

Engler Stefan (C, GR):

Ich möchte zwei Themen aufgreifen, die in den bisherigen Voten angesprochen worden sind: Das eine ist das Verhältnis zwischen Unterhalt und Ausbau, dann möchte ich vor allem einen Blick in die nächste Geländekammer und auf die Finanzierung des künftigen Nationalstrassenbaus werfen. Ich sehe ernsthaft Wolken auch über dem NAF aufziehen, man sollte sich rechtzeitig darauf vorbereiten.

Im Bundesgesetz über den NAF ist festgehalten, dass der Bundesrat periodisch Bericht zu erstatten hat über Zustand und Auslastung der Nationalstrassen. Kollege Hösli hat es angesprochen: Der Netzzustandsbericht von 2016 kommt generell, nicht anlagebezogen, zum Schluss, der Gesamtzustand der Nationalstrassen könne als gut bezeichnet werden. Allerdings wird auch gesagt, dass in Zukunft die Mittel für die Instandhaltung erhöht werden müssen, auf 1,1 Milliarden Franken im Jahr, was 1,2 Prozent des Wiederbeschaffungswerts entspricht. Diese 1,2 Prozent des Wiederbeschaffungswerts für den Unterhalt sind auch dem vorliegenden Rahmen- und Verpflichtungskredit hinterlegt.

Ich habe die Rechnung gemacht - in welchem Verhältnis stehen Unterhalt und Betrieb zum Ausbau? - und komme zum Ergebnis, dass Unterhalt und Betrieb zum Ausbau bei insgesamt 15 Milliarden Franken in einem Verhältnis von 43 zu 57 Prozent stehen. Das heisst, dass jeder Franken, der zusätzlich in den Ausbau investiert wird, dieses Verhältnis tendenziell verschlechtert, es sei denn, man sei in der Lage nachzuziehen. Ich glaube, wir werden in Zukunft ein spezielles Auge darauf haben müssen, dass sich das Verhältnis zwischen Unterhalt und Ausbau nicht weiter verschlechtert.

Mehr Sorgen bereitet mir aber generell die künftige Ausstattung des Fonds. Er wurde so beschrieben, dass er zurzeit recht komfortabel gefüllt ist und es dem Bund ermöglicht, im Bereich der Nationalstrassen vieles zu finanzieren. Die Fondsausstattung konnte auch besser gestaltet werden als zum Zeitpunkt, als wir den Beschluss für den NAF gefasst haben, weil ausserordentliche Faktoren dazu beigetragen haben. Eine Konsequenz ist auch, dass die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rappen bislang unterbleiben konnte. Es wird gesagt, dass frühestens im Jahre 2026 die Fondsreserve unter die kritische Grösse von 500 Millionen Franken fallen wird und dann damit zu rechnen ist, dass eine zusätzliche Einlage über die Mineralölsteuern - also die 4 Rappen pro Liter Benzin - notwendig wird, um die künftige Finanzierung sicherzustellen.

In diesem Zusammenhang interessiert mich Ihre Einschätzung, Frau Bundesrätin, und wie Sie in Zukunft die folgenden Sachverhalte zusammenbringen wollen: wenn der zukünftige Strassenbau eine Erhöhung des Benzinpreises um mindestens 4 Rappen pro Liter erfordert; wenn beabsichtigt ist, mit der Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen das Benzin um 8 bis 12 Rappen pro Liter zu verteuern; wenn mit der erwarteten Zunahme der Elektromobilität sich die Erträge aus der Mineralölsteuer deutlich verkleinern; und wenn in der Schweiz das Benzin zu teuer wird und der Benzintourismus nicht mehr im heutigen Umfang den NAF speist, weil Ausländer nicht mehr in der Schweiz tanken und Schweizer im Ausland tanken.

Ich habe das Gefühl, da kommt etwas auf uns zu, in einer recht geballten Ladung. Ich würde mir an Ihrer Stelle gewisse Sorgen machen, wie das künftig alles unter einen Hut gebracht werden kann und wie Sie den Bürgerinnen und Bürgern erklären können, wie wir, nebst der CO<sub>2</sub>-Abgabe, über die Erhöhung des Benzinpreises an die für den Strassenbau erforderlichen Mittel gelangen. Ich habe den Eindruck, dass wir recht bald schon in eine Situation kommen, in der wir die Balance dieser Finanzierung verlieren, so schön es im Moment auch aussieht. Wir werden uns Gedanken machen müssen, wie viel Ausbau wir uns in Zukunft noch leisten können. Das Thema der Digitalisierung und der Chancen der Digitalisierung und damit der Optimierung auch der Kapazitätsnutzung wird in der Botschaft angesprochen. Im Rahmen der anderen Botschaft, in der es um die Eisenbahnen ging, wurde davon gesprochen, dass eine Abstimmung zwischen dem Ausbau der Eisenbahn- und der Strasseninfrastruktur in einer nächsten Periode erfolgen müsste. Das Thema der Dekarbonisierung der Mobilität wird nicht am Strassenverkehr vorbeigehen, ganz im Gegenteil: Es wird einschneidende Auswirkungen haben.

Wenn nur die Nationalstrassen davon betroffen wären, liesse sich das Dilemma ausgabenseitig regeln. Man kann ja immer weniger bauen und verzichten, ohne dass man den Betrieb und den Unterhalt des bestehenden Netzes vernachlässigt. Betroffen sind aber auch die Kantone. Da würde ich mir als kantonaler Baudirektor Sorgen machen, wenn die Spezialfinanzierung Strassen geplündert wird und statt der heute 580 Millionen Franken, die der Bund an die Kantone ausrichtet, in Zukunft vielleicht nur noch die Hälfte oder noch weniger an die Kantone geht.

Als Zweites würde ich mir als kantonaler Baudirektor Sorgen machen, dass

der Bund, wenn er Prioritäten beim Nationalstrassenausbau zu beschliessen hat, als Erstes wahrscheinlich auf die Strassenprojekte verzichten wird, die er im Zusammenhang mit dem Netzbeschluss am 1. Januar 2020 übernimmt. Da erinnere ich daran, dass in Kantonen viele Erwartungen geweckt wurden mit der Abstimmung über den NAF; da könnte es zu vielen Enttäuschungen kommen.

Ich mache mir nicht Sorgen über den vorliegenden Rahmenkredit und den Verpflichtungskredit, da kann ich gut dahinterstehen. Aber nur schon ein Blick vier oder acht Jahre voraus könnte eine ganz andere Ausgangslage zeigen, als wir sie heute haben.