

16.3071 - Interpellation

Milchkuh-Initiative. Massnahmen gegen Einnahmenerosion und Defizitwirtschaft

Eingereicht von: Philipp Hadorn

Einreichungsdatum: 10.03.2016

Eingereicht im Nationalrat

Eingereichter Text:

Bei der Beantwortung der Frage 16.5042 in der Fragestunde vom 7. März 2016 hielt Bundesrat Maurer fest:

1. Eine Annahme der Milchkuh-Initiative (VI) würde ein Loch von jährlich 1,5 Milliarden Franken in die Bundeskasse reissen.
2. Diese VI würde ein "einschneidendes Sparprogramm nach sich ziehen".
3. Der Bundesrat würde sich "gegen die Initiative einsetzen und im üblichen Rahmen engagieren".

Es ist davon auszugehen, dass eine Annahme dieser Verfassungsinitiative umgehend den Mittelentzug aus der Bundeskasse von rund 750 Millionen Franken für das laufende Jahr bewirken würde. Deshalb bitte ich den Bundesrat, folgende Fragen zu beantworten:

- a. Welche Ausgaben müsste der Bund ganz konkret bei Annahme dieser VI für das laufende Jahr 2016 reduzieren, um die erforderlichen drei viertel Milliarden Franken für das Jahr 2016 einzusparen?
- b. Welcher Anteil müsste mutmasslich durch Mehraufwände der Kantone kompensiert werden?
- c. Welche Ausgaben oder Leistungen würde der Bundesrat zur Reduktion oder zum Abbau für die Folgejahre vorschlagen, um die jährlich wiederkehrenden fehlenden 1,5 Milliarden Franken kompensieren zu können?
- d. Würde diese faktisch ernsthafte Bedrohung dieser VI nicht ein Engagement des Bundesrates gegen die Milchkuh-Initiative rechtfertigen, welches den beabsichtigten "üblichen Rahmen" sprengt, beispielsweise in gleichem Umfang wie dasjenige von Bundesrätin Leuthard für die zweite Gotthardröhre?

Stellungnahme des Bundesrates vom 04.05.2016:

- a. Über die Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" wird am 5. Juni 2016 abgestimmt. Bei einer Annahme der Initiative würden bis Ende Jahr rund 800 Millionen Franken aus den Mineralölsteuererträgen zusätzlich für den

Strassenverkehr zweckgebunden. Es wäre allerdings nicht mehr möglich, für den Rest des Jahres 2016 ein Sparprogramm aufzulegen. Ein solches könnte realistischerweise erst ab 2017 umgesetzt werden und müsste in den Folgejahren in mehreren Schritten auf den nötigen Umfang erhöht werden. Trotz Fehlens eines schon in diesem Jahr wirksamen Sparprogramms wäre die Rechnung 2016 noch nicht direkt betroffen, da die Ausgaben für den Strassenbereich - mit einer Ausnahme - 2016 noch nicht ansteigen, sondern im Rahmen der budgetierten Werte anfallen würden.

Die Ausnahme betrifft die Beiträge des Bundes an die allgemeinen Strassenlasten der Kantone. Diese werden als Anteil von mindestens 10 Prozent der zweckgebundenen Mineralölsteuererträge (inklusive Erträge Autobahnvignette) berechnet und würden bei einer Annahme der Initiative somit automatisch um rund 80 Millionen Franken ansteigen. Diese zusätzliche Ausgabe würde das Rechnungsergebnis 2016 entsprechend verschlechtern.

Eine weitere direkte Auswirkung der Initiative bestünde darin, dass die Schuld gegenüber der Spezialfinanzierung Strassenverkehr bereits 2016 um rund 720 Millionen Franken ansteigen würde (800 Millionen zusätzliche zweckgebundene Mineralölsteuererträge abzüglich zusätzlicher Beiträge an Kantone von 80 Millionen). Diese Entwicklung würde sich fortsetzen, solange die Einsparungen bei den übrigen Bundesaufgaben nicht für Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr eingesetzt oder für diesen reserviert werden können (beispielsweise mittels Einlagen in den Infrastrukturfonds). Der sich daraus ergebende Saldo zugunsten der Strasse müsste später mit zusätzlichen Einsparungen abgebaut werden.

b. Generell sind die Kantone auf gesunde Bundesfinanzen angewiesen. Nur ein stabiler Bundeshaushalt garantiert verlässliche und planbare Bundesleistungen. Die ab 2017 anlaufenden Sparmassnahmen hätten zweifellos auch erhebliche negative Auswirkungen auf die Kantone, sind doch diese in vielen Bereichen von Bundesbeiträgen abhängig.

c. Angesichts des Umfangs der einzusparenden Mittel ist davon auszugehen, dass die meisten Leistungen des Bundes von einem Sparprogramm betroffen wären. Zudem müssten zumindest in einer ersten Phase vor allem Aufgabenbereiche mit einem hohen Anteil an ungebundenen, d. h. nicht durch Verfassung oder Gesetz vorgegebenen Ausgaben einbezogen werden - dazu gehören u. a. Bildung und Forschung, die Landwirtschaft, die Landesverteidigung und die Entwicklungszusammenarbeit. Auch der öffentliche Verkehr könnte nicht ausgenommen werden. Zur Verteilung der Sparvorgaben auf einzelne Aufgaben - und damit auch zu den konkreten Auswirkungen auf die Kantone - kann sich der Bundesrat im Vorhinein jedoch nicht äussern. Diese Aufteilung wäre

letztlich Ausfluss der politischen Willensbildung in Bundesrat und Parlament.
d. Gemäss Artikel 34 der Bundesverfassung und Artikel 10a des Bundesgesetzes über die politischen Rechte ist der Bundesrat verpflichtet, die Stimmberechtigten des ganzen Landes kontinuierlich über eidgenössische Abstimmungsvorlagen zu orientieren. Er beachtet dabei die Grundsätze der Vollständigkeit, der Sachlichkeit, der Transparenz und der Verhältnismässigkeit. Die im Zusammenhang mit der Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" geplante bzw. durchgeführte Informationstätigkeit entspricht nach Auffassung des Bundesrates diesen Anforderungen.