

Geschätzte Empfängerinnen und Empfänger

In der diesjährigen Wintersession standen die Finanzen, die Mehrwertsteuer, die IV-Revision, die Evergreens Armee, Post und Bahn, die Hunde, der Zivildienst sowie die Wahl der neuen Bundespräsidentin im Vordergrund.

Die Beratungen rund um das Budget 2011 waren auf die ganzen drei Wochen verteilt. In der zweiten Woche wollte das Büro des Nationalrates noch eine Vorlage zu den Neuen Kreditvereinbarungen sowie eine IWF-Sonderhilfe zur Überbrückung der knappen IWF-Mittel im Eilzugstempo durchdrücken. Diese beiden Geschäfte sind von grosser Bedeutung für die Schweiz und haben enorme finanzielle Folgen. Bei der Kreditlinie geht es um 12,5 Milliarden Franken bzw. 10 Milliarden US-Dollar und bei den Neuen Kreditvereinbarungen um 18 Milliarden Franken. Mit der Reform der Neuen Kreditvereinbarungen soll das multilaterale Regelwerk des IWF für Krisenzeiten aufgestockt und modernisiert werden. Der Zweck dieses Fonds besteht darin, bei vorübergehenden Zahlungsbilanzschwierigkeiten zu helfen. Voraussetzung ist, dass eine Schuldenanalyse ergibt, dass ein Land mittelfristig zu einer tragbaren Situation zurückkehren wird. Dieser Fonds soll der Rettung europäischer Staaten wie zum Beispiel Irland dienen. Nur kann bei Irland von einer temporären Hilfe keine Rede sein, wurde dem Land doch statt 3 bis 5 Jahre 9 Jahre Zeit eingeräumt, um seine Darlehen abzutragen. Der IWF gibt den auch zu, dass eine tragbare Situation Irlands in weiter Ferne liegt. Es liegt auf der Hand, dass diese Probleme uns auch in Zukunft weiter sehr stark beschäftigen werden.

Es ist bedauerlich, wie viele Länder ihre Hausaufgaben nicht machen oder nicht machen wollen. Statt Schulden abzubauen, strukturelle Massnahmen zu ergreifen und die Staatsausgaben zu senken, sucht man neue Finanzierungsquellen. Es scheint, als hätte man aus der letzten Finanz- und Wirtschaftskrise nichts gelernt. Im Gegenteil: Schulden machen wird belohnt, und die Nationalbanken blähen ihre Bilanzen mit Schrottpapieren auf mit der Begründung, so den Kollaps verhindern zu können. Dass sie dabei ihre Kontrolle über die Geldmenge verlieren, scheint sie wenig zu kümmern.

Voranschlag 2011

Der vom Parlament verabschiedete Voranschlag des Bundes für das Jahr 2011 sieht Ausgaben von rund 63 Milliarden Franken bei einem Defizit von 646 Millionen Franken vor. Dies sind notabene 52 Millionen Franken mehr als der Bundesrat vorgeschlagen hat. Der Schuldenberg des Bundes beträgt rund 116 Milliarden Franken. Einmal mehr wachsen die Ausgaben doppelt so schnell wie die geplante Zunahme des Bruttoinlandproduktes.

Das Schweizer Volk hat 2001 in weiser Voraussicht die Schuldenbremse eingeführt und damit ermöglicht, dass über einen Konjunkturzyklus hinweg die Ausgaben nicht grösser als die Einnahmen sind. Dies hat uns erlaubt, eine gewisse Reserve aufzubauen, um Rezessionen besser zu meistern. Leider ist es dem Parlament nicht gelungen, einen ausgeglichenen Voranschlag zu erreichen. Auch für die Finanzplanjahre 2013-2015 sind permanente Defizite von durchschnittlich 500 Millionen Franken vorgesehen. Zusätzlich sind ausserordentliche Ausgaben für die Sanierung der maroden SBB-Pensionskasse und die

Äufnung des Infrastrukturfonds rund 2 Milliarden Franken geplant. Auch hat die Mehrheit des Parlamentes einer Mittelaufstockung bei der Entwicklungshilfe von rund 130 Millionen Franken den Segen gegeben. Damit wird die notwendige Konsolidierung des Bundeshaushaltes zusätzlich erschwert.

Die stetig steigenden Ausgaben schränken den Bundesrat in seiner Handlungsfähigkeit für die kommenden schwierigen Finanzplanjahre immer mehr ein. Vor allem wiederkehrende Ausgaben, welche ein überproportionales Wachstum aufweisen wie bei der sozialen Wohlfahrt mit 7,1% oder bei den Beziehungen zum Ausland mit gar 8,1%, gefährden zukünftige nötige Investitionen. Es ist unabdingbar, dass der Bundesrat inskünftig schwarze Budgets vorlegt. Das Wachstum der Ausgaben, im Speziellen der sozialen Wohlfahrt, die mittlerweile 32% des gesamten Bundeshaushaltes benötigt, ist einzudämmen. Eine Rückweisung des Voranschlages verbunden mit diesem Auftrag fand leider keine Mehrheit.

MwSt. Einheitssatz

Der Bundesrat hat dem Parlament am 25. Juni 2008 bekanntlich eine Botschaft mit zwei Vorlagen unterbreitet, dies im Wissen um die Schwierigkeit einer solchen Revision. Die Vorlage 1 beinhaltete eine Gesamtrevision des Mehrwertsteuergesetzes und wurde in der Sommersession 2009 angenommen. Die Vorlage 2 betrifft „nur“ die Fragen eines einheitlichen Steuersatzes und einer Einschränkung der Ausnahmen. Der Bundesrat hat in der Zwischenzeit folgende drei Varianten ausgearbeitet: ein Einheitssatz von 6,5% (inkl. IV-Zusatzfinanzierung) und eine weitgehende Elimination der Ausnahmen; ein Einheitssatz mit Ausnahmen sowie ein Zwei-Satz-Modell mit einem Mehrwertsteuer-Normalsatz von 8% und einem reduzierten Satz von 3,4% verbunden mit einer weitgehenden Elimination der Ausnahmen.

Eine Mehrheit im Parlament anerkannte, dass ein Einheitssatz ohne Ausnahmen finanztheoretisch wünschbar wäre, aber politisch nicht durchführbar ist. Dies würde bedeuten, dass es neu rund 30'000 neue steuerpflichtige Betriebe gäbe, Nahrungsmittel und das Gesundheitswesen teurer und die Sportverbände zusätzlich belastet würden. Ein Abbau der Bürokratie, Kosteneinsparungen und sogar Wachstumsimpulse wurden von einer Mehrheit in Abrede gestellt. In den Diskussionen zeigte sich sehr schnell, dass der Bundesrat vermutlich der einzige Befürworter eines Einheitssatzes ist.

Schlussendlich sprach sich eine Mehrheit im Nationalrat dafür aus, auf die Vorlage einzutreten und sie an den Bundesrat mit dem Auftrag zur Erarbeitung eines Modells mit zwei Sätzen zurückzuweisen. Reduziert soll der Satz für Lebensmittel, Gastgewerbe und Beherbergung sein. Ausgenommen von der Steuer sollen Bildung, Kultur, Sport wohltätige Organisationen sowie das Gesundheitswesen werden.

IV-Revision

Diese Revision beinhaltet im wesentlichen folgende vier Bereiche:

1. Die Zahl der bestehenden Renten soll mittels persönlicher Beratung, Begleitung und weiteren spezifischen Instrumenten vermindert werden.
2. Der Anteil des Bundes an der Finanzierung der IV soll von den laufenden Ausgaben der IV entkoppelt werden. Gibt die IV heute 100 Franken aus, bezahlt der Bund 37.50 Franken davon. Sinken die Ausgaben der IV, so sinken auch die Finanzierungsbeiträge des Bundes. Oder mit anderen Worten, wenn die IV 100 Franken spart, so wird sie effektiv um 62.50 Franken entlastet.
3. Man will mehr Wettbewerb bei den Hilfsmitteln zulassen und dadurch Preissenkungen vorantreiben.
4. Menschen mit einer Behinderung, welche zur Alltagsbewältigung Drittpersonen anstellen, sollen eine finanzielle Unterstützung erhalten. Dabei geht es um die Förderung einer eigenverantwortlichen und selbstbestimmten Lebensführung.

Sehr umstritten war der von linker Seite geforderte Zwang für private und öffentliche Arbeitgeber mit mehr als 250 Angestellten zur Bereitstellung eines Prozentes ihrer Arbeitsplätze für Behinderte. Dies wurde mit 114 zu 74 Stimmen abgelehnt, weil man bereits in der 5. IV-Revision die Betriebe angehalten hat, Behinderte im Arbeitsprozess zu behalten. Diese Betriebe wären die Verlierer einer neuen Regelung gewesen, da diese Personen dieser neuen Quotenregelung nicht unterstellt gewesen wären. Quoten und somit Zwang sind schlechte Voraussetzungen für eine angemessene Integration von Behinderten. Selbst diverse Behinderten-Institutionen standen diesem Vorschlag eher kritisch gegenüber.

Mit 115 zu 63 Stimmen hat der Nationalrat der 6. IV-Revision zugestimmt und dabei jährliche Einsparungen von rund 350 Millionen Franken ermöglicht. Diese Massnahmen sind dringend nötig, denn die IV „produziert“ immer noch 1,1 Milliarden Defizit pro Jahr. Die Gesamtschuld liegt heute bei knapp 14 Milliarden.

Postgesetz

In dieser Session wurden nun definitiv das Post- und das Postorganisationsgesetz verabschiedet. Die vom Bundesrat ursprünglich geforderte Marktöffnung findet noch nicht statt. Die Hauszustellung erfolgt weiterhin in allen ganzjährig bewohnten Siedlungen. Für einzelne Haushalte, die nur mit unverhältnismässigen Schwierigkeiten erreichbar sind, kann der Bundesrat Ausnahmen vorsehen. Auch bei einer alternativen Zustellform werden die Vertraulichkeit und die Sicherheit durch die Post gewährleistet.

National- und Ständerat haben entschieden, das Restmonopol der Schweizerischen Post bei 50 Gramm zu belassen. Der Bundesrat muss dem Parlament nach drei Jahren einen Bericht über die Entwicklung des Postmarktes in der Schweiz und der Europäischen Union sowie Vorschläge zum weiteren Vorgehen unterbreiten.

Hundegesetz

Das Hundegesetz ist tatsächlich auf den Hund gekommen. Nachdem im Jahre 2005 aufgrund des tödlichen Pitbullangriffs auf einen Kindergärtler die parlamentarische Initiative „Verbot von Pitbulls in der Schweiz“ eingereicht wurde, wurde in den letzten Jahren viel an diesem Hundegesetz herumgewerkelt. Ein Teil des Entwurfes war bereits im geltenden Tierschutzrecht enthalten. In der Zwischenzeit haben die meisten Kantone ein eigenes Hundegesetz eingeführt. Der Ständerat pochte auf einer Bundeslösung. Auf der anderen Seite stand der Nationalrat, der möglichst einen minimalen Standard festlegen und den Kantonen erlauben wollte, weitergehende Bestimmungen gegen gefährliche Hunde zu erlassen. Der Bund hätte sich zu viel Zeit genommen und dürfe jetzt nicht die Kantone bestrafen, die bereits schärfere Vorschriften erlassen hätten. Symptomatisch für die lange Zeitdauer ist das Resultat. Am Anfang standen die Pitbulls und ähnliche Rassen im Fokus. Am Schluss waren sämtliche Hunde und deren Besitzern betroffen. Sowohl Befürworter als auch Gegner der Vorlage, die in allen Lagern vertreten waren, bemängelten am vorliegenden Gesetzesentwurf, dass „zu wenig Fleisch am Knochen sei“. Schlussendlich wurde das Gesetz mit 95 zu 81 Stimmen abgelehnt.

Zivildienst

Bei der Abschaffung der Gewissensprüfung im Sommer 2008 hatte Bundesrätin Doris Leuthard ausgeführt, der Tatbeweis, der darin bestehe, dass anderthalbmal so lange Dienst geleistet werde, genüge vollends und sei wenig attraktiv, die Gewissensprüfung hätte nicht viel gebracht und sei viel zu teuer gewesen, mit der Abschaffung der Gewissensprüfung könne man Geld und Stellen sparen. Das Gegenteil davon ist eingetreten, und die damals schon geäusserten Bedenken der SVP haben sich leider bewahrheitet. Statt wie früher durchschnittlich 1'500 Gesuche pro Jahr stieg die Anzahl im vergangenen Jahr auf 8'600 Gesuche. Faktisch besteht heute eine Wahlfreiheit zwischen Militär- und Zivildienst.

Dies veranlasste mich, eine Motion zur Wiedereinführung einer Gewissensprüfung und damit der Wiederherstellung des verfassungsmässigen Zustandes, einzugeben. Aufgrund einiger Abwesenheiten auf der bürgerlichen Seite wurde diese leider knapp abgelehnt. Eine Motion der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrates, die eine Revision des Zivildienstgesetzes verlangt, wurde hingegen mit 96 zu 63 Stimmen angenommen.

In der Zwischenzeit scheint es auch dem Bundesrat nicht mehr ganz wohl zu sein. So hat er beschlossen, dass mit Angehörigen der Armee, die plötzlich Zivildienst leisten wollen, ein Gespräch geführt werden solle. Sollten dabei Gewissenskonflikte geltend gemacht werden, würde aber das Gespräch abgebrochen. Allerdings weiss niemand so recht, was das Ganze eigentlich soll. Das Prozedere scheint nicht sehr durchdacht zu sein, und ist ein untauglicher Versuch, ein schon längst erkanntes Problem anzugehen.

Rüstungsprogramm 2010

Das Rüstungsprogramm 2010 umfasst einen Betrag von 529 Millionen Franken mit einem klaren Schwerpunkt bei der Mobilität. Es wurde aufgrund einer allfälligen Kampfflugzeugbeschaffung vorsorglich reduziert. Für 474 Millionen soll ein erster Teil einer neuen Fahrzeuggeneration beschafft werden. Weitere Beschaffungen betreffen eine Logistikausstattung für den leichten Transport- und Schulungshelikopter für 24 Millionen Franken sowie zwei PC-21 inklusive Anpassungs- und Ergänzungsmaterial für 31 Millionen Franken.

Umstritten waren vor allem die Fahrzeugbeschaffungen und die Logistikausstattung für den leichten Transport- und Schulungshelikopter. Es wurde geltend gemacht, dass die Armee dringlichere Bedürfnisse als die Fahrzeugbeschaffung, darunter 1000 Personenwagen, hätte. Der Bundesrat begründete die Fahrzeugbeschaffungen damit, dass durch den Nichtentscheid beim Tiger-Teilersatz die Situation entstanden sei, dass keine grösseren fertigen Beschaffungsprojekte vorliegen würden. Es kam daher etwas der Verdacht auf, dass dieses Rüstungsprogramm sehr kurzfristig zusammengestellt worden war. Beim leichten Transport- und Schulungshelikopter tauchten verschiedene Fragen zur damaligen Beschaffung und Budgetierung auf. So war nicht ganz klar, ob jetzt diese 24 Millionen eine Art Nachtragskredit seien.

Schlussendlich einigte man sich, das ursprüngliche Rüstungsprogramm mit einer Kürzung von 34 Millionen Franken zu bewilligen. Diese Kürzung ist als Aufforderung an den Bundesrat zu verstehen, den beim VBS angehängten Fahrzeugpool zu Lasten anderer Departemente zu verrechnen. Zusätzlich zu diesem Rüstungsprogramm bewilligte das Parlament die Beschaffung von 70 Mannschaftstransportfahrzeugen für zusätzlich 122 Millionen Franken, um die Einsatzfähigkeit der Truppe zu erhöhen. Damit umfasst das Rüstungsprogramm 2010 total 617 Millionen Franken.

Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative

Wie ich bereits in meinem Bericht zur Herbstsession 2010 erwähnt habe, beschloss damals der Nationalrat, einen indirekten Gegenvorschlag in Form einer Teilrevision des CO₂-Gesetzes auszuarbeiten.

Dieser Gegenvorschlag enthält keinerlei Verbote für Neuwagen, postuliert aber eine Senkung der Neuwagenemissionen auf durchschnittlich 130g CO₂/km bis ins Jahr 2015. Dies in Analogie zur Regelung der EU. Beim Nichterreichen dieses Zieles müssen die Importeure oder Hersteller eine Abgabe bezahlen. Noch in der Sommersession wollte der Nationalrat an durchschnittlich 150g CO₂/km festhalten.

Unsere neue Regelung ist nicht ganz glücklich ausgefallen. Denn in der EU gilt dieser Wert als Zielwert und muss nicht in jedem Land erreicht werden. Das gibt den Herstellern mehr Spielraum bei der Flottenpolitik. Für die Schweiz bedeutet dieser Zielwert indessen eine strengere Beschränkung. Auch muss der Importeur bzw. Käufer bei Nichterreichen des Ziels in der Schweiz eine Strafsteuer bezahlen, obschon diese schon in der EU entrichtet

worden ist. Einmal mehr wurde eine helvetische Sonderlösung kreiert, die über das Ziel hinausschiesst.

Die Frist zur Behandlung der Offroader-Initiative wurde um ein Jahr verlängert, das heisst bis zum 25. Februar 2012.

Mittel für die Eisenbahnfinanzierung für 2011 und 2012

Die SBB und die Privatbahnen erhalten vom Bund Betriebs- und Investitionsbeiträge. Der Bundesrat beantragte für die geplanten ungedeckten Kosten aus Betrieb und Unterhalt sowie für die Finanzierung von Infrastrukturen für die SBB 3'322 Millionen Franken sowie 1'220 Millionen Franken für konzessionierte Transportunternehmen (KTU) sogenannte Privatbahnen, insgesamt also rund 4,5 Mrd. Franken. Mittels eines Netzaudits ermittelt die SBB zusätzlich einen Fehlbetrag von 850 Millionen Franken für Betrieb, Unterhalt sowie kleineren Investitionen für ein Jahr.

Das Parlament hat gegenüber der Version des Bundesrates weiteren 140 Millionen für die SBB sowie 59 Millionen für die Privatbahnen zugestimmt. Die Bahnen in der Schweiz werden demnach in den nächsten zwei Jahren insgesamt 4'741 Millionen Franken erhalten. Das sehr gute Infrastrukturnetz wurde allerdings in der Vergangenheit etwas vernachlässigt und wird in Zukunft noch mehr Mittel benötigen. Wie diese Finanzierung gelöst werden soll, bleibt allerdings noch unklar.

Luftfahrt (Art. 86 BV)

Artikel 86 der Bundesverfassung regelt die Erhebung der Mineralölsteuer sowie die Verwendung der daraus fliessenden Erträge. Mit der Volksabstimmung vom 29. November 2009 wurde die verfassungsrechtliche Grundlage geschaffen, damit Erträge aus der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen auf Inlandflügen nicht nur wie bis anhin in den Strassenverkehr fliessen, sondern neu auch zugunsten des Luftverkehrs eingesetzt werden können. Diese Regelung wird neu im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer aufgenommen.

Die jährlichen 40 bis 50 Millionen Franken werden zu je 25% für Umweltschutzmassnahmen und für die Security verwendet. 50% der Erträge sind für die Flugsicherung auf Regionalf Flughäfen vorgesehen. Gemäss Bundesrätin Doris Leuthard gilt die prozentuale Verteilung über eine längere Zeitperiode. Dies erlaubt, Schwerpunkte zu setzen. Bei der Finanzierung der An- und Abflugdienste sollen sämtliche Flugplätze, das heisst sowohl Regionalflugplätze als auch Flugfelder mit Flugsicherung, Anrecht auf finanzielle Mittel haben. Mit 143 zu null Stimmen wurde die Änderung Spezialfinanzierung Luftverkehr angenommen.

Eigene Vorstösse

Schweizer Wein und Spirituosen an offiziellen Schweizer Anlässen im Ausland

In der Herbstsession habe ich eine Motion eingereicht, die den Bundesrat beauftragt, bei Auftritten der Schweiz sowie offiziellen Schweizer Anlässen im Ausland, die aus Bundesmitteln (mit)finanziert werden, Schweizer Weine und Spirituosen zu servieren. Der Grund für meine Motion war, dass am offiziellen Schweizer Tag der Weltausstellung in Shanghai im Städt pavillon von Zürich, Genf und Basel spanischer Wein ausgeschenkt wurde!

Der Bundesrat hat sich nun verpflichtet, bei der Förderung von Schweizer Weinen und anderen Produkten im Ausland mit gutem Beispiel voranzugehen. Der Nationalrat hat diese Motion ebenfalls angenommen.

Alternative Anbiertung der Postdienstleistungen

Bei der Post hat sich in den letzten Jahren einiges verändert. Der Druck auf die Poststellen in den Dörfern wird immer grösser und mancherorts wurden in Dorfläden integrierte Postagenturen eingerichtet. In weniger besiedelten Gebieten ist dies aber nicht immer möglich. Ich habe deshalb eine Interpellation eingereicht, die den Bundesrat anfragt, ob es in weniger besiedelten Gebieten, wo keine Agenturmöglichkeiten vorhanden sind, eine Alternative darin bestehen würde, mit Postfahrzeugen zu gewissen Zeiten die wichtigsten Postdienstleistungen vor Ort anzubieten. Damit könnte der Service public kostengünstig aufrechterhalten werden. Die Antwort wird im Laufe des Jahres 2011 vorliegen.

Optimierter Verkehrsfluss und stressfreies Fahren durch Rechtsüberholen auf der Autobahn

Wer hat sich nicht schon einmal geärgert, wenn ein Autolenker nach einem Überholmanöver auf der Autobahn die linke Spur nicht freigeben will, obschon die rechte Spur frei wäre? Eigentlich wäre dies nicht erlaubt, doch in Tat und Wahrheit findet dies tagtäglich statt. Wie verhält man sich bei dichtem Verkehrsaufkommen, wenn die rechte Spur schneller vorwärts kommt als die linke? Darf man auf der rechten Spur jetzt überholen?

Gemäss der aktuellen Rechtslage darf nur in speziellen Ausnahmefällen auf der Autobahn rechts vorbeigefahren werden, nämlich beim Fahren in parallelen Kolonnen; auf Einspurstrecken, sofern für die einzelnen Fahrstreifen unterschiedliche Fahrziele signalisiert sind; auf dem Beschleunigungsstreifen von Einfahrten bis zum Ende der Doppellinien-Markierung sowie auf dem Verzögerungsstreifen von Ausfahrten. Allerdings ist oft nicht klar, wann überhaupt Kolonnenverkehr herrscht. Wer aber auf einer Autobahn rechts überholt, kann wegen einer groben Verletzung der Verkehrsregeln gemäss Art. 90 Ziff. 2 SVG (Strassenverkehrsgesetz) zur Verantwortung gezogen werden.

Mit meiner Motion, die das Rechtsüberholen auf Autobahnen erlauben soll, möchte ich einen optimierten Verkehrsfluss und stressfreieres Fahren erreichen. Der Verkehr auf den Autobahnen wird immer dichter, und es müssen neue Lösungen gesucht werden. Wenn man auf der rechten Spur rechts vorbeifahren darf, wird dies zur Beruhigung der Fahrweise beitragen, denn man muss nicht ständig die Spur wechseln. Diese Erfahrungen haben viele

Touristen gemacht, die auf Autobahnen in den USA unterwegs waren. Es trifft zwar zu, dass dort viele Autobahnen mehrspurig sind. Dennoch ist trotz massiv höherem Verkehrsaufkommen ein stressfreieres Fahren möglich, weil nicht ständig für Überholmanöver die Spur gewechselt werden muss. Auch entsprechen die auf amerikanischen Autobahnen herrschenden Geschwindigkeitslimiten von 90 bis 130 Stundenkilometern den unseren.

Wer nun behauptet, die Sicherheit sei gefährdet, dem ist in Erinnerung zu rufen, dass bei jedem Spurwechsel zuerst geprüft werden muss, ob diese Spur auch frei ist. Zudem gilt, dass derjenige, der überholt, auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besonders Rücksicht nehmen muss (Art. 35 Abs. 3 SVG). Mit dem Rechtsüberholen werden auch keine Strassenrowdys gefördert. Es ist heute schon so, dass zu schnelles Fahren bestraft wird, egal ob man auf der linken oder rechten Autobahnspur fährt. Rücksichtsloses Fahren darf so oder so nicht toleriert werden.

Geschätzte Empfängerinnen und Empfänger

Ich wünsche Ihnen frohe Weihnachten und ein glückliches und erfolgreiches 2011.

Mit freundlichen Grüssen

Thomas Hurter