

## Sessionsbericht Sommersession 2014

Datum:	23. Juni 2014
--------	---------------

Von Markus Stadler, Ständerat

Für die glp stand in der vergangenen Session „ESM“ im Zentrum. Doch schade für die Schweiz: um unsere Volksinitiative „Energie- statt Mehrwertsteuer“ wurde das bekannte Theaterstück „grundsätzlich schon, aber nicht heute und schon gar nicht so“ aufgeführt. Die inhaltlichen Vorbehalte konzentrierten sich auf die beabsichtigte Abschaffung der Mehrwertsteuer. Kaum zu übersehen war die Haltung im Rat, eine künftige ökologische Steuerreform zu verhindern, die aus der falschen – d.h. nicht aus der eigenen - Ecke kam. Dieser Eindruck erhärtete sich vor allem insofern, als unsere klare Aussage, offen zu sein für valable Alternativen und die Initiative zurückziehen zu wollen, wenn ihr ein substantieller Gegenvorschlag gegenübergestellt würde, auf geschlossene Ohren stiess. Der von der glp mitgestaltete Antrag Recordon, die Volksinitiative an die Kommission zurückzuweisen, mit dem Auftrag, einen Gegenvorschlag zu entwickeln, hatte keine Chance. Dieser Antrag enthielt die Elemente Bundeskompetenz für eine Energiesteuer, Differenzierung zwischen erneuerbaren und nichterneuerbaren Energieträgern, Steuerertragsneutralität bzw. Lenkungssteuer, Berücksichtigung der grauen Energie sowie den schweizerischen Verhältnissen angepasste Ausnahmeregelungen.

Eine seltene Publizität wurde mir mit dem Einreichen einer Interpellation zur Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel zu teil. Obwohl bekannt sein sollte, dass Interpellationen (nur) Fragen aufwerfen und nicht (schon) Forderungen stellen, titelte ein Boulevardblatt tags darauf „Urner Ständerat fordert Tempo 60 im Gotthard.“ Auch in anderen Medien fielen die Reaktionen auf meine Interpellation zum Teil sehr gehässig aus, was doch darauf schliessen lässt, dass ich mit dem blossen Fragenstellen einen wunden Punkt getroffen habe. Offenbar gibt es namhafte Kreise, die im Moment nichts für die Erhöhung der Sicherheit in diesem Tunnel unternehmen, das Sicherheitsthema aber für den Bau einer zweiten Röhre reservieren möchten, unbesehen davon, dass dieser zweite Tunnel erst in 15 Jahren zur Verfügung stünde. Wem 15 weitere Jahre störende systematische Unsicherheit – sofern es diese gibt - egal sind, dem geht es offenbar nicht in erster Linie um Sicherheit.

Die Stipendieninitiative trägt ein altes Anliegen vor, das schon zu meiner eigenen Studentenzzeit aktuell war. Aber, die Kantone sind seither nicht untätig geblieben. Die Harmonisierung des Ausbildungsbeitragswesens hat mit dem interkantonalen Stipendienkonkordat von 2009 einen entscheidenden Schritt in diese Richtung gemacht. Ihm sind mittlerweile etliche Kantone beigetreten. Zum andern ist das Stipendienwesen erstrangig Sache der Kantone, und Föderalismus bedeutet auch, Unterschiede zuzulassen; Unterschiede etwa zur Höhe der Stipendien wie auch zum Einsatz von rückzahlbaren und nicht rückzahlbaren Studienhilfen. Ich habe in Übereinstimmung mit der Haltung meines eigenen Kantons die Initiative abgelehnt und den indirekten Gegenvorschlag unterstützt.

Die Offenlegung von Zuwendungen an politische Akteure scheint auf den ersten Blick sympathisch; man stellt sich dadurch eine unabhängigere, mehr dem Allgemeinwohl verpflichtete Meinungsbildung der Politiker vor. Denn der Gedanke, Politik sei käuflich und das erst noch mit grossen Beträgen und verdeckt, stört. Nur darf eine solche Transparenzbestimmung – sofern sie Sinn macht - keine bloss teilweise sein, darf keine falschen Erwartungen schaffen. Ansonsten haben wir einerseits Transparenz in Verbindung mit administrativem Aufwand, andererseits nach wie vor Intransparenz. Und entsprechend wird sich das Verhalten der Menschen anpassen, und zwar zulasten der Transparenz. Die parlamentarische Initiative Minder wollte nur die börsenkotierten Unternehmungen und jene der öffentlichen Hand in die Pflicht nehmen. Damit wären wichtige Bereiche ausser Betracht gefallen. Der Begriff der Zuwendungen wäre unklar geblieben, beispielsweise die Behandlung der nicht monetären

Leistungen zugunsten politischer Themen oder Akteure. Aufgrund verschiedener offener Fragen und der grossen Chance, Pseudotransparenz in Verbindung mit Bürokratie zu verordnen, habe ich mich bei diesem Vorstoss der Stimme enthalten.

Fast ein bisschen Ritualcharakter hat die Diskussion der Verlagerungsberichte des Bundesrats, die dem Parlament alle zwei Jahre vorzulegen sind. Man kennt das Resultat zum Vornherein, denn der politische Wille für Instrumente, die die zweite Hälfte der verfassungs- und gesetzesmässigen Zielsetzung erfüllen würde, fehlt. So rühmen die einen das halb volle, mir blieb mit einigen andern die Kritik am halb leeren Glas. Wo ist man andernorts beim Gesetzesvollzug mit einer nur halben Zielerreichung zufrieden? Was am Verlagerungsbericht 2013 besonders negativ auffällt, ist die künftige Ausrichtung. Nach vielen Jahren Verlagerungspolitik quert noch immer über eine Million internationaler Gütertransporte die Alpen über die Strasse, obwohl die Verfassung diese eigentlich verbietet und das Gesetz eine obere Limite von 650'000 festlegt. Italien und Deutschland sind mit ihren Verpflichtungen aus dem Landverkehrsabkommen in Bezug auf ihre Bahnzufahrtslinien stark im Rückstand. Der Bundesrat selber schreibt, dass auch der Gotthardbasistunnel und der 4 Meter Korridor die Verlagerung künftig nicht stärker herbeiführen könnten, da vom Verkehrswachstum daran gehindert. In einer solchen Zeit macht der Bundesrat zwei kontraproduktive Vorschläge: er beantragt den Bau einer zweiten Röhre und empfiehlt, vom Ziel einer mengenmässigen Beschränkung auf wenig konkrete ökologische Kriterien (Toll+) zu wechseln. Das eine würde den immensen internationalen und nationalen Druck auf die Öffnung von vier gebauten Fahrspuren erzeugen, das andere das Verkehrsvolumen in der Schweiz erhöhen. Denn: wie sollte die EU, die am Prinzip der freien Fahrt orientiert ist, von diesem Prinzip Abstand nehmen, wenn die baulichen Kapazitäten am Gotthard einmal vorliegen werden und weshalb sollte die EU gewillt sein, ein wirklich griffiges Ökopunkte System einzuführen, nachdem sie sich bisher gegen die Einführung einer Alpentransitbörse gewandt hat? So sieht diese bundesrätliche Politik schon eher nach einer behördlichen Unterwanderung der Verlagerungspolitik aus, welche vor allem die N2 und N4 von Basel und Schaffhausen nach Chiasso sowie ihr Umfeld betrifft. Kohärent? Glaubwürdig?