

Visp, 14. Februar 2025

Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundesgasse 3

3003 Bern

Stellungnahme des OVT zum Entlastungspaket 27

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Entlastungspaket 27 des Bundes hat auch schwerwiegende Konsequenzen für den Verkehr und den Tourismus im Oberwallis. Der Verein Oberwallis Verkehr und Tourismus OVT hat deshalb das Entlastungspaket geprüft und nimmt ebenfalls Stellung dazu.

Allgemeine Rückmeldung

1. **Befürworten Sie grundsätzlich die Zielsetzung und die Stossrichtungen (insb.: ausgabenseitige Korrekturen statt Steuererhöhungen) der Vernehmlassungsvorlage?**

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Der OVT lehnt das Entlastungspaket 27 des Bundes ab. Das Entlastungspaket hätte einschneidende Konsequenzen für den Verkehr und den Tourismus im Oberwallis. Wir werden unsere ablehnende Haltung nachfolgend anhand der uns direkt betreffenden Themenbereiche erläutern. Die Stellungnahme des OVT lehnt sich dabei eng an die Stellungnahme der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB an.

2. **Weitere allgemeine Rückmeldungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

Das Entlastungspaket kann nur in seiner Gesamtheit beurteilt werden. Dazu gehören sowohl jene Massnahmen, welche eine Gesetzesänderung erfordern, als auch jene ohne Gesetzesänderung. Auch die Massnahmen ohne Gesetzesänderung müssen deshalb Bestandteil der vorliegenden Vernehmlassung sein. Diese Massnahmen werden zwar im Vernehmlassungsbericht transparent dargestellt, sind jedoch nach Ansicht des Bundesrates nicht Bestandteil der Vernehmlassung. Der Bundesrat will über diese Massnahmen in eigener Kompetenz entscheiden und sie bereits im Februar 2025 ins Budget 2026 einfügen. Der OVT lehnt dieses Vorgehen ab. Es darf nicht sein, dass der Bundesrat einen substantziellen Teil der Sparmassnahmen derart vorzieht. Auch die Massnahmen ohne Gesetzesanpassungen sollen Bestandteil des Mantelerlasses sein. Wir nehmen nachfolgend zu jenen Massnahmen Stellung, welche das Oberwallis besonders betreffen und bei denen wir mit der Kürzung oder

Streichung der Beiträge nicht einverstanden sind. Die Reihenfolge entspricht der Reihenfolge im Vernehmlassungsbericht.

Kürzung der Finanzhilfen für die Sportförderung.

In diesem Bereich sollen die Beiträge an wiederkehrende internationale Sportanlässe um 5 Mio. Fr, an nationale Sportverbände für die Nutzung der NASAK-Anlagen um 10 Mio. Fr. und an J+S um 2,3 Mio. Fr. gekürzt werden. Wir lehnen die Streichung dieser Beiträge ab. Die Förderung von J+S ist auch aus touristischer Sicht wichtig, um Jugendliche für Sport und damit Freizeitaktivitäten in den Bergen zu begeistern. Etliche NASAK-Anlagen wurden in Bergregionen errichtet und haben hier wesentliche regionalwirtschaftliche Impulse ausgelöst. So z.B. das Nordische Zentrum im Goms. Die Kürzung des Bundesbeitrages für den Betrieb dieser Anlagen bedeutet für einige Anlagen, dass die Kosten durch die Kantone oder Standortgemeinden übernommen werden müssen. Die Streichung der Beiträge stellt somit eine Lastenverschiebung dar, die von uns abgelehnt wird.

Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen um 10%

Mit dieser Massnahme will der Bundesrat jährlich rund 17 Mio. Fr. einsparen. Diese Massnahme wurde bereits durch die Expertengruppe „Gaillard“ vorgeschlagen. Der OVT lehnt diese Kürzung ab. Die Massnahme stellt eine Lastenverschiebung zu den Kantonen dar. Diese betrifft die Kantone je nach ihrer Finanzkraft unterschiedlich. Ressourcenschwache Kantone wie das Wallis haben bereits heute grösste Mühe, ihr Strassennetz zu unterhalten. Der Investitionsbedarf steigt dabei tendenziell weiter an, einerseits weil es in einigen Kantonen einen Investitionsstau zu bewältigen gilt, andererseits weil der Schutz vor Naturgefahrenereignissen verstärkt werden muss. Die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen wurde im Rahmen der NFA geklärt. Der Hinweis im Expertenbericht „Gaillard“, dass die Strassenbeiträge durch die Zahlungen in der NFA abgedeckt seien, ist schlicht falsch.

Kürzung der Einlage in den NAF

Gestützt auf den Expertenbericht „Gaillard“ will der Bundesrat die Einlagen in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF um jährlich 100 Mio. Fr. kürzen. Der OVT lehnt diese Kürzung ab. Nach der Ablehnung des nächsten Ausbauschlusses in der Volksabstimmung vom November 2023 könnte die Versuchung gross sein, beim NAF zu kürzen. Doch diese Betrachtung ist zu kurzfristig. Aus dem NAF wird nicht nur der Ausbau der Nationalstrassen sondern auch deren Unterhalt, die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes und die Agglomerationsprogramme finanziert. Ebenfalls über den NAF finanziert werden die Vorhaben des sogenannten Netzbeschlusses Strassen, also der aufklassierten Hauptstrassen. Bei diesen liegen mehrere ausführungsfähige Projekte vor. Dazu gehören auch die Zubringerstrecken zum Autoverlad am Lötschberg auf der Berner und Walliser Seite. Diese ausführungsfähigen Projekte können nun nach der Ablehnung des Ausbauschlusses vorgezogen werden. Die Unwetterereignisse vom Sommer 2024 haben zudem eindrücklich aufgezeigt, dass der Schutz auch der Nationalstrassen vor Naturgefahren verstärkt werden muss (Unterbruch der A13 im Misox und der A9 auf dem Simplonpass und bei Siders). Eine Reduktion des NAF käme somit zum falschen Zeitpunkt.

Erhöhung des Kostendeckungsgrades im regionalen Personenverkehr

Dieser Vorschlag stammt ebenfalls aus der Expertengruppe „Gaillard“. Mit der Massnahme erhofft sich der Bundesrat eine jährliche Einsparung von rund 60 Mio. Fr. Die Massnahme trifft in erster Linie die Berggebiete und ländlichen Räume. Denn eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades führt dazu, dass weniger stark frequentierte Linien eingestellt werden müssen. Für das Oberwallis würde die Massnahme bedeuten, dass die Erschliessung der Bergdörfer von der Talebene aus nicht mehr überall gewährleistet wäre und dass auch bestehende und geplante öV-Erschliessungen der Bergdörfer mit Seilbahnen in Frage gestellt werden. Eine Kostenübernahme durch die Kantone oder die öV-Benutzer ist gerade in den finanzschwachen Kantonen nicht realistisch. Eine Streichung von Regionalverkehrslinien würde unweigerlich dazu führen, dass der öffentliche Verkehr als Ganzes geschwächt wird. Denn der öV funktioniert als kapillares System. Kundinnen und Kunden wünschen möglichst

wenig Umsteigeeffekte oder gar Brüche im Modal Split. Ein Abbau des Regionalverkehrs schwächt damit letztlich auch die Ertragslage auf dem gesamten öV-System. Die Erhöhung des Kostendeckungsgrades wird auch Konsequenzen für den (nicht abgeltungsberechtigten) touristischen Verkehr haben. Denn mit der Erhöhung des Kostendeckungsgrades steigt der Druck auf die Transportunternehmen zu Einsparungen. Erst vor kurzem neu eingeführte Angebote wie der direkte Zug von Zürich nach Brig ohne Halt in Bern werden dadurch wieder in Frage gestellt. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Massnahme widerspricht auch ökologischen Zielsetzungen und dem Gedanken der Grundversorgung. Eine Reduktion des Kostendeckungsgrades und ein damit verbundener Abbau des Regionalverkehrs wurde bereits in der Vergangenheit wiederholt vom Parlament abgelehnt. Es ist deshalb nur schwer verständlich, dass der Bundesrat diese Massnahme erneut zur Diskussion stellt. Die Massnahme wird vom OVT abgelehnt.

Kürzung bei den Verbundaufgaben im Umweltbereich

Der Bundesrat sieht bei den Verbundaufgaben im Umweltbereich eine pauschale Kürzung von 10% vor. Das entspricht einem Rückgang um 46,8 Mio. Fr. im Jahr 2027. Betroffen sind der Schutz vor Naturgefahren, Hochwasserschutz, Lärmschutz, Natur und Landschaftsschutz, Revitalisierung und Wald. Wo genau welche Kürzung vorgenommen wird, will der Bundesrat im Budget festlegen. Der OVT lehnt diese pauschale Kürzung ab. Die Erfahrungen des Sommers 2024 zeigen eindrücklich, dass der Schutz vor Naturgefahren gestärkt werden muss. Dies betrifft alle von der Kürzung betroffenen Bereiche. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der damit verbundenen steigenden Schadenspotenziale muss der Schutz vor Naturgefahren verstärkt werden. Es braucht zusätzliche Mittel und sicher nicht weniger! Die Kürzung der Bundesmittel bei diesen Verbundaufgaben bedeutet ebenso wie der Verzicht auf eine Erhöhung der Bundesmittel letztlich eine Lastenverschiebung zu den Kantonen, da der Schutz der Siedlungen und Infrastrukturen gewährleistet werden muss.

Kürzung der Finanzhilfe für Schweiz Tourismus um 20 Prozent.

Die Kürzung der Finanzhilfe an Schweiz Tourismus ST um 20% bedeutet eine Reduktion der finanziellen Mittel um 11 bis 12 Mio. Fr. pro Jahr. Der OVT lehnt diese Kürzung ab. Der Expertenbericht „Gaillard“ kritisierte insbesondere den stark regionalpolitischen Charakter der Leistungen von Schweiz Tourismus, da davon vor allem die ländlichen und alpinen Regionen profitieren würden. Für diese Regionen würden mit der NFA andere und wirkungsvollere Instrumente bestehen. Einmal mehr zeigt sich hier, dass der Expertenbericht auf falschen und politisch einseitig gefärbten Beurteilungen basiert. Im Rahmen der Arbeiten an der NFA, welche im Jahr 2008 in Kraft trat, wurden die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen neu verteilt. Es war damals klar, dass die Landeswerbung durch Schweiz Tourismus weiterhin eine Bundesaufgabe bleiben sollte. Die Bundesunterstützung an Schweiz Tourismus wurde mit der NFA also keinesfalls hinfällig und kann auch nicht durch diese ersetzt werden, da die NFA eine völlig andere Zielsetzung verfolgt. Die NFA will die Disparitäten zwischen den Kantonen reduzieren, während mit den Leistungen von Schweiz Tourismus die Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Tourismus gestärkt wird. Es stimmt auch nicht, dass diese Massnahme einseitig auf die Berggebiete und ländlichen Räume ausgerichtet sei, profitieren doch von den Aktivitäten von Schweiz Tourismus alle Landesgegenden, auch der städtische Tourismus. Es handelt sich auch nicht um eine ungerechtfertigte Branchensubvention, wie dies der Expertenbericht suggeriert. Die Aktivitäten von Schweiz Tourismus sind eng abgesprochen mit den Aktivitäten der Kantone und touristischen Destinationen und ergänzen sich gegenseitig. Die Mittel für Schweiz Tourismus sind übrigens im Vergleich zur Landeswerbung der umliegenden touristischen Nachbarländer eher bescheiden. Die Schweiz als Tourismusland par excellence muss sich hier auf einem hart umkämpften internationalen Wettbewerbsmarkt behaupten.

Kürzung der Mittel für Innotour auf 5 Millionen

Mit dieser Kürzung soll Innotour auf 5 Mio. Fr. pro Jahr plafoniert werden. In den Jahren ab 2027 könnten so jährlich knapp 3 Mio. Fr. eingespart werden. Der OVT lehnt diese Kürzung ab. Die Beiträge an Innotour wurden bereits in den vergangenen Jahren im Rahmen des

jährlichen Budgetprozesses gekürzt. Der Beitrag an Innotour ist somit eine der schwach gebundenen Ausgaben, welche bereits ihren Beitrag zur Entlastung des Haushaltes geleistet haben. Das Einsparpotenzial ist zudem im Vergleich zum gesamten Sanierungsbedarf äusserst gering. Die Wirkung von Innotour ist jedoch auf der anderen Seite extrem gross. Es handelt sich um das einzige Bundesinstrument, welches gezielt Innovationen und Zusammenarbeit im Tourismus stärkt. Der schweizerische Tourismus ist geprägt durch kleine Strukturen. Damit diese überwunden werden können, braucht es gemeinsame Anstrengungen der touristischen Akteure. Ein Beispiel ist die Digitalisierung. Die Schweiz ist zu klein, als dass alle touristischen Destinationen eigene digitale Lösungen entwickeln könnten. Hier helfen nationale Programme wie Innotour, gemeinsame Lösungen zu finden und so Synergieeffekte zu erzielen. Auch hier ist die Bemerkung im Expertenbericht Gaillard, wonach das Instrument mit der NFA redundant geworden sei, völlig falsch.

Verzicht auf Weiterführung des Sondersatzes für Beherbergungsleistungen

Der Sondersatz für Beherbergungsleistungen ist zeitlich befristet bis Ende 2027. Der Bundesrat möchten den Sondersatz nicht mehr verlängern. Dadurch entstehen für den Bund zusätzliche Einnahmen ab 2028 von rund 190 Mio. Fr. Im Parlament stehen die Motionen Friedli und Bregy zur Beratung an, welche eine Verlängerung des Sondersatzes fordern. Der OVT setzt sich ebenfalls für eine Verlängerung des Sondersatzes ein. Fällt der Sondersatz weg, werden Übernachtungen in Hotels nochmals teurer. Der Schweizer Tourismus verliert in einem preissensiblen Umfeld weiter an Wettbewerbsfähigkeit. Praktisch alle europäischen Länder kennen einen Sondersatz für Beherbergungsleistungen. Der Sondersatz ist zudem materiell damit begründet, dass rund die Hälfte der Übernachtungen durch Personen aus dem Ausland getätigt werden.

Rückmeldung zu den Massnahmen mit Gesetzesanpassung

Im nachfolgenden werden wir uns zu ausgewählten Themenbereichen des Mantelerlasses äussern, welche den Verkehr und Tourismus im Oberwallis besonders betreffen. Die Reihenfolge richtet sich nach dem Fragebogen respektive dem Vernehmlassungsbericht.

Verzicht auf Anschubfinanzierungen für Digitalisierungsprojekte

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Verzicht auf Beitrag an das Auslandangebot der SRG

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Verzicht auf Entschädigungen an Einsatzbetriebe für Einsätze von Zivildienstpflichtigen

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Stärkung der Nutzerfinanzierung der kantonalen Hochschulen

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Verzicht auf projektgebundene Beiträge an die Hochschulen

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Kürzung des Bundesbeitrages für Innosuisse

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Aufhebung der Förderbestimmungen im Weiterbildungsgesetz

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Kürzung der Berufsbildungsausgaben auf die Richtgrösse

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Verzicht auf die Unterstützung der kantonalen französischsprachigen Schule in Bern

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Kürzung des Beitrages an Modellversuche im Straf- und Massnahmenvollzug auf 50%

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Kürzung der indirekten Presseförderung

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Verzicht auf Beitrag Ausbildung Programmschaffende

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Verzicht auf Beiträge Verbreitung Programme in Bergregionen

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Verzicht auf Entsorgungsbeiträge

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Entflechtung zwischen Bund und AHV

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Dämpfung der Ausgabenentwicklung im Bereich der obligatorischen Krankenpflegeversicherung

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Verkürzung der Abgeltungspflicht für die Globalpauschalen auf 4 Jahre

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Verzicht auf Ausbildungsbeiträge Opferhilfe

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

BIF: Kürzung der Einlagen

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Gestützt auf den Expertenbericht „Gaillard“ will der Bundesrat die Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds BIF um 200 Mio. Fr. pro Jahr kürzen. Der OVT lehnt diese Kürzung ab. Der BIF dient insbesondere dazu, den Substanzerhalt, Betrieb, Unterhalt und Ausbau der

Bahninfrastruktur zu finanzieren. Der Ausbau erfolgt dabei jeweils in Ausbausritten. Neueste Berechnungen zeigen, dass der nächste Ausbausritt 2035 wesentlich teurer zu stehen kommt als geplant (rund 30 Mrd. Fr. statt 16 Mrd. Fr.). Diese neuesten Zahlen müssen zwar noch validiert werden, doch dürfte der Ausbausritt auf jeden Fall teurer werden als geplant. Zum nächsten Ausbausritt gehört u.a. auch der Bau des multifunktionalen Grimseltunnels. Die Planungsarbeiten dazu sind bereits sehr weit fortgeschritten. Das Zeitfenster mit dem nötigen Bau des nötigen Tunnels für die Hochspannungsleitung ist ideal und darf nicht wegen kurzfristigen Sparüberlegungen verpasst werden. Zudem darf der Substanzerhalt des bestehenden Netzes nicht vernachlässigt werden, welches gerade in den Bergregionen stark auf Kunstbauten wie Tunnels, Viadukten usw. beruht, die teils dringend erneuert werden müssen. Zudem zeigten die Starkniederschläge des Sommers 2024 erneut, dass der Schutz vor Naturgefahren intensiviert werden muss. Der Mittelbedarf für die Bahninfrastrukturen steigt somit in Zukunft weiter an und darf nicht durch Kürzungen gefährdet werden. Der OVT lehnt deshalb die Kürzung ab.

Verzicht auf Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Die Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs wurde mit dem revidierten CO2-Gesetz im Jahr 2023 beschlossen. Mit der Massnahme sollen insbesondere die Nachtzugsverbindungen nach verschiedenen europäischen Destinationen wieder aufgebaut werden. Diese bieten eine Alternative zum Reiseverkehr per Flugzeug. Dank der Nachtzugsverbindungen wird auch die Schweiz als Tourismusland noch attraktiver. Nachtzugsverbindungen sind aber kaum kostendeckend. Die Bundesunterstützung ist deshalb gerechtfertigt. Der Bundesrat wollte bereits im Budget 2025 den entsprechenden Kredit nicht gewähren, das Parlament beschloss aber anders. Dies ist als deutliches Zeichen zu verstehen, dass der Bundesrat den Auftrag des Parlamentes umsetzen muss. Es ist deshalb nicht verständlich, weshalb der Bundesrat die Streichung erneut vorschlägt. Der OVT spricht sich klar für die Förderung der Nachtzüge aus. Dies umso mehr, als die Beiträge zweckgebunden aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge stammen und somit den Bundeshaushalt nicht direkt belasten.

Teilverzicht auf Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Die Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe wurde ebenfalls mit dem revidierten CO2-Gesetz im Jahr 2023 beschlossen. Dabei wurde für die Umstellung der Busse in den Berggebieten ein weiterer Zeithorizont bis 2030 definiert. Der Bundesrat will nun den Termin vorziehen auf 2027 und bereits auf diesen Zeitpunkt hin die Rückerstattung der Mineralölsteuer aufheben. Der OVT ist mit dieser Massnahme nicht einverstanden. Es geht nicht an, nur ein Jahr nach den Parlamentsbeschlüssen diese bereits wieder über den Haufen zu werfen, Das widerspricht dem Grundsatz der Rechtssicherheit. Zudem ist eine derart rasche Umstellung entgegen der Meinung des Bundesrates gar nicht möglich. Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs weisen eine sehr lange Einsatzdauer auf.

Verzicht auf Beiträge für automatisiertes Fahren

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Kürzung der allgemeinen Strassenbeiträge

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Mit dieser Massnahmen sollen jährlich rund 30 Mio. Fr. eingespart werden. Der OVT lehnt diese Kürzung ab. Die Massnahme stellt eine Lastenverschiebung zu den Kantonen dar. Diese betrifft die Kantone je nach ihrer Finanzkraft unterschiedlich. Ressourcenschwache Kantone haben bereits heute grösste Mühe, ihr Strassennetz zu unterhalten. Der Investitionsbedarf steigt dabei tendenziell weiter an, einerseits weil es in einigen Kantonen einen Investitionsstau zu bewältigen gilt, andererseits weil der Schutz vor Naturgefahrenereignissen verstärkt werden muss. Die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen wurde im Rahmen der NFA geklärt. Der Hinweis im Expertenbericht „Gaillard“, dass die Strassenbeiträge durch die Zahlungen in der NFA abgedeckt seien. Ist schlicht falsch.

Kürzung der Bundesbeiträge an Regionalflughäfen

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Der Bundesrat sieht vor, die Beiträge an Regionalflughäfen zu kürzen, sofern sie nicht in nationalem Interesse seien. Das nationale Interesse würde durch den Bundesrat definiert (nicht durch das Parlament). Ein Bundesinteresse sieht der Expertenbericht „Gaillard“ neben den Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich nur bei Belp (Staatsgäste) und Grenchen (Ausbildung). Nicht mehr unterstützt würden die Flugplätze Buochs, La Chaux-de-Fonds, Lugano, Samedan, Sion und St-Gallen-Altenrhein. Das Einsparpotenzial wird auf jährlich 25 Mio. Fr. beziffert. Der OVT lehnt diese Massnahme ab. Es handelt sich hier um eine Lastenverschiebung zu den Kantonen, welche die Flugsicherheit übernehmen müssten. Abstriche an der Sicherheit sind nicht denkbar, da auf den Flugplätzen auch Passagierflüge durchgeführt werden. Eine allfällige Aufgabenentflechtung müsste im Rahmen einer NFA II unter Einhaltung der Haushaltsneutralität erfolgen, nicht aber einfach aus Spargründen.

BAFU: Verzicht auf Unterstützung von Pilot- und Demonstrationsanlagen

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Verzicht auf weitere Fondseinlagen Landschaft Schweiz

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Der Bundesrat will auf weitere Einlagen in den FLS verzichten und die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen aufheben. Dadurch würde der Bundeshaushalt um rund 5 Mio. Fr. entlastet. Der OVT lehnt diese Streichung ab. Der FLS leistet äusserst wertvolle Arbeit für die Pflege der Kulturlandschaft in den Berggebieten und ländlichen Räumen. Im Oberwallis konnten zum Beispiel der Landschaftspark Binntal und der Regionale Naturpark Pfyn-Finges zahlreiche Projekte zur Landschaftspflege dank der Beiträge des FLS realisieren. Gepflegte Landschaften gelten als das wichtigste Reisemotiv für Reisen in die Schweiz. Der FLS leistet damit einen wesentlichen Beitrag auch für den Tourismus im Oberwallis.

Verzicht auf Förderung im Bereich Bildung und Umwelt

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Verzicht auf Beihilfen Viehwirtschaft

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Erhöhung Versteigerung Zollkontingente

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Kürzung der Landschaftsqualitätsbeiträge auf 50%

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Priorisierungen bei den Subventionen für Klimapolitik

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

BFE: Verzicht auf Unterstützung von Pilot- und Demonstrationsanlagen

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Regionalpolitik: Verzicht auf weitere Fondseinlagen und auf Steuererleichterungen Streichung

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Der Bundesrat will die Einlagen in den Fonds für Regionalentwicklung vollständig streichen. Auch dabei stützt er sich auf eine entsprechende Empfehlung aus dem Expertenbericht „Gaillard“. Der Expertenbericht „Gaillard“ argumentiert, dass es die Regionalpolitik nicht mehr brauche, da es ja den Finanzausgleich gebe. Diese Sichtweise ist materiell falsch, irreführend und einseitig politisch gefärbt. Die NRP und die NFA wurden parallel reformiert und sind zeitgleich auf den 1. Januar 2008 in Kraft getreten. Die beiden Politikbereiche sind aufeinander abgestimmt und verfolgen unterschiedliche Zielsetzungen. Die NFA zielt auf den Abbau von Disparitäten unter den Kantonen ab. Die NRP hingegen will das Unternehmertum und Innovationsfähigkeit der Berggebiete und ländlichen Räume stärken. Sowohl die Zielsetzungen als auch der Adressatenkreis der beiden Politikbereiche sind somit völlig unterschiedlich. Eine Abschaffung der NRP mit dem Verweis auf die NFA widerspricht jeglicher Logik. Dessen muss sich auch der Bundesrat bewusst sein und darf deshalb die Vorschläge des Berichtes „Gaillard“ nicht übernehmen.

Der Fonds für Regionalentwicklung wurde von 1974 bis 2007 geäufnet. Der Fonds ist als Fonds de roulement angelegt. Er refinanziert sich in erster Linie durch die Rückläufe von Darlehen, die dann wieder für neue Projekte gewährt werden können. Da dem Fonds aber immer auch à-fonds-perdu-Beiträge entnommen wurden und werden, muss der Bund einen jährlichen Beitrag leisten in der Grössenordnung von 30 Mio. Fr., damit der Fonds in seinem Bestand erhalten bleibt. Sinkt das Fondsvolumen, kann der Fonds längerfristig seine Funktion nicht mehr wahrnehmen. Ohne den Fonds müsste der Bund jährlich rund 100 Mio. Fr. im Budget für die Regionalpolitik vorsehen, um die gleichen Leistungen fördern zu können. Durch die obligatorische Kofinanzierung durch die Kantone und Projektträger löst zudem jeder Bundesfranken fünf weitere Franken aus. Der Fonds hat also eine sehr grosse

Multiplikatorwirkung. Dank des über Jahrzehnte geäußerten Fonds kommt die Regionalpolitik in der Schweiz im Vergleich zum Ausland und der EU mit sehr geringen jährlichen Bundesbeiträgen aus. Die nun geplanten Streichungen der Fondsbeiträge würden dazu führen, dass voraussichtlich nur noch bis Ende des laufenden Mehrjahresprogrammes, d.h. bis 2031 Projekte unterstützt werden könnten. Die Streichung der Fondsbeiträge führt also faktisch zu einer Abschaffung der Regionalpolitik. Ohne die Mittel aus der Regionalpolitik könnten in Zukunft keine Bergbahnen, keine Thermalbäder, keine Bikestrecken usw. mehr mit Bundesmitteln unterstützt werden. Und auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Rahmen von Interreg müsste eingestellt werden, da diese ebenfalls über die NRP finanziert wird. Mit der Neuformulierung von Art. 21 des Bundesgesetzes über die Regionalpolitik bedingt zudem eine spätere Neualimentierung des Fonds wieder eine Gesetzesänderung. Die Hürde wäre also relativ gross. Der OVT lehnt somit die vorgeschlagenen Anpassungen im Bereich der Regionalpolitik entschieden ab.

Kürzung des soziodemographischen Lastenausgleichs

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Höhere Besteuerung von Kapitalbezügen der 2. und 3. Säule

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Änderung Subventionsgesetz

Sind Sie mit der Massnahme einverstanden?

Ja Ja mit Vorbehalt Nein keine Stellungnahme

Bemerkungen:

–

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Egger
Präsident

Visp, 14. Februar 2025