

Sachdokumentation:

Signatur: DS 135

Permalink: [www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/135](http://www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/135)



### Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

### Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



Medienkonferenz vom 21. März 2016

## **Sichere Strassen für alle - Ja zur fairen Verkehrsfinanzierung!**

**Die Strassenbenützer zahlen immer mehr Steuern und Abgaben. Trotzdem stehen sie immer öfter im Stau. Diese Staus kosten die Volkswirtschaft jedes Jahr rund 2 Mia. Franken. Auch der öffentliche Verkehr leidet: Drei Viertel aller Personen im öffentlichen Verkehr werden über die Strasse befördert. Nun gilt es, Engpässe zu beheben und eine funktionierende Strasseninfrastruktur sicherzustellen. Die vorliegende Initiative sichert die finanzielle Basis zur Realisierung der dringend notwendigen Strassenprojekte, was mehr Sicherheit auf den Strassen bringt. Davon profitieren alle – vom Fussgänger bis zum Lastwagenfahrer. Das überparteiliche Komitee „für eine faire Verkehrsfinanzierung“ hat heute den Abstimmungskampf eröffnet. Vertreter aller bürgerlichen Parteien unterstützen das Anliegen.**

Verkehrsüberlastungen und lange Kolonnen gehören heute leider zum Alltag auf unseren Strassen. Die Verkehrsblockaden verursachen einen immensen volkswirtschaftlichen Schaden. Und durch die kilometerlangen Staus wird ein grosser Teil des technischen Fortschritts der Fahrzeuge zur Verbesserung der Luftqualität wieder kaputtgemacht. Besonders betroffen sind die Gemeinden in den Agglomerationen. Diese müssen dringend entlastet werden.

Auch die Staubbelastung am Osterwochenende wird zeigen, wie dringend die Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung ist. Die Bevölkerung wächst, der Verkehr nimmt laufend zu. Die Strassen stossen an ihre Kapazitätsgrenzen. Umfahrungen von Wohnquartieren und Engpassbeseitigungen schaffen mehr Sicherheit und Ruhe für die Anwohner. Deshalb profitieren alle von der Initiative – vom Fussgänger bis zum Autofahrer.

Bundesrat und Parlament wollen für den Ausbau und Unterhalt der Strassen den Benzinpreis erhöhen. Dies will die Initiative verhindern. Von den rund 9 Mia. Franken, welche die Strassenbenützer jährlich dem Bund abliefern, werden nur 30 Prozent für die Strasseninfrastruktur verwendet. Fazit: Das Geld ist vorhanden, es muss nur richtig eingesetzt werden.

Für Rand- und Bergregionen, welche schlecht durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sind, ist die Initiative besonders wichtig. Ebenso sind Wirtschaft und Gewerbe auf gute Strassenverbindungen angewiesen. Die durch Staustunden verursachten Kosten belasten die Wirtschaft jährlich mit 2 Mia. Franken. Diese Kosten tragen letztlich die Konsumenten.

Die Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung stellt die nötigen Mittel für den Unterhalt und Ausbau des Strassennetzes zur Verfügung. Sie trägt damit zu einer stabilen finanziellen Basis für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) bei, welcher derzeit im Parlament diskutiert wird.

Zürich, 21. März 2016



## MEDIENKONFERENZ VOM 21. MÄRZ 2016

### **Infrastruktur- statt Blockadepolitik**

*von Josef Wiederkehr, Kantonsrat CVP/ZH*

Wie Sie wissen, verfügt die Schweiz kaum über natürliche Ressourcen. Umso wichtiger ist daher eine funktionierende und zweckmässige Infrastruktur. Eine hochwertige, leistungsfähige Infrastruktur ist von zentraler Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz. Dazu gehören optimale Rahmenbedingungen für einen raschen und zuverlässigen Transport von Waren, aber auch für einen leistungsfähigen, störungsfreien Personentransport.

Zu Recht wurden deshalb in den vergangenen Jahren wichtige Investitionen in den Ausbau und in die Leistungssteigerung des öffentlichen Verkehrs getätigt. Ein gut funktionierender öffentlicher Verkehr entlastet auch die Strasse. Dennoch müssen wir feststellen, dass der Kostendeckungsgrad im öffentlichen Verkehr auf vielen Strecken sehr bescheiden ist.

Während also in den vergangenen Jahren sehr hohe Summen für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung standen, sieht dies im Bereich des Strassenverkehrs weit weniger erfreulich aus. Zwar ist es vielerorts gelungen, mittels Umfahrungen und Verkehrssteuerung den Verkehr vermehrt aus den Dörfern auf die Autobahnen zu lenken. Entsprechend stark jedoch hat das Verkehrsvolumen auf den Autobahnen zugenommen. So hat sich in den letzten 20 Jahren der Verkehr auf den Nationalstrassen verdoppelt. So erfreulich diese vermehrte Kanalisierung des Verkehrs auf die Nationalstrassen auch ist, umso ärgerlicher ist es, dass es vielerorts verpasst wurde, dass Nationalstrassennetz rechtzeitig diesen Anforderungen anzupassen. Die Folge ist ihnen allen bekannt: Stau, Stau und nochmals Stau. Und vielerorts weicht der Verkehr bereits wieder aus, von der Autobahn auf die Dörfer.

Diesbezüglich einige Fakten:

Gemäss Bundesamt für Statistik wurden auf den Nationalstrassen 2014 total 21'541 Staustunden gemessen. Umgerechnet standen die Verkehrsteilnehmer im Jahr 2014 also knapp 900 Tage oder rund 2.5 Jahre im Stau. Verglichen mit dem Jahr 2008 kommt dies einer Verdoppelung gleich. Der Hauptgrund für diese enorme Zahl? In 85 Prozent der Fälle schlicht und ergreifend die Verkehrsüberlastung.

Überflüssig zu erwähnen, dass diese Staustunden auch hohe volkswirtschaftliche Kosten verursachen, indem sie die Schweizer Steuerzahler und die Wirtschaft jährlich mit rund 2 Milliarden Franken Zeit-, Energie-, Umwelt- und Unfallkosten belasten.



## MEDIENKONFERENZ VOM 21. MÄRZ 2016

Was dies für das Gewerbe und die Wirtschaft bedeutet, erlebe ich tagtäglich: Meine Mitarbeiter verlieren unzählige Stunden produktiver Arbeitszeit im Stau. Gerade für die Bauwirtschaft ist das Umsteigen auf den ÖV nur in den wenigsten Fällen eine valable Alternative. All dies bedeutet höhere Kosten, Einbussen beim Kundenservice und zusätzlich viel Stress und Ärger.

Aus all diesen Gründen ist es richtig und wichtig, dass dem Bau und Unterhalt von Strassen und Autobahnen die nötigen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Die Forderung der Milchkuh-Initiative ist daher legitim: Die Steuern, Abgaben und Gebühren der Strassenbenutzer müssen künftig wesentlich konsequenter auch tatsächlich in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Dazu benötigt es die entsprechenden finanziellen Mittel. Dabei kann es nicht sein, dass diese zweckentfremdet werden, um damit auch den ÖV und die Bundeskasse querzsubventionieren.

Wichtig ist aber auch, dass beschlossene Projekte auch zeitgerecht realisiert werden und nicht chronisch durch langwierige Einsprache- und Rekursverfahren unnötig verzögert und verteuert werden.

Schliesslich verlangt die Initiative auch eine Stärkung der Mitspracherechte. Denn es ist störend, dass die Strassenbenutzer zwar immer mehr Abgaben bezahlen müssen, bei der Erhöhung derselben aber nicht immer mitentscheiden können. Gerade vor dem Hintergrund, dass die Abgabenlast weiter zunehmen soll, ist es wichtig, dass die Mitsprachemöglichkeit der Strassenbenutzer in der Verfassung verankert wird. Wenn Autofahrer bezahlen sollen, dann müssen sie auch das Sagen haben. Daher sollen Beschlüsse zur Einführung oder Erhöhung von Steuern, Abgaben oder Gebühren, welche den gewerblichen oder privaten Strassenverkehr betreffen, zwingend einem Volksentscheid unterstehen.

Die zur Abstimmung stehende Initiative kann zusammenfassend einen ersten Schritt dazu leisten, die Blockadepolitik der letzten Jahrzehnte zu durchbrechen.



## MEDIENKONFERENZ VOM 21. MÄRZ 2016

### **Gleich lange Spiesse für Schiene und Strasse!**

*von Andri Silberschmidt, Präsident Jungfreisinnige Schweiz*

Mobilität ist nicht nur für die Wirtschaft und das Gewerbe entscheidend. Auch für jeden Einzelnen von uns wäre die persönliche, individuelle Bewegungsfreiheit ohne Verkehr stark eingeschränkt. Mobilität ist heute gleichbedeutend mit Wahlfreiheit zwischen verschiedenen Verkehrsträgern. Ob Auto, öV oder Velo, wir nehmen uns die Freiheit, das Fortkommen in unserer Freizeit und unserem Arbeitsalltag nach unseren eigenen Bedürfnissen zu gestalten. Preiserhöhungen alleine wirken sich dabei selten bis nie auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aus. Es sind vielmehr mehrere Faktoren wie die rasche Erreichbarkeit, Komfort, Preis, Kapazitäten, Alternativen und individuelle Bedürfnisse, welche für die Wahl eines Transportmittels entscheidend sind.

Es ist daher wichtig und richtig, den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr gleichberechtigt zu behandeln. Anlässlich der Beratung des Bundesbeschlusses vom 20. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (sog. FABI-Vorlage) haben Parlament und Bundesrat versprochen, ein gleichwertiges Finanzierungsinstrument für die Strasse zu schaffen. Zur Erinnerung: Das Parlament hat damals das Ausgabenbudget für FABI kurzerhand von 3,5 Mia. Franken auf 6,4 Mia. Franken erhöht. Die Zeit der leeren Versprechungen sind vorbei: Nun ist die Strasse dran!

Nicht zuletzt deshalb, weil mit Annahme der Initiative auch der öffentliche Verkehr profitiert! Über 6'000 öffentliche Verkehrsmittel verkehren auf den Schweizer Strassen. Trams, Trolleybusse, Postautos etc. sind auf einen flüssigen Verkehr genauso angewiesen wie Autofahrer und Lastwagen. Gerade in den Agglomerationen und Städten müssen sich verschiedene Verkehrsmittel auf kleinstem Raum unbehindert nebeneinander fortbewegen können. In diesen Gebieten ist die Stauproblematik am grössten, weil Sanierungen und Ausbauten zu lange versäumt wurden. Ich erinnere an dieser Stelle an die Zürcher Oberlandautobahn. Der Bau dieser wichtigen Umfahrungsstrasse würde vielen Anwohner mehr Ruhe und Sicherheit bringen. Doch bis heute fehlen die nötigen Mittel.



MEDIENKONFERENZ VOM 21. MÄRZ 2016

Die Gegner der Initiative behaupten derweil, Steuererhöhungen seien notwendig, weil der Benzinpreis seit den 70-er Jahren nicht der Teuerung angepasst wurde und die Einnahmen aus der Benzinsteuern sinken. Die Autobranche misst dem Nachhaltigkeitsgedanken in der Tat einen hohen Stellenwert zu und dank technologischem Fortschritt und Innovationen wird sie den ökologischen Anforderungen gerecht. Aufgrund neuer Antriebstechnologien brauchen die Fahrzeuge heute viel weniger Treibstoff als früher. Dadurch sinken beim Staat die Einnahmen bei der Mineralölsteuer. Der Bundesrat will dieser Entwicklung mit Steuererhöhung begegnen. Und auch der sinkende Ölpreis soll zur Rechtfertigung von Steuererhöhungen dienen. Es geht jedoch nicht an, dass innovative Massnahmen zugunsten der Umwelt mit höheren Steuern bestraft werden soll. Genauso wenig dürfen marktbedingte Preisentwicklungen ein Grund für höhere Steuern sein. Denn schon heute muss der Konsument über 60% des Literpreises Benzin an den Staat abliefern. Diese staatliche Abzockerei muss aufhören. Deshalb stehen die Jungfreisinnigen voll hinter der Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung!



## MEDIENKONFERENZ VOM 21. MÄRZ 2016

### **Für eine faire Verkehrsfinanzierung: eine wichtige Initiative für Wirtschaft und Gewerbe!**

*von Jean-François Rime, Nationalrat SVP/FR, Mitglied des Initiativkomitees, Präsident sgV*

Die eidgenössische Volksinitiative „für eine faire Verkehrsfinanzierung“ stellt sicher, dass die nötigen finanziellen Mittel für Engpassbeseitigungen, wichtige Umfahrungs- und Zugangsstrassen, Unterhalt und Betrieb wichtiger Verkehrsachsen sowie den Bau neuer Verkehrsrouten sichergestellt ist. Für die Entwicklung und das Bestehen der Schweizer Volkswirtschaft und das Gewerbe sind gute Strassenverbindungen eine Grundvoraussetzung. Deshalb ist die Initiative von enormer Bedeutung!

Mit über 46 Milliarden Franken und über 218'000 Arbeitsplätzen ist die Strasse volkswirtschaftlich betrachtet bezüglich Wertschöpfung und Beschäftigung der wichtigste Verkehrsträger – weit vor dem Bahnverkehr und deutlich vor der Schiff- und Luftfahrt. Sie ist nach wie vor der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger. Mehr als drei Viertel des Personenverkehrs findet auf der Strasse statt. Nur 16 Prozent des Verkehrs werden über die Schiene abgewickelt, die restlichen sieben Prozent über andere Verkehrsträger (Wasser, Spezialbahnen). Der Güterverkehr transportiert über 60 Prozent der Ware auf der Strasse, lediglich 38 Prozent auf der Schiene. Und selbst der öffentliche Verkehr könnte ohne Strasse nicht funktionieren. Rund 75 Prozent der mit dem öffentlichen Verkehr beförderten Personen nutzen die Strasse.

Doch die Schweizer Verkehrspolitik konzentriert sich vor allem auf die Verlagerungspolitik und die Förderung des Schienenverkehrs. Sämtliche Massnahmen zur Verlagerung von der Strasse auf die Schiene wirkten sich jedoch nicht nachhaltig auf den Modalsplit Strasse/Schiene aus. Im Gegenteil: Die Bedeutung des Strassenverkehrs nimmt stetig zu, was auf verschiedene Faktoren zurückzuführen ist. Die Globalisierung, die Arbeitsteilung, das Freizeitverhalten und die steigenden Einkommen sind wesentliche Gründe für die zunehmende Nachfrage nach dem Verkehrsträger Strasse.

Es wäre daher nicht nur politisch, sondern auch volkswirtschaftlich verheerend, die tatsächliche Verkehrsnachfrage noch länger zu ignorieren. Die bestehenden Strassen müssen dringend saniert und ausgebaut werden. Die Schweizer Wirtschaft ist nur mit leistungsfähigen und sicheren Strassen erfolgreich, welche Menschen, Waren, Energie und Informationen rascher, billiger und über grössere Distanzen transportieren können.



MEDIENKONFERENZ VOM 21. MÄRZ 2016

Ein Grossteil des Nationalstrassennetzes wurde in den 70er und 80er Jahre gebaut. Umso älter die Strassen, umso teurer der Unterhalt. Nötig sind Investitionen von 1,5 bis 2 Prozent des Wiederherstellungswerts. Pro Jahr sind das über 4 Milliarden Franken. Der Bau von wichtigen Umfahrungsstrassen und Engpassbeseitigungen ist da noch nicht mit eingerechnet. Mit der Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung stünden jährlich rund 1,5 Milliarden Franken mehr zur Verfügung.

Doch die Politik scheint die Bedeutung der Strasse noch nicht realisiert zu haben. Das Funktionieren der Strasse wird einfach vorausgesetzt. Das ist eine fatale Fehleinschätzung. Der faktische Baustopp für Strassen muss aufhören. Der Strasse muss endlich den Stellenwert angerechnet werden, welchen sie verdient. Deshalb gilt es, am 5. Juni ein klares JA zur Initiative „für eine faire Verkehrsfinanzierung“ einzulegen.





## MEDIENKONFERENZ VOM 21. MÄRZ 2016

### **Faire Verkehrsfinanzierung dank mehr Kostenwahrheit**

*von Doris Fiala, Nationalrätin FDP/ZH, Mitglied des Initiativkomitees*

Das Verursacherprinzip gehört zu den Grundprinzipien der Bundesverfassung. Es besagt, dass der eine nicht für das Verkehrsmittel des anderen zahlen muss bzw. dass derjenige, der Kosten verursacht, für diese auch selber aufkommen muss. Dieses wichtige Prinzip wird jedoch nicht immer angewendet, und es wird insbesondere im Bereich der Strassenfinanzierung oft missachtet. Das liegt daran, dass die heutigen Abgaben der Strassenbenützer nicht immer zweckgebunden sind. Die Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung will das in Bezug auf die Mineralölsteuer ändern.

Die Hälfte des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen (sog. Mineralölsteuer) fliesst heute nämlich direkt in die Bundeskasse. Die andere Hälfte geht in den Fonds der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Neben Strassenprojekten wird mit den Mitteln aus diesem Fonds auch der öffentliche Verkehr finanziert. Die Geldabflüsse und -zuflüsse sind sehr verworren und unübersichtlich. Kaum ein Politiker in Bundesbern ist in der Lage, eine exakte Trennung der Mittelflüsse in Nichtstrassenprojekte und Strassenprojekte vorzunehmen. Damit wird nachweislich die Einhaltung des Prinzips der Kostenwahrheit missachtet. Die Kontrolle über die Einhaltung des Verursacherprinzips wird dadurch zunehmend erschwert.

Die Zweckentfremdung von Strassengeldern gehört folglich zur Tagesordnung. Zur Finanzierung der Bahnprojekte wird dem Strassenverkehr fortlaufend Geld entzogen. Während sich der Strassenverkehr selber zu finanzieren vermag, liegt die Eigenwirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs lediglich zwischen 40 und 50 Prozent. Die Strasse rentiert – die Schiene nicht. Das heisst im Klartext: Bei mehr als jeder zweiten mit der Bahn zurückgelegten Strecke übernimmt der Staat die Kosten – und nicht der Bahnreisende. Bahn- und Buspassagiere bezahlen selbst bei wohlwollender Betrachtung nicht einmal die Hälfte der Kosten, die der öffentliche Verkehr effektiv verursacht. Dagegen kommen die Strassenbenützer für ihre Kosten vollumfänglich selber auf. Die Strasse benötigt keinerlei staatliche Zuschüsse. Doch während die Bahn stetig ausgebaut wird, werden Strassenprojekte nur bei gleichzeitiger Erhöhung von Steuern oder Gebühren bewilligt. Die Initiative kann und will das verhindern. Das Verkehrsangebot und dessen Finanzierung soll nicht länger unabhängig von der Nachfrage der Konsumenten gestaltet werden.



MEDIENKONFERENZ VOM 21. MÄRZ 2016

Verstehen Sie mich richtig: Es liegt mir fern, Strasse und Schiene gegeneinander auszuspielen – das will auch diese Initiative nicht. Im Gegenteil: Ich bin immer für einen guten Service public im Bereich des öffentlichen Verkehrs eingetreten. Dazu gehört auch die Strasse. Wir müssen uns bewusst sein, dass der öffentliche Verkehr ohne Strasse nicht funktioniert: Rund 75 Prozent der mit dem öffentlichen Verkehr beförderten Personen nutzen die Strasse.

Die Initiative wird damit dem Verursacherprinzip gerecht und garantiert gleichzeitig die freie Wahl der Verkehrsmittel. Denn das heutige Mobilitätsbedürfnis erfordert ein vielfältiges Angebot an Verkehrsmitteln. Deshalb stimme ich aus Überzeugung JA für eine faire Verkehrsfinanzierung und damit zu mehr Kostentransparenz und -klarheit.



## MEDIENKONFERENZ VOM 21. MÄRZ 2016

### **Strassengeld gehört der Strasse!**

*von Adrian Amstutz, Nationalrat SVP/BE, Mitglied des Initiativkomitees, Präsident ASTAG*

Kilometerlange Staus, Verkehrsüberlastung und lange Kolonnen gehören heute zum Alltag. Sage und schreibe über 21'000 Stunden werden Strassenbenützer in der Schweiz jährlich im Stau blockiert – verursacht vom Staat durch den nicht zeit- und bedarfsgerechten Ausbau der Strasseninfrastruktur. Die Folgeschäden dieser staatlich verursachten Verkehrsblockaden sind enorm. Stress und Unfälle verursachen vermeidbares Leid und Kosten. Der volkswirtschaftliche Schaden übersteigt die Milliardengrenze, und der technische Fortschritt der Fahrzeuge zur Verbesserung der Luftqualität wird zu einem guten Teil wieder kaputtgemacht.

Die Ursachen sind bekannt: Zahlreiche Engpässe, schlechter Unterhalt und mangelhafter Betrieb der Nationalstrassen führen dazu, dass die Sicherheit und ein rasches Vorwärtskommen auf den Schweizer Strassen nicht mehr garantiert sind. Davon betroffen sind sämtliche Verkehrsteilnehmer - vom Autofahrer bis zum Fussgänger. Investitionen in die Strasseninfrastruktur sind daher schon lange überfällig.

Weil der Strasse mit dem heutigen Finanzierungssystem bereits ab 2018 eine Finanzierungslücke droht, wollen der Bundesrat und eine Mehrheit der Politiker die Benzinsteuern erhöhen, bevor wichtige Investitionen getätigt werden. Es wird behauptet, das benötigte Geld für Strassenprojekte fehle. Doch die Automobilisten, Motorrad- und Lastwagenfahrer bezahlen seit Jahrzehnten wie keine andere Verkehrsnutzergruppe grosszügig in die Staatskasse ein. Seit den 1960-er Jahren haben sich die Abgaben mehr als versechsfacht.

Insgesamt betragen die Steuern, welche allein der Bund auf dem Treibstoff (Mineralölsteuer), der Einfuhr von Fahrzeugen (Automobilsteuer, Zollerträge), der Benützung des schweizerischen Strassennetzes (LSVA, Autobahnvignette) sowie auf den Umsätzen aus dem Verkauf von Treibstoffen, Fahrzeugen und Fahrzeugbestandteilen (Mehrwertsteuer) erhebt, im Jahr 2014 rund 9,2 Milliarden Franken. Das ist mehr als ein Sechstel der gesamten Fiskaleinnahmen des Bundes.

Rund 44 Prozent (4,1 Mrd. Franken) dieser Einnahmen sind via allgemeine Bundeskasse irgendwelchen Aufgaben, d.h. ohne Zweckbindung, zugutegekommen. Lediglich 32 Prozent (3 Mrd. Franken) wurden für Strassenaufgaben wie z.B. den Unterhalt, Betrieb und Ausbau von Nationalstrassen verwendet.



MEDIENKONFERENZ VOM 21. MÄRZ 2016

Ein Sechstel (16,3 Prozent; 1,5 Mrd. Franken) wurde in die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (z.B. NEAT) sowie in Schieneninfrastrukturen in Agglomerationen investiert. Über fünf Prozent (485 Mio. Franken) gingen in Form von LSVA-Erträgen ohne ausdrückliche Zweckbindung an die Kantone. Davon erhalten die Gemeinden, auf deren Strassennetz die LSVA ebenfalls erhoben wird, lediglich Brosamen. Das heisst, die Gemeinden müssen ihr Strassennetz zum grossen Teil über eigene zusätzliche Steuergelder finanzieren.

Von weiteren rund vier Prozent (337 Mio. Franken) profitierten Schutzmassnahmen (Umwelt, Landschaft und Naturgefahren) sowie Forschung, Verwaltung und Diverses.

Es ist an der Zeit, der krassen Ungleichbehandlung von Strasse und Schiene ein Ende zu setzen. Zur Erinnerung: Anlässlich der Abstimmung über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) hiess die Schweizer Stimmbevölkerung ein 6,4 Milliarden-Paket für die Schiene gut - grosszügig mitfinanziert von der Allgemeinheit und den Strassenbenützern. Der NAF, das Pendant zu FABI für die Strasse, präsentiert sich in der jetzigen Form jedoch nicht als gleichwertiges Gegenstück. Und bis zur Volksabstimmung über die Milchkuh-Initiative am 5. Juni 2016 bleibt der NAF eine unberechenbare Wundertüte, denn die eidgenössischen Räte beraten die Vorlage erst noch.

Eines ist jedoch klar: Die Initiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ schlägt eine gesicherte und gerechte Finanzierungslösung vor, weshalb sie mangels echter Alternative vorbehaltlos zu unterstützen ist.