

Sachdokumentation:

Signatur: DS 443

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/443



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.



So fährt die Schweiz gut: Ja zum NAF

Die Schweiz braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die unser vielfältiges Land verbindet. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ermöglicht eine nachhaltige Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Strasse. Die Erschliessung aller Regionen der Schweiz wird verbessert und wichtige Verkehrsprojekte in den Agglomerationen werden finanziert. Am 12. Februar 2017 stimmt das Volk über den NAF ab. Das breit abgestützte JA-Komitee hat heute seine Argumente vorgestellt.

Eine sichere Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für eine leistungsfähige Wirtschaft und Gesellschaft. Die Schiene verfügt seit der Zustimmung zur FABI-Vorlage über einen unbefristeten Fonds zur Finanzierung der Bahninfrastruktur. Der NAF stellt die Strasse der Schiene gleich und sichert durch einen unbefristeten Fonds die notwendigen Mittel für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur.

Ja zur Beseitigung von Engpässen

Das Nationalstrassennetz stösst an seine Grenzen, die Stautunden nehmen zu und der Investitionsbedarf ist gross. Der NAF stellt sicher, dass in Zukunft genügend Geld investiert werden kann. Der Ausbau der Nationalstrassen soll dort erfolgen, wo der Problemdruck am grössten ist und Engpässe beseitigt werden müssen. Gleichzeitig werden mit dem NAF durch den Netzbeschluss 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz aufgenommen und somit Investitionen in Projekte in kleinen Agglomerationen und Randregionen ermöglicht.

Ja zur Entlastung der Städte und Agglomerationen

73 Prozent der Bevölkerung lebt in Städten und Agglomerationen. Der NAF hilft, diese zu entlasten. Der Bedarf ist gross: Die Mittel aus dem Infrastrukturfonds, die bis 2028 reichen sollten, sind bereits aufgebraucht. Mit dem NAF investieren Bund, Kantone, Städte und Gemeinden auch künftig gemeinsam in Umfahrungsprojekte und Entlastungsstrassen, in Bus- und Tramprojekte. Auch können Investitionen in Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr und in Massnahmen für mehr Sicherheit oder zur Verminderung von Lärm und Umweltschäden getätigt werden. Die Mittel stehen kleinen, mittleren und grossen Agglomerationen in der ganzen Schweiz zur Verfügung.

Ja zu einer langfristigen und ausgewogenen Finanzierung

Der NAF garantiert eine solide und ausgewogene Finanzierung und erweitert den bestehenden Infrastrukturfonds mit neuen Finanzquellen. Sowohl die öffentliche Hand als auch die Autofahrenden leisten einen Beitrag. Gelder aus Automobilsteuer, Mineralölsteuer und Vignette werden zweckgebunden eingesetzt. Neu leisten zudem auch sparsame Autos

Medienkonferenz vom 19. Dezember 2016, Bern
Conférence de presse, 19 décembre 2016, Berne



einen Beitrag zur Verkehrsinfrastruktur. Mit den vielseitigen Quellen sind die Beiträge an die Kantone für den Unterhalt ihrer Strasseninfrastruktur gesichert. Bei Bedarf wird der Mineralölsteuerzuschlag um 4 Rappen auf 34 Rappen pro Liter erhöht.

Breite Allianz für den NAF

Ein breites Komitee aus nationalen Parlamentarierinnen und Parlamentariern aus CVP, BDP, EVP, FDP, Grüne, SP und SVP setzt sich gemeinsam mit den Strassenverbänden, den Verbänden des öffentlichen Verkehrs, den Wirtschaftsverbänden und weiteren Organisationen für den NAF ein. Über die Vorlage entscheidet das Volk am 12. Februar 2017.

Alle Informationen zu den Argumenten und der Kampagne sind unter www.naf-ja.ch, auf Facebook unter www.facebook.com/jazumnaf sowie auf Twitter unter www.twitter.com/JAzumNAF zu finden.

Kontakt

- **Fabio Regazzi**, Nationalrat CVP (TI), 079 253 12 74
- **Adrian Amstutz**, Nationalrat SVP (BE), 079 448 71 14
- **Thierry Burkart**, Nationalrat FDP (AG), 079 828 55 81
- **Raphaël Comte**, Ständerat FDP (NE), 079 598 56 53
- **Barbara Egger-Jenzer**, Regierungsrätin SP (BE), 031 633 31 11
- **Bernhard Guhl**, Nationalrat BDP (AG), 079 337 80 50



Complémentaires, donc efficaces : FORTA OUI

La Suisse a besoin d'infrastructures de transport performantes pour relier ses différentes régions. Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) crée les conditions nécessaires au renforcement de notre réseau de transport. La desserte des différentes régions de notre pays sera améliorée et des infrastructures de transport importantes pour les villes et les agglomérations seront financées. Le 12 février 2017 le peuple suisse s'exprimera sur le FORTA. Le Comité « FORTA OUI » a présenté aujourd'hui ses arguments.

La condition d'une économie performante et du fonctionnement de la société passe par des infrastructures de transport sûres. En approuvant le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), le peuple et les cantons ont donné au rail une base financière solide et à durée indéterminée. Le FORTA met la route au même niveau que le rail et garantit, par un fond à durée illimitée, les moyens suffisants l'exploitation, l'entretien et la construction de nouvelles infrastructures routières.

Oui à l'élimination des goulets d'étranglement

Le réseau routier des villes et des agglomérations atteint ses limites, le nombre d'heures d'embouteillage augmente et les investissements nécessaires sont grands. Le FORTA garantit l'investissement à l'avenir de montants suffisants. Le développement du réseau des routes nationales sera mené là où les goulets d'étranglements sont les plus importants. Dans le même temps, 400 kilomètres de routes cantonales seront intégrés dans le réseau des routes nationales, rendant possibles les investissements dans des projets au sein des petites agglomérations et les régions périphériques.

OUI au délestage du trafic routier des villes et agglomérations

73 % de la population vit dans les villes et les agglomérations. Le FORTA contribue à les désengorger. Le besoin est grand : les moyens financiers du fonds d'infrastructure qui auraient dû suffire jusqu'en 2028, sont déjà épuisés. Grâce au fonds FORTA, la Confédération, les cantons et les communes pourront continuer à financer ensemble des routes de contournement et de délestage, des voies de bus, des trams et des métros, des infrastructures pour les piétons et les cyclistes, ainsi que des mesures améliorant la sécurité routière ou réduisant le bruit et les atteintes à l'environnement. On soulignera enfin que ces moyens financiers seront à disposition de l'ensemble des agglomérations, petites, moyennes et grandes, dans toute la Suisse.

OUI à un financement durable et équilibré des transports

Le fonds FORTA garantit un financement solide et équilibré et agrandit le fonds d'infrastructure actuel à de nouvelles sources financières. Le nouveau fonds routier est



équilibré : tant les collectivités publiques que les automobilistes contribuent à son financement. Des recettes provenant de l'impôt automobile fédéral, des taxes sur les carburants et de la vignette seront affectées au FORTA. Même les véhicules à faible consommation apportent une contribution aux infrastructures de transport. La variété des sources garantit les contributions aux cantons pour l'entretien de l'infrastructure routière. Si ces moyens financiers ne suffisaient pas, la surtaxe sur les carburants pourra légèrement être augmentée de 4 centimes.

Une large alliance soutient le FORTA

Un large comité de parlementaires du PDC, du PBD, du PEV, du PLR, des Verts, du PS et de l'UDC se mobilise avec les organisations routières, les associations de transports publics, les associations économiques et d'autres organisations, pour le FORTA. Le peuple se prononcera sur cet important objet le 12 février 2017.

Toutes les informations concernant les arguments et la campagne sont accessibles sous : www.forta-oui.ch, sur Facebook sous www.facebook.com/Foraoui ainsi que sur Twitter sous www.twitter.com/ForaOUI.

Contacts

- **Fabio Regazzi**, Conseiller national PDC (TI), 079 253 12 74
- **Adrian Amstutz**, Conseiller national UDC (BE), 079 448 71 14
- **Thierry Burkart**, Conseiller national PLR (AG), 079 828 55 81
- **Raphaël Comte**, Conseiller aux Etats PLR (NE), 079 598 56 53
- **Barbara Egger-Jenzer**, Conseillère d'Etat PS (BE), 031 633 31 11
- **Bernhard Guhl**, Conseiller national PBD (AG), 079 337 80 50



La Svizzera ha bisogno di infrastrutture di trasporto efficienti

Fabio Regazzi, Nationalrat (CVP, TI) und Unternehmer

Es gilt das gesprochene Wort.

Geschätzte Medienschaffende,
Geschätzte Damen und Herren,

Ich freue mich, Sie heute an dieser Medienkonferenz begrüßen zu dürfen. Das überparteiliche Komitee “Ja zum NAF” unterstützt den wichtigen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, kurz “NAF”. Das Volk wird am 12 Februar 2017 über die Verfassungsbestimmung für diesen Fonds abstimmen.

Dal 1960 nel nostro Paese il traffico motorizzato privato è più che quintuplicato e, secondo le “Prospettive di traffico 2040” della Confederazione, il traffico continuerà a crescere mettendo a dura prova l’infrastruttura dai punti di vista della sua capacità e del suo stato di manutenzione causando, se non poniamo per tempo i giusti rimedi, grossi problemi di viabilità. In tal caso ne conseguiranno un aumento dei costi di esercizio e manutenzione. Per gestire questa crescita della mobilità sono indispensabili nuovi investimenti in un’ottica di lungo periodo. Per finanziarli è stato elaborato il progetto di un Fondo per le strade nazionali e il traffico d’agglomerato (FOSTRA), ancorato nella Costituzione, che non è altro che un fondo a tempo indeterminato analogo al Fondo per l’infrastruttura (FIF), del quale vi parlerà nel dettaglio il collega Thierry Burkart.

Consiglio federale e Parlamento hanno quindi deciso che per salvaguardare l’efficienza della rete delle strade nazionali, occorre apportare dei miglioramenti per sciogliere i congestionamenti e potenziare gradualmente le capacità della rete nei suoi punti nevralgici. Questi in estrema sintesi gli intendimenti del Programma di sviluppo strategico (PROSTRA) strade nazionali che prevede l’estensione della rete nazionale ad alcune strade cantonali per un totale di 400 km. Inoltre, grazie al FOSTRA, si potrà infine completare la rete di strade nazionali definita nel 1960 con i restanti 4% di strade da realizzare nei cantoni di Vallese, Berna e Giura. Sull’importanza del FOSTRA per le zone periferiche e i cantoni vi riferirà la Consigliera di Stato del Canton Berna Barbara Egger-Jenzer.

Le strade nazionali sono le arterie vitali per la convivenza economica e sociale della Svizzera. Paese diviso dalla catena alpina, e come ticinese so cosa significa in termini di mobilità vivere al sud ed essere al nord delle Alpi per una conferenza stampa alle ore 9.30 ... ! il fondo FOSTRA risponde a un bisogno quasi vitale sia per i cittadini, sia per l’economia. **Per i cittadini:** l’incremento demografico provoca il continuo aumento di domanda di mobilità, raddoppiata dal 1990, tanto dal punto di vista quantitativo (capacità) quanto da quello qualitativo (velocità, sicurezza, stabilità, viabilità). Il FOSTRA mira quindi anche a



sostenere progetti di trasporto integrato nelle città e negli agglomerati.

Per l'economia: in generale e in particolare le PMI hanno un forte bisogno di infrastrutture di trasporti per potenziare la loro competitività. Ad oggi, vengono registrate circa 20'000 ore annuali di code sulle nostre autostrade che pesano in modo massiccio sull'andamento dell'economia (ve ne parlerà il CN Bernhard Guhl. Dei problemi di capacità, dei colli di bottiglia e delle loro conseguenze sul piano economico, ne parleranno diffusamente i colleghi Adrian Amstutz e Raphaël Comte).

In sintesi, per sottolineare quanto questo fondo sia necessario, mi limito a ricordare che imprenditori e i dipendenti perdono tempo prezioso fermi in colonna. Le code costano caro: secondo le stime delle Confederazione all'incirca 1,6 miliardi di franchi all'anno!

Il FOSTRA è gemello del FABI e sostituirà il fondo infrastrutturale risalente al 2008 che ha durata determinata e le sue risorse sono state ampiamente attribuite. Il FOSTRA è quindi destinato a colmare queste lacune: di durata indeterminata, finanziaria in futuro anche l'esercizio e la manutenzione della rete delle strade nazionali. Poiché viene sancito a livello costituzionale, deve essere sottoposto a votazione. L'entrata in vigore è prevista per il 2018.

Fazit

La prosperità della Svizzera dipende dal buon andamento delle sue aziende ed è un vantaggio per tutta la collettività se il traffico è più fluido e scorre meglio. Quindi, il FOSTRA è di assoluta necessità per rispondere ai problemi di capacità (con nuove corsie, un'estensione della rete, integrando nuove reti come le due circonvallazioni di Morges e del Glatttal), e assicurare la necessaria manutenzione dei oltre 1900 km di rete di strade nazionale.



NAF: Weniger Stau, weniger Stress, weniger CO2

Adrian Amstutz, Nationalrat (SVP, ZH) und Unternehmer

Zentralpräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes ASTAG

Es gilt das gesprochene Wort.

Der NAF ist für unser Land zentral wichtig. Für die Wirtschaft, das Gewerbe, die Pendler, das Transportgewerbe und für sauberere Luft. Denn mit dem NAF können wir die grösste wirtschafts- und umweltschädliche Verkehrsblockade von heute lösen – zumindest mittel- und langfristig.

Geschätzte Damen und Herren, ich meine damit den Stau!

Das Schweizer Strassennetz ist chronisch und stark überlastet. Die neuesten Zahlen sind erschreckend: 2015 wurden insgesamt 22'828 Staustunden registriert, das sind 4,6 Prozent mehr als im Jahr zuvor und eine Verdoppelung gegenüber 2008. Der grösste Teil, nämlich: 85 Prozent, ist auf täglich wiederkehrende Verkehrsüberlastungen zurückzuführen. Das heisst: Ganz offensichtlich reichen die bestehenden Infrastrukturkapazitäten bei weitem nicht mehr aus. Die Nachfrage ist stärker gestiegen als das Angebot – weil Ausbauprojekte jahrelang durch Einsparungen, aber auch politisch verzögert wurden.

Die negative Folge sind Unfälle, Stress, Zeitverluste und somit volkswirtschaftliche Kosten in Milliardenhöhe. Der Bund geht offiziell von 1,6 Milliarden Franken pro Jahr aus. Zudem belasten Staus auch die Umwelt massiv. Weil Stop-and-Go-Verkehr zu mehr Verbrauch an Treibstoff und damit zu mehr Schadstoff- und CO2-Emissionen führt. Und: Die zeitgenaue Verlässlichkeit von Gütertransporten, die für Landesversorgung zwingend notwendig ist, ist nicht mehr gewährleistet. Für die gleiche Tonnage sind immer mehr Nutzfahrzeuge nötig. Transportunternehmen leiden daher zunehmend unter massiven Produktivitätseinbussen. Das ist inakzeptabel. Weil das Transportgewerbe nicht zum Spass herumfährt, sondern die Versorgung von Land und Leuten und dann auch die Entsorgung sicherstellt.

Umso wichtiger ist es, endlich Nägel mit Köpfen zu machen – rasch und wirkungsvoll. Es reicht definitiv nicht mehr, nur «Pflasterpolitik» zu betreiben. Hier ein neuer Standstreifen, der umgenutzt wird, dort eine neue Zufahrtsbeschränkung, die Umwegverkehr verursacht. Das ist nicht zielführend. Für eine echte Wirkung führt kein Weg an einer bedarfsgerechten Modernisierung der Strasseninfrastruktur in sämtlichen Landesteilen vorbei. Dazu gehören Engpassbeseitigungen, Kapazitätserweiterungen und Netzergänzungen. Vor allem müssen neuralgische Stauabschnitte raschmöglichst entschärft werden:

- Nordumfahrung Zürich (ZH)
- Luterbach – Härkingen (BE/SO)
- Flughafen Genf – Le Vengeron (GE)
- Bern - Wankdorf – Schönbühl (BE)



Das Instrument dazu heisst STEP – Strategisches Entwicklungsprogramm Strasse. Denn der NAF ist nicht nur eine Finanzierungsvorlage, sondern soll primär eine Bauvorlage sein.

Unsere Wirtschaft, das Gewerbe, die Konsumentinnen und Konsumenten, unser Land sind auf bedarfsgerechte Strassen angewiesen. Hier und heute – nicht am St. Nimmerleins-Tag.

Nur so können die heute alltäglichen, teuren und umweltschädliche Staus gezielt bekämpft werden!



FORTA – pour une Suisse FORTE !

Raphaël Comte, Conseiller aux Etats (PLR, NE)

Es gilt das gesprochene Wort.

Répondre aux problèmes de surcharges de trafic

Notre réseau routier connaît, sur plusieurs tronçons, des surcharges de trafic qui appellent des mesures adéquates. Le fonds FORTA est l'instrument qui permettra à la Confédération d'éliminer les goulets d'étranglement sur les routes nationales, que ce soit en corrigeant certains tronçons ou en complétant le réseau routier là où cela s'avère absolument nécessaire. On peut ici penser à la région de Morges ou à celle du Glattal.

Le fonds FORTA doit aussi garantir une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays. Ce fonds est un acte de solidarité confédérale : il doit permettre de donner à chaque région les mêmes chances de développement économique et social.

Prolonger le succès des projets d'agglomération

Les agglomérations, grandes ou petites, sont des moteurs essentiels du développement de la Suisse. Les problèmes de circulation dans les villes et les agglomérations augmentent, que ce soit en matière de transports publics ou de transports individuels. Les infrastructures de transport doivent donc être améliorées pour répondre à cette situation.

Bientôt, les réserves financières du fonds d'infrastructure seront épuisées. Sans financement complémentaire, de nombreux projets améliorant le trafic dans les agglomérations risquent de ne jamais voir le jour. Le fonds FORTA leur garantit un financement à long terme en mettant à disposition, dans une première phase, un montant de 390 millions de francs par an. Cet argent profitera aux cantons et aux communes et permettra à toutes les régions, quelle que soit leur force économique, de bénéficier d'infrastructures de qualité correspondant à leurs besoins. FORTA fournira à la Confédération, aux cantons et aux communes des moyens suffisants pour financer conjointement des routes de contournement, des voies de bus, des trams, des métros, des pistes cyclables, des infrastructures pour les piétons, ainsi que des mesures améliorant la sécurité routière ou réduisant le bruit et les atteintes à l'environnement. De nombreux projets pourront être financés dans toute la Suisse, à condition qu'ils ne soient pas financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire.

Les projets d'agglomération mettent l'accent sur la complémentarité des transports. Opposer la route et le rail ne sert à rien : la population suisse utilise aussi bien les transports individuels que les transports publics, il faut donc développer les deux de manière intelligente et coordonnée. Le fonds FORTA est ainsi utile à tous et profite à toutes les régions du pays. FORTA est un instrument indispensable pour une Suisse FORTE !



Am 12. Februar

JA
zum NAF



Ja zu einer langfristigen und ausgewogenen Finanzierung des Verkehrs auf der Strasse

Barbara Egger-Jenzer, Regierungsrätin Kanton Bern

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Medienschaffende

Der NAF ist für uns Kantone von grösster Bedeutung. Er sichert die Finanzierung der Nationalstrassen und der Bundesbeiträge für den Agglomerationsverkehr, er beseitigt Verkehrsengpässe und verbindet Regionen. Der NAF ist das logische Gegenstück zu FABI für die Strasse. NAF und FABI gehören zusammen. Nur gemeinsam führen sie zum Ziel: eine gute, bezahlbare und verträgliche Mobilität für alle. Bund, Kantone, Städte, Gemeinden, Wirtschaft und Verkehrsverbände stehen geschlossen hinter dem NAF. Im Namen von BPUK und KöV, aber auch des Berner Regierungsrates, engagiere ich mich für diese wichtige Vorlage.

Ganz wichtig für uns Kantone ist, dass mit dem NAF nun endlich der sogenannte Netzbeschluss umgesetzt wird. 400 Kilometer Kantonsstrassen werden neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Eine längst fällige Korrektur, denn die alte Netzaufteilung stammt noch von 1960. Mittलगrosse Städte, Rand- und Bergregionen werden besser an das Nationalstrassennetz angebunden. Im Kanton Bern betrifft das beispielsweise die Strasse von Spiez nach Kandersteg zum Autoverlad ins Wallis oder die H6, also die Autobahn von Schönbühl nach Biel.

Speziell wichtig erscheint mir als Verkehrsdirektorin ausserdem der Agglomerationsverkehr, also das "A" im NAF. Die Städte und Agglomerationen sind der Wirtschaftsmotor der Schweiz.

Über 80 Prozent der Wirtschaftsleistung wird dort generiert. Drei Viertel der Bevölkerung wohnt in den Städten und Agglomerationen. Dort bestehen auch die grössten Verkehrsprobleme. Die Stadtautobahnen sind verstopft, weil sie auch dem Agglomerationsverkehr dienen. Kantons- und Gemeindestrassen haben nicht selten ein grösseres Verkehrsaufkommen als Nationalstrassen, (beispielsweise der Gotthardstrassentunnel). Damit unsere Städte und Agglomerationen auch künftig nicht im eigenen Stau versinken und unsere Wirtschaftsentwicklung durch Verkehrsstaus nicht beeinträchtigt wird, braucht es weitere Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen der Agglomerationen. Infrastrukturen, welche leider oft sehr teuer sind. Denn sie müssen im eng besiedelten Raum und ohne Landreserven realisiert werden. Wir Kantone, die Städte und Gemeinden können diese Infrastrukturen allein nicht finanzieren. Das wäre auch falsch, weil diese dem ganzen Land und allen Regionen dienen. Es braucht die Unterstützung durch den Bund, wie das der erfolgreiche Infrastrukturfonds in den letzten 10 Jahren gezeigt hat. Es braucht Agglomerationsprogramme. Denn diese garantieren eine Gesamtplanung. Auch das



ist eine Errungenschaft aus dem Infrastrukturfonds, welche mit dem NAF fortgesetzt werden soll.

Der Kanton Bern hat - wie andere Kantone auch - in den letzten Jahren viel vom Infrastrukturfonds profitiert. Das zeigt das Beispiel der Stadt Bern. So wurde beispielsweise für den Westen der Stadt eine neue Tramlinie realisiert und der wichtige Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf mit dem neuen Wankdorfkreisell und der Tramverlängerung optimal erschlossen. Ein neuer Stadtteil mit viel wirtschaftlicher Dynamik ist entstanden. Schulen, Museen, Sportstadien, Unternehmen haben sich dank der guten Verkehrslage dort angesiedelt.

Und auch alle anderen Agglomerationen im Kanton Bern haben dank Geldern vom Infrastrukturfonds Verkehrsprobleme gelöst. Beispielsweise Thun mit dem Bypass, welcher derzeit im Bau ist und schon bald die Stadt von Verkehrsstaus erlösen wird.

Die Beispiele zeigen: Die Bundegelder in den Agglomerationsverkehr haben in der ganzen Schweiz entscheidend dazu beigetragen, dass ein Verkehrskollaps ausgeblieben ist. Weil gemäss allen Prognosen der Verkehr weiter wachsen wird, brauchen wir auch künftig die Bundesunterstützung. Nur der NAF garantiert, dass die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen (und auch anderswo) gelöst werden - für unsere Wirtschaft und unsere Bürgerinnen und Bürger. Ich sage deshalb JA zum NAF und das mit voller Überzeugung.



Damit KMU und Wirtschaft besser fahren

Bernhard Guhl, Nationalrat (BDP, AG)

Es gilt das gesprochene Wort.

Geschätzte Damen und Herren

Ich bin gelernter Elektromonteur – bei meiner damaligen Arbeit war ich auf das Auto und damit die Strasse angewiesen. Auch heute als Elektroingenieur nehme ich für die schweizweiten Baustellenbesuche, das Auto, da die Schaltstationen mit ÖV schwer oder gar nicht zu erreichen sind. Als Aargauer kenne ich die langen Staus an Baregg und Gubrist aus eigener Erfahrung – wer rechtzeitig zur Arbeit oder Baustelle kommen will, muss viel Zeit einrechnen. So geht es vielen anderen und Unternehmen. Zeit ist Geld. Wir wissen, wie wichtig ein verlässliches Schweizer Verkehrsnetz für die Wirtschaft ist. Ein starkes Verkehrsnetz ist die Lebensader einer wirtschaftlich starken Schweiz. Das Nationalstrassennetz ist im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsinfrastrukturen zentral für die hohe Standortqualität.

Ohne Mobilität findet keine Wertschöpfung statt. Dank einem leistungsfähigen Verkehrsnetz können Menschen, Waren, Energie und Informationen ausgetauscht werden. 62 Prozent der gesamten Transportleistungen finden auf der Strasse statt. Fast alle Güter, die irgendwo produziert oder konsumiert werden, wurden mindestens über eine kurze Strecke auf der Strasse transportiert. Das Verkehrssystem trägt also wesentlich zum Wohlstand unseres Landes und der einzelnen Regionen bei. Die Infrastrukturen von Schiene und Strasse erzielen eine direkte und indirekte Wertschöpfung von rund 16 Milliarden Franken pro Jahr. Ihre Bedeutung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit und Standortqualität der Schweiz ist elementar. Dies gilt es auch im Auge zu behalten, wenn es darum geht, die Funktionstüchtigkeit und Leistungsfähigkeit dieser Netze zu sichern und zukunftstauglich weiterzuentwickeln.

Das Schweizer Strassennetz stösst immer mehr an seine Kapazitätsgrenzen. Die weit über 20'000 Stautunden pro Jahr kosten uns ca. 1,6 Milliarden Franken. Die Folgen davon sind tägliche Staus auf dem Nationalstrassennetz und stockender Kolonnenverkehr in den Agglomerationen. Gewerbler können ein Lied davon singen, wie lange z.B. ihre Monteure im Stau stehen und auch überlastete S-Bahnen kennen wir alle. Die Staus sind insbesondere auch für Wirtschaft und Gewerbe verheerend. Sie sind auf die Mobilität ihrer Arbeitnehmer und Angestellten angewiesen.

Mit dem NAF können Engpässe auf den Nationalstrassen gezielt behoben werden. Auch ermöglicht der NAF die Schliessung der letzten Lücken im Nationalstrassennetz und die Erstellung wichtiger neuer Nationalstrassenprojekte. Der NAF vernetzt auf ausgeglichene Weise die verschiedenen Wirtschaftsräume der Schweiz. So sorgt der NAF generell für wirtschaftliche Dynamik und Wachstum.



Der NAF ist die Einhaltung der Versprechen bei der FABI- und der Milchkuh-Vorlage und keine reine Strassenvorlage. Profitieren werden alle. Die Wirtschaft wird von schädlichen Stautunden entlastet, die Autofahrer profitieren von schnelleren Verbindungen und die ÖV-Benutzer, Velofahrer und Fussgänger dürfen sich über eine noch bessere Erschliessung der Agglomerationen freuen. Alle profitieren, wenn der Verkehr besser fliesst. Deshalb braucht es am 12. Februar ein Ja zum NAF.



Ja zu einer langfristigen und ausgewogenen Finanzierung des Verkehrs auf der Strasse

Thierry Burkart, Nationalrat (FDP, AG)

Vizepräsident Touring Club Schweiz

Es gilt das gesprochene Wort.

Meine Vorrednerinnen und Vorredner haben Ihnen dargelegt, welche Vorteile der NAF mit sich bringt. Entscheidend ist, dass der NAF eine ausgewogene, ausreichende, langfristige und stabile Finanzierung bringt.

Breit abgestützte und ausgewogene Finanzierung

Der NAF löst den Infrastrukturfonds ab, der 2008 installiert worden ist. Dieser war zeitlich befristet und die Mittel waren streng zugeteilt. Der Nationalstrassenunterhalt wurde über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert, die Fertigstellung des Netzes und Engpassbeseitigungen über den Infrastrukturfonds. Gab es Verzögerungen bei den Bauprojekten, so konnten diese frei werdenden Mittel nicht andernorts für den Unterhalt verwendet werden. Solche Schwierigkeiten wird es mit dem NAF nicht mehr geben. Und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der NAF wird auf Verfassungsstufe verankert und gilt damit unbefristet. Wiederkehrende Budgetdiskussionen gehören somit der Vergangenheit an. Davon profitieren Unterhalt, Betrieb und Erweiterungen des Nationalstrassennetzes genauso wie die zahlreichen Agglomerationsprojekte und die Infrastrukturen in Land- und Bergregionen. Dank der Finanzmechanik des Fonds können Projekte bedarfsgerecht geplant und realisiert werden.
2. Der NAF wird aus diversen Quellen gespeist und ist so sicher finanziert. Die Erträge aus dem Mineralölsteuerzuschlag und aus der Autobahnvignette kommen dem NAF zu. Der NAF wird zusätzlich aus der Automobilsteuer, in der Regel von 10 Prozent der Mineralölsteuer-Einnahmen und ab 2020 von einer Elektroauto-Abgabe gespeist. Alle diese Quellen sind zweckgebunden. Der wichtigsten Verkehrsinfrastruktur – unserer Nationalstrasse - steht damit deutlich mehr Geld zur Verfügung. Angesichts der enorm wachsenden Stauproblematik (derzeit über 21'000 Stunden Stau pro Jahr) ist, angesichts der enormen Bedeutung der Mobilität für unser Land, die Lösung dieser jahrelangen politischen Blockade von zentraler Bedeutung. Die Nationalstrasse ist effizient. Rund 43 Prozent des gesamten Strassenverkehrs findet auf der Nationalstrasse statt. Unser Autobahnnetz nimmt aber bloss rund 2.5 Prozent der gesamten Strassenfläche in unserem Land in Anspruch. Da es sich vielerorts bei über 60 Prozent um lokalen Verkehr auf der Autobahn handelt, weichen die Verkehrsteilnehmer bei Stau auf das untergeordnete Strassennetz aus und fahren durch Städte und Dörfer. Die Kantone müssen daraufhin ihr Strassennetz ausbauen. Das kann nicht Ziel der Verkehrspolitik des Bundes sein, weshalb die zusätzlichen finanziellen Mittel zur Engpassbeseitigung absolut



notwendig sind. Über die Agglomerationsprogramme, die ohne NAF auslaufen würden, steht aber auch Geld zugunsten von neuralgischer Verkehrsprobleme in den Agglomerationen zur Verfügung. Davon profitieren auch der Öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr.

3. Der NAF wird jährlich über 3 Milliarden Franken verfügen. Falls der Fondsbestand unter eine bestimmte Grenze sinkt, kann der Mineralölsteuerzuschlag erhöht werden. Aufgrund der aktuellen Planung dürfte diese Erhöhung frühestens 2019 erfolgen.

Gesamtbetrachtung des Schweizer Verkehrsnetzes

Mit diesem Finanzierungsmodell ist der NAF die ideale und vor allem eine klare und saubere Lösung, wie sie für die Schiene mit dem BIF bereits eingeführt wurde. Und das war dringend notwendig. Weshalb: Bis ins Jahr 2014 war die Finanzierung des Schweizer Verkehrsnetzes komplex und intransparent. Mitunter flossen Strassengelder über verschiedene Kanäle in die Bahnfinanzierung, weil die Schiene nicht selbsttragend ist. Im Jahr 2014 entschieden Bundesrat und Parlament und in der Folge auch Volk und Stände mit der FABI-Vorlage, die Bahnfinanzierung neu und dauerhaft aufzugleisen. Seither wird die Schiene aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Bis heute fehlte allerdings eine gleichgelagerte Finanzierungslösung für die Nationalstrassen und die Verkehrsprojekte in den Agglomerationen. Der NAF bringt diese Lösung. Er ist der eigentliche Zwilling des Bahnfonds BIF und die logische Folge auf den BIF. Für ein funktionstüchtiges und leistungsfähiges Schweizer Verkehrsnetz braucht es Schiene und Strasse. Und mit dem NAF verfügen schliesslich beide Verkehrsträger der Schweiz – und die Agglomerationsprogramme – über eine sichere und zukunftsfähige Finanzierung.

Dass der NAF, nebst all den Vorteilen, die er mit sich bringt, wirklich diese ideale Finanzierungslösung bietet, widerspiegelt sich in der breiten Unterstützung, welche er quer durch die gesamte Parteienlandschaft hindurch erhält.

Breite Allianz sagt JA zum NAF

Der tragfähige Kompromiss zum NAF ist im Parlament aufgrund einer guten bürgerlichen Zusammenarbeit zustande gekommen. Dafür möchte ich meinen Kollegen, die daran beteiligt waren, herzlich danken. Im Komitee «Ja zum NAF» haben sich über 150 nationale Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus BDP, CVP, EVP, FDP, Grüne, SP, und SVP zusammengeschlossen. Gemeinsam mit den Kantonen und diversen Verbänden kämpfen sie Seite an Seite für den NAF.