

Sachdokumentation:

Signatur: DS 445

Permalink: [www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/445](http://www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/445)



### 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.

Langes Argumentarium JA zum NAF,  
Abstimmung vom 12. Februar 2017

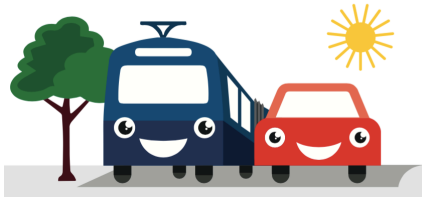
# So fährt die Schweiz gut.



[www.NAF-ja.ch](http://www.NAF-ja.ch)

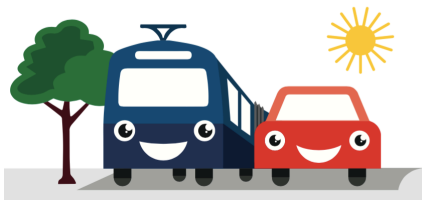
Am 12. Februar

**JA**  
zum NAF



## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung: Verkehrsnetz als Schlüsselinfrastruktur</b>	<b>3</b>
<b>1.1 Gut ausgebildetes Verkehrsnetz</b>	<b>3</b>
<b>1.2 Der Handlungsbedarf</b>	<b>3</b>
<b>2. Die Vorlage: Darüber stimmen wir ab</b>	<b>4</b>
<b>3. Die Argumente in Kürze</b>	<b>5</b>
<b>JA zur Stärkung des Schweizer Verkehrsnetzes</b>	<b>5</b>
<b>JA zur Beseitigung von Engpässen</b>	<b>5</b>
<b>JA zur Entlastung der Städte und Agglomerationen</b>	<b>5</b>
<b>JA zur Stärkung der Land- und Bergregionen</b>	<b>5</b>
<b>JA damit KMU und Wirtschaft besser fahren</b>	<b>5</b>
<b>JA zu einer langfristigen und ausgewogenen Finanzierung des Verkehrs</b>	<b>6</b>
<b>4. JA zur Stärkung des Schweizer Verkehrsnetzes</b>	<b>7</b>
<b>4.1 Das Nationalstrassennetz</b>	<b>7</b>
<b>4.2 Der Agglomerationsverkehr</b>	<b>7</b>
<b>5. JA zur Beseitigung von Engpässen</b>	<b>8</b>
<b>5.1 Staus gezielt bekämpfen</b>	<b>8</b>
<b>5.2 Verkehrsüberlastungen sinnvoll begegnen</b>	<b>8</b>
<b>6. JA zur Entlastung der Städte und Agglomerationen</b>	<b>9</b>
<b>6.1 Erfolgreiche Agglomerationsprogramme: Weiterführung sichern</b>	<b>9</b>
<b>6.2 Gesamtbetrachtung aller Verkehrssysteme</b>	<b>9</b>
<b>7. JA zur Stärkung der Land- und Bergregionen</b>	<b>10</b>
<b>7.1 Land- und Bergregionen besser anbinden</b>	<b>10</b>
<b>7.2 Land- und Bergkantone finanziell entlasten</b>	<b>10</b>
<b>8. JA damit KMU und Wirtschaft besser fahren</b>	<b>11</b>
<b>8.1 Gute Verkehrsinfrastrukturen als zentraler Standortvorteil</b>	<b>11</b>
<b>9. JA zu einer langfristigen und ausgewogenen Finanzierung des Verkehrs</b>	<b>12</b>
<b>9.1 Breit abgestützte und ausgewogene Finanzierung</b>	<b>12</b>
<b>9.2 Gesamtbetrachtung des Schweizer Verkehrsnetzes</b>	<b>12</b>
<b>10. Breite Allianz sagt JA zum NAF</b>	<b>13</b>



## **1. Einleitung: Verkehrsnetz als Schlüsselinfrastruktur**

### **1.1 Gut ausgebildetes Verkehrsnetz**

Moderne und funktionstüchtige Infrastrukturen gehören zu den Schlüsselfaktoren für die Wettbewerbsfähigkeit und den Wohlstand in unserem Land. Die Planung der schweizerischen Infrastrukturen (Schiene, Strasse, Strom, Telekommunikation, Wasser usw.) wurde in den vergangenen Jahrzehnten ausgelegt auf die damals erwarteten Entwicklungsperspektiven für unsere Wohnbevölkerung und die Wirtschaft. Dabei ist man von hohen Wachstumsraten ausgegangen. Deshalb verfügt die Schweiz heute über eine gut ausgebaute und qualitative hochstehende Infrastruktur. Die damals angenommenen volkswirtschaftlichen und demographischen Entwicklungen (Bevölkerungszahl und Bruttoninlandsprodukt) sind – wenn auch mit einigen Jahren Verzögerungen – mittlerweile erreicht worden. Das schweizerische Verkehrsnetz stösst folglich an seine Kapazitätsgrenzen, vor allem in dichtbesiedelten Räumen und Agglomerationen.

### **1.2 Der Handlungsbedarf**

Die Anzeichen für die Überlastung sind zahlreich und unverkennbar: Die täglichen Staus auf unseren Hauptverkehrsachsen und in den Agglomerationen, die überfüllten Züge auf den Hauptlinien, ein zunehmend überlastetes und störungsanfälliges S-Bahn- und Nahverkehrsnetz, die Staus auf den Zufahrtsstrecken und Transitrouten zu den Tourismusdestinationen oder auch die Güterzüge, welche aufgrund fehlender Schienenkapazitäten keine freie Trassen erhalten. Das Verkehrsnetz kann in dieser Form den ständig wachsenden Anforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft nicht mehr gerecht werden. Die starke Belastung erhöht zudem auch das Risiko von flächendeckenden Störungen.

Verkehrsinfrastrukturen gehören in den finanziellen und baulichen Verantwortungsbereich des Staates. Das schweizerische Verkehrsnetz hat einen hohen volkswirtschaftlichen Wert. Müsste man dieses wiederbeschaffen, so wären dafür über 350 Milliarden Franken aufzuwenden. Das wären rund zwei Drittel des Bruttoinlandsprodukts. Ein starkes Engagement von Bund, Kantonen und Gemeinden ist deshalb weiterhin erforderlich.



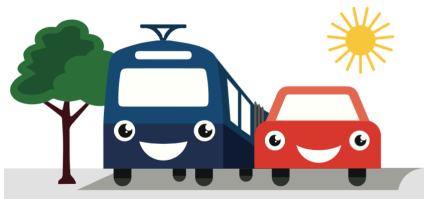
## **2. Die Vorlage: Darüber stimmen wir ab**

Mit der Zustimmung von Volk und Ständen zum Bahninfrastrukturfonds (FABI) im Februar 2014 wurden die Weichen für eine gesicherte Finanzierung der Schieneninfrastruktur gestellt. Die vielen vorhandenen Ausbauprojekte und -vorhaben sowie die notwendigen Unterhalts- und auch Reparaturarbeiten werden nun auf eine Zeitachse gelegt. Auf jeweils vier Jahre hinaus werden dann die baureifen Projekte beschlossen und ihre Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds gesichert.

Ein analoges Vorgehen ist nun auch für das Nationalstrassennetz und die Projekte im Agglomerationsverkehr geplant. Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) werden die Projekte im Rahmen der Fertigstellung des Netzes sowie die Ausbau- und Unterhaltsprojekte ebenfalls auf eine Zeitachse gelegt. Bis ins Jahr 2030 werden in einem ersten Schritt 6,5 Milliarden Franken in die Engpassbeseitigung investiert. Bei den Nationalstrassen fallen aber auch die zunehmenden Unterhalts- und Reparaturarbeiten ins Gewicht. Zudem werden über den NAF rund 400 Kilometer Kantonstrassen aufgrund ihrer Bedeutung in das Nationalstrassennetz aufgenommen.

Nicht zuletzt können mit dem NAF die Agglomerationsprogramme weitergeführt werden, also die Projekte zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen. Dank dem NAF kann der Bund die Agglomerationsprojekte im ganzen Land weiterhin unterstützen. Deshalb profitieren auch der öffentliche Verkehr sowie Radfahrer und Fussgänger unmittelbar vom NAF.

Der NAF gilt unbefristet und wird wie der Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) in der Bundesverfassung verankert. Deshalb ist eine Volksabstimmung zum NAF erforderlich. Bundesrat und Parlament empfehlen die NAF-Vorlage am 12. Februar zur Annahme.



### **3. Die Argumente in Kürze**

#### **JA zur Stärkung des Schweizer Verkehrsnetzes**

Der NAF stärkt das Schweizer Verkehrsnetz. Eine bedarfsgerechte und funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für eine leistungsfähige Wirtschaft und Gesellschaft. Die Schiene verfügt bereits über einen unbefristeten Fonds zur Finanzierung der Infrastruktur. Der NAF stellt Strasse und Schiene in der Verfassung gleich. Die notwendigen Investitionen in den Ausbau und Erhalt der Strasseninfrastruktur werden sichergestellt. Resultat ist ein tragfähiges Schweizer Verkehrsnetz, in welchem sich Schiene und Strasse sinnvoll ergänzen. Die Erschliessung der Regionen wird verbessert und wichtige Verkehrsprojekte in Städten und Agglomerationen werden mitfinanziert. Die Stärkung des Schweizer Verkehrsnetzes durch den NAF ist die richtige Antwort auf das Verkehrswachstum.

#### **JA zur Beseitigung von Engpässen**

Der NAF sichert die Finanzierung, um Engpässe im Nationalstrassennetz zu beseitigen, denn dieses stösst an seine Grenzen. Die wirtschafts- und umweltschädlichen Staustunden steigen enorm und der Investitionsbedarf ist gross. Der neue Strassenfonds NAF schafft hier Abhilfe. Er stellt sicher, dass in Zukunft genügend Geld in Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen investiert werden kann. Der Ausbau der Nationalstrassen soll dort erfolgen, wo der Problemdruck am grössten ist. Von der Beseitigung der Engpässe profitieren alle. Die Umwelt wird entlastet. Weniger Zeit und Ressourcen werden verschwendet.

#### **JA zur Entlastung der Städte und Agglomerationen**

Der NAF hilft, die Städte und Agglomerationen zu entlasten. Der Bedarf ist gross: Die Mittel aus dem Infrastrukturfonds für die Agglomerationsprogramme, die bis 2028 reichen sollten, sind weitgehend aufgebraucht. Ohne NAF gibt es keine Bundesbeiträge mehr, wichtige Projekte in den Agglomerationen können nicht realisiert werden. Mit dem NAF investieren Bund, Kantone, Städte und Gemeinden auch künftig gemeinsam in Umfahrungen und Entlastungsstrassen, in Busse, Trams und Metros sowie in Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr und in Massnahmen für mehr Sicherheit oder zur Verminderung von Lärm- und Umweltschäden. Die Mittel stehen kleinen, mittleren und grossen Agglomerationen in der ganzen Schweiz zur Verfügung.

#### **JA zur Stärkung der Land- und Bergregionen**

Mit dem NAF fahren auch Landregionen und Berggebiete gut. Durch den neuen Netzbeschluss werden 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Das entlastet die Kantone. Verkehrsgeplagte Dörfer und Kleinstädte entlang von wichtigen Routen im ganzen Land profitieren zum Beispiel von Umfahrungen. Der hohen Bedeutung der Strasse in den Randregionen wird Rechnung getragen. Die Strassenbeiträge an die Kantone werden etwa für den Schutz der Kantonsstrassen vor Naturgefahren sowie für den Umwelt- und Landschaftsschutz eingesetzt. Auch davon profitieren Mensch und Wirtschaft in den ländlichen Gebieten.

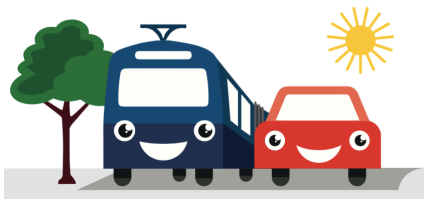
#### **JA damit KMU und Wirtschaft besser fahren**

Der NAF sorgt dafür, dass KMU und Wirtschaft auch in Zukunft wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung haben. Die weit über 20'000 Staustunden pro Jahr belasten die Wirtschaft schwer. Heute stehen Gewerbetreibende und Arbeitnehmende zu Spitzenzeiten im ganzen Land täglich im Stau. Für viele KMU ist es verheerend, wenn ihre Mitarbeitenden ständig im Verkehr blockiert sind. Staus sind teuer und umweltbelastend. Sie kosten rund 1,6 Milliarden Franken jährlich. Der Wohlstand der Schweiz ist davon abhängig, dass unsere Unternehmen nicht stillstehen. Es profitieren alle, wenn der Verkehr besser fliesst.



### **JA zu einer langfristigen und ausgewogenen Finanzierung des Verkehrs**

Der NAF garantiert eine solide und ausgewogene Finanzierung. Langfristige Projekte wie der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur brauchen eine langfristige Finanzierung. Dem Bahninfrastrukturfonds hat das Volk bereits zugestimmt. Mit dem NAF besteht die Chance, die Entwicklung des Schweizer Verkehrsnetzes weiter zu stärken. Der neue Strassenfonds ist ausgewogen: Sowohl die öffentliche Hand als auch die Autofahrenden leisten einen Beitrag. Gelder aus Automobilsteuer, Mineralölsteuer und Vignette werden zweckgebunden eingesetzt. Die Beiträge an die Kantone sind gesichert. Einer Finanzierung auf Vorrat schiebt der NAF einen Riegel: Ein höherer Mineralölsteuerzuschlag wird erst kommen, wenn Betrieb und Unterhalt des Netzes nicht mehr sichergestellt und baureife Projekte sonst nicht ausgeführt werden könnten.



## 4. JA zur Stärkung des Schweizer Verkehrsnetzes

### 4.1 Das Nationalstrassennetz

Das Nationalstrassennetz ist das eigentliche Rückgrat des schweizerischen Verkehrsnetzes. Seine Länge beträgt aktuell 1'837 Kilometer (Stand: Ende 2016). Somit sind 2,5 Prozent des gesamten schweizerischen Strassennetzes Nationalstrassen. Rund 41 Prozent der Verkehrsleistungen des Strassenpersonenverkehrs und gar rund 70 Prozent des schweren Strassengüterverkehrs werden auf den Nationalstrassen abgewickelt. Seit 1990 hat sich der Verkehr auf dem Nationalstrassennetz verdoppelt, während er auf dem übrigen Strassennetz praktisch stabil geblieben ist, was vielerorts Erstaunen auslöst. Alleine im Jahr 2015 hat die erfasste Jahresfahrleistung des gesamten Verkehrs auf den Nationalstrassen um 4,2 Prozent zugenommen. Die Fahrleistung des schweren Güterverkehrs ist 2015 auf den Nationalstrassen um 1 Prozent angestiegen. Die Nationalstrassen entlasten das übrige Strassennetz erheblich und sind heute «landesweite Ortsumfahrungen». Die Nationalstrassen sind im Mittelland an vielen Orten nahe oder über der Kapazitätsgrenze. Das zeigt sich an der Staustatistik. Jahr für Jahr verbringen wir auf den Nationalstrassen immer mehr Stunden wegen Verkehrsüberlastungen im Stau. 2015 waren es über 23'000 Stunden.

#### Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Für das Nationalstrassennetz wird alle vier Jahre ein Strategisches Entwicklungsprogramm erstellt, welches festlegt, welche überlasteten Strecken in den kommenden Jahren prioritär ausgebaut werden.**
- **Daneben werden Netzergänzungen vorgenommen. So im Raume Morges (VD) und für das Glattal (ZH), wo vollkommen neue Autobahnteilstücke erstellt werden.**
- **Mit dem NAF werden rund 400 Kilometer wichtige kantonale Strassenabschnitte in das Nationalstrassennetz aufgenommen. Das heisst, der Bund übernimmt für diese Abschnitte die Verantwortung für Unterhalt, Ausbau und Finanzierung.**
- **Nicht zuletzt wird der Bund dank dem NAF mehr Geld für all diese Vorhaben zur Verfügung stellen. Insgesamt sind es rund 650 Millionen Franken mehr als heute. Wenn diese Mittel nicht mehr ausreichen, sollen auch die Benützer mit einer leichten Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags von rund vier Rappen pro Liter zur Finanzierung beitragen.**

### 4.2 Der Agglomerationsverkehr

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz hängt auch davon ab, wie der Verkehr in den Agglomerationen bewältigt wird. Es nützt nichts von Zürich nach Bern 10 Minuten schneller reisen zu können, wenn die Reise vom Bahnhof Bern nach Muri dafür 20 Minuten länger dauert. Das gilt für den motorisierten Privatverkehr genauso wie für den öffentlichen Verkehr. In den vergangenen Jahren hat das Engagement des Bundes in den Agglomerationen viele Verbesserungen im Verkehrsbereich gebracht. Die dafür vom Bund vorgesehenen finanziellen Mittel sind jedoch bald ausgeschöpft. Ohne NAF fehlt dem Bund das Geld, um Agglomerationsprojekte auch in Zukunft unterstützen zu können – und da viele Agglomerationen alleine nicht dazu in der Lage sind, die Projekte zu finanzieren, stehen einige davon auf der Kippe.

#### Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Agglomerationsprogramme zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs sind sinnvolle Instrumente, praktische und gemeindeübergreifende Verkehrslösungen finanziell zu unterstützen. Nur mit dem NAF können diese bewährten Programme auch in Zukunft weitergeführt werden.**
- **Die Mittel für Agglomerationsprogramme wurden vom Bund auf 6 Milliarden Franken festgelegt und auf 20 Jahre begrenzt. Diese Gelder sind allerdings demnächst aufgebraucht. Der NAF liefert die Grundlage, damit der Bund auch künftig rund 390 Millionen Franken pro Jahr an Projekte des Agglomerationsverkehrs in allen Regionen des Landes beitragen kann.**





## 5. JA zur Beseitigung von Engpässen

### 5.1 Staus gezielt bekämpfen

Die Stautunden auf den Schweizer Nationalstrassen haben rapide zugenommen. Die Verkehrssituation hat sich insbesondere in den letzten Jahren massiv verschlechtert. Im Jahr 1999 beliefen sich Stautunden aufgrund von Verkehrsüberlastungen noch auf rund 3'500 pro Jahr. Mittlerweile sind es über 23'000 Stunden im Jahr. Damit betragen die volkswirtschaftlichen Kosten der täglichen Staus jährlich über 1,6 Milliarden Franken. Staus schaden aber nicht nur der Volkswirtschaft, sondern gleichermassen auch der Umwelt. Durch «stop and go» erhöhen sich der Treibstoffverbrauch und der CO<sub>2</sub>-Ausstoss um ein Vielfaches.

#### Welche Vorteile bringt der NAF?

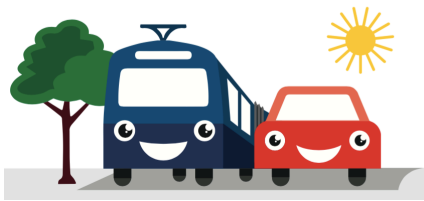
- **Die NAF-Vorlage ermöglicht es, die Engpassbeseitigung wirksam in Angriff zu nehmen und langfristig zu finanzieren. Die Beseitigung erfolgt schrittweise. Bis ins Jahr 2030 sollen beispielsweise die neuralgischen Stauabschnitte Nordumfahrung Zürich (ZH), Luterbach-Härkingen (SO), Flughafen Genf-Le Vengeron (GE) oder Wankdorf-Schönbühl (BE) entschärft werden.**
- **Die überlasteten Streckenabschnitte sind seit längerer Zeit bekannt. Der Bedarf ist gross. Nicht alles kann gleichzeitig angegangen werden. Wichtig ist daher, dass die Engpassbeseitigung früh geplant wird. Das Instrument dazu ist der NAF mit seinem strategischen Entwicklungsprogramm. Die baureifen Projekte werden auf jeweils auf vier Jahre geplant und ihre Finanzierung sichergestellt.**

### 5.2 Verkehrsüberlastungen sinnvoll begegnen

Bund und Kantone haben seit 1960 alleine für das Nationalstrassennetz rund 75 Milliarden CHF aufgewendet. Bezahlt wurden diese Investitionen durch Sondersteuern für den motorisierten Strassenverkehr. Und wenn das Netz seine Zuverlässigkeit verliert, verlieren auch diese Investitionen ihren Wert. Das ist heute der Fall: Einzelne Abschnitte sind immer öfter, aber unregelmässig und nicht vorhersehbar durch stundenlange Staus blockiert. Grund für die Zunahme der Staus sind vor allem die Verkehrsüberlastungen. Dadurch verlieren die Nationalstrassen alle Vorteile, die man ihnen zuschreibt: Etwa die Entlastung des bestehenden Strassennetzes, die Sicherheit des motorisierten Verkehrs und die Förderung der Wirtschaft durch die Verbesserung der generellen Verkehrssituation.

#### Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Mit dem NAF erhalten Bund und Kantone den Auftrag, für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen zu sorgen. Das heisst, dass der Bund auf der einen Seite die Kapazitätsengpässe beseitigen muss und auf der anderen Seite gemeinsam mit den Kantonen dafür sorgen muss, dass die Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen ausreichend ist.**
- **Nicht überall genügen die Projekte zur Engpassbeseitigung. Im Raum Morges am Genfersee und im Zürcher Glatttal braucht es auch Netzergänzungen um das Verkehrsaufkommen gewinnbringend zu bewältigen. Diese Netzergänzungen sind in der NAF-Vorlage geregelt. Ohne NAF können sie nicht realisiert werden.**



## 6. JA zur Entlastung der Städte und Agglomerationen

### 6.1 Erfolgreiche Agglomerationsprogramme: Weiterführung sichern

Die Schweiz wächst immer mehr zusammen. Es entstehen Agglomerationsräume, in denen sich Wirtschaft und Gesellschaft über Gemeinde- und Städtegrenzen hinweg organisieren. Bereits heute leben drei Viertel der Schweizer Bevölkerung in Agglomerationen und diese Ballungsräume werden weiter wachsen. Das wird die bereits bestehenden Verkehrsprobleme in den Städten und Agglomerationen noch verschärfen. Die meisten Staustunden und die höchste Auslastung des öffentlichen Verkehrs sind rund um die grossen Städte und Ballungsräume zu verzeichnen. Die Verkehrsinfrastrukturen müssen entsprechend dem Wachstum weiterentwickelt werden.

#### Welche Vorteile bringt der NAF?

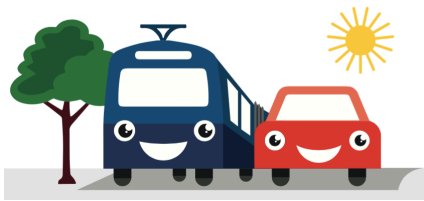
- **Die finanziellen Mittel im Infrastrukturfonds neigen sich dem Ende zu. Viele Projekte zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs stehen ohne Anschlussfinanzierung auf der Kippe. Mit dem NAF werden die finanziellen Mittel dafür langfristig gesichert. In einer ersten Phase stehen jährlich rund 390 Millionen Franken zur Verfügung.**
- **Die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen können nur städte- und gemeindeübergreifend gelöst werden. Die Agglomerationsprogramme sind der richtige Schlüssel dazu. Sie leisten Anreize zur Lösungssuche und unterstützen Kantone und Gemeinden massgeblich bei der Finanzierung. Dank dem NAF können die Verkehrsprobleme in Städten und Agglomerationen sinnvoll angegangen werden.**
- **Die Agglomerationsprogramme wirken der Zersiedelung entgegen. Sie sind das wichtigste Instrument für eine abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen.**

### 6.2 Gesamtbetrachtung aller Verkehrssysteme

Bis jetzt leistete der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme finanzielle Unterstützung aus dem Infrastrukturfonds, um entsprechende Projekte zu realisieren. Neue Bus-, Tram- oder Metrolinien profitierten genauso wie Umfahrungsstrassen, Veloverbindungen oder Fussgängerpassagen. Zu den bereits realisierten Projekten, die von Mitteln aus dem Agglomerationsprogramm profitiert haben, zählen unter anderem die Basler Tramlinie nach Saint-Louis, das Tram Bern West, die Métro M2 in Lausanne, die Poyabrücke in Fribourg, der Wankdorfplatz in Bern oder die Entlastungsstrasse in Olten.

#### Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Öffentlicher Verkehr sowie Velo- und Fussverkehr profitieren in hohem Masse von den Agglomerationsprogrammen. Der NAF stellt in der ganzen Schweiz die Finanzierung zahlreicher Projekte aus diesen Bereichen sicher, sofern sie nicht über den Bahinfrastrukturfonds BIF finanziert werden.**
- **Die Agglomerationsprogramme beinhalten auch Projekte für Umfahrungsstrassen oder Kapazitätserweiterungen von Strassen. Dank dem NAF können deshalb künftig viele Gemeinden von Durchgangsverkehr befreit werden.**
- **Der Fokus der wichtigen Agglomerationsprogramme liegt auf einer Gesamtbetrachtung des Verkehrssystems. Dank dem NAF wird das Verkehrssystem in den Städten und Agglomerationen sinnvoll weiterentwickelt. Weil der allergrösste Teil der Schweizer Bevölkerung regelmässig sowohl das Auto als auch den öffentlichen Verkehr nutzt, ist der NAF damit letztlich eine Lösung für alle.**



## 7. JA zur Stärkung der Land- und Bergregionen

### 7.1 Land- und Bergregionen besser anbinden

In ländlichen Gebieten der Schweiz ist die Abhängigkeit vom Auto grösser als in den Agglomeratio- nen des Mittellandes. Sie sind mit dem öffentlichen Verkehr nicht gleich gut erschlossen. Bevölke- rung, Wirtschaft und Gewerbe der Land- und Bergregionen sind deshalb vorrangig auf funktionie- rende und leistungsfähige Strassenverbindungen angewiesen. Und auf eine Strasseninfrastruktur, welche die Land- und Bergregionen an die Zentren und so ans Nationalstrassennetz anbindet. Die Tourismusdestinationen sind darauf angewiesen, dass Gäste den Weg direkt und ohne grosse Hin- dernisse finden. Auch die vielen Pendler, welche in den mittelgrossen Zentren der ländlichen Regio- nen oder Berggebiete arbeiten, sind auf gute Verbindungen angewiesen.

#### Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Bestandteil der NAF-Vorlage ist die Übernahme von rund 400 Kilometern Kantons- strassen durch den Bund, der diese in das Nationalstrassennetz integriert. Der NAF sorgt so dafür, dass alle Regionen der Schweiz ans Nationalstrassennetz an- gebunden werden.**
- **Diese Integration führt zu besseren und sichereren Verbindungen in die Zentren. Der NAF fördert damit die Konkurrenzfähigkeit von KMU in den Land- und Bergre- gionen.**

### 7.2 Land- und Bergkantone finanziell entlasten

Der Unterhalt der Strasseninfrastruktur in den Land- und Berggebieten der Schweiz ist sehr teuer. Aufgrund der topografischen Verhältnisse müssen zahlreiche Brücken, Tunnels und Galerien baulich unterhalten werden. Strassen müssen vor Steinschlag, Lawinen, Erdbeben oder Überschwem- mungen geschützt werden, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Mit Schneeräumungen sorgen kantonale und kommunale Tiefbauämter dafür, dass die meisten Dörfer und Siedlungen ganzjährig erreichbar sind. Im Frühjahr müssen dann auf vielen Verbindungen al- lerdings Frostschäden instand gestellt werden.

#### Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Mit der Übernahme von rund 400 Kilometern Kantonsstrassen werden Land- und Bergregionen auch finanziell entlastet. Der Bund sorgt künftig für deren Unterhalt und den Kantonen bleibt so mehr Geld für den Bau und Unterhalt von tieferklassi- gen Strassen.**
- **Bei der Übernahme der Kantonsstrassen handelt sich nicht einfach um ein «Ge- schenk» an die Land- und Bergregionen. Die NAF-Vorlage ist ausgewogen und sieht vor, dass sich die Kantone im Gegenzug mit jährlich 60 Millionen Franken an Unterhalt und Betrieb der übernommenen Kantonsstrassen beteiligen.**
- **Mit dem NAF erhalten die Kantone weiterhin Bundesbeiträge für Betrieb und Un- terhalt ihrer Hauptstrassen. Sie kommen insbesondere den Land- und Bergregio- nen zugute. Finanziert werden die Projekte des Umweltschutzes, Landschafts- schutzes und Bauten, die vor Naturgewalten schützen, aus der «Spezialfinanzie- rung Strassenverkehr». Wird das Geld in der Spezialfinanzierung knapp, stellt ein Ausgleichsmechanismus sicher, dass aus dem NAF auch Mittel für diese Projekte entnommen werden können.**



## 8. JA damit KMU und Wirtschaft besser fahren

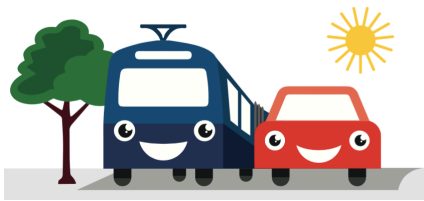
### 8.1 Gute Verkehrsinfrastrukturen als zentraler Standortvorteil

Das Schweizer Verkehrsnetz bildet 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 Folgen davon sind tägliche Staus auf dem Nationalstrassennetz und stockender Kolonnenverkehr in den Agglomerationen. Die Staus sind insbesondere auch für Wirtschaft und Gewerbe verheerend. Sie sind auf die Mobilität ihrer Arbeitnehmer und Angestellten angewiesen.

#### Welche Vorteile bringt der NAF?

- **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 stärkt mit dem Nationalstrassennetz somit das Rückgrat des Schweizer Verkehrssystems.**
- **Dank der gesicherten Finanzierung der Agglomerationsprogramme sorgt der NAF auch für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur in den städtischen Regionen. Der NAF vernetzt auf diese Weise die verschiedenen Wirtschaftsräume der Schweiz. So sorgt der NAF generell für wirtschaftliche Dynamik und Wachstum.**
- **Mit dem NAF werden 400 Kilometer Kantonsstrassen in das Nationalstrassennetz übernommen. Und dank dem NAF erhalten die Kantone Unterstützung bei Betrieb und Unterhalt ihrer Hauptstrassen. So trägt der NAF zu Sicherung der Wirtschaft in allen Regionen der Schweiz bei.**



## 9. JA zu einer langfristigen und ausgewogenen Finanzierung des Verkehrs

### 9.1 Breit abgestützte und ausgewogene Finanzierung

Seit den frühen 90er-Jahren hat sich der Verkehr auf dem Schweizer Nationalstrassennetz verdoppelt. Und Prognosen zeigen, dass der Verkehr in den nächsten Jahren noch weiter zunehmen wird. Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum sowie der steigende Lebensstandard sorgen für dieses stetige Wachstum. Auch in den Städten und Agglomerationen nimmt der Verkehr zu. Davon betroffen ist auch der Öffentliche Verkehr. Damit das Schweizer Verkehrsnetz leistungsfähig bleibt, muss es entsprechend angepasst und ausgebaut werden.

Der NAF löst den Infrastrukturfonds ab, der 2008 installiert worden ist. Er war zeitlich befristet und die Mittel waren streng zugeteilt. Das führte aufgrund wiederkehrender Budgetdiskussionen vielfach zu Planungs- und Realisierungsschwierigkeiten bei Unterhalts- oder Erweiterungsprojekten.

#### Welche Vorteile bringt der NAF?

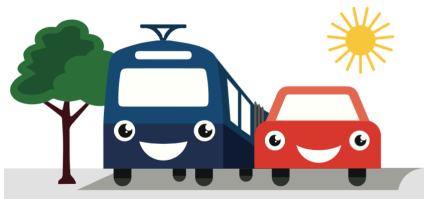
- **Der NAF wird auf Verfassungsebene verankert und gilt damit unbefristet. Wiederkehrende Budgetdiskussionen gehören der Vergangenheit an. Davon profitieren Unterhalt, Betrieb und Erweiterungen des Nationalstrassennetzes genauso wie die zahlreichen Agglomerationsprojekte und die Infrastrukturen in Land- und Bergregionen. Dank der Finanzmechanik des Fonds können Projekte bedarfsgerecht geplant und realisiert werden.**
- **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 Mineralsteuer-Einnahmen und ab 2020 von einer Elektroauto-Abgabe gespeist. Alle diese Quellen sind zweckgebunden. Sie kommen also vollumfänglich dem Nationalstrassennetz, den Agglomerationen und den Land- und Bergregionen zugute.**
- **Der NAF wird jährlich über 3 Milliarden Franken verfügen. Falls der Fondsbestand unter eine bestimmte Grenze sinkt, wird der Mineralölsteuerzuschlag in einem ersten Schritt um 4 Rappen pro Liter erhöht. Eine entsprechende Erhöhung ist allerdings frühestens in zwei Jahren angezeigt.**

### 9.2 Gesamtbetrachtung des Schweizer Verkehrsnetzes

Die Finanzierung des Schweizer Verkehrsnetzes war bis ins Jahr 2014 komplex und intransparent. Die Finanzierung des Verkehrsträgers Schiene erfolgte über zahlreiche Kanäle. Mitunter flossen über diverse Kanäle Geld aus dem Verkehrsträger Strasse in die Bahnfinanzierung, weil der Verkehrsträger Schiene nicht selbsttragend ist. Im Jahr 2014 entschieden Bundesrat und Parlament und in der Folge auch Volk und Stände mit der FABI-Vorlage an der Urne, die Bahnfinanzierung neu und dauerhaft aufzugleisen. Seither wird der Verkehrsträger Schiene aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Bis heute fehlte allerdings eine gleichgelagerte Finanzierungslösung für die Nationalstrassen und die Verkehrsprojekte in Agglomerationen.

#### Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Der NAF ist eine Fonds-Lösung analog zum Bahnfonds. Er ist auf Verfassungsebene angesiedelt und wird ausreichend durch zweckgebundene Quellen gespeist. Damit ist der NAF der eigentliche Zwilling des Bahnfonds BIF. Mit dem NAF verfügen alle Verkehrsträger der Schweiz – egal ob Schiene oder Strasse, aber auch Fussgänger und Velofahrer, Stadt und Land – über eine sichere und zukunftsfähige Finanzierung.**



## 10. Breite Allianz sagt JA zum NAF

Der NAF wird von einer starken, gesamtschweizerischen und überparteilichen Koalition getragen:

Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS, Automobil Club der Schweiz ACS, Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK, Camera di Commercio Cantone Ticino cc-ti, Centre Patronal PT, Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft bauenschweiz, Dachverband der Arbeitnehmenden Travail.Suisse, Erdöl-Vereinigung EV, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA, Infra Suisse, Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV, Parteien: CVP, BDP, EVP, FDP und SVP, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete SAB, Schweizerischer Bau-  
meisterverband SBV, Schweizerischer Carrosserieverband VSCI, Schweizerischer Gemeindeverband, Schweizerischer Gewerbeverband sgv, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Schweizerischer Städteverband, Swissrail Industry Association, Touring Club Schweiz TCS, Verband der Schweizer Unternehmen economiesuisse, Verband des Strassenverkehrs FRS – strasseschweiz, Verband öffentlicher Verkehr VöV, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure auto-schweiz, Verband der verladenden Wirtschaft VAP

Co-Präsidium Komitee JA zum NAF:

- Martin Candinas, Nationalrat CVP, Graubünden
- Viola Amherd, Nationalrätin CVP, Wallis
- Fabio Regazzi, Nationalrat CVP, Tessin
- Olivier Français, Ständerat FDP, Waadt
- Thierry Burkart, Nationalrat FDP, Aargau
- Doris Fiala, Nationalrätin FDP, Zürich
- Natalie Rickli, Nationalrätin SVP, Zürich
- Adrian Amstutz, Nationalrat SVP, Bern
- Pierre-André Page, SVP, Freiburg
- Bernhard Guhl, Nationalrat BDP, Aargau
- Maja Ingold, Nationalrätin EVP, Zürich
- Claude Janiak, Ständerat SP, Basel-Land

Komitee JA zum NAF, Postfach 690, 3000 Bern 22

[www.naf-ja.ch](http://www.naf-ja.ch) / [www.facebook.com/jazumnaf](https://www.facebook.com/jazumnaf) / [www.twitter.com/JAzumNAF](https://www.twitter.com/JAzumNAF)