

Sachdokumentation:

Signatur: DS 462

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/462



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.



Medienmitteilung

Bern, 10. Januar 2017

Der NAF stärkt das Schweizer Verkehrsnetz als Ganzes

Die Abstimmung über die NAF-Vorlage ist eine historische Möglichkeit, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf eine neue Grundlage zu stellen und so das Verkehrsnetz der Schweiz in seiner Gesamtheit zu stärken. Der NAF wird von einer starken, gesamtschweizerischen und überparteilichen Koalition getragen. Nebst fast allen Parteien, sagen auch Kantone, Berggebiete, Städte und Gemeinden sowie zahlreiche Verbände JA zum NAF.

Ein funktionales und leistungsfähiges Verkehrsnetz ist nicht einseitig gewichtet, sondern baut gleichermassen auf Schiene und Strasse. «Erst recht, wenn man die Vernetzung der beiden wichtigsten Verkehrsträger des Landes in Zukunft noch weiter vorantreiben will», sagt TCS Zentralpräsident Peter Goetschi. Der NAF sei ein intelligentes, ausgewogenes und verantwortungsvoll konzipiertes Finanzierungsinstrument. Es sei deshalb dazu geeignet, die nachhaltige Entwicklung der modernen Mobilität in der Schweiz sicherzustellen.

Weiterführung der Agglomerationsprogramme sichern

Auf einer Gesamtbetrachtung des Verkehrssystems basieren auch die Agglomerationsprogramme. Dank dem NAF wird das Verkehrssystem in 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 eine Lösung für alle. Marie-France Roth Pasquier, Gemeinderätin aus Bulle FR, betont, dass ohne die Mittel aus dem NAF wichtige Agglomerationsprojekte nicht realisiert werden können: «Bevölkerung und Wirtschaft in Städten und Agglomerationen würden leiden und die Auswirkungen einer Ablehnung wären im ganzen Land spürbar.» Deshalb empfiehlt unter anderem der Schweizerische Städteverband ein JA zum NAF.

Land- und Bergregionen besser anbinden

Nicht nur Städte und Agglomerationen profitieren vom NAF, sondern auch die Land- und Bergregionen werden besser an die Zentren angebunden. 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. Mit der Übernahme von rund 400 Kilometern Kantonsstrassen werden Land- und Bergregionen finanziell entlastet. Der Bund sorgt künftig für deren Unterhalt und den Kantonen bleibt so mehr Geld für den Bau und Unterhalt von tieferklassigen Strassen. «Dank der NAF-Vorlage wird die Erschliessung und Erreichbarkeit der Berggebietskantone wesentlich verbessert», sagt Laurent Favre, Vizepräsident der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete. Davon profitiere die einheimische Bevölkerung ebenso wie die zahlreichen Feriengäste.

So fährt die Schweiz gut.



Schweizer Wohlstand hängt von Verkehrsinfrastruktur ab

Auch die Wirtschaft ist auf den NAF angewiesen. Die heute 20'000 Staustunden pro Jahr belasten Gewerbetreibende unzähliger KMU. Tausende von Arbeitsplätzen sind vom funktionierenden Strassennetz abhängig. «Nicht zuletzt bringt der NAF wie bereits der Bahninfrastrukturfonds unserer Wirtschaft die notwendige Planungssicherheit, damit unsere Verkehrsinfrastrukturen möglichst effizient gebaut und unterhalten werden können», sagt Hans Wicki, Präsident von bauenschweiz und Ständerat Kanton Nidwalden. Die Schweiz habe seit jeher Wert auf hervorragende Verkehrsinfrastrukturen gelegt und sei gut mit dieser Strategie gefahren. Christophe Reymond, Generaldirektor des Centre Patronal, ergänzt, dass der NAF auch für die Westschweizer Wirtschaft von hoher Bedeutung sei: «Die Investitionen in Strassenprojekte in der Romandie sind notwendig für unsere Wirtschaftsentwicklung, welche wesentlich zum Wohlstand der Schweiz beiträgt.»

Weitere Informationen zur Kampagne finden Sie unter www.naf-ja.ch, auf Facebook unter www.facebook.com/jazumnaf sowie auf Twitter unter www.twitter.com/JAzumNAF.

Kontakte für Medienanfragen

- Peter Steiner, Kampagnenleiter, 079 341 80 14
- Peter Goetschi, Zentralpräsident TCS, 079 247 23 04
- Christophe Reymond, Generaldirektor des Centre Patronal, 079 621 12 05
- Marie-France Roth Pasquier, Gemeinderätin Stadt Bulle, 079 346 00 35
- Laurent Favre, Vizepräsident SAB, Nationalrat Neuenburg, 079 347 16 46
- Hans Wicki, Präsident bauenschweiz, Ständerat Nidwalden, 079 632 72 48

So fährt die Schweiz gut.



Referat von Peter Goetschi
Zentralpräsident TCS

Es gilt das gesprochene Wort.

Ein JA zum NAF ist ein JA zur Schweizer Verkehrspolitik

In etwas mehr als 4 Wochen erhalten wir die Gelegenheit, einen richtungsweisenden Entscheid für die Zukunft der Schweizer Verkehrspolitik zu fällen. Die Abstimmung über die NAF-Vorlage ist eine historische Möglichkeit, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf eine neue Grundlage zu stellen und so das Verkehrsnetz der Schweiz in seiner Gesamtheit zu stärken.

Wir wissen heute, dass die Mobilität im Wandel ist. Die Mobilität der Zukunft wird vielseitiger und vielschichtiger sein. Ihre wesentlichen Leitlinien sind Elektrifizierung, Vernetzung und Digitalisierung. Doch auch die Mobilität der Zukunft wird leistungsfähige Infrastrukturen brauchen. Denn auch vernetzte oder gar selbstfahrende Autos werden sich über ein Strassennetz bewegen. Und selbst mit einem Höchstmass an Digitalisierung wird man es nicht schaffen, Menschen oder Güter zu virtualisieren. Deshalb sind leistungsfähige Strassen- und Schienennetze auch in Zukunft entscheidende Wirtschaft-, Standort- und Produktivitätsfaktoren.

Auch wenn eine Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger in Kombination mit der Sharing Economy eine bessere Auslastung der bestehenden Kapazitäten ermöglicht, können wir uns nicht einfach mit der bestehenden Infrastruktur zufrieden geben. Denn die Verkehrsnetze erfordern nicht nur Unterhalt und Betrieb, sondern müssen künftig auch ein immer grösseres Verkehrsaufkommen bewältigen - Bevölkerungswachstum und Arbeitsteilung sowie höhere Einkommen und mehr Freizeit werden das allgemeine Bedürfnis nach Mobilität immer weiter steigern. Deshalb ist klar, dass wir auch in Zukunft unsere Verkehrsinfrastrukturen laufend unterhalten, anpassen, erneuern und nicht zuletzt auch ergänzen müssen. Und genau dafür sind der NAF und das dazugehörige Strategische Entwicklungsprogramm die richtige Lösung. Der NAF ist ein klar und sauber definiertes Finanzierungsmodell, welches für die Strasse nachvollzieht, was für die Schiene bereits umgesetzt worden ist. Denn vor drei Jahren hat das Schweizer Volk dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) zugestimmt und damit die Grundlage für eine leistungsfähige Bahninfrastruktur gelegt.

Nun gilt es, auch für die Strasseninfrastruktur eine entsprechende Grundlage zu schaffen. Denn bis heute fehlt eine gleichgelagerte Finanzierungslösung für die Nationalstrassen und die Verkehrsprojekte in den Agglomerationen. Die nun vorliegende Fondslösung bietet dafür die geeigneten Mittel – der NAF ist der eigentliche Zwilling des Bahnfonds BIF und die logische Konsequenz aus dem Entscheid für den BIF. Mit dem NAF wird gewährleistet, dass wir auch in Zukunft über eine moderne und bedürfnisgerechte Strasseninfrastruktur verfügen.

Ein funktionales und leistungsfähiges Verkehrsnetz ist nicht einseitig gewichtet, sondern baut gleichermassen auf die Schiene wie auch auf die Strasse – beide Pfeiler sind gleichermassen zu stärken. Erst recht, wenn man die Vernetzung der beiden wichtigsten Verkehrsträger des Landes in Zukunft noch weiter vorantreiben will.

Der NAF ist ein intelligentes, ausgewogenes und verantwortungsvoll konzipiertes Finanzierungsinstrument und bestens dazu geeignet, die nachhaltige Entwicklung der modernen Mobilität in der Schweiz sicherzustellen. Wenn wir JA zum NAF sagen, sagen wir JA zu einer langfristig erfolgreichen Verkehrspolitik.

So fährt die Schweiz gut.



Referat von Christophe Reymond
Generaldirektor des Centre Patronal

Es gilt das gesprochene Wort.

Die Wirtschaft der Romandie sagt JA zum NAF-Fonds für die gesamte Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Vor einem Jahr hatte ich die Ehre, die Wirtschaftsorganisationen der Romandie zu repräsentieren. Wir warben im Namen einer eidgenössischen Solidarität für einen 2. Strassentunnel am Gotthard und verwiesen auf den NAF-Fonds.

An dieser Pressekonferenz habe ich betont, dass alles darauf hindeutet, dass es eine parlamentarische Mehrheit für die Aufnahme der etwa 400 Kilometer Kantonstrassen in den Erlass über das Nationalstrassennetz geben würde, was durch die Erhöhung des Preises für die Vignette finanziert worden wäre, die Ende 2013 abgelehnt wurde.

Inzwischen wurde die Gotthard-Frage durch die eidgenössische Volksabstimmung am 28. Februar 2016 entschieden, und eine sehr grosse Mehrheit der Eidgenössischen Räte hat am 30. September ein „NAF-Paket“ verabschiedet, das im Wesentlichen auf zwei Säulen aufgebaut ist: Erstens der Übernahme der genannten 400 Kilometer durch die Eidgenossenschaft. Und zweitens einer ausgewogenen Finanzierung, einschliesslich der „60/40“ Verteilung der Einnahmen aus der Mineralölsteuer.

Heute werbe ich im Namen der gleichen Wirtschaftsorganisationen der Romandie für die Aufnahme des NAF-Fonds in die Bundesverfassung analog dem Eisenbahninfrastrukturfonds BIF, der am 09. Februar 2014 verabschiedet wurde.

Für die Westschweiz im Allgemeinen, zu der Ende 2016 fast 2,2 der 8,4 Millionen Einwohner unseres Landes zählten, und die Westschweizer Unternehmen im Besonderen ist der NAF-Fonds unerlässlich, um Investitionen im Strassenbau von mindestens 5 Milliarden Franken bis zum Jahr 2040 zu finanzieren.

Zunächst, um die sechsspurige Erweiterung der Umfahrungsautobahn des Grossraums Genf zwischen der Französischen Grenze und Nyon, insbesondere in der Nähe des internationalen Flughafens Genf, der im Jahr 2015 fast 16 Millionen Passagiere befördert hat, zu finanzieren.

Zweitens, um die Erweiterung und Umgestaltung des Autobahngürtels des Grossraums Lausanne, einem Verkehrsknoten der Romandie, insbesondere durch den Bau der grossen Umfahrung Morges, zu finanzieren.

Drittens, um die Übernahme von wichtigen Strassen im Kanton Freiburg, im Jura, Neuenburg und Wallis durch die Eidgenossenschaft zu finanzieren, wie die Verbindung zwischen Delémont und Basel, die Umfahrung von La Chaux-de-Fonds und Locle und der Grosse Sankt Bernhard.

So fährt die Schweiz gut.



Viertens, um die Fortführung der Agglomerationsprojekte unserer Region zu finanzieren, insbesondere den Bau der M3-Metro zwischen dem Zentrum und dem Norden von Lausanne und die neuen Strassenbahnlinien in Genf.

Diese Investitionen sind nötig für die wirtschaftliche Entwicklung der Romandie im Allgemeinen und der Region des Genfer Sees im Besonderen, die wesentlich zum Wohlstand unseres Landes beiträgt, einschliesslich des Finanzausgleichs.

Das sage ich, ich unterstreiche das, ohne jeden Egoismus, auf der Grundlage von fundierten Daten und mit voller Unterstützung für die Investitionen, die der NAF der Deutschschweiz und dem Tessin garantiert.

Hier geht es in der Tat darum, die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner und Unternehmen der gesamten Schweiz bei einem immer härter werdenden internationalen Wettbewerb zu erfüllen.

So fährt die Schweiz gut.



Referat von Marie-France Roth Pasquier

Gemeinderätin Stadt Bulle, Präsidentin Gemeindeverband MOBUL,
Vertreterin des Schweizerischen Städteverbands.

Es gilt das gesprochene Wort.

Erfolgreiche Agglomerationsprojekte fortsetzen

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Städte und Agglomerationen sind die wirtschaftlichen Motoren der Schweiz. Dies hat entsprechende Konsequenzen für den Verkehr. Wir erwarten auf nationaler Ebene bis zum Jahr 2040 ein Verkehrswachstum von 51% bei den öffentlichen Verkehrsmitteln, um 32% beim Langsamverkehr und um 18% beim Strassenverkehr. Der grösste Teil dieses Wachstums fällt in Städten und Agglomerationen an.

Deswegen müssen wir die erfolgreichen Agglomerationsprojekte weiterführen. Davon profitieren nicht nur die grossen Städte, sondern alle Gemeinden, die Teil der Schweizer Ballungsräume sind. Bis heute haben fast 800 Städte und Gemeinden von den Agglomerationsprojekten profitiert.

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme unterstützt der Bund Verkehrslösungen über Gemeinde- und Städtegrenzen hinweg. Die bisher gesammelten Erfahrungen mit den Agglomerationsprojekten zeigen deren Effizienz. Der Verkehr funktioniert besser, der Mix zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ist beständiger, der Zersiedelung wird entgegengewirkt und die Zusammenarbeit zwischen den Agglomerationsräumen funktioniert besser.

Die Agglomerationsprojekte stellen eine unentbehrliche Errungenschaft unserer Verkehrs- und Lebensraumsplanung dar. Dank ihnen haben wir die Möglichkeit, die Verkehrsinfrastruktur an den richtigen Stellen mit einer optimalen Qualität und einer strengen Priorisierung weiterzuentwickeln. Durch die Agglomerationsprojekte wird interkommunale Planung in einer noch nie dagewesenen Art und Weise möglich.

Dank der Agglomerationsprogramme investieren wir in die Verkehrsinfrastrukturen von Städten und Agglomerationen und entschärfen die Probleme dort, wo es am dringendsten ist. Somit bringt der NAF eine effiziente Finanzierung, welche langfristig angelegt ist.

Lassen Sie mich dies anhand eines Projektes verdeutlichen, dem ich vorstehe:

MOBUL, das Agglomerationsprojekt von Bulle, entstand im Jahr 2006 auf Initiative von fünf Gemeinden, die ihre Verkehrs- und Raumordnungspolitik koordinieren wollten. Dank Mobul konnten erfolgreich Umfahrungsstrassen und weitere Begleitmassnahmen umgesetzt werden. Die Gemeinden haben sich dazu verpflichtet, ein öffentliches Nahverkehrssystem einzuführen. Um über den Infrastrukturfonds Subventionen des Bundes zu erhalten, hat Mobul am 31. Dezember 2007 ein 1. Agglomerationsprojekt (PA1) eingereicht. Bis Ende 2016 sind von den 30 Millionen Franken, die im PA1 für Infrastrukturmassnahmen geplant waren, 31% eingesetzt worden. Bis Ende 2017 werden es 40% sein. Ein Drittel davon wurde vom Bund finanziert.

Wir haben heute einen 3. Agglomerationsplan eingereicht. Viele seiner Massnahmen dienen dazu, die des PA1 zu erweitern oder zu verstärken. Aufgrund der aktuellen Situation wurden Studien erstellt, die

So fährt die Schweiz gut.



gezeigt haben, dass eine Änderung oder Ergänzung bestimmter Massnahmen des PA1 notwendig sind. Diese betreffen sowohl die öffentlichen Verkehrsmittel als auch das Strassennetz und den Langsamverkehr.

Die Gesamtsumme der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der Priorität A belaufen sich auf mehr als 51 Millionen Franken, davon 23 Millionen Franken für die öffentlichen Verkehrsmittel und 17 Millionen Franken für den Langsamverkehrs. Wenn PA3 angenommen wird, erwarten wir Subventionen in Höhe von 30 bis 50%.

Klar ist, dass wir ohne Hilfe des Bundes nicht alle Massnahmen umsetzen können, was Auswirkungen auf den Verkehr der gesamten Region hätte.

Meine Damen und Herren,

ein funktionierender Ballungsraumverkehr ist von nationalem Interesse. Nur so können die Agglomerationen die wirtschaftlichen Motoren der Schweiz bleiben, ohne unter ihrem Verkehr zusammenzubrechen. Die Kantone, Städte und Gemeinden finanzieren mehr als 60% der Kosten der Agglomerationsprojekte. Aber die Unterstützung durch den Bund bleibt unerlässlich. Da die vorhandenen Mittel fast vollständig ausgeschöpft sind, brauchen wir eine neue Lösung. Wir brauchen den NAF.

Nur der NAF kann zukünftig die Mittel liefern, welche die Agglomerationen dringend brauchen. Das Bundesamt für Raumentwicklung hat in diesen Tagen die neuen Agglomerationsprojekte der 3. Generation vorgestellt. Die Liste der notwendigen Massnahmen, die noch nicht finanziert sind, ist lang. Aber es gibt dafür keine Gelder. Ohne den NAF kann man die Verkehrsprobleme in unseren Ballungsräumen nicht lösen. Die Bevölkerung und die Wirtschaft der Städte und Agglomerationen würden darunter leiden, die Auswirkungen wären im gesamten Land zu spüren. Das können und wollen wir uns nicht erlauben.

Deswegen empfiehlt der Städteverband, den NAF anzunehmen.

So fährt die Schweiz gut.



Referat von Laurent Favre

Vizepräsident Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete SAB,
Nationalrat Neuenburg

Es gilt das gesprochene Wort.

Berggebiete sagen JA zum NAF

Mit dem neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF wird eine dauerhafte Grundlage für die Strassenfinanzierung in den kommenden Jahrzehnten geschaffen. Der NAF ersetzt damit den bisherigen Infrastrukturfonds. Ebenso wie der Infrastrukturfonds sieht der NAF wichtige Massnahmen zu Gunsten der Verkehrserschliessung in den Berggebieten und ländlichen Räumen vor. Für diese ist einerseits die Fertigstellung des 1960 beschlossenen Nationalstrassennetzes zentral. Andererseits werden neu rund 400 Kilometer Hauptstrassen ins Nationalstrassennetz aufgenommen. In meinem Kanton Neuenburg wird beispielsweise die H20 von Neuenburg über La Chaux-de-Fonds nach Le Locle durch den Bund übernommen. Dadurch können die nötigen Ortsumfahrungen von La Chaux-de-Fonds und Le Locle endlich realisiert werden. Ähnlich präsentiert sich die Situation in den anderen Berggebietskantonen. Dank der NAF-Vorlage wird die Erschliessung und Erreichbarkeit der Berggebietskantone wesentlich verbessert. Davon profitiert die einheimische Bevölkerung ebenso wie unsere Wirtschaft und unsere Gäste.

Die Aufklassierung der Hauptstrassen verursacht für den Bund Kosten. Diese werden insbesondere gedeckt durch eine höhere Zweckbindung der Mineralölsteuer. Die höhere Zweckbindung entspricht dem Prinzip der Nutzerfinanzierung. Wer die Strasse benutzt, bezahlt auch dafür. Die Zweckbindung ist somit gerechtfertigt. Durch die Erhöhung der Zweckbindung von 50 auf 60% wird zudem ein Versprechen eingelöst, welches bei der Abstimmung über die sogenannte Milchkuhinitiative gemacht wurde. Die Milchkuhinitiative wollte sämtliche Erträge der Mineralölsteuer zweckbinden. Diese Forderung war zu extrem und wurde auch von der SAB nicht unterstützt. Hingegen wurde damals schon gesagt, dass eine höhere Zweckbindung mit dem NAF erfolgen werde. Das war ein wichtiges Versprechen im Abstimmungskampf, welches nun eingelöst wird.

Aus Sicht der Berggebiete ist ferner entscheidend, dass die bisherigen Beiträge des Bundes an die Hauptstrassen ungeschmälert weitergeführt werden können. Da in Zukunft zwei Fondsgefässe bestehen, ist es wichtig, dass ein Ausgleichsmechanismus zwischen den beiden Gefässen geschaffen wird. Wenn also konkret im NAF zu viele Mittel vorhanden wären, kann ein Übertrag auf die Spezialfinanzierung Strassen erfolgen. Von dieser Spezialfinanzierung profitieren in erster Linie die Bergkantone. Hier geht es um die Hauptstrassenbeiträge aber auch beispielsweise um den Schutz vor Naturgefahren und den Bau neuer Umfahrungsstrassen von Ortschaften.

Die neue Strassenverkehrsfinanzierung, welche mit dem NAF aufgegleist wurde, sichert somit langfristig die Erschliessung der Bergregionen mit dem Strassenverkehr, entlastet Ortschaften vom Durchgangsverkehr, erleichtert die Anreise für unsere Gäste und dient dem Schutz vor Naturgefahren. Mit der Vorlage wurde eine ausgewogene Lösung getroffen, die im Interesse des gesamten Landes ist und die am 12. Februar 2017 unsere volle Unterstützung verdient.

So fährt die Schweiz gut.



Referat von Hans Wicki

Präsident bauenschweiz, Ständerat Nidwalden

Es gilt das gesprochene Wort.

Die Wirtschaft braucht den NAF

Der NAF stärkt unser gesamtes Verkehrsnetz. Er sichert die Finanzierung, damit die vorhandenen Engpässe beseitigt werden können. Das ist von Bedeutung, denn das Nationalstrassennetz stösst an seine Grenzen: Die jährlichen Stautunden nehmen kontinuierlich zu. Hier müssen wir Gegensteuer geben. Eine ausgezeichnete Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für eine leistungsfähige Wirtschaft und Gesellschaft. Unser Land hat seit jeher Wert auf hervorragende Verkehrsinfrastrukturen gelegt und ist gut mit dieser Strategie gefahren. Unser aller Wohlstand hängt eng mit den vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen zusammen. Damit dies auch in Zukunft der Fall ist, braucht es den NAF.

Die heute weit über 20'000 Stautunden pro Jahr belasten die Wirtschaft. Davon sind die Gewerbetreibenden unzähliger KMU mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern massiv betroffen. Tausende von Arbeitsplätzen sind vom funktionierenden Strassenverkehrsnetz abhängig. Denken Sie an die Lieferanten und Spediteure, an Fachkräfte auf Baustellen, an Monteure, ans Reinigungspersonal und viele mehr, die täglich über das ganze Land verteilt im Stau stehen. Dies ist für die Betroffenen, aber auch für die gesamte Volkswirtschaft, verheerend. Denn Staus sind teuer und strapazieren die Umwelt. Die Staus kosten uns rund 1.6 Milliarden Franken jährlich.

Der NAF ermöglicht uns, der Wirtschaft weiterhin wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung zu stellen. Ein Beispiel aus meiner Region sind die im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) vorgesehenen Ausbauten Rütihof-Buchrain und Buchrain-Rotsee sowie der Bypass Luzern. Diese Projekte sind für die Zentralschweiz wichtig. Die täglichen Staus um Luzern herum sind enorm und belasten die regionale Wirtschaft. Solche vordringlichen Projekte gibt es über das ganze Land verteilt. Und genau da setzt der NAF an. Zielgerichtet und effizient stellt er sicher, dass künftig genügend finanzielle Mittel in Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen investiert werden können. Gleichzeitig werden durch den Netzbeschluss 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz aufgenommen und damit Investitionen in kleineren Agglomerationen und Randregionen ermöglicht. Dort, wo der Druck am grössten ist, soll investiert werden.

Es ist zentral, dass unsere Unternehmen nicht im Stau stehen und stecken bleiben, sondern ihren Arbeiten und Aufgaben nachgehen können. Nur so kann die für die Volkswirtschaft notwendige Wertschöpfung wirklich generiert werden. Es profitieren somit alle, wenn der Verkehr besser fliesst.

Der NAF schafft die Grundlage, damit die nötigen Mittel für die Engpassbeseitigung auch tatsächlich fließen. Und der Investitionsbedarf ist beachtlich. Denn mit der Verkehrszunahme sind die Strassen immer stärker belastet. Damit steigt der Unterhaltsbedarf, es nehmen aber auch die Engpässe zu. Deshalb gilt es nun zu handeln. Das Aufschieben der nötigen Investitionen ist keine Lösung und vergrössert unsere Probleme weiter. Nicht zuletzt bringt der NAF wie bereits der Bahninfrastrukturfonds unserer Wirtschaft die notwendige Planungssicherheit, damit unsere Verkehrsinfrastrukturen möglichst effizient gebaut und unterhalten werden können.

Mit dem NAF bietet sich uns die Chance, das Problem jetzt anzupacken. Dies sind wir unseren KMU und unserer gesamten Wirtschaft und Gesellschaft schuldig. Und deshalb: JA zum NAF, damit KMU und Wirtschaft besser fahren.