

Sachdokumentation:

Signatur: DS 464

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/464



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.



Überparteiliches Komitee gegen den NAF Volksabstimmung vom 12. Februar – NEIN zum NAF

Der NAF ist ein Raubzug auf die Bundeskasse und die ökologische Schweiz

Bern, 10. Januar 2017

Der NAF kommt als harmlose Vorlage für den Unterhalt von Strassen und zur Förderung des Agglomerationsverkehrs daher. Die Fakten sind anders. Der tiefe Griff in die Bundeskasse ist nicht zu verantworten. Mit den nunmehr 4.5 Milliarden Franken, die der Strassenkasse des Bundes mit dem NAF jährlich zur Verfügung stünden, würde die Schweiz auf Kosten anderer wichtiger Staatsbereiche mit luxuriösen Strassenprojekten verschandelt.

Die Milchkuh-Initiative hat es deutlich gemacht. 71 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer wollen nicht, dass einzelne Verkehrsträger bevorteilt werden. Aus dieser deutlichen Niederlage hat die bürgerliche Parlamentsmehrheit nichts gelernt und den NAF völlig überladen.

Nationalrätin Evi Allemann unterstreicht, dass „grundsätzlich nichts gegen einen Strassenfonds spricht, jedoch nur, wenn dieser ausgewogen finanziert ist und keinen Raubzug auf die Bundeskasse bedeutet. Es macht wenig Sinn, Geld auf Vorrat in der Strassenkasse zu binden, das anderswo fehlen wird, zumal die Strassenkasse bereits heute schon randvoll ist“. Ein fairer Deal sehe definitiv anders aus. „Das haben wir von Anfang an klar gemacht und mehrfach Hand zu Kompromissen für eine ausgewogenere Finanzierung geboten“, sagt Evi Allemann weiter.

Mit dem NAF droht der Schweiz zudem eine Strassenoffensive wie in den 1960er Jahren, die unsere Landschaften in Betonwüsten verwandelt – ohne damit die Verkehrsprobleme zu lösen. Heute in noch mehr Beton zu investieren, schießt völlig am Ziel vorbei und führt einzig dazu, dass die Schweiz in 20 Jahren mit der falschen Verkehrsinfrastruktur dasteht. Denn: Die Schweiz ist zu klein für Autobahnen mit sechs oder acht Spuren, welche sich kreuz und quer durch die Landschaft fressen. Lisa Mazzone, Nationalrätin der Grünen aus Genf, stellt sich den Verkehr der Zukunft „viel intelligenter vor, als einfach neue Beton-Autobahnen zu bauen. Die Schweiz muss jetzt in moderne, digitale Mobilität investieren. Wir müssen dafür sorgen, dass Autos digital vernetzt sind, so dass wir den Verkehr intelligent steuern und die Infrastruktur besser auslasten können“.

SP-Nationalrätin Edith Graf-Litscher betont die Kombinationsmöglichkeiten der verschiedenen Verkehrsträger. „Wir brauchen Investitionen in alle Verkehrsträger und die optimale, digitale Vernetzung untereinander, so dass wir den Verkehr viel intelligenter steuern können. Falsch ist deshalb, den Abbau des öffentlichen Verkehrs in den ländlichen Regionen in Kauf zu nehmen, der uns wegen des NAF droht“.

Wohin das viele NAF-Geld fließen soll, wird erst in einigen Jahren entschieden. Trotzdem sollen jetzt schon Gelder blockiert werden, die danach anderswo fehlen. Mit dem NAF wird nun nochmals eine Milliarde pro Jahr auf Vorrat reserviert. Damit würden der Strassenkasse des Bundes jährlich 4.5 Milliarden Franken zur Verfügung stehen. Das ist überrissen, kurzsichtig und schädlich für die Schweiz.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

Philipp Hadorn, Nationalrat der SP, betont, dass „der Unterhalt der Strassen in der Schweiz auf sehr hohem Niveau funktioniert und kaum jemand in der Bevölkerung versteht, wenn der Strassenraum ständig ausgedehnt und dazu noch vergoldet wird. Dies ist kein haushälterischer Umgang mit öffentlichen Mitteln“.

Die Mittel auf Vorrat müssen früher oder später in sinnlose Strassenprojekte investiert werden, die unser Land verschandeln. „Statt grossflächig Mega-Projekte in Form neuer Autobahnen zu planen, sollten wir unbedingt die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen lösen. Hier findet 75 Prozent des Verkehrs statt“, betont der Nationalrat der Grünen, Balthasar Glättli. Die Agglo-Programme sind heute bereits in der Verfassung verankert. Für die Agglo-Programme braucht es keine Verfassungsänderung. Auch ein Strassenfonds ist heute bereits im Gesetz verankert.

Die Konsequenzen einer grossen Strassenoffensive wären für die Natur und damit auch für die Lebensqualität in der Schweiz verheerend. Judith Schmutz, Co-Präsidentin der Grünen Schweiz, möchte unbedingt vermeiden, „dass meine Generation in einer Betonwüste alt wird. Schon jetzt sind 30 Prozent der Siedlungsfläche mit Strassen verbaut. Ein weiterer Verlust von Siedlungsfläche und Kulturland wäre ein grosser, irreparabler Schaden für unser Land“.

Weitere Auskünfte:

Evi Allemann, SP-Nationalrätin, Bern, 079 560 72 94

Philipp Hadorn, SP-Nationalrat, Solothurn, 079 600 96 70

Edith Graf-Litscher, SP-Nationalrätin, Thurgau, 079 347 08 93

Lisa Mazzone, Nationalrätin Grüne, Genf, 077 404 16 08

Balthasar Glättli, Nationalrat Grüne, Zürich, 076 334 33 66

Judith Schmutz, Co-Präsidentin Junge Grüne, 079 665 81 65

Matthias Müller, Kommunikation VCS: 079 757 00 91



VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

Redetexte – es gilt das gesprochene Wort. Pressekonferenz. Überparteiliches Komitee gegen den NAF

1. Teil Evi Allemann (Begrüssung, Moderation)

Grundsätzlich ist es richtig, nach der Bahninfrastrukturfinanzierung nun auch die Strasseninfrastrukturfinanzierung auf langfristig gesicherte Beine zu stellen. Dass dies durch die Schaffung eines Fonds geschehen soll, ist ebenfalls im Grundsatz richtig. Gerne hätten wir einer ausgewogenen Lösung für die künftige Strassenfinanzierung zugestimmt. In den Räten stand die Debatte um die Finanzierung jedoch sehr stark unter dem Eindruck der Milchkuh-Initiative, die einen massiven Raubzug auf die Bundeskasse bedeutet hätte. Leider ist auch die NAF-Finanzierung trotz des deutlichen Milchkuh-Neins ein Raubzug auf die Bundeskasse, und eine Mogelpackung noch dazu: Die Agglomerationsprojekte, die prominent im Namen stehen und als A sogar im Kürzel NAF, machen einen schwindend kleinen Teil der zusätzlichen NAF-Milliarde aus. Die politisch breit getragenen Agglomerationsprogramme könnten auch ohne NAF problemlos weitergeführt werden. Der neue Strassenfonds ist nicht nachhaltig, passt nicht zu den Klimaversprechen der Schweiz und führt direkt in die Sackgasse – finanziell wie auch raumplanerisch und ökologisch. Das überparteiliche Komitee gegen den NAF engagiert sich deshalb gegen diese Vorlage.

2. Lisa Mazzone – Penser autrement la mobilité de l'avenir

Le FORTA prône des solutions d'hier. Pourtant, c'est un outil à long terme, qui doit répondre aux problèmes d'aujourd'hui et de demain. Or, construire toujours plus de routes engendre des problèmes : en attirant davantage de trafic, elles font augmenter la consommation de ressources et diminuer la qualité de vie.

La qualité de vie, voilà l'objectif ! Ce n'est pas avec des routes que nous l'améliorerons, au contraire. Dans de nombreuses agglomérations de Suisse, déjà, la majorité des gens se passent de la voiture pour se rendre à leur travail et y vont de préférence à vélo, en transports publics ou à pied. De plus en plus de personnes renoncent à posséder une voiture, mais elles veulent rester mobiles : en réseau, de manières numérique, astucieuse... et durable. Le FORTA nous propose, hélas, tout le contraire. Il s'agit d'un fonds disproportionné dont les routes qui en sortiront défigureront le pays, engendrant embouteillages et réchauffement climatique.

Pour nous, la mobilité de l'avenir mérite une vision, plutôt qu'un bétonnage intensif pour construire de nouvelles autoroutes. La Suisse doit maintenant investir dans une mobilité moderne et numérique pour mieux utiliser les infrastructures existantes et développer les alternatives.

Notre infrastructure routière est bien assez étendue. Elle représente déjà 30 pour cent de la surface construite en Suisse. Mais nous devons mieux nous en servir ! Les voitures sont aux deux tiers vides et cela doit changer, avec le covoiturage et l'autopartage. La voiture n'est en outre pas le seul moyen de transport : elle est efficace dans certaines situations. Des exemples, comme au Danemark, révèlent le grand potentiel du vélo, qui a besoin de beaucoup moins de place et d'énergie. En outre, nous devrions développer massivement les transports publics.

A Genève, nous aimerions tester maintenant la tarification de la mobilité, ou mobility pricing, sur le modèle que Londres applique à son centre-ville. Malheureusement, le Conseil des Etats a décidé ce décembre dernier de faire patienter le canton de Genève à nouveau.

Les bonnes solutions sont, par exemple, le CEVA à Genève. Le succès de ces projets parle pour eux. Nous avons besoin de transports mis en réseau, appuyés par le numérique, avec des voitures utilisées de manière ciblée plutôt que vides la plupart du temps. Ma génération et celle de nos enfants, surtout, aimeraient pouvoir être en bonne santé, sur une planète viable, et se déplacer en sécurité à l'avenir aussi, dans des villes agréables et des paysages verdoyants.



3. Edith Graf Litscher – Digitale Mobilität / öffentlicher Verkehr

Was wir heute bauen ist Mobilität in 20 bis 30 Jahren. Einfach weiter Strassen zu bauen, löst die Verkehrsprobleme nicht – im Gegenteil, das führt zu noch mehr Verkehr und verschandelt unser schönes Land. Vielmehr sollten wir die Infrastruktur besser nutzen, den Verkehr digital lenken und mit steuerlichen Anreizen drossieren. Dazu braucht es eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik und keine alten Zöpfe. In der Schweiz haben wir ein hervorragendes Verkehrsangebot, das der Bevölkerung zur Verfügung steht. Im dichten und guten Strassennetz haben wir jedoch zunehmende Engpässe in den Agglomerationen. Dank der neuen Technologien besteht die Möglichkeit der Kombination innovativer Lösungen mit bestehenden Konzepten: Kein eigenes Auto mehr, das Auto mit anderen teilen, wobei das Auto gleich selber zu anderen Personen fährt. Zielfragen können mit einer App gemacht werden. Die neuen Technologien bieten zudem mehr Sicherheit. Die Verkehrsprognosen des Bundes zeigen es deutlich: Alleine mit Strassen bauen kommen wir nicht weiter. Sie braucht es auch. Aber sicherlich keine Strassenoffensive wie in den 1960er Jahren.

Zynisch an dieser Vorlage ist, dass diese Strassenoffensive auf Kosten des öV in den ländlichen Regionen gehen würde. Bei uns im Thurgau wird der Service Public jetzt schon stark abgebaut. Die SBB baut die Hälfte aller Schalter in unserer Region ab. Wir wollen nicht, dass als nächste Schritte in den ländlichen Regionen Linien schliessen, der Takt ausgedünnt wird und der öffentliche Verkehr verkümmert. Wir haben heute im regionalen Personenverkehr bereits ein Defizit. Wir ringen schon dafür aktuell im Parlament hart um eine Lösung für 2018 – wenn es nach den Rechtsbürgerlichen und dem Bundesrat geht, sollen wieder die Kundinnen und Kunden die Rechnung in Form von Preiserhöhungen bezahlen. Der NAF wird diese kritische Situation dramatisch verschärfen.

Vergleich NAF/FABI- ungleiche Spiesse

Beim NAF beträgt der grosse Griff in die Bundeskasse 650 Millionen. Bei FABI sind es 100 Millionen pro Jahr, die direkt aus der Bundeskasse in die Schieneninfrastruktur fliessen. Bei FABI wurden zudem zwecks Mitfinanzierung durch die Nutzerinnen und Nutzer die Ticketpreise um 8 Prozent erhöht. Der Benzinpreis-also die Mitfinanzierung der Autofahrenden soll nun nach mehreren Jahrzehnten Stillstand um 4 Rappen steigen, das entspricht einem halben Prozent der Kosten fürs Autofahren.

Dabei ist gerade die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger so wichtig. Ob Velo, Auto, Tram, Zug oder zu Fuss - wir müssen die Mobilität kombinieren. Die Digitalisierung bietet dazu grosse Chancen. Mit dem Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologie kann eine zukunftsgerichtete Mobilitätsentwicklung in der Schweiz sichergestellt werden. Der Schlüssel dazu ist eine umfassende Vernetzung aller Verkehrssysteme und Verkehrsträger sowie der Benutzerinnen und Benutzer. Damit werden die neuen Möglichkeiten der kombinierten Mobilität zugänglich gemacht. Negative Auswirkungen wie Staus, Spitzenbelastungen und die Umweltverschmutzung werden reduziert, bestehende Strassen und Schienen besser ausgeschöpft und neue Kapazitäten effizienter und nachhaltiger bereitgestellt werden. Fazit: Wir brauchen in der Verkehrspolitik Mut zu Innovationen statt verstaubte Konzepte.



4. Philipp Hadorn, Nationalrat SP – NAF / USR III / Stabilisierungsprogramm – die NAF-Vorlage trägt zur Destabilisierung der Schweiz bei

Der Bund schnürt Spar- und Abbauprogramme. Die Wintersession der eidgenössischen Räte im vergangenen Jahr sorgte für Aufsehen. Die vorliegende NAF-Vorlage reisst nebst USR III und anderen Vorhaben noch ein weiteres Loch in die Bundeskasse: Rund 650 Mio. Franken, nun eine halbe Milchkuh, welche das Volk am 5. Juni 2016 mit einer satten Mehrheit an der Urne schlachtete.

Die NAF-Vorlage, wie sie jetzt vorliegt, ist Teil des bürgerlichen Projektes „Einnahmen-Erosion“ - der öffentlichen Hand werden gezielt Einnahmen entzogen und kombiniert mit Schuldenbremse hat dies Spar- und Abbauprogramme zur Folge. Das gefährdet den Service public, Renten, soziale Wohlfahrt, internationale Solidarität und die Durchsetzung unseres Rechtsstaates. Das trügerische Vorhaben mit dem Namen Stabilisierungsprogramm ist faktisch ein Destabilisierungsprogramm unseres Staates. Und der NAF muss jetzt auch für dieses Projekt herhalten, welches den sozialen Frieden in unserem Land aufs Spiel setzt. Dies bekämpfen wir aus tiefster Überzeugung.

Wie stehen zu unserem Versprechen bei den Fabi-Beratungen: Auch die Strasse darf einen Fonds erhalten. Aber bitte, nicht als Raubzug auf die Bundeskasse. Gerade auch als Gewerkschafter des Verkehrspersonals SEV stehe ich zum Bedarf an Infrastrukturen für einen verantwortungsbewussten kombinierten Verkehr auf Schiene, Strasse, Wasser und in der Luft. Aber nicht so.

Die Strassen brauchen Geld. Der Bundesrat ging von einem Finanzbedarf aus, der mit einer Erhöhung der Benzinpreise von 13-15 Rappen Liter zu bezahlen wäre. Pragmatisch schlug er 6 Rappen Erhöhung vor. Die Lobbyisten der Autoindustrie im Parlament setzten 4 Rappen durch. Das ist zu wenig. Das Autofahren wird seit 20 Jahren ständig günstiger, die Steuern wurden seit 1991 nicht einmal mehr der Teuerung angepasst und die 4 Rappen machen gerade einmal ein ½ % der Autokosten aus, währenddessen der öV-Nutzer Erhöhungen von knapp 10 % zu tragen hat. Das geht nicht.

Wie dringlich der Bedarf der Mittel ist, darf bedenkenlos als „umstritten“ eingestuft werden. Die Strassenvorhaben unterliegen dauernden Verzögerungen. Der Unterhalt der Strassen ist auf gutem Niveau und niemand in der Bevölkerung kann es verstehen, wenn der Strassenraum ständig ausgedehnt und dazu noch vergoldet wird. Dies ist kein häuslicher Umgang mit öffentlichen Mitteln. Die Agglomerationsprogramme können auch mit bisherigem Finanzierungsmodell verlängert und umgesetzt werden bis dann eine neue Lösung vorhanden ist.

Erteilen wir der aktuellen NAF-Vorlage eine Abfuhr und ebnen wir damit den Weg, damit ein ausgewogenes Projekt erarbeitet werden kann, wofür uns auch die kommenden Generationen dankbar sein werden, denn die digitale Revolution steht in der Mobilität erst noch bevor.

5. Balthasar Glättli, Nationalrat Grüne - unsinnige Betonwut, Fehlinvestitionen

Zu viel Geld in der Strassenkasse führt zu unsinnigem Strassenbau. Irgendwo werden die Milliarden verbaut werden müssen. Und das wird wohl leider nicht in Form von Velowegen und neuen Tramlinien geschehen. Sondern mit Autobahnen. Das ist absurd. Damit bauen wir dort aus, wo der Verkehr gar nicht stattfindet. Der Verkehr ist in der Stadt, zu 75 Prozent. Die Städter profitieren Null vom Ausbau der Autobahnen. Im Gegenteil, das wird die Verkehrsprobleme nur weiter verschärfen. Die Städte – gerade auch Zürich – profitieren aber massiv vom öffentlichen Verkehr. Zum Beispiel vom neuen Durchgangsbahnhof in Zürich. Deshalb ist der Anteil jener, die in Zürich mit dem Auto zur Arbeit gehen mittlerweile eine Minderheit. In diese Verkehrsträger sollten wir investieren. Denn gerade für Velofahrerinnen und Velofahrer ist es in den Städten noch immer gefährlich. Und die Infrastruktur entscheidet am Schluss über die Mobilität, die stattfindet. Deshalb ist es umso schlimmer, dass mit diesem NAF die Infrastruktur am falschen Ort gefördert wird. Von den Geldern des neuen Strassenfonds profitieren aber fast nur die Autofahrer. Es werden wieder zahlreiche, unsinnige Projekte aus der Schublade geholt, die Mensch und Umwelt schaden. Nur ein paar Beispiele:



Westast Biel – völlig überdimensioniert, 1 Mia pro Kilometer.
Was hat es gebracht, den Baregg auszubauen? Jetzt stehen einfach alle vor dem Gubrist.

Der NAF beinhaltet zum Beispiel ausdrücklich die zwei neuen Autobahnen im Zürcher Oberland und im Zürcher Glattal.

Das Projekt für die Zürcher Oberland Autobahn musste vom Bundesgericht gestoppt werden – weil es dem Moorschutz in der Verfassung widersprach. Nun hat das bürgerliche Parlament beim NAF trotzdem entschieden, dass man dort bauen muss. Noch weiss niemand, ob das neue Projekt die Verfassung tatsächlich respektiert. Der Stimmbürger kauft also die Katze im Sack. Und da nun der Bund und nicht mehr der Kanton diese Autobahn bauen soll, verliert der Zürcher Stimmbürger auch noch die Möglichkeit, mit dem kantonalen Finanzreferendum die Notbremse zu ziehen.

Auch im Zürcher Glattal soll eine zusätzliche Autobahn gebaut werden. Damit wird die neue Glattalbahn ohne Not konkurrenziert. Obwohl sie eine Erfolgsgeschichte ist und der Region hilft, den Verkehr zu meistern.

Noch ein Wort zu den Agglomerationsprogrammen:

Die Befürworter des NAF verweisen gerne auf die sinnvollen Agglomerationsprogramme, um den Eindruck zu vermeiden, dass wir hier eine riesige Strassenoffensive beschliessen. Es geht in dieser Vorlage primär um den Ausbau der Autobahnen, dafür sind 90 Prozent des NAF-Gelder vorgesehen. Auch ohne den NAF können die Agglo-Programme problemlos weitergeführt werden. Denn die gesetzliche Grundlage läuft noch bis 2028. Auch stehen die Agglo-Programme bereits heute in der Verfassung! Selbstverständlich unterstützen wir die Agglo-Programme. Sie ermöglichen, in jene Verkehrsträger zu investieren, die in den Agglomerationen am meisten Nutzen bringen; sei es in Form von Tramlinien, S-Bahnen, Velowegen – oder Strassen.

Auch die Agglomerations-Programme sind kein Grund diesem NAF zuzustimmen.

6. Judith Schmutz, Junge Grüne

Eine Strassenoffensive ist auch aus der Sicht der Jungen völlig falsch. Wir müssen die Chancen der Zukunft nutzen – und nicht das Land sinnlos mit Beton überziehen. Vor kurzem, im Juni, haben wir über die Finanzierung des Schweizer Strassenausbau abgestimmt. Dabei wollte die Milchkuh-Initiative zusätzliche 1,5 Milliarden Franken pro Jahr aus der Bundeskasse für den Strassenverkehr reservieren. Die Stimmbevölkerung hat diese radikale Vorlage mit 70,8 Prozent abgelehnt. Der NAF ist sehr ähnlich wie die Milchkuh-Initiative. Der NAF ist ebenfalls eine breit angelegte Strassenoffensive. Jetzt haben wir kurz nach der Milchkuh-Abstimmung eine zweite Chance gegen diesen Strassen-Wahnsinn anzutreten. Indem wir NEIN sagen zum NAF.

Bei einem JA zum NAF am 12. Februar öffnen wir die Tore für weitere Zersiedelung in der Schweiz. Schon heute macht der Verkehr rund 30 Prozent der Schweizer Siedlungsfläche aus. Der Strassenverkehr hat sich seit 1990 mehr als verdoppelt. Dafür werden immer mehr Strassen gebaut- und die Schweiz zubetoniert und zersiedelt. Mit diesem NAF zerstören wir unsere Zukunft mit Beton, Asphalt und stinkenden Abgasen, setzen unsere Gesundheit aufs Spiel und verschandeln die Schweiz. Ich möchte mit dieser Vorstellung nicht alt werden müssen. Ich wünsche mir eine bessere Zukunft für die Schweiz.

Wir müssen diese zweite Chance unbedingt nutzen, um zusätzliche Zersiedelung, Zubetonierung unserer Landschaft und Kulturland und Verpestung unserer Luft zu stoppen! Ausserdem hat sich die Schweiz mit dem Pariser Abkommen Klimazielen zugestimmt, die mit einem JA nur noch weiter in die Ferne rücken würden. Schon heute verpasst der Bundesrat das bescheidene Klimaziel für den Verehr. Gemäss der Verordnung zum CO2-Gesetz dürfe der



CO2-Ausstoss des Verkehrs wenigstens nicht grösser sein als 1990. Der Bundesrat hat sich dieses fixe Ziel selber gegeben. Auch schon ohne das Verkehrswachstum des NAF wird es leider kläglich verfehlt.

Bei einem JA zum NAF werden vor allem der Strasse noch mehr Gelder zur Verfügung gestellt, die Agglomerationsverkehrsfonds erhalten nur 10 Prozent der NAF-Gelder, der Rest fliesst in die Autobahnen.

Im Oktober haben die Jungen Grünen Schweiz die Zersiedelungsinitiative eingereicht, die das Kulturland der Schweiz erhalten und die innere Verdichtung fördern möchte.

Beginnen wir das Jahr 2017 mit einer schonenden Tat für die Schweizer Landschaft und Umwelt und stimmen wir NEIN am 12. Februar!

7. Evi Allemann – Milchkuh „Reloaded“

Im Juni letzten Jahres hat die Bevölkerung die sogenannte Milchkuh-Initiative mit 71% der Stimmen deutlich abgelehnt. Damals ging es darum, zusätzlich 1.5 Milliarden Schweizer Franken pro Jahr aus der Bundeskasse der Strassenfinanzierung zuzuführen. Mit dem NAF steht nun eine Aufstockung der Strassengelder um insgesamt eine Milliarde Schweizer Franken pro Jahr zur Debatte. Schon heute fließen jedes Jahr rund 3,5 Milliarden in die Strassenkasse des Bundes. Dieses Geld wird meist gar nicht vollständig ausgegeben, so dass sich in der Strassenkasse Reserven von 1.5 Milliarden Franken angehäuft haben. Kommt dazu: Wohin das viele zusätzliche Strassengeld später konkret fließen soll, ist heute noch weitgehend unklar. Erst drei Bauprojekte sind spruchreif. Es macht wenig Sinn, Geld auf Vorrat in der Strassenkasse zu binden, das anderswo fehlen wird, zumal die Strassenkasse bereits heute schon randvoll ist.

Die zusätzliche NAF-Milliarde kommt zu den bisherigen Strassengeldern hinzu. 650 Millionen davon kommen direkt und unkompensiert aus der Bundeskasse – jedes Jahr. Ursprünglich wollte der Bundesrat nur knapp 270 Millionen aus der Bundeskasse beisteuern (2/3 Autoimportsteuer), aber der Druck der Milchkuh-Initiative der Autolobby auf das Parlament hat gewirkt: Das Verhältnis der zusätzlichen Geldquellen von einst einem Viertel Bundeskasse und Dreivierteln Nutzerfinanzierung (600-750 Mio. CHF aus Benzinpreiserhöhung) hat sich ins Gegenteil verkehrt.

Zur Erinnerung: Beim FABI-Kompromiss war eine deutliche Erhöhung der Nutzerfinanzierung enthalten. Insgesamt steuern die öV-Nutzenden 300 Mio. CHF pro Jahr zur FABI-Finanzierung bei. Beim NAF sollen die Autofahrenden, die bekanntlich etwa dreimal so zahlreich sind wie die öV-Nutzenden, mit der Benzinpreiserhöhung um 4 Rappen pro Liter nur 200 Mio. CHF pro Jahr beisteuern. Aufgrund von FABI sind die Preise im öffentlichen Verkehr um fast 10 Prozent gestiegen. Der Beitrag, den die Autofahrenden beim NAF leisten, ist so klein, dass die Zusatzkosten nur gerade ein halbes Prozent der Gesamtkosten fürs Autofahren ausmachen. Das fällt kaum ins Gewicht, während die fehlenden Millionen in der Bundeskasse möglicherweise neue Sparmassnahmen auslösen werden, die Bereiche wie Bildung, regionaler öffentlicher Verkehr oder das Soziale treffen. Ein fairer Deal sieht definitiv anders aus. Die gewählte Fonds-Finanzierung ist finanzpolitisch verantwortungslos. Dafür können wir unmöglich sein, was wir von Anfang an klar gemacht und mehrfach Hand zu Kompromissen für eine ausgewogenere Finanzierung geboten haben.

