

Sachdokumentation:

Signatur: DS 466

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/466



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.

5 Fragen – 5 Antworten

Die Antworten auf die 5 wichtigsten Fragen zum neuen Strassenfonds (NAF)

1 Braucht es einen neuen Fonds für die Strasse?

Die Strasse hat schon heute einen Fonds: den Infrastrukturfonds für neue Autobahnen und Agglomerations-Programme. Das steht schon heute im Gesetz.

Gegen einen neuen Strassenfonds wäre nichts auszusetzen, wäre er

- in angemessener Höhe – also weit unter der geplanten 1 Milliarde Franken jährlich
- mehrheitlich durch die Hauptnutzer der Strassen – die Autofahrer – finanziert (wie auch im ursprünglichen Vorschlag des Bundesrates vorgesehen)

Der NAF bedient sich grossmehrheitlich aus Steuergeldern, und zwar masslos: Jährlich 1 Milliarde Franken sollen der Bundeskasse geraubt werden. Dieses Geld fehlt für wichtige Aufgaben wie:

- öffentlicher Verkehr
- Bildung und Forschung
- Entwicklungszusammenarbeit
- Landwirtschaft

Dieser NAF ist nichts anderes als eine aufgewärmte Milchkuh, die das Stimmvolk mit 71% wuchtig abgelehnt hat.

2 Braucht es zusätzliches Geld für die Strasse?

Nein: Schon heute fliessen jedes Jahr rund 3 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 angehäuft haben.

Auch ohne die Verfassungsänderung (Abstimmungsvorlage) kann das geplante NAF-Gesetz das heutige Infrastrukturfonds-Gesetz ablösen. Allein damit wird die Strasse jährlich 200 Millionen mehr erhalten.

3 Was bringt der NAF für die Agglomerationsprogramme?

Unter dem Strich fast gar nichts. Nur gerade 6 % des NAF-Geldes fliessen in die Agglomerations-Programme – obwohl 75 % des Verkehrs in den Agglomerationen stattfindet.

Die Agglomerations-Programme gibt es so oder so auch in Zukunft – mit oder ohne NAF. Sie sind komplett unbestritten: National- und Ständerat waren beide einstimmig dafür.

Agglomerations-Programme können auch mit dem bisherigen Infrastrukturfondsgesetz weitergeführt werden. Zumal sie bereits heute in der Verfassung stehen.

Wichtig: Der Name der Vorlage ist eine Mogelpackung – es geht um neue Autobahnen: Knapp 95 % des Geldes ist für Strassen reserviert. Für Tram, Bus und Velowege gibt es mit dem NAF künftig gleich viel Geld wie bisher – dafür muss man die Verfassung nicht ändern.

Die gesetzliche Grundlage für die Agglomerationsprogramme läuft noch bis 2028. Bis dann wäre auch Zeit, den Infrastrukturfonds auf finanziell sichere Beine zu stellen und den Fonds unbefristet weiterlaufen zu lassen.

4 Was passiert bei einem JA zum NAF?

Der neue Verfassungsartikel zum NAF und zur neuen Spezialfinanzierung Strassenverkehr wird in die bestehende Verfassung eingebaut und dort die alte Spezialfinanzierung Strassenkasse ersetzen. Zeitgleich wird das bereits im Parlament verabschiedete NAF-Gesetz in Kraft treten.

Dies bedeutet:

- Das viele Geld aus der Bundeskasse wird in unzählige Projekte für Luxusstrassen investiert. Das Resultat: 6-spurige Autobahnen kreuz und quer durch die Landschaft. Unsere Heimat verwandelt sich in eine Betonwüste – grüne Landschaften verschwinden.
- Die Milliarden aus Steuergeldern fehlen andernorts: Im öffentlichen Verkehr werden deshalb Linien abgebaut statt ausgebaut, Schulklassen werden noch grösser, bei Forschung und Innovation wird gespart, und auch die Landwirtschaft leidet unter gekürzten Direktzahlungen.

5 Was passiert bei einem NEIN zum NAF?

Die Verfassung bleibt, wie sie heute ist. Das durch das Parlament bereits verabschiedete NAF-Gesetz kann problemlos in Kraft gesetzt werden und das bestehende Infrastrukturfonds-Gesetz ablösen.

Damit wird die Strasse jährlich 200 Millionen mehr erhalten.

Die gesetzliche Grundlage für die Agglomerationsprogramme läuft noch bis 2028. Bei einem Nein am 12. Februar kann der schon existierenden Fonds für Autobahnen und Agglomerationsprojekte (den Infrastrukturfonds) unbefristet weiterlaufen lassen. Zudem erhält die Strasse in wenigen Jahren zusätzlich 225 Millionen pro Jahr, die heute in den Bahn-Fonds BIF gehen. Dies kompensiert die sinkenden Benzinsteuereinnahmen infolge sparsamerer Autos (weniger Benzinverbrauch) – auch bei einem Nein zum NAF.

Im Gegensatz zu den Agglomerations-Programmen definitiv vom Tisch ist mit dem NEIN am 12. Februar der tiefe Griff in die Bundeskasse – denn nur dazu braucht es diese NAF-Verfassungsänderung.

Die Schweiz kann ihre Verkehrspolitik zukunftsfähig ausrichten:

- mehr und sichere Velorouten und mehr Veloparkplätze
- schönere und direktere Fusswege
- mehr Tram, Bahn und Bus mit dichterem Fahrplan
- intelligente Steuerung des Strassenverkehrs durch digitale Kommunikation

So erhalten wir lebenswerte Städten und grüne Landschaften.

[ausführliches Argumentarium \(pdf\)](#)