

Sachdokumentation:

Signatur: DS 502

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/502



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.

NAF: 12 Fragen und Antworten



Das Abstimmungsthema

<p>1. Worüber stimmen wir ab?</p>	<p>Die Strasse soll 1 Milliarde Franken zusätzlich erhalten</p> <ul style="list-style-type: none">• Durch eine Verfassungsänderung soll jedes Jahr 1 Milliarde Franken zusätzlich in den Strassenbau fliessen. <p>Jedes Jahr 650 Millionen Franken aus der Bundeskasse</p> <ul style="list-style-type: none">• Von dieser zusätzlichen Milliarde werden jedes Jahr 650 Millionen Franken der Bundeskasse entnommen.• Es wird also unweigerlich zu Kürzungen in anderen Bereichen wie Bildung, öffentlicher Verkehr, Entwicklungszusammenarbeit und Landwirtschaft kommen.• Ein Ja zum NAF würde also die Bundeskasse plündern, und zwar zur Hälfte dessen, was die «Milchkuhinitiative» vorsah.
<p>2. Worüber stimmen wir nicht ab?</p>	<p>Agglomerationsprojekte</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Agglomerationsprojekte sind bereits in der Verfassung verankert und werden gegenwärtig durch den Infrastrukturfonds finanziert.• Die Parlamentarierinnen und Parlamentarier haben die Agglomerationsprojekte einstimmig unterstützt. Das Parlament kann also sicher die Kassen des Infrastrukturfonds weiter öffnen, selbst wenn der NAF abgelehnt wird.• Die Bezeichnung NAF ist ein Betrug, denn geht es vor allem um neue Nationalstrassen: 90% des Geldes aus dem NAF würde den Nationalstrassen zugutekommen. Wenn man die ganze neue Strassenfinanzierung gemäss Parlament nimmt, gehen 86% der Ausgaben an die Strasse und nur 6% an die Agglomerationsprojekte (davon ein Teil an den öffentlichen Verkehr). <p>Ein «Finanzdefizit» des Strassennetzes decken</p> <ul style="list-style-type: none">• In der Schweiz haben Strassenprojekte keine Finanzierungsprobleme, denn die Strasse verfügt gegenwärtig über grosse Reserven (1,5 Milliarden Franken).• Wenn jedes Jahr 1 Milliarde Franken zusätzlich in die Strasseninfrastruktur gepumpt werden, wird es bald zur Realisierung von unverhältnismässigen und sinnlosen Strassenprojekten kommen.

Inhalt des NAF

3. Braucht es wirklich einen neuen Strassenfonds?	<p>NEIN! Es gibt bereits einen gesetzlich vorgesehenen Fonds</p> <ul style="list-style-type: none">• Der Infrastrukturfonds dient gegenwärtig dazu, die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Eliminierung der Engpässe, Massnahmen für eine Verbesserung des Agglomerationsverkehrs und Massnahmen zum Erhalt der Qualität der Hauptstrassen in den Bergregionen und den Randregionen zu finanzieren.• Der Infrastrukturfonds ist auf 2028 beschränkt, doch das Parlament kann ihn weiterführen und seine Kassen weiter öffnen, auch wenn der NAF abgelehnt wird.
4. Braucht es wirklich mehr Geld für die Strasseninfrastruktur?	<p>NEIN! Es gibt kein Finanzierungsproblem</p> <ul style="list-style-type: none">• Gegenwärtig werden jedes Jahr mehr als 3,5 Milliarden Franken in die Strassenkasse des Bundes einbezahlt. Dieses Geld wird jedoch nicht immer vollständig ausgegeben. 2015 verfügte die Strasse über eine Reserve von 1,5 Milliarden Franken. Mit dem NAF wird die Strasse 1 Milliarde zusätzlich zur Verfügung haben. Mit anderen Worten werden jedes Jahr 4,5 Milliarden in die Strasse gesteckt! <p>NEIN! Es hat zu wenig Strassenprojekte, die zur Umsetzung bereit sind</p> <ul style="list-style-type: none">• Gegenwärtig sind nur gerade 3 Strassenprojekte zur Umsetzung bereit.<ul style="list-style-type: none">▪ Umfahrung La Chaux-de-Fonds▪ Umfahrung Le Locle▪ Umfahrung Näfels (GL)
5. Beteiligen sich die Strassenbenutzerinnen und -benutzer genügend an der Finanzierung des neuen Strassenfonds?	<p>NEIN! Angesichts des Raubzuges auf die Bundeskasse ist die Benzinpreiserhöhung nicht genügend</p> <ul style="list-style-type: none">• Um das vorgesehene Defizit der Strasseninfrastrukturen zu kompensieren, schlug der Bundesrat ursprünglich vor, den Mineralölsteuer-Zuschlag um 12 bis 15 Rappen zu erhöhen. Doch nach dem Druck der Strassenlobbys und der Milchkuhinitiative entschied sich das Parlament schliesslich für eine minime Erhöhung um 4 Rappen pro Liter. <u>Ursprünglicher Vorschlag</u> des Bundesrates heisst: der in die <u>Vernehmlassung</u> geschickte Vorschlag.• Diese Erhöhung um 4 Rappen stellt für die Automobilistinnen und Automobilisten gemäss Berechnung des Bundesrates, wie er sie in seiner Botschaft ans Parlament vorgelegt hat, eine «Erhöhung» der Kosten um 0,5% dar. Eine so schwache Erhöhung ist angesichts der 650 Millionen Franken, die jedes Jahr der Bundeskasse entnommen werden, inakzeptabel.

NEIN! Autofahren wird immer billiger

- Der Mineralölsteuer-Zuschlag (30 Rp./Liter) wurde seit 1974 nicht mehr erhöht. Wenn die Teuerung der Lebenskosten kompensiert worden wäre, würde er heute ungefähr 65 Rappen betragen.
- Die Mineralölsteuer wurde seit 1993 nicht mehr verändert (43,12 Rp./Liter). Inflationbereinigt ist die Belastung mit der Mineralölsteuer für eine Fahrt von 100 Kilometern zwischen 1970 und 2010 effektiv von 14 auf 5,8 Franken gesunken (Preise von 2010).
- Nach einem Bericht des Preisüberwachers von 2016 wird die Bahn im Vergleich zum Auto immer teurer. Wenn dieser Trend anhält, wird es unweigerlich zu einem Umsteigeeffekt auf die Strasse kommen. Die Folgen? Noch mehr Autofahrende, noch mehr Staus, noch mehr Verschmutzung.

6. Hat das Strassennetz nicht Anrecht auf den Nutzen eines Finanzierungsfonds wie das Eisenbahnnetz (FABI)?

DOCH! Aber es gibt bereits einen Fonds für die Strasse

- Die Strasse verfügt bereits über einen gesetzlich vorgesehenen Fonds: den Infrastrukturfonds, der neue Nationalstrassen, die Agglomerationsprojekte und die Strassen in den Berg- und Randregionen finanziert.

Der NAF entnimmt der Bundeskasse viel mehr Geld als seinerzeit FABI

- Der NAF kostet die Bundeskasse jedes Jahr 650 Millionen Franken, die an den Strassenfonds gehen, das heisst die Hälfte der Milchkuhinitiative, die vor 8 Monaten mit 70% abgelehnt wurde!
- Zum Vergleich: FABI kostet die Bundeskasse jährlich nur 100 Millionen Franken.

Der Beitrag der Strassenbenutzerinnen und –benutzer ist im NAF zu tief

- Während jedes Jahr 650 Millionen Franken der Bundeskasse entnommen werden, wird das Benzin gerade mal 4 Rappen teurer. Die Kosten für die Autofahrenden erhöhen sich mit anderen Worten um 0,5%.
- Zum Vergleich: Die Billettpreise im öffentlichen Verkehr sind allein wegen FABI um ungefähr 8 bis 10% gestiegen.

Die Finanzierung des NAF ist nicht genug flexibel

- Der NAF-Anteil, der durch die Bundeskasse finanziert wird (650 Millionen), ist nicht genug flexibel. Um in Krisenzeiten der öffentlichen Finanzen reagieren zu können, ist es möglich, höchstens 250 Millionen Franken in der Bundeskasse zurückzubehalten. Die übrigen 400 Millionen Franken werden auf jeden Fall für die Strasse verwendet.
- Zum Vergleich: Die Flexibilität der FABI-Finanzierung ist viel höher. In Krisenzeiten kann 1 Milliarde Franken in der Bundeskasse zurückbehalten werden (das entspricht den Einnahmen der LSVA).

7. Sind die Agglomerationsprojekte ohne den NAF gefährdet?

NEIN! Die Abstimmung betrifft nicht die Agglomerationsprojekte

- Die Agglomerationsprojekte sind bereits in der Verfassung verankert und werden gegenwärtig durch den Infrastrukturfonds finanziert.
- Ausnahmslos alle Parlamentarierinnen und Parlamentarier unterstützen die Agglomerationsprojekte, selbst die rechten Parteien. Das Parlament kann den Infrastrukturfonds weiterführen und dessen Kassen weiter öffnen, selbst wenn der NAF abgelehnt wird.

Achtung, NAF ist ein irreführender Titel!

- Die Agglomerationsprojekte haben den Vorteil, Projekte für alle Strassenbenutzerinnen und -benutzer (Autos, Trams, Busse, Langsamverkehr) umzusetzen. Solche Projekte, die den multimodalen Verkehr fördern, sind viel effizienter um die Stauprobleme zu lösen, zudem auch viel umweltfreundlicher.
- Nur 10% der Gelder des NAF werden für die Agglomerationsprojekte verwenden. Eine solche Aufteilung ist absurd, wenn man weiss, dass 75% der Bevölkerung in den Agglomerationen wohnen.

Was geschieht, wenn der NAF angenommen wird?

8. Ist der NAF eine Bedrohung für die Bundesfinanzen?	<p>JA! Mit dem NAF wird die Bundeskasse jedes Jahr um 650 Millionen Franken geplündert!</p> <ul style="list-style-type: none">• Angesichts der aktuellen Finanzlage muss der Bund gemäss den Beschlüssen des Parlaments bereits 2 Milliarden Franken sparen.• Wenn der NAF angenommen wird, werden jedes Jahr zusätzliche 650 Millionen Franken aus der Bundeskasse verwendet, um die Strasse zu finanzieren. Das ist die Hälfte dessen, was die Milchkuhinitiative vorsah, die vom Stimmvolk vor 8 Monaten mit 70% abgelehnt wurde!• Angesichts der beschränkten Finanzmittel des Bundes wird es unweigerlich zu Kürzungen in Bereichen wie Bildung, dem öffentlicher Verkehr, Entwicklungszusammenarbeit und Landwirtschaft kommen. <p>Die Bundesfinanzen sind am 12. Februar 2017 unter Druck</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Bevölkerung wird sich auch zur dritten Unternehmenssteuerreform (USR III) äussern. Wenn dieses Vorhaben angenommen wird, drohen die öffentlichen Finanzen 2 bis 3 Milliarden Franken pro Jahr zu verlieren. Der NAF wird den Druck auf die Bundesfinanzen weiter verstärken.
9. Werden dank dem NAF Staus reduziert?	<p>NEIN! Im Gegenteil! Je grösser das Strassennetz ist, desto mehr Staus gibt es!</p> <ul style="list-style-type: none">• Eine Erhöhung der Strassenkapazität wird das Problem mittel- und langfristig nicht lösen. Einerseits werden sich die Staus verlagern und andererseits wird diese Erhöhung noch mehr Autos auf die Strassen bringen.• Der NAF wird eine Sogwirkung auslösen. Je mehr man die Benutzung des Autos fördert (Strassenkapazität, Anzahl Parkplätze, Autokosten), umso mehr werden die Leute im Auto unterwegs sein, und umso mehr Staus wird es geben.
10. Wird der NAF negative Auswirkungen für die Umwelt haben?	<p>JA! Der NAF wird die Auswirkungen des Strassenverkehrs auf die Umwelt und die Landschaft in der Schweiz verstärken</p> <ul style="list-style-type: none">• Indem er einzig auf die Erweiterung des Strassenverkehrsnetzes setzt, schlägt der NAF eine völlig überholte Lösung vor.• Je grösser das Strassennetz ist, desto mehr wird der Strassenverkehr zunehmen. Die durch den Strassenverkehr bedingte Verschmutzung wird also weiter zunehmen.• Unser Land ist zu klein für landesweite 6- oder 8-spurige Autobahnen. Der NAF wird die Schweiz in eine Beton- und Teerwüste verwandeln.

JA! Die Auswirkung des Strassenverkehrs auf die Gesundheit der Bevölkerung und die Umwelt ist schon sehr hoch!

- 2014 war der Verkehr für 40% des CO₂-Ausstosses in der Schweiz verantwortlich. Die Personenwagen und die Lastwagen sind für 66% bzw. 11% der verkehrsbedingten Emissionen verantwortlich.
- Die Strasseninfrastrukturen beanspruchen bereits ungefähr 30% der Wohn- und Infrastrukturfläche in der Schweiz.
- Zwischen 1985 und 2009 hat die Fläche für Nationalstrassen um 48,8% zugenommen, die Anzahl Parkplätze um 55%. Im gleichen Zeitraum ist die Bevölkerung nur um 17,1% gewachsen. !
- In der Schweiz sind tagsüber 21% der Bevölkerung an ihrem Wohnort einem Strassenlärm ausgesetzt, der den gesetzlichen Grenzwert übertrifft (18% in der Nacht).

Was geschieht, wenn der NAF abgelehnt wird?

<p>11. Komm der neue Strassenfonds ganz unter die Räder, wenn der NAF abgelehnt wird?</p>	<p>NEIN! Gewisse Elemente des NAF könnten trotzdem umgesetzt werden</p> <ul style="list-style-type: none">• Wenn der NAF abgelehnt wird, kann der Bund dennoch diejenigen Elemente des NAF umsetzen, die keine Verfassungsänderung benötigen:<ul style="list-style-type: none">▪ Einen neuen Strassenfonds per Gesetz beschliessen oder noch einfacher Weiterführung des bestehenden Fonds für die Strasse (Infrastrukturfonds)▪ Erhöhung des Mineralölsteuer-Zuschlags um 4 Rappen. Die Strasse wird so jedes Jahr zusätzlich 200 Millionen Franken erhalten.▪ Bereitstellung von 9 bis 12% der Fondseinnahmen für die Agglomerationsprojekte▪ Eine neue Projektliste mit Engpassbeseitigungen und falls gewünscht neuen Autobahnen beschliessen (Ausbauschnitt STEP Strasse 2030)▪ Den Netzbeschluss (von 2012) in Kraft setzen• Gewisse Elemente des NAF könnten hingegen nicht umgesetzt werden, weil sie eine Verfassungsänderung benötigen.<ul style="list-style-type: none">▪ Verwendung von Geldern aus der Bundeskasse, um das Strassennetz zu finanzieren▪ Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeugen
<p>12. Gibt es bessere Alternativen, um die Mobilitätsprobleme zu lösen?</p>	<p>JA! Wir können mit der Mobilität intelligenter umgehen als im NAF vorgesehen</p> <ul style="list-style-type: none">• Es braucht eine umfassende Lösung für die aktuellen Mobilitätsprobleme.• Wir können die bestehende Infrastruktur besser nutzen und den multimodalen Verkehr fördern.• Wir brauchen zahlreichere und sicherere Velostrassen und -parkplätze.• Die Fusswege müssen besser unterhalten werden und direkter sein.• Es braucht mehr Trams, Züge und Busse mit einem dichteren Fahrplan.• Dank den digitalen Mitteln ist es möglich, die Benutzung der Autos zu dosieren, sie besser auszulasten und intelligent zu kontrollieren.• In Zukunft wollen wir sicher und nachhaltig unterwegs sein können, in Städten, in denen es sich angenehm leben lässt, und in grünen Landschaften.