

Ja zum NAF, Ja zur Schweizer Verkehrspolitik

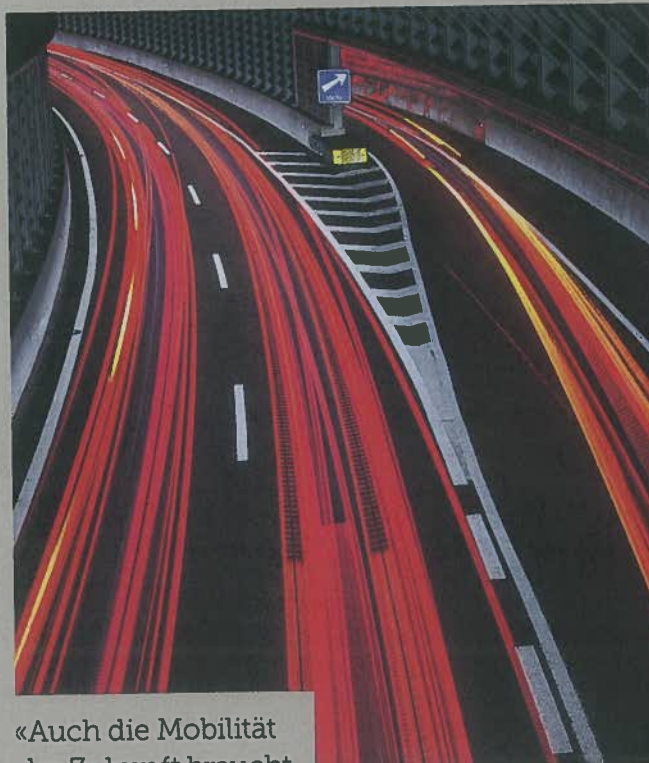
Am 12. Februar stimmen wir über die Vorlage für einen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ab. Für TCS-Zentralpräsident Peter Goetschi ist der NAF ein wichtiges Element für die moderne Mobilität.

DER NAF IN KÜRZE

Am 12. Februar kommt der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) an die Urne. Der NAF soll analog zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) auf Verfassungsstufe verankert werden. Er dient der Finanzierung der Nationalstrassen (inklusive Betrieb und Unterhalt) und des Agglomerationsverkehrs.

In der vorliegenden Ausgabe des Touring werden die Digitalisierung der Gesellschaft und deren Auswirkungen auf die Mobilität thematisiert. Manches lässt sich bereits erahnen, anderes wird uns noch überraschen. Doch sicherlich wird die Mobilität der Zukunft vielseitig und vielschichtig sein – und sicher auch in grossen Teilen vernetzt, autonom, geteilt und elektrisch. Das bedeutet aber keineswegs, dass die Mobilität in Zukunft keine leistungsfähigen Infrastrukturen mehr braucht. Im Gegenteil, auch vernetzte oder gar selbstfahrende Autos werden sich über ein Verkehrsnetz bewegen. Und selbst mit einem Höchstmass an Digitalisierung wird man es nicht schaffen, Menschen oder Güter zu virtualisieren – letztlich werden auch übers Internet bestellte Waren immer physisch transportiert werden müssen. Deshalb sind leistungsfähige Strassen- und Schienennetze auch in Zukunft entscheidende Wirtschafts-, Standort- und Produktivitätsfaktoren. Und darüber hinaus werden sie immer auch die individuellen Mobilitätsbedürfnisse sicherstellen müssen – sei es beim Pendeln oder beim Reisen in der Freizeit.

Und auch wenn eine enge 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



«Auch die Mobilität der Zukunft braucht leistungsfähige Infrastrukturen»

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Touring Club Schweiz



und Betrieb, sondern müssen künftig auch ein immer grösseres Verkehrsaufkommen bewältigen.

Deshalb ist klar, dass wir auch in Zukunft unsere Verkehrsinfrastrukturen laufend unterhalten, anpassen, erneuern und nicht zuletzt auch ergänzen müssen. Vor genau drei Jahren hat das Schweizer Volk dem Bahninfrastrukturfonds zugestimmt und damit die Grundlage für eine leistungsfähige Bahninfrastruktur gelegt. Nun gilt es auch für die Strasse eine entsprechende Grundlage zu schaffen. Denn ein leistungsfähiges Verkehrsnetz ist nicht einseitig gewichtet,

sondern baut gleichermassen auf die Schiene wie auch auf die Strasse – beide sind zu stärken. Erst recht, wenn man die Vernetzung der wichtigsten Verkehrsträger weiter vorantreiben will.

Der NAF als Finanzierungsinstrument für die Nationalstrassen und die Agglomerationsprogramme ist strassenseitig das dafür geeignete Mittel. Intelligent, ausgewogen und verantwortungsvoll konzipiert kann der NAF gewährleisten, dass wir auch in Zukunft über eine moderne und bedürfnisgerechte Strasseninfrastruktur verfügen. Der NAF trägt dazu bei, die nachhaltige Entwicklung der modernen Mobilität in der Schweiz sicherzustellen. Sagen Sie Ja zu einer langfristig erfolgreichen Verkehrspolitik, sagen Sie Ja zum NAF. ♦

Wie der NAF den Agglomerationen nützt

Es besteht Handlungsbedarf auf den Schweizer Strassen. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) bietet dafür eine ausgewogene Lösung – nicht nur für Autofahrer.

TEXT DINO NODARI | FOTOS EMANUEL FREUDIGER

Die Schweizer Bevölkerung wächst. Und damit auch das Mobilitätsbedürfnis der Menschen. Da jedoch lange Zeit Investitionen in die Autobahnen vernachlässigt wurden, ist es kein Wunder, dass zwischen 1999 und 2014 die Stautunden infolge Verkehrsüberlastung von 3000 auf jährlich 18 000 zugenommen haben. Hier verspricht eine gesicherte und langfristige Lösung wie diejenige des NAF Abhilfe. Doch nicht nur da. Denn die überlastete Infrastruktur führt in den Städten und Agglomerationen zu Verkehrsproblemen. Um die wachsende Mobilität bewältigen zu können, braucht es auch da Investitionen. Und genau diese sind mit dem NAF gesichert.

Nach der Bahn die Strasse

Für den Schienenverkehr wurde 2014 mit dem Bahninfrastrukturfonds eine ähnliche Lösung gefunden. Nun sind die Strasse und die Agglomerationen dran. Mit dem NAF werden die Aufgaben für Betrieb, Unterhalt und Ausbau zusammengelegt. Dies ist heute nicht der Fall, da Betrieb und Unterhalt aus einer Kasse bezahlt werden, der Ausbau aus einer anderen Kasse. Zudem können die Mittel mit einer Fondslösung gezielt angepasst werden. Sind zum Beispiel Arbeiten verzögert, können die verfügbaren Mittel anderen dringenden Aufgaben zugewiesen werden. Umgekehrt müssen bei raschen Baufortschritten Baustellen nicht mehr wegen



UVER



«Es gibt sehr viele Strassenbauprojekte, welche finanziert werden müssen. Da fehlt uns die Finanzierungssicherheit und der NAF schafft diese Sicherheit, damit man bauen kann.»

Peter Schilliger



«Der NAF ist ein grosser Vorteil für die Randregionen.»

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin Freiburg (CVP)



«Eine gesicherte Finanzierung der Strasse, Enpassbeseitigung und auch der Stau kann reduziert werden.»

Adrian Amstutz
Nationalrat Bern (SVP)



«So können wir die zukünftige Finanzierung der Strasse sicherstellen. Wir haben immer weniger Gelder in der Strassenkasse, weil die Fahrzeuge immer weniger Treibstoff verbrauchen.»

Martin Candinas
Nationalrat Graubünden (CVP)



fehlender Mittel stillgelegt werden, bis ein Nachtragskredit gesprochen wird.

Seit 2008 konnte der Bund dank dem Infrastrukturfonds Vorhaben der Agglomerationen zu 30 bis 40 Prozent der Kosten mitfinanzieren, zu insgesamt sechs Milliarden Franken. Der Bund hat damit fast den gesamten Kredit für den erwähnten Fonds aufgebraucht, der für 20 Jahre (2008–2028) vorgesehen war. Wenn der NAF nicht geschaffen werden sollte, könnten die Agglomerationen der Schweiz nicht mehr auf solche Bundesbeiträge zählen.

Damit Autofahrer, Pendler, Agglomerationen und Städte vom NAF profitieren können, muss der Fonds über ausreichend Mittel verfügen. So wird etwa der Benzinpreis um vier Rappen erhöht und ab 2020 kommt eine neue Abgabe für Elektrofahrzeuge in den Fonds.

ÖV-Projekte

Mit dem NAF können jährlich zwischen 200 und 300 Millionen Franken vor allem für den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen, für Umfahrungen- und Entlastungsstrassen und für den Langsamver-

kehr eingesetzt werden. Heute noch profitieren zahlreiche Städte und Agglomerationen von einem Beitrag an ihre Verkehrsinfrastruktur. Nach 2018 werden die Mittel ohne NAF knapper werden. Ein Punkt, den auch Verkehrsministerin Doris Leuthard herausstreicht, wenn es darum geht, was ein Nein zum NAF bedeuten würde: «Bei den Nationalstrassen könnte nur noch die Substanz erhalten werden. Für die Beseitigung von Engpässen wäre nicht genug Geld vorhanden. Die Beiträge des Bundes für die Agglomeration blieben befristet.»

Zudem erlaubt der neue Netzbeschluss, der in den NAF eingebaut wurde, mehrere Verbindungen zu erstellen, die Randregionen den Städten näher bringen. Kleine und mittlere Agglomerationen an den neu in den Netzbeschluss eingegliederten Abschnitten werden von Umfahrungen profitieren, welche zu mehr Sicherheit, weniger Lärm und geringeren Umweltbelastungen beitragen. Schliesslich umfasst der neue Beschluss auch die beiden Ergänzungen Morges und Glattal. Der NAF gewährleistet damit, dass sie erstellt und finanziert werden. ♦



«Es ist Zeit, dass wir jetzt in die Strasse investieren und nicht nur in den öV, wie es die letzten Jahre geschehen ist.»

Natalie Rickli
Nationalrätin Zürich (SVP)



«Den NAF braucht es unbedingt, weil wir damit eine langfristige, sichere Finanzierung der Strasse garantieren können.»

Viola Amherd
Nationalrätin Wallis (CVP)



Nachdem in den letzten Jahren in die Schiene investiert wurde, ist es jetzt an der Zeit, den Rückstand bei der Strasseninfrastruktur aufzuholen.»

Fabio Regazzi
Nationalrat Tessin (CVP)



«Wir haben mittlerweile über 21 000 Stunden Stau auf den Schweizer Strassen pro Jahr. Da muss eine Lösung her und darum braucht es den NAF. Zweitens brauchen wir Geld für die Agglomerationen und Städte.»

Thierry Burkart
Nationalrat Aargau (FDP)

«Das Verkehrsnetz gezielt verbessern»

Bundespräsidentin und Verkehrsministerin Doris Leuthard ist überzeugt, dass der NAF nicht nur für Autofahrer, sondern auch für Städter von Vorteil ist.

INTERVIEW DINO NODARI | FOTO EMANUEL FREUDIGER

Was ändert sich mit einer Fondslösung konkret an der Strassenfinanzierung?

Doris Leuthard: Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen werden neu aus einem Topf bezahlt. Die Finanzierung wird einfacher und transparenter. Zudem kommen wir vom Jährlichkeitsprinzip weg. Das erhöht die Rechts- und Planungssicherheit. Vor allem aber: Der NAF soll wie der Bahnfonds in der Verfassung verankert werden und unbefristet gelten. Dies stellt sicher, dass es genug Geld hat, um gravierende Staus und Engpässe auf den Nationalstrassen zu beseitigen.

Ist der NAF nur für Autofahrer wichtig?

Die Autofahrer profitieren

zweifellos vom NAF, da für die Strassen mehr Geld vorhanden ist. Mit dem NAF werden zudem 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz integriert, um mittelgrosse Städte und Randregionen besser anzubinden. Zudem kann die Planung für die Umfahrung Morges und die Glattalautobahn beginnen. Der NAF sorgt aber auch dafür, dass Bus-, Tram- und Veloprojekte in den Agglomerationen unterstützt werden können. Er dient also der ganzen Bevölkerung.

Welche Vorteile hat der NAF für Einwohner von Städten und Agglomerationen?

Die Städte und Agglomerationen gehören zu den Motoren

der Schweiz. Bevölkerung, Wirtschaft und Mobilität wachsen stark. Zu Spitzenzeiten stösst der Verkehr sowohl auf der Strasse als auch im Bus und Tram an Grenzen. Der NAF schafft die Grundlage, um das Verkehrsnetz gezielt zu verbessern.

Braucht es wirklich eine Benzinpreiserhöhung?

Ja. Eine faire Finanzierung bedingt, dass neben dem Bund und den Kantonen auch die Nutzer dazu beitragen, zumal der Mineralölsteuerezuschlag seit 1974 nie mehr der Teuerung angepasst wurde. Die reale Belastung hat sich so faktisch halbiert. Dank verbrauchsärmeren Autos kommt man heute mit einer Tankfüllung auch viel weiter als früher. Die Erhöhung ab 2019 oder 2020 ist darum vertretbar. ♦



Doris Leuthard «Die Finanzierung wird einfacher und transparenter.»



«Unsere zukünftige Mobilität wird heute gebaut.»

Olivier Français
Ständerat Waadt (FDP)



«Den NAF braucht es unbedingt, damit wir eine Finanzierung für die Strasse haben, parallel wie wir es für die Bahn haben.»

Thomas Hurter
Nationalrat Schaffhausen (SVP)



«Der Bund übernimmt 400 Kilometer Strassen von den Kantonen.»

Jean-René Fournier
Ständerat Wallis (CVP)