

## Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

### 1. Die LITRA begrüsst einen langfristigen und auf Verfassungsebene verankerten Strassenfonds

Für das Funktionieren unserer Gesellschaft wie unserer Volkswirtschaft sind wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastrukturen unabdingbar. Die vom Bundesrat in seinem Infrastrukturbericht definierten Ziele der wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit sind nur dann zu erreichen, wenn sowohl das Schienen- wie auch das Strassennetz bedarfsgerecht unterhalten und angemessen ausgebaut werden. Nachdem Volk und Stände am 9. Februar 2014 in überzeugender Weise Ja zur Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)» gesagt haben, ist es verkehrspolitisch nur konsequent, wenn auch die Finanzierung der Strassen mittels eines Strassenfonds auf eine langfristige verfassungsmässige Grundlage gestellt wird.

### 2. Der Bund muss an seiner Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs und am bewährten Instrument der Agglomerationsprogramme festhalten.

Die Strasseninfrastruktur, welche rund 84 Prozent des Personenverkehrs bewältigt, ist bereits heute häufig überlastet und muss in Zukunft noch grössere Verkehrsleistungen bewältigen. Rund 85-90 Prozent aller Staus entstehen heute in den Agglomerationsräumen, wo sich die verschiedenen Verkehrsträger überlagern. Die LITRA hat sich seinerzeit massgeblich an den Beratungen zur Bildung des Infrastrukturfonds beteiligt. Wir begrüssen deshalb ausdrücklich, dass der Bundesrat mit dem NAF beabsichtigt, die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs unbefristet weiterzuführen. Die Mitfinanzierung des Bundes muss sich in der Höhe des heutigen Infrastrukturfonds bewegen. Die LITRA erwartet, dass das erfolgreiche Instrument der Agglomerationsprogramme weiterhin zur Anwendung gelangt.

### 3. Die Bundesbeiträge an die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen sind ebenfalls unbefristet sicherzustellen. Gleichzeitig hat der Bundesrat die Integration des Netzbeschlusses Strassen in den neuen Strassenfonds zu prüfen. Er hat für letzteres zwingend Finanzierungsvarianten vorzuschlagen.

Der Unterhalt und Betrieb der Hauptstrassen stellt die Kantone vor eine grosse Herausforderung. Nebst der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs sind deshalb auch die Bundesbeiträge an die Hauptstrassen in bisheriger Höhe unbefristet zu finanzieren. Weiter hat der Bundesrat die Integration des Netzbeschlusses Strassen – und damit die Aufklassierung von rund 380 km Hauptstrassen ins Nationalstrassennetz – in den neuen Fonds zu prüfen. Er hat dafür zwingend Finanzierungsvarianten vorzuschlagen.

### 4. Der NAF muss Tram-, Bus- und Businfrastruktur-Projekte finanzieren.

Der NAF kann sein Leitziel einer funktionierenden Mobilität auf der Strasse nur erreichen, wenn er nebst der Sicherstellung des Unterhalts und des Ausbaus der Strassen auch den öffentlichen Strassenverkehr miteinbezieht. Dieser bündelt die Nachfrage und trägt so zu einer Entlastung der Strasseninfrastruktur bei. Bahnprojekte – auch aus den Agglomerationsprogrammen – werden künftig durch den Bahninfrastrukturfonds finanziert. Umgekehrt müssen Tram-, Bus- und Businfrastrukturprojekte via den NAF finanziert werden.

## **5. Das Strassennetz muss ausreichend finanziert sein. Radikallösungen wie Schuldenwirtschaft sind fehl am Platz.**

Es ist erklärtes Ziel des Bundesrates, dass die Nutzer vermehrt für die verursachten Kosten aufkommen. So tragen die öV-Kunden via zweimaliger Erhöhung der Trassenpreise zur Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds bei. Die LITRA kann deshalb grundsätzlich eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags gutheissen, umso mehr dieser seit 1974 nicht der Teuerung angepasst wurde. Ein unkoordiniertes Vorgehen in der Preisgestaltung der Verkehrsträger würde ausserdem nur zu unerwünschten Wechselwirkungen führen. Die plebiszitären Entscheide zum Netzbeschluss Nationalstrassen und zur FABI-Vorlage haben aufgezeigt, dass nur ausgewogene Finanzierungskonzepte Mehrheiten finden. Radikallösungen wie Schuldenwirtschaft oder sprunghafte Preiserhöhungen zu Lasten einzelner Verkehrsträger sind fehl am Platz.

Der Bundesrat wird weiter aufgefordert, Finanzierungsvarianten zur Integration des Netzbeschlusses in den neuen Strassenfonds aufzuzeigen. Ebenso hat er zu prüfen, wie die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags gestaffelt werden kann.