

Staus weg

JA
ZUR MOBILITÄT
Abstimmung 8. Februar 2004

Volksabstimmung vom 8. Februar 2004 "Mobilität nach Mass" Gegenentwurf zur avanti-Initiative

Der Gegenentwurf "Mobilität nach Mass" in Kürze

Der Gegenentwurf zur avanti-Initiative hat drei Bestandteile (drei Verfassungsartikel):

- Er beauftragt den Bund, für **leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen für Schiene und Strasse** zu sorgen (Art. 81, al. 2 der Bundesverfassung).
- Er beauftragt den Bund, ein **Bauprogramm für Verkehrsinfrastrukturen auszuarbeiten** (Art. 197 der Übergangsbestimmungen zu Art. 81, al. 2 BV) mit dem Ziel
 - das Autobahnnetz fertig zu stellen (Autobahnen A4, A5, A8, A9, A16);
 - überlastete Autobahnstrecken auszubauen, ohne bestimmte Teilstücke zu nennen;
 - Beiträge an die Verkehrsinfrastruktur der Agglomerationen zu leisten (Strasse und Tram)
- Er stellt die **Finanzierung** der Verkehrsinfrastruktur **mittels eines Fonds sicher, der von den bestehenden Verkehrsabgaben gespiesen wird** (Art. 197 der Übergangsbestimmungen zu Art. 86).

5 Gründe für ein JA zum Gegenentwurf "Mobilität nach Mass"

1 Das Autobahnnetz endlich fertigstellen

Das in den Sechzigerjahren geplante Autobahnnetz wird erst 2012 fertiggestellt sein. Insbesondere sind ohne weitere Verzögerung die Teilstücke in den Randregionen (Jura, Neuenburg, Oberwallis,

Obwalden) zu erstellen, nebst der wichtigen Verbindung zwischen Zürich und Zug. Alle diese Arbeiten werden sich auf 10 bis 20 Milliarden Franken belaufen. Der Gegenentwurf beauftragt den Bundesrat und das Parlament, die Autobahnen endlich fertig zu stellen. Die nötigen Finanzen sind seit langem verfügbar, aber mangels eines klaren Auftrages und des fehlenden politischen Willens wurden sie nicht freigegeben.

Der Gegenentwurf "Mobilität nach Mass" erlaubt es, das Autobahnnetz endlich fertig zu stellen.

2 Staus weg

Die A1 zwischen Bern und Zürich sowie zwischen Genf und Lausanne leidet seit Jahren unter zunehmender Verkehrsbelastung. Ständige und zum Teil stundenlange Staus sind die Folge. Wollen wir verhindern, dass der Verkehr bei Staus auf die Hauptstrassen ausweicht und damit unzählige

Die Bedeutung des Autos und des schweizerischen Autobahnnetzes

In der Schweiz werden 80% aller Verkehrsleistungen mit dem Auto erbracht. Das Auto ist das häufigst verwendete Verkehrsmittel für Arbeit, Einkauf und Freizeit.

Die 1'800 km Autobahnen der Schweiz bewältigen allein einen Drittel des gesamten Strassenverkehrs. Sie bilden damit das Rückgrat unseres Strassennetzes.

Ortschaften belastet, sind die neuralgischen Punkte auszubauen. Eine Studie des TCS rechnet mit zehnmal mehr Stautunden bis 2020, wenn die genannten Autobahnabschnitte nicht ausgebaut werden. Es gilt darauf hinzuweisen, dass die Staus am Gotthardtunnel vor allem "Autostaus" sind. Die Autofahrer wären also die ersten Nutzniesser einer allfälligen zweiten Tunnelröhre.

Der Gegenentwurf "Mobilität nach Mass" beseitigt Staus.

3 Verkehrsfinanzierung ohne neue Steuern

Heute werden Verkehrsbauten oft wegen der unsicheren Finanzlage verschoben. Um dieses Problem zu lösen, wurde für den Bau der NEAT und der Bahn 2000 ein Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) geschaffen. Der Gegenentwurf "Mobilität nach Mass" öffnet ähnlich dem FinöV-Fonds einen neuen Infrastrukturfonds, welcher der Schuldenbremse unterliegt.

Dieser Fonds finanziert die Fertigstellung der Autobahnen, die Beseitigung von Engpässen in diesem Netz und die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen.

Gespiesen wird der Fonds durch eine Ersteinlage in der Höhe von rund 1.7 Mrd. Franken (dies entspricht der Hälfte der zweckgebundenen Rückstellungen für den Strassenverkehr) und einem Teil der laufenden Einnahmen aus dem Strassenverkehr in der Höhe von rund 1.5 Mrd. Franken pro Jahr. Dies entspricht etwa dem Betrag, der heute schon für den Nationalstrassenbau ausgegeben wird.

Der Gegenentwurf "Mobilität nach Mass" stellt die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen ohne neue Steuern sicher.

4 Öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen stärken

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, kann der Bund heute den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen nicht unterstützen. Der Gegenentwurf "Mobilität nach Mass" erlaubt dem Bund, Beiträge an Bauvorhaben des öffentlichen Verkehrs in Agglomerationen zu leisten, etwa für Tram, Stadtbahnen oder S-Bahnen. Diese Beiträge machen rund 150 Millionen Franken pro Jahr aus oder über 3 Milliarden Franken in 20 Jahren. Da die begünstigten Kantone und Gemeinden ebensoviel aufbringen müssten, könnten also in 20 Jahren nicht weniger als 6 Milliarden Franken dazu dienen, die Agglomerationen vom Strassenverkehr zu entlasten.

Der Gegenentwurf "Mobilität nach Mass" stärkt den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen.

5 Mehr Sicherheit auf den Autobahnen

Die Autobahnen sind die sichersten Strassen; sie bewältigen einen Drittel des Strassenverkehrs, aber weniger als ein Zehntel aller Verkehrsunfälle entfällt auf Autobahnen. Es gilt alles daran zu setzen, dass die Autobahnen die sichersten Strassen bleiben und die Autofahrer nicht auf

weniger sichere Strassen ausweichen. Der im Gegenentwurf "Mobilität nach Mass" vorgesehene Ausbau überlasteter Teilstücke wird die Zahl der Unfälle senken; der Ausbau der Umfahrung Lausanne hat dies bewiesen. Eine zweite Tunnelröhre am Gotthard würde ebenfalls die Sicherheit erheblich verbessern.

Der Gegenentwurf "Mobilität nach Mass" erhöht die Sicherheit auf den Autobahnen

Alle sagen Ja zur Mobilität am 8. Februar 2004!

- Der Bundesrat und das Parlament
- Die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV)
- Die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)
- Der Schweizerische Städteverband
- Der Verband Öffentlicher Verkehr
- Die Strassenverkehrsverbände
- Die Wirtschaftsverbände

(Stand Ende November 2003)

Konsequenzen eines "Neins":

- die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (A, A8, A9, A16) wird weiter hinausgeschoben
- mehr Staus auf den Autobahnen
- keine Bundesbeiträge für den Agglomerationsverkehr
- Rückverlagerung des Verkehrs von den Autobahnen in die Städte und Dörfer!