



Argumentarium

Autobahnvignette: Haltung des Bundesrats

Am 24. November 2013 kann das Stimmvolk über die Änderung des Nationalstrassenabgabengesetzes (Autobahnvignette) entscheiden. Der Bundesrat empfiehlt, der mit der Änderung vorgesehenen Preiserhöhung der Jahresvignette auf 100 Franken zuzustimmen. Diese dient dazu, rund 400 Kilometer kantonaler Strassen zu finanzieren, die vom Parlament neu in das Nationalstrassennetz aufgenommen worden sind. Viele Regionen können so besser erschlossen und mit Umfahrungen entlastet werden. Darum unterstützen auch sämtliche Kantone die Vignetten-Vorlage. Gute Verkehrsverbindungen stärken die Schweiz.

Inhalt des Argumentariums

Ausgangslage	Seite	2
Die Abstimmungsvorlage im Detail	Seite	2
Warum der Bundesrat die Vignetten-Vorlage befürwortet	Seite	5
Fazit	Seite	5

Ausgangslage

Das Nationalstrassennetz verbindet alle Landesteile der Schweiz mit den Zentren und umfasst heute rund 1800 Kilometer. Die zum Nationalstrassennetz gehörenden Strecken wurden vor über 50 Jahren vom Parlament festgelegt und im Netzbeschluss verankert. Seither gab es nur geringe Anpassungen daran. Der Netzbeschluss wurde einzig mit dem Gotthardstrassentunnel, der Nord- und Westumfahrung Zürich, der Transjurane und der Prättigauerstrasse ergänzt. Die Anforderungen an das Nationalstrassennetz haben sich seit der ursprünglichen Festlegung aber stark geändert: Die Bevölkerung nahm von 5,4 auf 8 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner zu - und der Strassenverkehr hat sich inzwischen verfünffacht.

Die Abstimmungsvorlage im Detail

Um den geänderten Anforderungen gerecht zu werden, haben Bundesrat und Parlament zusätzliche Strecken ins Nationalstrassennetz aufgenommen und den Netzbeschluss entsprechend angepasst. Es handelt sich um 383 Kilometer kantonaler Strassen, mit denen mittelgrosse Städte und Agglomerationen sowie die Berg- und Randregionen besser an das Nationalstrassennetz angebunden werden. Dazu gehören z.B. die Strecken Bern-Biel, Bellinzona-Locarno, Spiez-Kandersteg und Gampel-Goppenstein (Zufahrten zum Autoverlad Lötschberg), die Julierpass-Strasse, die Hirzelverbindung sowie eine Reihe weiterer Strecken von nationaler Bedeutung (vgl. Karte). Gestützt auf den neuen Netzbeschluss kann zudem die Planung an den beiden Netzergänzungen in Morges/Lausanne und im Zürcher Glattal fortgesetzt werden, um gravierende Engpässe zu beseitigen.

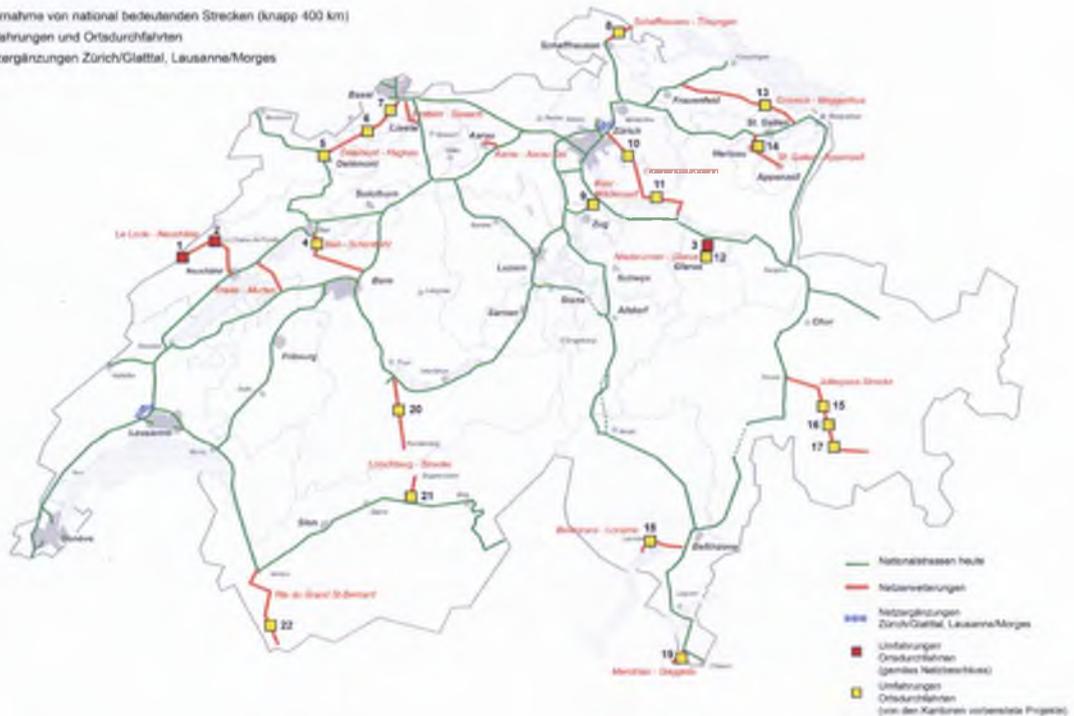
Der Bund wird auf den neuen Strecken ausserdem Umfahrungsprojekte übernehmen. Dazu gehören die von den Kantonen planerisch weit vorangetriebenen Umfahrungen von Le Locle, La Chaux-de-Fonds und Näfels. Das Parlament hat mit dem Netzbeschluss die Übernahme dieser Projekte beschlossen. Sie sind grundsätzlich baureif und werden realisiert, wenn sie bis zur Übertragung an den Bund nach kantonalem Recht bewilligt sind. Bei weiteren rund 20 Umfahrungen wird der Bund die von den Kantonen begonnene Planung weiterführen. Diese wird nach dem Übergang zum Bund nicht mehr nach kantonalem Recht sondern nach Nationalstrassenrecht abgewickelt. Das Bundesamt für Strassen wird sich bei der Weiterbearbeitung auf die Vorarbeiten der Kantone abstützen.

Durch den neuen Netzbeschluss entstehen Mehrkosten von rund 300 Millionen Franken pro Jahr. Der Aufwand für den Winterdienst, die Grünpflege, Sanierungen sowie weitere Betriebs- und Unterhaltsarbeiten macht mit 100 Millionen einen Drittel davon aus. Rund 200 Millionen bzw. zwei Drittel entfallen auf den Ausbau. Diese Gelder werden vor allem für Ortsumfahrungen, für den Lärmschutz sowie für Massnahmen zum Schutz vor Lawinen und anderen Naturgefahren und zur Erhöhung der Sicherheit von Anschlüssen, Kreuzungen und Tunnels eingesetzt. Insgesamt kann der Bund in den kommenden 20 Jahren Projekte im Umfang von rund 4 Milliarden Franken verwirklichen.

Um die Kosten zu decken, die sich aus der Übernahme der kantonalen Strassen ergeben, hat das Parlament den Preis der Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken pro Jahr erhöht. Ausserdem hat es eine Zweimonatsvignette für 40 Franken geschaffen. Diese Änderungen sind im Nationalstrassenabgabegesetz verankert. Wegen der teureren Jahresvignette wurde dagegen das Referendum ergriffen. Auch wenn dieses nur der Vignetten-Vorlage gilt, wirkt es sich auch auf den Netzbeschluss aus. Denn die beiden Vorlagen sind rechtlich miteinander verknüpft: Der Bundesrat kann den neuen Netzbeschluss nur bei einem Ja zur Vignette-Vorlage in Kraft setzen. Bei einem Nein entfallen die Verbesserungen: Der Bund könnte somit weder die 383 Kilometer Strassen von den Kantonen übernehmen, noch die Ortsumfahrungen von La Chaux-de-Fonds, Le Locle und Näfels oder weitere Umfahrungen verwirklichen. Ausserdem blieben die Engpässe auf den bestehenden Autobahnen in Morges/Lausanne und im Zürcher Glattal ungelöst.

Erweiterung des Nationalstrassennetzes

- Übernahme von national bedeutenden Strecken (knapp 400 km)
- Umfahrungen und Ortsdurchfahrten
- Netzerweiterungen Zürich/Glattal, Lausanne/Morges



Geplante Umfahrungen und Ortsdurchfahrten

Baureife Projekte gemäss Netzbeschluss

	Projekte	Entsprechender NEB-Abschnitt
1	Umfahrung Le Locle	Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel
2	Umfahrung La Chaux-de-Fonds	Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel
3	Umfahrung Näfels	Niederurnen - Glarus

Von den Kantonen vorbereitete Projekte

	Projekte	Entsprechender NEB-Abschnitt
4	Ausbau Lyss Nord - Biel	Biel - Schönbühl
5	Umfahrung Delémont	Delémont Est - Hagnau
6	Umfahrung Laufen und Zwingen	Delémont Est - Hagnau
7	Anschluss Aesch Muggenbergtunnel	Delémont Est - Hagnau
8	Verbindung N4-A81	Schaffhausen - Thayngen
9	Hirzelverbindung	Baar - Wädenswil
10	Lückenschliessung (Oberlandautobahn)	Brüttisellen - Rüti - Reichenburg
11	Ausbau Schmerikon-Rüti	Brüttisellen - Rüti - Reichenburg
12	Umfahrung Netstal	Niederurnen - Glarus
13	Bodensee-Thurtal-Strasse	Grüneck - Meggenhus
14	Zubringer Appenzellerland / Umfahrung Herisau	St. Gallen Winkeln - Appenzel
15	Umfahrung Cunter / Savognin	Thusis - Silvaplana
16	Umfahrung Mulegns	Thusis - Silvaplana
17	Umfahrung Bivio	Thusis - Silvaplana
18	Collegamento viario N2-N13 (Magadino)	Bellinzona - Locarno
19	Umfahrung Stabbio bis Grenze Gaggiolo	Mendrisio - Gaggiolo
20	Verkehrssanierung Ortsdurchfahrt Reichenbach	Spiez - Kandersteg - Goppenstein - Gampel
21	Verbindung T9 Kreisel Galdikanal-Anschluss H509	Spiez - Kandersteg - Goppenstein - Gampel
22	Umfahrung Liddes	Martigny - Gd. St.-Bernard

Mit der Übertragung der betreffenden Strecken in das Nationalstrassennetz sowie den Umfahrungen können innerorts stark belastete Strassen vom Verkehr entlastet werden. Ausserorts kann die Sicherheit durch den vermehrten Bau getrennter Anlagen für Fussgängerinnen und Fussgänger, für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie für landwirtschaftliche Fahrzeuge erhöht werden (z.B. Unter- oder Überführungen). Auf allen übernommenen Abschnitten gelten generell die hohen Sicherheitsstandards der Nationalstrassen.

Die Übertragung der kantonalen Strassen von nationaler Bedeutung ins Nationalstrassennetz entspricht der mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) angestrebten Entflechtung: Für Ausbau, Unterhalt und Betrieb des Nationalstrassennetzes ist der Bund verantwortlich.

Im letzten Jahr wurden rund 9 Millionen Vignetten verkauft. Gut 3,2 Millionen davon wurden von Automobilisten aus dem Ausland an der Grenze oder an Verkaufsstellen im Ausland gekauft. Die Bruttoeinnahmen beliefen sich auf rund 361 Millionen Franken, 132 Millionen davon wurden von den Autofahrern aus dem Ausland beigesteuert. Die Vignetten-Erträge des Bundes kommen vollständig der Spezialfinanzierung Strassenverkehr („Strassenkasse“) zugute. Der Vignettenpreis wird erst erhöht, wenn deren Reserven unter die Schwelle von einer Milliarde Franken sinken. Die Erhöhung erfolgt gemäss Finanzplanung voraussichtlich auf Anfang 2016. Mit dieser Regelung stellt das Parlament sicher, dass kein Geld auf Vorrat beschafft wird.

In der Schweiz braucht es seit 1985 zur Benutzung der Nationalstrassen eine Vignette. Andere Länder wie Österreich, die Slowakei, Tschechien oder Ungarn setzen ebenfalls auf ein Vignettensystem. In Frankreich, Italien, Spanien oder Portugal müssen Autofahrer streckenbezogene Gebühren bezahlen. Je nach Land kommen zum Teil noch Tunnel- oder Brückengebühren dazu.

Warum der Bundesrat die Vignetten-Vorlage befürwortet

Gute Verkehrsverbindungen stärken die Schweiz

Die Nationalstrassen dienen dazu, alle Regionen und wirtschaftlichen Zentren der Schweiz miteinander zu verbinden. Da sich die Anforderungen an das Nationalstrassennetz seit der ursprünglichen Festlegung 1960 stark gewandelt haben, braucht es eine Anpassung: Mit der Übertragung von 383 Kilometern bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz wird die Erreichbarkeit vieler Regionen verbessert und alle Kantonshauptorte werden direkt an das Nationalstrassennetz angebunden. Darum unterstützen auch die Kantone die neue Lösung. Gute Verkehrsverbindungen stärken die Schweiz.

Vignette ermöglicht sinnvolle Erweiterungen und Umfahrungen - und bringt mehr Sicherheit

Mit dem neuen Netzbeschluss kann das Nationalstrassennetz um Strecken erweitert werden, die nationale Bedeutung erlangt haben. Er ermöglicht es zudem, dringende Umfahrungen zu verwirklichen: Dabei geht es zunächst um La Chaux-de-Fonds, Le Locle und Näfels. Weitere Umfahrungen folgen. Ausserdem kann die Beseitigung der gravierenden Engpässe in Morges/Lausanne und im Zürcher Glatttal angegangen werden. Dadurch wird die Bevölkerung von Lärm und Verkehr entlastet und erhält mehr Sicherheit: Auf den Strecken, die neu dem Bund übertragen werden, gelten die hohen Sicherheitsstandards der Nationalstrassen.

Vignettenpreis bleibt moderat

Der Bundesrat erachtet 100 Franken für die Jahresvignette angesichts des gesteigerten Nutzens als verkraftbar: Die Preiserhöhung sichert ein gutes Nationalstrassennetz mit attraktiven Verbindungen. Die letzte Anpassung liegt fast 20 Jahre zurück, der Aufwand für Betrieb und Unterhalt ist seither stark gestiegen. Der Preis bleibt im Übrigen moderat - auch im Vergleich zum Ausland: In Frankreich, Italien oder Spanien muss man nur schon für eine Ferienreise oft höhere Autobahngebühren bezahlen als in der Schweiz für die ganzjährige Nutzung der Nationalstrassen.

Ausländische Automobilisten zahlen mit

Die Vignette garantiert, dass auch die Autofahrerinnen und Autofahrer aus dem Ausland einen Beitrag an die Finanzierung des Nationalstrassennetzes leisten: Im letzten Jahr machte dieser Beitrag rund 130 Millionen Franken aus - mehr als ein Drittel der gesamten Vignetten-Erträge.

Ohne Finanzierung keine Erweiterung

Die Erweiterung des Nationalstrassennetzes kann nur erfolgen, wenn die Vignettenpreiserhöhung vom Volk angenommen wird. Die beiden Vorlagen sind rechtlich miteinander verknüpft. Bei einem Nein zur Vignettenpreiserhöhung entfällt somit die Übernahme der 383 Kilometer Strassen und der Umfahrungsprojekte. Zudem könnte die Planung für die neuen Nationalstrassen-Abschnitte nicht fortgesetzt werden – die Erweiterung und Ergänzung des Nationalstrassennetzes bleibt dann blockiert.

Fazit

Der Bundesrat empfiehlt aus all diesen Gründen, der Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes (Autobahnvignette) zuzustimmen.

Ja zur Vignetten-Vorlage heisst...

- Ja zur Anbindung aller Regionen
- Ja zu gutem Verkehrsnetz und mehr Sicherheit
- Ja zu bewährter Finanzierung



Argumentarium: Für gute und sichere Nationalstrassen

1. Für den Zusammenhalt der Schweiz

- Das heutige Nationalstrassennetz basiert auf der Grundlage von 1960. Seither hat sich die Schweiz stark gewandelt. Es ist deshalb nötig, neu entstandene Lücken im Nationalstrassennetz zu stopfen, um den Verkehr zwischen den Regionen zu erleichtern.
- Die Nationalstrassen verbinden künftig sämtliche Landesteile der Schweiz
- Alle Kantonshauptorte der Schweiz sind künftig an das Nationalstrassennetz angeschlossen
- Die neu aufgenommenen Nationalstrassen stärken die Verbindungen zwischen regionalen Zentren und Tourismusgebieten
- Das angepasste Nationalstrassennetz verbindet Stadt und Land

2. Für sichere Strassen

- Besser ausgebaute Strassen erhöhen die Sicherheit auf den Strassen. Der Veloverkehr kann durch eigene Anlagen vom Autoverkehr getrennt werden und der richtungstrennte Verkehr führt zu weniger Unfällen. Auch der bessere Schutz vor Naturgefahren, z.B. durch Lawinverbauungen, oder Bremsnotspuren für LKW reduziert die Unfallgefahr auf den Passstrassen.
- Die Engpassbeseitigungen auf den Autobahnen führen zu weniger Staus und damit weniger Auffahrunfällen
- Umfahrungsstrassen befreien Städte und Dörfer von Verkehr und reduzieren damit das Risiko von Unfällen – insbesondere für Fussgänger und Radfahrer



3. Für einen flüssigen Verkehr

- Die Vignetten-Vorlage beinhaltet wichtige Neubauprojekte, die den Verkehr flüssiger machen. Die Engpassbeseitigungen bei den Autobahnen in Lausanne-Morges sowie bei der Glattalautobahn erleichtern beispielsweise Tausenden von Automobilisten ihren Weg zur Arbeit.
- Dank dem Nationalstrassengesetz können zahlreiche Umfahrungen von Dörfern und Kleinstädten realisiert werden. Damit sparen die Automobilisten Zeit und die Bewohner werden vom Autoverkehr entlastet.
- Durch die Aufklassierung zu Nationalstrassen werden die Strassen besser unterhalten und damit zuverlässiger. Die oft damit verbundene Trennung von Velo- und Autoverkehr oder der richtungsgetrennte Verkehr führen zu einem reibungsloseren Verkehrsfluss. Auch ein besserer Schutz vor Naturgefahren, z.B. durch Lawinverbauungen, oder Bremsnotspuren für LKW machen Verkehrsbehinderungen weniger wahrscheinlich.

4. Für eine solide Strassenfinanzierung

- Angesichts der starken Zunahme des Strassenverkehrs haben die Kantone zusehends Mühe, die nötigen Ausbauten auf national wichtigen Strassenverbindungen zu finanzieren
- Die Fahrleistung auf den Nationalstrassen hat sich in den letzten 20 Jahren mehr als verdoppelt. Im krassen Gegensatz dazu ist der Preis für die Vignette seit 1995 konstant, die Mineralölsteuer wurde 1993 letztmals angepasst – und der Mineralölsteuerzuschlag ist seit 1974 unverändert.
- Im Vergleich zum Ausland ist die Benutzung der Strasse in der Schweiz nach wie vor günstig
- Die Mehreinnahmen aus der Vignette kommen ausschliesslich dem Strassenverkehr zu Gute (keine Quersubventionierung des ÖV)
- Da die Fahrzeuge zunehmend weniger Benzin brauchen, bricht dem Bund die wichtigste Finanzierungsquelle Mineralölsteuer mehr und mehr weg
- Die Beschaffung der Mehreinnahmen über die Vignette ist einfach und unbürokratisch



Gegenargumente und deren Entkräftung

Die Preiserhöhung der Vignette ist überrissen. Von 40 auf 100 Franken: das ist eine Erhöhung um 150%!

- Der Strassenbenutzer erhält etwas im Gegenzug: Die Strassen können dank der Erhöhung besser unterhalten werden, Städte können umfahren und Engpässe beseitigt werden. Gute Strassen sind nicht gratis!
- Die Erhöhung um 60 Franken ist moderat. Sie entspricht in etwa einer Tankfüllung jährlich.
- Der Strassenverkehr in der Schweiz ist im internationalen Vergleich noch immer sehr günstig.
- Die Strassenbenutzungsgebühren wurden seit 18 Jahren nicht mehr erhöht – und das obwohl sich die Fahrleistung auf Nationalstrassen in den letzten 20 Jahren verdoppelt hat.
- Es gibt keine Erhöhung auf Vorrat. Erst wenn die Rückstellungen in der Strassenkasse unter 1 Mrd. Franken sinken, erhöht sich der Preis. Dies wird voraussichtlich im Jahr 2016 der Fall sein.

Das Geld durch die Vignettenerhöhung geht nicht in den Strassenverkehr, sondern in den öffentlichen Verkehr. Die Automobilisten werden geschröpft!

- Das ist falsch. Die Mehrerträge aus der Preiserhöhung kommen vollumfänglich der Strassenkasse zu Gute. Mit den zusätzlichen 305 Mio. Franken pro Jahr werden Betrieb, Unterhalt und Ausbau des erweiterten Nationalstrassennetzes finanziert. Das Geld für den Betrieb und Unterhalt der übernommenen Strassen wird dringend gebraucht. Ebenso sind gewichtige Ausbauprojekte bereits in der Vorlage drin und die Planung anderer Projekte bereits weit fortgeschritten. Bundesrat und Parlament haben von Beginn weg klargemacht, dass die Mehreinnahmen für diesen Zweck reserviert sind. Dass ein klar bürgerlich dominiertes Parlament dieses Versprechen brechen wird, ist ausgeschlossen.
- Die Quersubventionierung der Schiene durch die Strasse hat damit nichts mit dieser Vorlage zu tun.
- Das Problem der Quersubventionierung wird der Nationalstrassen-Fonds angehen. Dieser Fonds wird mittelfristig dafür sorgen, dass sämtliche Einnahmen aus Mineralölsteuerzuschlag und Vignette zwingend in den Strassenverkehr fliessen.
- Dass die Mehreinnahmen nicht in den öffentlichen Verkehr fliessen werden, zeigt auch der Positionsbezug der Grünen Partei. Diese lehnt die Vignetten-Vorlage nämlich ab.

Die Preiserhöhung führt zu massiven Kosten bei den KMU!

- Die KMU erhalten eine wichtige Gegenleistung: eine leistungsfähigere Strasseninfrastruktur, die ihnen die Arbeit erleichtert.
- Die Vignette ist und bleibt günstig! Wenn eine KMU zehn Fahrzeuge hat, dann sind die Gesamtkosten durch die Erhöhung 600 Franken pro Jahr.
- Wenn ein Gärtner oder ein Elektriker pro Jahr eine Stunde weniger im Stau steht und die entlasteten Ortskerne schneller erreicht, sind die CHF 60.- Mehrkosten bereits wettgemacht.



Durch die neue Tarifstruktur werden Ausländerinnen und Ausländer bevorteilt!

- Falsch, es gibt keine Privilegierung. Ob Ausländer oder Schweizer: für alle gilt die gleiche Regelung. Eine Jahresvignette kostet 100 Franken; eine Zweimonatsvignette 40 Franken.
- Der abgestufte Tarif macht es möglich, dass für saisonale Fahrzeuge wie z.B. einen Wohnwagen oder Bootsanhänger lediglich 40 Franken fällig werden.
- Die Zweimonatsvignette ist vor allem für Touristen gedacht. Müssten diese ebenfalls 100 Franken bezahlen, könnte dies dazu führen, dass Europa-Reisende auf einen Abstecher in die Schweiz verzichten – mit entsprechendem Einnahmeausfall für den Schweizer Tourismus.

Die Vorlage zur Autobahnvignette ist ein Etikettenschwindel. Der Unterhalt der neu übernommenen Strassen kostet lediglich gut 100 Millionen Franken pro Jahr. Die jährlichen Mehreinnahmen aus der Vignettenerhöhung betragen aber 300 Millionen!

- Die Tarifierhöhung ist nötig, denn mit den jährlich 300 Millionen Franken wird nicht nur der Unterhalt finanziert, sondern auch der Ausbau der neu übernommenen Strassen.
- Die zahlreichen Ausbauprojekte werden jährlich rund 200 Millionen kosten (was zusammen mit den 100 Millionen rund 300 Millionen Franken ergibt).
- Das Investitionsvolumen für die Realisierung aller auf den neuen Netzelementen diskutierten Projekte schätzt der Bund auf rund 8 bis 10 Milliarden Franken. In den kommenden 20 Jahren sollen Projekte im Umfang von rund 4 Milliarden Franken realisiert werden. Diese Pläne sind unmöglich umzusetzen, wenn der Preis für die Vignette nicht steigt.

Es braucht keine Vignettenerhöhung. Die Kantone sollen den Unterhalt und Betrieb sowie den Ausbau der Strecken selbst berappen!

- Es geht hier nicht um einen einfachen Übertrag von Kantonsstrassen in die Hand des Bundes. Mit dem Transfer ist eine deutliche Verbesserung der Strassen verbunden. Die übertragenen Strassen werden leistungsfähiger und sicherer. Auch sind zahlreiche Neubauprojekte geplant, insbesondere Umfahrungen, welche die Bevölkerung in den Dörfern entlastet.
- Wird der Vignettenpreis nicht erhöht, fallen die Neubauprojekte und die Aufklassierungen ins Wasser – oder aber es kommt zu Steuererhöhungen in den Kantonen.
- Es geht darum, das Nationalstrassennetz der veränderten Besiedelung der Schweiz anzupassen. Der Bund hat ein grosses Interesse daran, dass die nationalen Strecken verbunden sind und aus einer Hand gesteuert werden.
- Eine stärkere finanzielle Beteiligung der Kantone ist schlicht nicht mehrheitsfähig. Das hat die Vernehmlassung klar gezeigt. Wer die Vignetten-Vorlage ablehnt, verhindert damit die Anpassung des Nationalstrassennetzes an die heutigen Gegebenheiten und damit wichtige Ausbauprojekte zur Verhinderung von Staus und für die Umfahrung von Dörfern.



Es besteht keine Dringlichkeit den Vignettenpreis zu erhöhen, denn in der Strassenkasse bestehen Rückstellungen von zwei Milliarden Franken. Die vorhandenen Projekte können damit ohne weiteres realisiert werden.

- Falsch. Es besteht dringender Handlungsbedarf. Die Reserven bewegen sich rasant Richtung Nullpunkt, weil die Kosten für den Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen steigen, während die Einnahmen durch energieeffizientere Fahrzeuge abnehmen. Es braucht deshalb mehr finanzielle Mittel für die Strasse.
- Die anfallenden Mehrausgaben durch den Übertrag der Strassen sind wiederkehrend. Deshalb braucht es auch wiederkehrende Mehreinnahmen.
- Alleine das Volumen der Neubauprojekte bei den zu übernehmenden 400 Kilometer Strasse beträgt zwischen 8 und 10 Milliarden Franken. Dazu kommen die jährlichen Ausgaben für Betrieb und Unterhalt der übernommenen Strassen. Diese Mehrkosten stehen in keinem Verhältnis zu den bestehenden Reserven.
- Falls wie behauptet die Reserven ausreichen, wird selbst mit einem Ja zur Vignetten-Vorlage der Preis der Vignette auf 40 Franken verbleiben. Die Preiserhöhung wird nämlich erst dann Tatsache, wenn die Reserven der Strassenkasse unter eine Milliarde Franken fallen.

Trotz der Verdoppelung des Verkehrsaufkommens in den letzten 20 Jahren braucht es keine Erhöhung des Vignettenpreises. Wenn nämlich mehr gefahren wird, steigen auch die Einnahmen für die Strassenkasse.

- Das ist falsch. Die Einnahmen durch die Vignette bleiben dieselben – ob das Fahrzeug nun jährlich 10'000 oder 20'000 Kilometer zurücklegt. Der höheren Belastung der Strasse steht als kein zusätzlicher Ertrag gegenüber.
- Die Mineralölsteuer speist sich nicht nur durch Treibstoffe (Benzin), sondern auch durch Brennstoffe wie Heizöl. Diese Einnahmen sind aber unabhängig vom Verkehrsaufkommen. Generell gilt für Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag: Die Autos verbrauchen weniger Benzin als früher. Dies ist aus ökologischer Sicht zu begrüssen, führt aber dazu, dass die Einnahmen für die Strassenkasse sinken.



Mit 17 Rappen pro Tag mehr Sicherheit und Entlastung

Wer fährt, bezahlt.

Die Preiserhöhung stärkt das Erfolgsmodell Vignette: Wer die Strasse nutzt, bezahlt auch dafür. Der Aufschlag von 60 Franken ist verkraftbar: Das sind 17 Rappen mehr pro Tag und Auto.

Wer zahlt, bekommt auch etwas dafür.

Von den 17 Rappen pro Tag und Auto profitieren alle. Dringend nötige Umfahrungen von Dörfern und Städten können endlich realisiert werden. Davon profitieren jene Menschen, die seit Jahren unter dem zunehmenden Durchgangsverkehr (Lärm, Abgas, Unfälle etc.) leiden.

Mehr Sicherheit für alle.

Mit 17 Rappen pro Tag tragen die Autofahrenden zur Verbesserung des Unterhalts, der Sicherheit sowie des Lärm- und Umweltschutzes rund um Nationalstrassen bei – das ist nicht nur sinnvoll, sondern eine Notwendigkeit. Das Geld wird eingesetzt, um den Veloverkehr vom Autoverkehr zu trennen, der Autoverkehr wird vermehrt richtungsgetreunt geführt. Lärmschutzbauten und Wildtierquerungen werden einheitlich geplant und finanziert. Das alles sind qualitativ wichtige Schritte für eine bessere Mobilität.

Bessere Strasse, besserer ÖV.

Die 17 Rappen pro Tag werden genutzt, um die Kantone um dreihundert Millionen Franken pro Jahr zu entlasten. Dieses Geld würde bei einem Nein fehlen. Die Kantone müssten sparen,

was den Druck auf den öffentlichen Verkehr, die Schulen und das Sozialwesen in den Regionen verstärken würde. Umgekehrt profitieren auch die öffentlichen Regionalverkehrsbusse von guten und sicheren Strassen. Wichtig ist für unser Komitee: Kein Geld aus der Vignette soll in eine allfällige zweite Auto-Gotthardröhre fliessen. Darüber wird separat abgestimmt.

Bei Anregungen und Fragen:

Schicken Sie uns eine Mail: info@faire-vignette.ch

Möchten Sie das «Komitee für die faire Vignette» finanziell unterstützen?

Hier finden Sie einen [Einzahlungsschein](#).

Bündnis für mehr Sicherheit im Strassenverkehr

Bank EEK AG, 3011 Bern

PC-Konto 30-38155-7

IBAN CH65 0839 4044 4421 0314 6

Herzlichen Dank für Ihren Beitrag!



Gegenargumente

Warum die Gegner der Preiserhöhung falsch liegen:

- Die Preiserhöhung ist höher als nötig.
 - Es geht nicht nur um den Unterhalt, sondern auch um die Sicherheit des Nationalstrassennetzes und die dringend nötige Finanzierung von Umfahrungsstrassen. Dafür sind neue finanzielle Mittel notwendig. Die Vignette wird auch erst teurer, wenn die Mittel knapp werden. Das wird voraussichtlich 2016 der Fall sein.
-

- Die Kantone sollen bezahlen, nicht die Autofahrer.
 - Eine Mitfinanzierung der Autofahrer ist verursachergerecht. Und wenn die Finanzierung nicht über die Vignette erfolgt, müssen die Kantone sie übernehmen. Damit steigt der Druck auf die Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs.
-

- Ausländer zahlen weniger als Schweizer.
- Für alle Schweizer und Ausländer gelten dieselben Regeln: Die Vignette für ein ganzes Jahr kostet 100 Franken. die Vignette für zwei aufeinander folgende Monate (z.B. für Saisonfahrzeuge oder Touristen) 40 Franken.

 Eine Preiserhöhung um 150 Prozent ist Abzockerei.

 Das Schweizer Autobahnnetz verschlingt heute bereits Milliarden. In Zukunft werden die Kosten sogar noch stärker steigen. Gleichzeitig blieben die Kosten für das Autofahren insgesamt stabil, während die Preise für Bahn, Bus und Tram in den letzten zwei Jahrzehnten massiv erhöht wurden. Autofahrerinnen und Autofahrer wurden sehr lange geschont.

 Das Geld für die Vignette fliesst in den ÖV statt in die Strasse.

 Alle Vignetten-Gelder fließen in die Strasse. Die Quersubventionierung der Schiene durch die Strasse hat nichts mit der Vignette zu tun. Dagegen wird der Finanzdruck auf den öffentlichen Regionalverkehr gemildert.

 Das Geld wird benötigt, um einen zweiten Strassentunnel durch den Gotthard zu bauen.

 Die Vignetten-Gelder werden nicht für den Bau einer unnötigen zweiten Tunnelröhre am Gotthard oder für andere, nicht von den zuständigen Gremien genehmigte Projekte zweckentfremdet. Das Ja zur Vignette ist ein Ja zu einer fairen Autobahnfinanzierung und kein Ja zu mehr Autoverkehr.

 Wer zur Vignette Ja sagt, kauft ein Mogelpaket.

 Über die Vignette wird am 24. November abgestimmt. Sie ist inhaltlich nicht verknüpft mit der Abstimmung über andere Verkehrsvorlagen. Die Erhöhung der Mineralölsteuer, der Strassenfonds, die Milchkuh-Initiative oder die Finanzierung des Schienenverkehrs FABI und

des zweiten Gotthard-Strassentunnels – das alles sind separate Dossiers, über die auch separat abgestimmt wird.