



Faktenblatt

Autobahnvignette und Netzbeschluss

Gute Verkehrsverbindungen stärken die Schweiz. Bundesrat und Parlament haben darum beschlossen, rund 400 Kilometer national wichtiger Strecken neu ins Nationalstrassennetz aufzunehmen und verschiedene Umfahrungsprojekte zu verwirklichen. Diese Übertragung ist aber an die Erhöhung des Vignettenpreises gekoppelt: Ohne diese Finanzierung entfällt die Erweiterung. Zudem sind dann die Netzergänzungen in Morges / Lausanne und im Zürcher Glattal sowie zahlreiche Umfahrungsprojekte gefährdet.

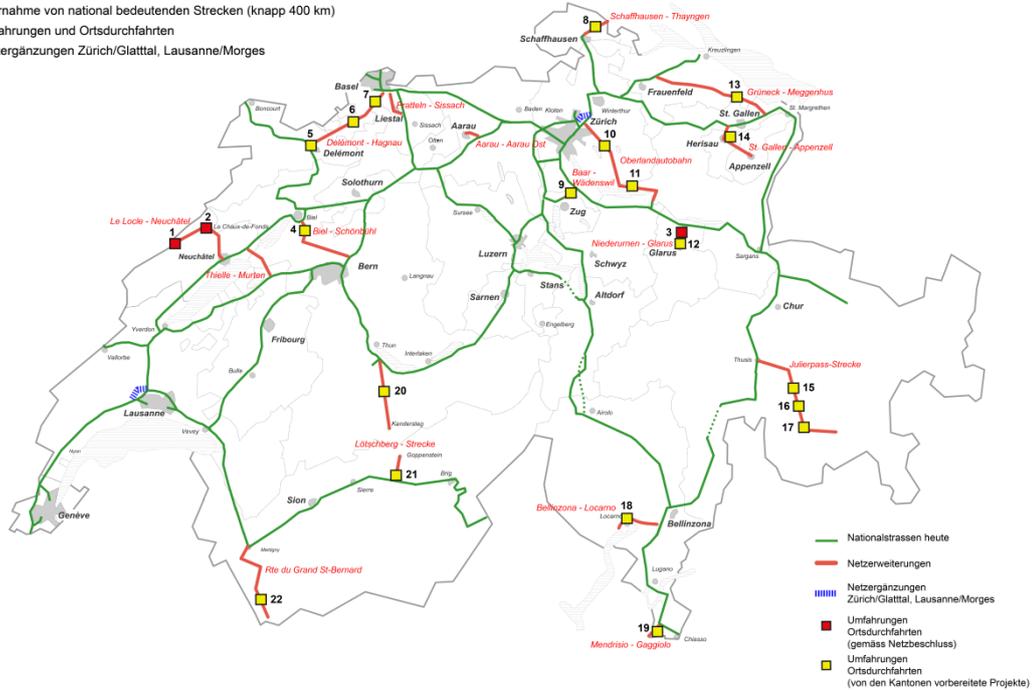
Das Nationalstrassennetz verbindet alle Landesteile der Schweiz mit den Zentren und umfasst heute eine Länge von rund 1800 Kilometern. Seit 1985 braucht es zur Benutzung der Autobahnen eine Vignette. Die Erträge daraus werden beim Bund zweckgebunden für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr eingesetzt. Um mittelgrosse Städte und Agglomerationen sowie die Randregionen noch besser anzubinden, haben Bundesrat und Parlament mit dem neuen Netzbeschluss entschieden, 383 km bestehender kantonaler Strecken neu ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. 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. Gestützt auf den 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. Bei weiteren rund 20 Umfahrungen wird der Bund die von den Kantonen begonnene Planung weiterführen. Die Umfahrungen entlasten die Bevölkerung von Verkehr und Lärm. Alle Bauvorhaben müssen unabhängig vom Planungsstand nach kantonalem Recht sämtliche Verfahrensschritte nach Nationalstrassenrecht durchlaufen und zur Baureife geführt werden. Das dauert erfahrungsgemäss eine geraume Zeit. Für die Ausbauten werden jährlich rund 200 Millionen Franken zur Verfügung stehen. In den kommenden 20 Jahren können so Projekte im Umfang von rund 4 Milliarden Franken finanziert werden.



Erweiterung des Nationalstrassennetzes

- Übernahme von national bedeutenden Strecken (knapp 400 km)
- Umfahrungen und Ortsdurchfahrten
- Netzergänzungen 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)	Brüttsellen - Rüti - Reichenburg
11	Ausbau Schmerikon-Rüti	Brüttsellen - Rüti - Reichenburg
12	Umfahrung Netstal	Niederurnen - Glarus
13	Bodensee-Thurtal-Strasse	Grüneck - Meggenhus
14	Zubringer Appenzellerland / Umfahrung Herisau	St. Gallen Winkeln - Appenzell
15	Umfahrung Cunter / Savognin	Thusis - Silaplana
16	Umfahrung Mulegns	Thusis - Silaplana
17	Umfahrung Bivio	Thusis - Silaplana
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



Durch den neuen Netzbeschluss entstehen unter dem Strich 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 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.

Zur Deckung der Kosten hat das Parlament mit der Anpassung des Nationalstrassenabgabegesetzes entschieden, den Preis für die Jahresvignette von 40 auf 100 Franken zu erhöhen. Neu gibt es zudem eine Zweitmonatsvignette für 40 Franken. Diese dient jenen, die vignettenpflichtige Strassen nur für kurze Zeit nutzen wollen. Die Vignetten-Erträge des Bundes kommen voll der Spezialfinanzierung Strassenverkehr („Strassenkasse“) zugute. Der Vignetten-Preis wird erhöht, wenn deren Reserven unter die Schwelle von einer Milliarde Franken sinken. Es wird also kein Geld auf Vorrat beschafft. Die Erhöhung erfolgt gemäss Finanzplanung voraussichtlich auf Anfang 2016.

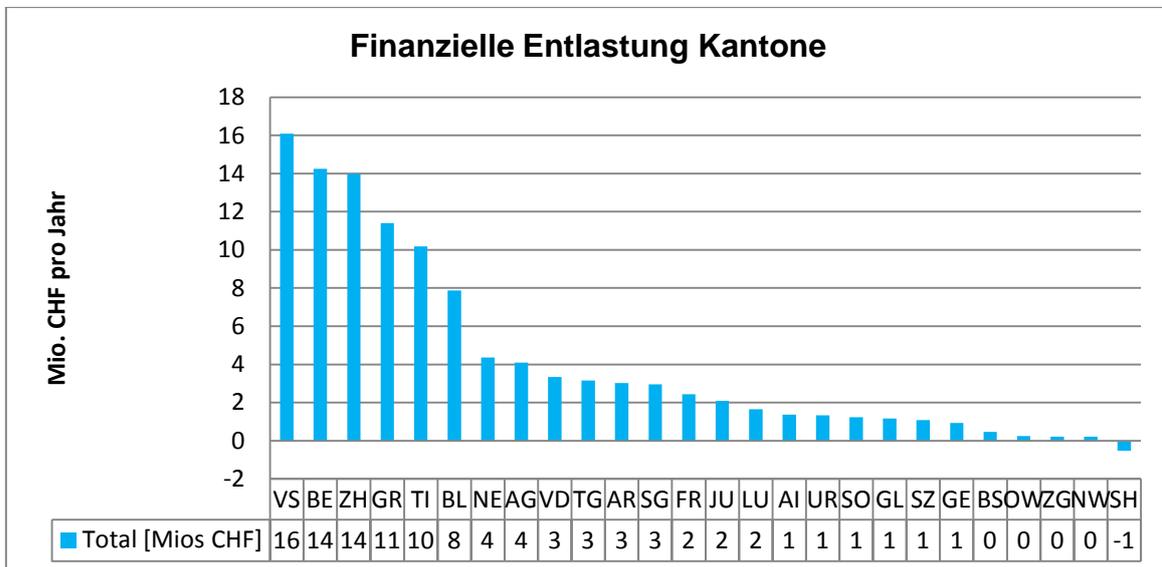
Das Referendum wurde nur gegen die Vignetten-Vorlage ergriffen. Da diese rechtlich aber mit dem neuen Netzbeschluss verknüpft ist, beeinflusst das Referendum auch die mit dem Netzbeschluss vorgesehene Erweiterung des Nationalstrassennetzes: Der Bundesrat kann den neuen Netzbeschluss nur in Kraft setzen, wenn die Erhöhung des Vignettenpreises vom Volk angenommen wird. Ohne höheren Vignettenpreis gibt es somit keine Erweiterung. Der Bund könnte somit die 383 km Strassen von den Kantonen nicht übernehmen, und er könnte weder die fertig geplanten Ortsumfahrungen von La Chaux-de-Fonds, Le Locle und Näfels bauen noch weitere Umfahrungen verwirklichen. Ausserdem blieben die Engpässe auf den bestehenden Autobahnen in Morges / Lausanne und im Zürcher Glatttal ungelöst. Das Parlament hat die Verknüpfung der beiden Vorlagen beschlossen, um zu verhindern, dass dem Bund Strecken übertragen werden, die nicht finanziert sind.

Gute Verkehrsverbindungen stärken die Schweiz. Bundesrat und Parlament empfehlen darum, der Vignettenvorlage zuzustimmen, damit die mit dem Netzbeschluss vorgesehenen Verbesserungen umgesetzt werden können. Die Bevölkerung profitiert damit von attraktiveren Verkehrsverbindungen, wird von Lärm und Verkehr entlastet und erhält mehr Sicherheit. Mit der Übertragung in das Nationalstrassennetz können innerorts stark belastete Strassen durch Ortsumfahrungen 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.



Die Kantone werden mit der Übertragung unter dem Strich wie folgt entlastet:



Der Kanton Schaffhausen ist ein Sonderfall: Er übergibt dem Bund eine Strasse von 6,2 km und übernimmt eine Strasse von 11,1 km Länge ins kantonale Hauptstrassennetz. Unter dem Strich resultiert so ein Zusatzaufwand für Betrieb und Unterhalt.

Autobahnvignette – die wichtigsten Kennzahlen

Das Volk befürwortete 1984 die Einführung einer befristeten Autobahnvignette, 1985 wurde sie für die Benutzung der Nationalstrassen obligatorisch. 1994 sprach sich das Volk dafür aus, die Vignette definitiv in der Verfassung zu verankern und die Kantone mit 10 Prozent am Reinertrag zu beteiligen. Gleichzeitig wurde bestimmt, die Erträge des Bundes zweckgebunden für die Finanzierung von Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr einzusetzen und den Preis von 30 auf 40 Franken zu erhöhen. Die Anpassung wurde 1995 vorgenommen.

Die Vignettenpflicht gilt für Nationalstrassen 1. und 2. Klasse (Autobahnen / Autostrassen). Die zum Nationalstrassennetz gehörenden Gemischtverkehrsstrassen, auf denen z.B. auch landwirtschaftliche Fahrzeuge verkehren dürfen, sind nicht vignettenpflichtig. Dazu gehört z.B. die Gotthardpassstrasse. Im heutigen baulichen Zustand fallen auch verschiedene der neuen Strecken unter diese Kategorie.

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 361,3 Millionen Franken, 132 Millionen davon wurden von den Autofahrern aus dem Ausland beigesteuert. Der Vignettenpreis bleibt auch mit der Erhöhung auf 100 Franken moderat: In vielen Ländern – z. B. in Frankreich, Italien oder Spanien – muss man nur schon für eine Ferienreise häufig höhere Autobahngebühren bezahlen als in der Schweiz für die ganzjährige Nutzung der Nationalstrassen (vgl. Faktenblatt Preisvergleich).

Adresse für Rückfragen: Presse - und Informationsdienst UVEK, Tel. +41 31 322 55 11