

ARGUMENTARIUM: JA ZUM NAF

1

SICHERE FINANZIERUNG | Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF sichert die Finanzierung der Nationalstrassen und Agglomerationsprogramme. Der NAF wird als unbefristeter Fonds auf Verfassungsstufe verankert und stellt damit Schiene (Bahninfrastrukturfonds) und Strasse gleich.

2

MODERNE STRASSEN – WENIGER ENGPÄSSE | Dank dem NAF verkehren wir auch in Zukunft auf modernen Nationalstrassen, welche die ganze Schweiz noch besser erschliessen und an neuralgischen Stellen ausgebaut werden. Dringende Engpassbeseitigungen, sinnvolle Ausbauten sowie die unbefristete Finanzierung von Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen: Das bringt uns der NAF.

3

INVESTITIONEN IN STADT- UND AGGLOMERATIONSVERKEHR | Ein Teil der NAF-Ausgaben ist für Städte und Agglomerationen reserviert, wo 70 Prozent des Verkehrs stattfindet. Im urbanen Raum braucht es massgeschneiderte Verkehrslösungen, fehlt doch oft der Platz für neue Strassen. Mithilfe der Agglomerationsprogramme werden jene Ausbauten realisiert, die die beste Wirkung zum besten Preis erzielen, sei es für den Strassenverkehr, den öV oder für Fuss- und Veloverkehr.

4

BESSERE ANBINDUNG ALLER REGIONEN | Mit dem NAF wird das Nationalstrassennetz erweitert: durch Ausbauten und durch die Überführung von knapp 400 Kilometern Kantonsstrasse ins Nationalstrassennetz. Sämtliche Kantone – und damit auch Berggebiete und Randregionen – werden ans Nationalstrassennetz angeschlossen. Gute Verkehrsverbindungen stärken den Standort Schweiz.

5

POLITISCH BREIT ABGESTÜTZT | Der NAF ist ein breit abgestützter Kompromiss, mitgetragen durch Bund, Kantone, Städte und Gemeinden sowie öV- und Automobilverbände.

1

SICHERE FINANZIERUNG

Ausbau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen sichern

Die Schweiz muss auch künftig in ihre Nationalstrassen investieren können, damit das Land über eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur verfügt. Dafür braucht es den NAF.

Die Kosten steigen:

- Der Verkehr auf den Nationalstrassen hat sich seit 1990 verdoppelt;
- das Strassennetz muss erweitert werden, auch um die Regionen und Agglomerationen besser zu erschliessen;
- das Nationalstrassennetz von knapp 2000 Kilometern wird um 400 Kilometer erweitert, indem bisherige Kantonsstrassen an den Bund übergehen;
- Strassenunterhalt und Ausbauarbeiten (unter Betrieb) werden immer kostenaufwendiger;
- für zwingende Begleitmassnahmen wie den Lärmschutz fallen zusätzliche Kosten an.

Die Einnahmen sinken:

- Moderne Autos benötigen weniger Treibstoff (womit die Mineralölsteuereinnahmen sinken);
- heute sind auch Autos unterwegs, die ohne Benzin und Diesel auskommen (z.B. Elektro-Autos);
- die Mineralölsteuer erfuhr 1993 die letzte Teuerungsanpassung, der Mineralölsteuerzuschlag gar 1974;
- die Mittel des Infrastrukturfonds sind fast aufgebraucht und der Fonds zudem bis 2027 befristet.

Die Konsequenz: Das UVEK geht davon aus, dass ohne Gegenmassnahmen 2018/19 mit einer Lücke in der Strassenfinanzierung zu rechnen ist. Hier schafft der NAF Abhilfe. Mit dem Fonds können Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen unbefristet gesichert werden:

- mit einer moderaten Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rappen pro Liter;
- mit der garantierten Verwendung der kompletten Automobilsteuereinnahmen für die Strasse;
- mit einer Abgabe auf Elektroautomobilen per 2020, die ebenfalls der Strasse zugutekommt;
- und mit einer angemessenen Umverteilung von neu in der Regel 60 statt wie bisher 50 Prozent der Mineralölsteuer vom Bundeshaushalt in die Strassenfinanzierung.

Die moderate Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags erfolgt erst, wenn die Strassenkasse zusätzliche Mittel benötigt (voraussichtlich frühestens 2019). Es werden keine Mittel auf Vorrat angehäuft. Die Anpassung ist angemessen, nicht zuletzt mit Blick auf den Bahninfrastrukturfonds BIF, mit dem die Bahnnutzenden einen beträchtlichen Beitrag an den Mehraufwand leisten. Gemäss Preisüberwacher ist die Bahn in den letzten Jahren überdurchschnittlich teurer geworden, der Strassenverkehr hingegen wurde im Vergleich zur Teuerung günstiger.

Spezialfinanzierung Strassenverkehr bleibt erhalten

Die bisherige Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) bleibt in veränderter Form erhalten. Aus ihr werden seitens Bund alle Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr finanziert, die nicht über den NAF laufen. Gleichzeitig sichert der NAF die Spezialfinanzierung ab, indem bei Bedarf Erträge aus der Automobilsteuer statt dem NAF der SFSV gutgeschrieben werden.

Aus der Spezialfinanzierung werden nicht zuletzt die Bundesbeiträge an die Kantone finanziert (Beiträge für Hauptstrassen, allgemeine Strassenbeiträge an die Kantone, Beiträge für Substanzerhaltung in Berggebieten und Randregionen). Kantonen, Städten und Gemeinden, die für 95 Prozent des 70'000 Kilometer langen Schweizer Strassennetzes zuständig sind, kommen so indirekt auch die Erträge aus der Mineralölsteuer zugute; Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen finanzieren sie zudem aus ihrem allgemeinen Haushalt.

Ausreichende und unbefristete Finanzierung des Agglomerationsverkehrs

Mit dem NAF investieren Bund, Kantone, Städte und Gemeinden auch künftig gemeinsam in den Agglomerationsverkehr. Das ist aufgrund der Bedeutung des Agglomerationsverkehrs für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz sachgerecht und im Interesse des ganzen Landes.

Schon heute beteiligt sich der Bund mit dem Infrastrukturfonds an Investitionen in den Agglomerationsverkehr – doch sind die Mittel bereits zu 95 Prozent verpflichtet, übrig bleiben noch rund 230 Millionen Franken. Die Agglomerationen sind darum auf eine neue Lösung angewiesen. Diese bringt der NAF: 9-12 Prozent der Fondsausgaben sind für Agglomerationsprogramme vorgesehen. Damit beteiligt sich der Bund mit rund 390 Millionen Franken pro Jahr im gleichen Rahmen wie in den vergangenen Jahren. Mit den Beiträgen von Kantonen, Städten und Gemeinden ergibt das Investitionen von knapp einer Milliarde Franken jährlich.

2

MODERNE STRASSEN – WENIGER ENGPÄSSE

Mit dem NAF werden Engpässe beseitigt, das Nationalstrassennetz ausgebaut sowie Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen finanziert. Nur so können wir adäquat auf das prognostizierte Verkehrswachstum reagieren. Die jährliche Verkehrsleistung des Personenverkehrs wird gemäss ARE von 2010 bis 2040 um 25 Prozent auf 145 Milliarden Personenkilometer wachsen.

Strassen sind für den Automobilverkehr zentral – aber nicht nur: Auch der öV findet zu einem beträchtlichen Teil auf der Strasse statt: Währenddem das Zugnetz gut 6000 Kilometer misst, verkehrt der öV auf der Strasse auf einem über 20'000 Kilometer langen Netz – auch auf Nationalstrassen.

Der NAF bietet konkrete Instrumente, wie Verkehrsprobleme angegangen werden können: Kapazitätsausbauten werden künftig analog zur Schiene mit einem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) etappenweise umgesetzt. Der Bundesrat wird dem Parlament alle vier Jahre eine Botschaft mit Engpassbeseitigungen respektive Ausbauten unterbreiten. Für den Realisierungsschritt 2030 sollen rund 6,5 Milliarden Franken eingesetzt werden. Zu den betreffenden Strecken gehören z.B. die Nordumfahrung Zürich, Luterbach – Härkingen, Flughafen Genf – Le Vengeron und Wankdorf – Schönbühl.

Daneben werden aber weiterhin auch Möglichkeiten ausgeschöpft, um auf teure Infrastrukturausbauten verzichten zu können: etwa mit Pannestreifen-Umnutzungen oder dynamischen Geschwindigkeitsanpassungen (80 statt 100 oder 120 Kilometer pro Stunde, zur Verflüssigung des Verkehrs).

Liste der Projekte zur Engpassbeseitigung auf Nationalstrassen

		Realisierungsschritt 2030		Realisierungsschritt 2040	Zurückgestellte Projekte	Preisstand 2005 exkl. MWSt (Gesamtbetrag Projekt)
		Mittelfreigabe bis 2014	Weitere Ausbauschritte bis 2030			
Engpassbeseitigungen durch Fahrspurergänzungen						
Raum	Projekt					
GE	Genève Aéroport - Le Vengeron	61				50
GE	Perly - Bernex		524			430
GE	Bernex - Genève Aéroport		749			615
GE	Le Vengeron - Coppet		201			165
GE	Coppet - Nyon			201		165
GE	Etoile-Perly				475	390
VD	Crissier, Phase 1*	190				160
VD	Crissier, Phase 2		143			120
VD	Villars-Ste-Croix - Cossonay			122		100
VD	Nyon - Morges Ouest				609	500
VD	Villars-Ste-Croix - La Croix-Montreux				1'643	1'350
BE	Wankdorf - Schönbühl		170			140
BE	Schönbühl - Kirchberg			237		195
BE	Wankdorf - Muri			1'806		1'485
BE	Weyermannshaus - Wankdorf				262	215
BE	Muri - Rubigen				146	120
BE-SO	Luterbach - Härkingen	803				660
SO-AG	Härkingen - Wiggertal	60				165
SO-AG	Aarau Ost - Birrfeld			402		330
SO-AG	Aarau West - Aarau Ost				274	225
SO-AG	Birrfeld - Wettingen inkl. 4. Röhre Baregg				609	500
ZH	Nordumfahrung Zürich	1'119				940
ZH	Andelfingen - Winterthur Nord	342				285
ZH	Zürich Nord - Zürich Flughafen		24			20
ZH	Umfahrung Winterthur		451			370
ZH	Wettingen - Dietikon			262		215
ZH	Westumfahrung Zürich			134		110
ZH	Brütisellen - Töss				609	500
ZH	Zürich Süd - Thalwil - Wädenswil				463	380
ZH	Wädenswil - Richterswil				207	170
ZH	Schindellegi - Pfäffikon SZ				122	100
SG	Kreuzbleiche - Neudorf (3. Röhre Rosenbergstunnel)		499			410
SG	St.Gallen Neudorf - Verzweigung Meggenhus				134	110
BS-BL	Rheintunnel Basel **		1'109			915
BS-BL	Hagnau - Liestal			493		405
LU-ZG	Blegi - Rütihof	17				135
LU-ZG	Rütihof - Buchrain			256		210
LU-ZG	Buchrain - Rotsee ("Erweiterung Nord")			310		255
LU-ZG	Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd			1'784		1'465
OW	Sarnen Nord - Alpnach - Lopper				189	155
SH	2. Röhre Fäsenstaubtunnel Schaffhausen			365		300
SH	Erweiterung Cholfirstunnel				621	510
TI	Lugano Sud - Mendrisio			986		810
	Total	2'592	3'870	7'358	6'363	16'850
	Abweichung Projektplanwert zu VA/FP		8			
	Total Realisierungsschritt 2030		6'470			
Engpassbeseitigung durch Netzergänzungen/Neue Netzelemente***						
VD	Contournement de Morges			1'270		2'800
ZH	Glattalautobahn			1'270		2'600
	Total Netzergänzungen			2'540		5'400
Zusammenfassung						
Total Realisierungsschritt 2030			6'470			
Total Realisierungsschritt 2040			9'898			
Gesamttotal			16'368			

* Inklusive zusätzlicher Bedarf.

** Exklusive Mehrkosten im Vergleich zur verworfenen Variante STOT 1/2 (ca. 300 Mio. Fr.) und der Anbindung ans deutsche Strassennetz (ca. 300 Mio. Fr.); der Umfang der Kostenbeteiligung des Kantons BS ist noch festzulegen.

*** Gemäss aktueller Planung geht die Realisierung dieser Projekte über das Jahr 2040 hinaus. Die Gesamtkosten betragen zirka 3,4 Mrd. Fr. für die Umfahrung Morges und zirka 3,2 Mrd. Fr. für die Glattalautobahn, jeweils zum Preisstand 2014 inkl. Mehrwertsteuer.

**Schweizerische automatische Verkehrszählung (SASVZ)
Comptage suisse automatique de la circulation routière (CSACR)**

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) 2015 und
Verkehrsentwicklung der Motorfahrzeuge 2014/15

Trafic journalier moyen (TJM) 2015 et
évolution du trafic des véhicules à moteur 2014/15

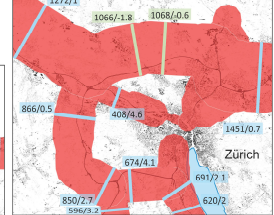
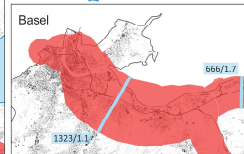
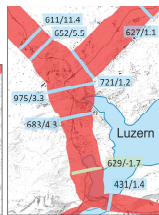
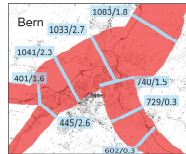
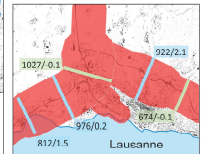
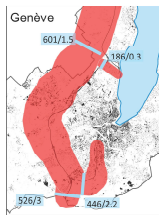
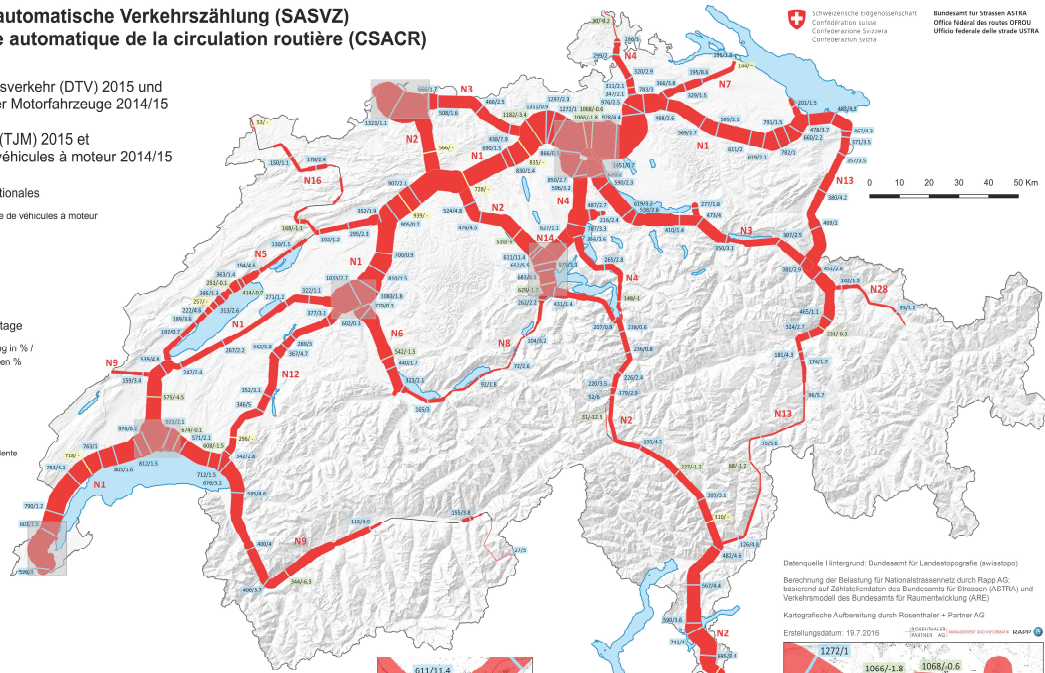
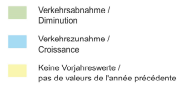
Nationalstrassen / Routes nationales

Anzahl der Motorfahrzeuge / Nombre de véhicules à moteur



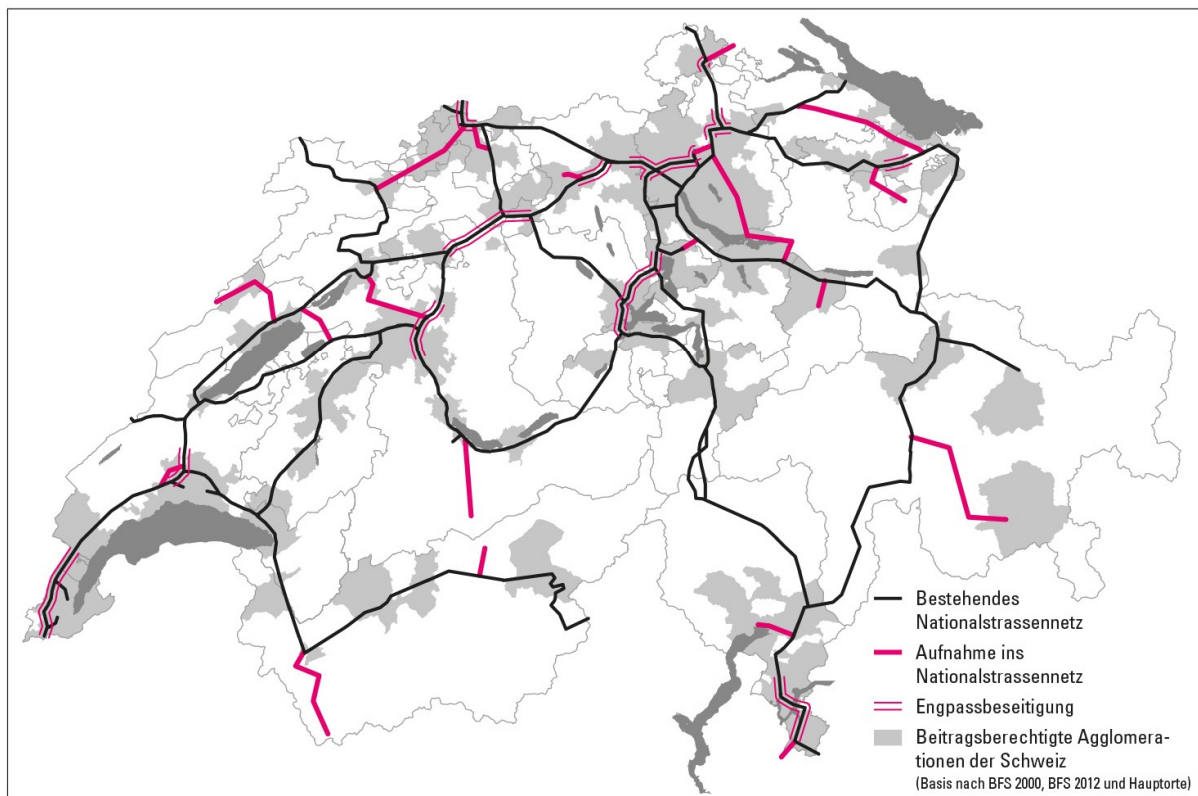
Zählstellen / Postes de comptage

DTV [10²] und Verkehrsveränderung in % /
TJM [10²] et changement du trafic en %



Datenquelle | Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie (swisstopo)
Berechnung der Belastung für Nationalstrassen durch Rapp AG,
basierend auf Zählstellen des Bundesamts für Eidgenossenschaft (AGTR) und
Verkehrsmittel des Bundesamts für Raumentwicklung (BARE)
Kartografische Aufbereitung durch Rosenbühler + Partner AG
Erstellungsdatum: 19.7.2016

NAF: Investitionen in der ganzen Schweiz



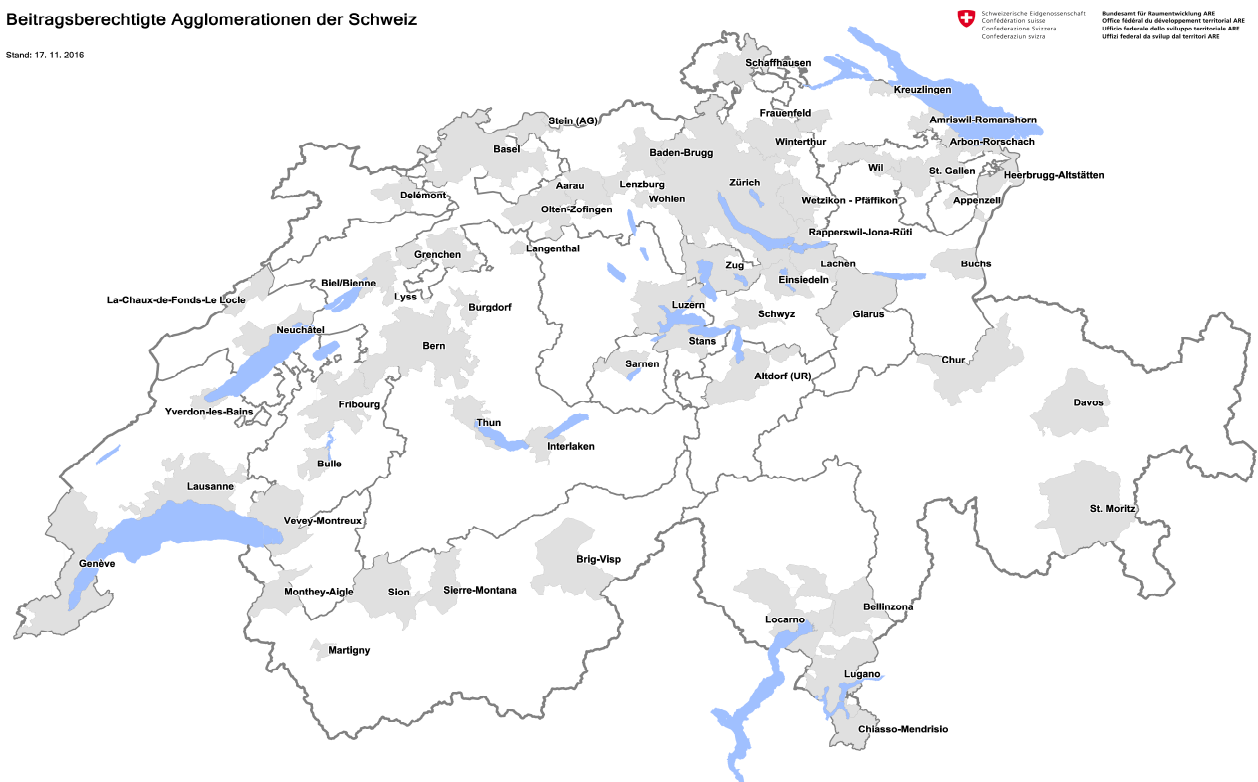
INVESTITIONEN IN STADT- UND AGGLOMERATIONSVERKEHR

Für Städte und Agglomerationen bringt der NAF mehrere Verbesserungen. Er sorgt für eine unbefristete, ausreichende Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs. Kantone, Städte und Gemeinden können weitere Agglomerationsprogramme auflegen. Diese sind dringend nötig.

- Es braucht weitere Investitionen, damit privater und öffentlicher Verkehr in den Agglomerationen auch künftig funktionieren. Die Agglomerationsprogramme decken Massnahmen für Bus-, Tram-, Automobil-, Velo- und Fussverkehr ab und sind offen für technische Innovationen. Die bisher lancierten Programme haben entscheidend zu einem leistungsfähigen öV, flüssigen Verkehr und attraktiven Infrastrukturen für Fuss- und Veloverkehr beigetragen.
- 70 Prozent des Verkehrs und über 90 Prozent der Staus fallen in Städten und Agglomerationen an. Die Agglomerationsprogramme stellen sicher, dass die NAF-Mittel dort eingesetzt werden, wo der Handlungsbedarf am dringendsten und die erzielte Wirkung am grössten ist.
- Sinnvoll ausgebaute Infrastrukturen in den Agglomerationen nützen der ganzen Schweiz. Sie leisten einen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Agglomerationen, den wirtschaftlichen Zugpferden des Landes.
- Die Agglomerationsprogramme wirken gegen die Zersiedelung. Sie sind das wichtigste Instrument für eine abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen.
- Die Agglomerationsprogramme wirken auf breiter Front. Bisher haben über 80 Prozent der 55 Agglomerationen und Einzelstädte ein Agglomerationsprogramm erarbeitet. Beteiligt sind fast alle Kantone, rund 800 Städte und Gemeinden. Mit dem NAF werden sogar noch mehr Städte und Gemeinden Zugang zu den Programmen erhalten.
- Die Agglomerationsprogramme verbessern die Kooperation: Kantone, Städte und Gemeinden arbeiten unter Einbezug des Bundes zusammen. Der NAF sorgt dafür, dass diese Zusammenarbeit weitergeht.

Beitragsberechtigte Agglomerationen der Schweiz

Stand: 17. 11. 2016



Quellen: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, swisstopo

© ARE

BESSERE ANBINDUNG ALLER REGIONEN

Auch der Netzbeschluss (NEB), also die Integration von knapp 400 Kilometer Kantonsstrasse ins Nationalstrassennetz, ist Bestandteil der NAF-Vorlage. Diese neuen Nationalstrassenabschnitte werden dadurch punkto Verfügbarkeit, Verträglichkeit und Sicherheit verbessert. Konkret werden zum Beispiel der Winterdienst und der Schutz vor Naturgefahren verbessert, zudem werden – wo es die Sicherheit erfordert – separate Abschnitte für Velofahrerinnen und Fussgänger geschaffen. Die Gesamtheit der Kantone ist bereit, für den NEB einen solidarischen Kantonsbeitrag von jährlich 60 Millionen Franken zu leisten.

Mit dem Netzbeschluss sollen aber auch notwendige Ausbauten vorangetrieben werden; diese werden in Zukunft via das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) geplant (siehe auch 2 MODERNE STRASSEN – WENIGER ENGPÄSSE). Die Auswahl der Projekte fällt in die Kompetenz des Parlaments, das über die Gesamtsicht verfügt und die jeweils reifen und notwendigen Projekte realisieren kann; alle vier Jahre wird der Bundesrat dem Parlament eine entsprechende Botschaft unterbreiten. Prioritär soll so etwa die Planung der beiden Netzergänzungen in Morges/Lausanne sowie im Zürcher Glatttal fortgesetzt werden. Auch diverse Umfahrungen werden mit dem neuen STEP-Programm realisiert, um Engpässe zu entlasten und insbesondere die Bevölkerung vor Lärm zu schützen.

Gemeinsam mit den Ausbauten sorgt der NEB letztlich für ein Nationalstrassennetz, das alle Kantone und damit auch die Berggebiete und Randregionen anbindet. Alle Kantonshauptorte werden so direkt ans Nationalstrassennetz angeschlossen und die Regionen besser miteinander vernetzt. In Randregionen sind in erster Linie Strassen zentral für die Mobilität und diese wiederum ist ein wichtiger Bestandteil des Wirtschaftsstandorts Schweiz; eine gute Verkehrsinfrastruktur führt in den entsprechend erschlossenen Regionen zu Investitionen.

Überdies profitiert die Bevölkerung in den ländlichen Gebieten auch von den Strassenbeiträgen des Bundes an die Kantone, die zum Beispiel aus der Mineralölsteuer gespeist werden: Die Kantone können dieses Geld nutzen, um Kantonsstrassen vor Naturgefahren zu schützen oder es etwa für den Umweltschutz einzusetzen.

Liste der Kantonsstrassen, die neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden

Kantone	Anpassungen Nationalstrassen	Länge ¹ [km]
VS	H21, Martigny-Expo – Anschluss Pass Gd. St-Bernard	39.30
SH	H15, Schaffhausen – Thayngen	6.22
SH	N4, Schaffhausen – Barga	-11.09
BE	H6, Bern (Schönbühl) – Biel	25.27
FR, BE, NE	H10, Murten – Thielle	14.61
NE	H20, Neuchâtel – Le Locle – Col des Roches	27.10
BE, VS	H223, Spiez – Kandersteg; H509, Goppenstein – Gampel	35.42
ZG, ZH	H338, Baar – Hirzel – Wädenswil	13.02
TI	H394, Mendrisio – Stabio – Gaggiolo	4.98
TG, SG	H14, H474, Grüneck – Meggenhus	39.08
TI	H406, H13, Bellinzona – Locarno – Ascona	19.95
ZH	A53, Brüttsellen – Wetzikon – Rüti	26.32
ZH, SG, SZ	A53, Rüti – Rapperswil – Schmerikon – Reichenburg	11.24
SG, AR, AI	H8, St. Gallen (Winkeln) – Herisau – Appenzell	16.65
BL, JU	H18, Delémont Est – Hagnau	36.08
GL	H17, Niederurnen – Glarus	8.81
BL	H2, Pratteln – Liestal – Sissach	9.46
AG	H5, Aarau – Aarau-Ost	5.35
GR	H417, H3 Thusis – Silvaplana	54.78
Total		382.55

¹ Im Rahmen der Erstellung des Nationalstrassennetzes sind Teile gewisser Strecken bereits als Nationalstrassen realisiert worden. Mit der vorliegenden Vorlage werden die betroffenen Abschnitte als Bestandteile der neuen Verbindungen von nationaler Bedeutung formell in den Netzbeschluss aufgenommen.

5

POLITISCH BREIT ABGESTÜTZT

Der NAF ist politisch breit abgestützt. Dahinter steht ein grosses Bündnis, dessen Ziel es ist, Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr langfristig und sicher zu finanzieren. Neben Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden setzen sich etwa auch die öV-Verbände VöV und Litra sowie die Automobilverbände für den NAF ein.

Der NAF ist ein ausgeklügeltes Finanzierungsinstrument für die Strasse: das Pendant zum Bahninfrastrukturfonds BIF, der Betrieb, Substanzerhalt und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sicherstellt. Bei einer Ablehnung der NAF-Vorlage würde die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs gefährdet; die Strassenfinanzierung würde zum Flickwerk – ohne strategische Gesamtsicht über die notwendigen Ausbauten, ohne Anbindung aller Kantonshauptorte ans Nationalstrassennetz und ohne genügend Investitionen in den Agglomerationsverkehr.

Überdies wurde bei der FABI-Abstimmung das Versprechen abgegeben, in einem nächsten Schritt auch für die Strasse einen unbefristeten Fonds einzurichten. Für die Kantone und diverse andere Player ist es wichtig, dass dieses Versprechen nun eingelöst wird.

HINTERGRUNDINFORMATIONEN

Entstehungsgeschichte

Bereits im Zuge der sogenannten Vignetten-Abstimmung sollte das Nationalstrassennetz um rund 400 Kilometer Kantonsstrasse erweitert werden. Die Vorlage über die Preiserhöhung der Autobahnvignette wurde jedoch am 24. November 2013 von der Schweizer Stimmbevölkerung verworfen. Damit konnte auch die daran geknüpfte Erweiterung des Nationalstrassennetzes (der Netzbeschluss 2012) nicht in Kraft gesetzt werden.

Ebenfalls 2013 kam der Bundesrat zum Schluss, dass analog zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) auch für die Strasse ein Fonds auf Verfassungsstufe errichtet werden soll, da ansonsten eine Lücke in der Strassenfinanzierung Realität würde. Nach der Vernehmlassung von 2014 zur entsprechenden NAF-Vorlage erarbeitete der Bundesrat eine Botschaft ans Parlament mit den folgenden Eckwerten: ein unbefristeter Strassenfonds in der Verfassung, die vollständige Zweckbindung der Automobilsteuer und eine moderate, an den Bedarf gekoppelte Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags.

Der Ständerat behandelte am 15. März 2016 die NAF-Vorlage als Erstrat. Er entschied sich dabei für

- eine weniger starke Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags (nur um 4 Rappen),
- eine stärkere Erhöhung des zweckgebundenen Anteils der Mineralölsteuer um bis zu 10 auf 60 Prozent,
- einen gesicherten Anteil von 9-12 Prozent an den NAF-Ausgaben für den Agglomerationsverkehr,
- die Integration des Netzbeschlusses 2012 in die NAF-Vorlage mit einem jährlichen Kompensationsbeitrag der Kantone in der Höhe von 60 Millionen Franken.

Der Nationalrat folgte dem Ständerat in den grossen Zügen; am 27. September 2016 konnten die letzten Differenzen zwischen den beiden Räten ausgeräumt werden.

Ja-Kampagne

- Der Abstimmungskampf wird mit der Medienkonferenz der Behörden vom 12. Dezember 2016 lanciert: Neben Bundesrätin Doris Leuthard wird diese Medienkonferenz von zwei BPUK-Mitgliedern sowie einem Vertreter des Städteverbands bestritten.
- Parallel dazu führt ein breites politisches Bündnis unter dem Lead von strasseschweiz den Abstimmungskampf pro NAF; dem Bündnis gehören neben den Automobilverbänden auch die Kommunal- sowie die öV-Verbände Litra und VöV an.
- Das Bündnis plant für die Zeit zwischen Weihnachten und Neujahr eine Medienkonferenz mit verschiedenen Parteienvertreterinnen und -vertretern.
- Den Parteienlead hat die CVP.
- Am 18. Januar 2017 werden die öV-Verbände eine Medienveranstaltung in Luzern organisieren.

Nein-Kampagne

Der VCS hat die Nein-Parole beschlossen. Ob eine Nein-Kampagne geführt wird und wie diese aussehen könnte, ist unklar.

Die anderen Abstimmungsvorlagen

Neben dem Bundesbeschluss über die Schaffung des NAF kommen am 12. Februar 2017 noch zwei weitere Vorlagen zur Abstimmung:

- das Unternehmenssteuerreformgesetz III, dem medial am meisten Aufmerksamkeit geschenkt wird und
- der Bundesbeschluss über die erleichterte Einbürgerung von Personen der dritten Ausländergeneration.