



12. Dezember 2016

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

Faktenblatt «Die NAF-Vorlage im Überblick»

Übersicht

Fonds gewährleistet solides Fundament.....	1
Leistungsfähige und gut unterhaltene Nationalstrassen	2
Bund fördert Verkehrsprojekte in Agglomerationen	3
Finanzierungslücke schliessen.....	3
Spezialfinanzierung Strassenverkehr bleibt bestehen	3

Seit 1960 hat sich der motorisierte Individualverkehr mehr als verfünffacht. Gemäss den Verkehrsperspektiven 2040 des Bundes wird er weiter wachsen. Dies überlastet die Infrastruktur, erhöht die Kosten für Betrieb und Unterhalt und führt zu Verkehrsproblemen – insbesondere in den Städten und Agglomerationen. Um die wachsende Mobilität zu bewältigen, sind weitere Investitionen nötig. Mit der Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) wird die dafür nötige Finanzierung langfristig gesichert. Analog zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) wird in der Verfassung ein unbefristeter Fonds geschaffen. Die Finanzierung ist breit abgestützt: Sowohl die Bundeskasse als auch die Automobilistinnen und Automobilisten tragen dazu bei. Die Kantone leisten ebenfalls einen Beitrag.

Fonds gewährleistet solides Fundament

Die Nationalstrassen werden aktuell aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) - der sogenannten „Strassenkasse“ - bezahlt. Diese wird gefüllt aus der Hälfte des Ertrags aus der Mineralölsteuer, dem Mineralölzuschlag und dem Ertrag aus der Autobahnvignette. Aus der SFSV werden u.a. auch die Bundesbeiträge für Kantonsstrassen bezahlt. Etwa 900 Millionen Franken fliessen jährlich ausserdem in den Infrastrukturfonds (IF). Aus dem IF werden Nationalstrassenprojekte zur Fertigstellung des Netzes oder zur Beseitigung von Engpässen bezahlt und Beiträge an Verkehrsprojekte in den Städten und Agglomerationen sowie an Hauptstrassen in den Berggebieten und Randregionen geleistet.

Der IF ist zeitlich befristet. Um weitere Investitionen zu ermöglichen, braucht es eine Anschlussfinanzierung. Bundesrat und Parlament schlagen zu diesem Zweck die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) vor. Der NAF wird analog zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) auf Verfassungsstufe verankert, gilt unbefristet und dient der Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs. Zudem sollen künftig auch Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen daraus finanziert werden. Der NAF erhöht die Planungs- und Realisierungssicherheit.

Um den Fonds mit genug Mitteln auszustatten und die sich sonst abzeichnende Finanzierungslücke zu decken, schlagen Bundesrat und Parlament folgende Massnahmen vor:

- Die Automobilsteuer fliesst künftig zweckgebunden in den NAF statt in die Bundeskasse (neue Zweckbindung; jährlich rund 400 Millionen Franken).
- Ab 2018 gehen 5 Prozent und ab 2020 in der Regel 10 Prozent der Erträge der Mineralölsteuer in den NAF (neue Zweckbindung; etwa 125 bzw. 250 Millionen Franken jährlich).
- Ab 2020 wird eine Abgabe auf Elektro-Fahrzeuge erhoben (neue Einnahme und Zweckbindung; etwa 90 Millionen Franken jährlich).
- Kompensationsbeitrag der Kantone (neue Einnahme ab 2020; rund 60 Millionen Franken jährlich).
- Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rappen pro Liter Treibstoff (erwartete Zusatzeinnahmen jährlich rund 200 Millionen Franken), frühestens 2019.

Diese Massnahmen werden sowohl von den Verkehrsteilnehmenden als auch vom Bund und den Kantonen getragen. Sie verschaffen dem NAF Mehreinnahmen von rund 1 Milliarde Franken pro Jahr. Zusammen mit den bisherigen zweckgebundenen Quellen (Erträge aus dem Mineralölsteuerzuschlag und der Autobahnvignette) stehen dem Fonds so jährlich rund 3 Milliarden Franken zur Verfügung.

⇒ Weitere Informationen: Faktenblatt «Der Fonds als solides Fundament»

Leistungsfähige und gut unterhaltene Nationalstrassen

Um die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu halten, braucht es gezielte Ausbauten. Für die Nationalstrassen werden diese künftig analog zur Bahn im Rahmen des **Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen)** bestimmt und schrittweise umgesetzt. Der Ausbau ist auf die Vorhaben der Bahn und die Verkehrsprojekte für die Agglomerationen abgestimmt. Der Bundesrat wird dem Parlament dazu in der Regel alle vier Jahre eine Botschaft mit einem Ausbauschnitt unterbreiten und gleichzeitig den dazu nötigen Verpflichtungskredit beantragen. Sowohl über die Projekte und deren Priorisierung als auch über die Finanzierung entscheidet das Parlament. Es legt alle vier Jahre fest, was neu verwirklicht werden soll. Der Realisierungsschritt 2030 beinhaltet Projekte im Umfang von 6,5 Milliarden Franken für Engpassbeseitigungen auf den Nationalstrassen.

Nebst diesem Ausbau fließen jährlich rund 2,2 Milliarden Franken in Betrieb, Unterhalt und Anpassungen, die u.a. Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements und zur besseren Nutzung der bestehenden Kapazitäten umfassen.

In der NAF-Vorlage enthalten ist auch die Aufnahme von rund 400 Kilometer Kantonstrassen ins Nationalstrassennetz. Das heute bestehende und fast fertig gebaute Autobahnnetz wurde 1960 beschlossen und im sogenannten **Netzbeschluss (NEB)** rechtlich verankert. Seither wurden nur geringfügige Anpassungen vorgenommen, obwohl die Bevölkerung inzwischen von 5,4 auf 8 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner gewachsen ist und sich der Strassenverkehr verfünffacht hat. Um den geänderten Anforderungen gerecht zu werden, entschied das Parlament, das Nationalstrassennetz um 400 Kilometer kantonaler Strecken zu ergänzen. So können mittelgrosse Städte und Agglomerationen sowie Berggebiete und ländliche Räume besser an das Nationalstrassennetz angebunden werden. Die Kantone beteiligen sich mit 60 Millionen Franken jährlich an Betrieb und Unterhalt dieser Strecken.

Zu den neu in den Netzbeschluss aufgenommenen Abschnitten gehören z.B. die Strecken Bern-Biel, Bellinzona-Locarno, Spiez-Kandersteg und Gampel-Goppenstein (Zufahrten Autoverlad Lötschberg), die Julierpass-Strasse oder die Hirzelverbindung.

⇒ Weitere Informationen: Faktenblatt «Zukunftsgerichtetes Nationalstrassennetz»

Bund fördert Verkehrsprojekte in Agglomerationen

Die grössten Herausforderungen beim Verkehr bestehen in den Städten und Agglomerationen. Diese sind alleine nicht in der Lage, die notwendigen Anpassungen und Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren. Deshalb beteiligt sich der Bund seit 2008 mit Mitteln aus dem zeitlich befristeten Infrastrukturfonds an Agglomerationsprojekten. Voraussetzung dafür sind sogenannte Agglomerationsprogramme, mit denen Kantone, Städte und Gemeinden die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen und die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gemeinsam planen.

In den vergangenen Jahren haben sich die Agglomerationsprogramme zu einem zentralen Pfeiler der Verkehrs- und Raumplanung entwickelt. Viele Strassen- und ÖV-Projekte sowie Projekte des Fuss- und Veloverkehrs konnten nur dank der Mitwirkung des Bundes verwirklicht werden. Bisher profitierten 45 der 55 Agglomerationen von Bundesmitteln aus dem Infrastrukturfonds. Von den 6 Milliarden Franken, die zur Verfügung standen, hat das Parlament bereits 5,8 Milliarden Franken freigegeben und damit für konkrete Projekte reserviert.

Mit der NAF-Vorlage wird die Mitfinanzierung des Bundes an den Agglomerationsprogrammen langfristig gesichert. Für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Städten und Agglomerationen werden in einer ersten Phase jährlich rund 390 Millionen Franken zur Verfügung stehen.

⇒ Weitere Informationen: Faktenblatt «Stärkung des Agglomerationsverkehrs»

Finanzierungslücke schliessen

Aktuell ist die Finanzierung der Nationalstrassen noch gesichert. Doch die Reserven nehmen ab. Ab 2018/2019 droht ohne Gegenmassnahmen eine Finanzierungslücke. Dies geschieht aus zwei Gründen: Einerseits wachsen die Ausgaben, andererseits sinken die Einnahmen.

Die Ausgaben wachsen, weil die Nationalstrassen immer stärker beansprucht werden und so die Kosten für Betrieb und Unterhalt steigen. Um das Verkehrsnetz leistungsfähig zu halten, sind zudem gezielte Ausbauten nötig. Teurer wird es auch, weil viele Tunnel und Brücken wegen ihres Alters saniert werden müssen und die Anforderungen gestiegen sind, zum Beispiel bezüglich Lärmschutz, Sicherheit, Naturgefahren oder Wildtierbrücken. Die (realen) Einnahmen sinken, weil die Mineralölsteuertarife seit Jahrzehnten nicht mehr der Teuerung angepasst wurden: Der Mineralölsteuerzuschlag ist seit 1974 unverändert, die Mineralölsteuer seit 1993. Weil bei den Bau- und Unterhaltskosten die Teuerung aber voll durchschlägt, gerät so die Finanzierung aus dem Gleichgewicht. Die Erträge sinken zudem, weil moderne Autos immer weniger oder gar keinen fossilen Treibstoff mehr brauchen.

⇒ Weitere Informationen: Faktenblatt «Entwicklung bei den Mineralölsteuern»

Spezialfinanzierung Strassenverkehr bleibt bestehen

Die bisherige Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) wird in veränderter Form beibehalten und mit der Hälfte der Erträge aus der Mineralölsteuer alimentiert (2015: 1,390 Mrd. Fr.). Aus diesem Gefäss werden all jene Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr finanziert, welche nicht über den NAF laufen. Es sind dies in erster Linie die Bundesbeiträge an die Kantone (Transferzahlungen). Darunter fallen Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen (Auszahlung 2015: 175 Mio. Fr.), allgemeine Strassenbeiträge an die Kantone (357 Mio. Fr.) sowie Beiträge zur Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (46 Mio. Fr.). Zudem werden aus der SFSV Beiträge an den Bahninfrastrukturfonds und für die Güterverkehrsverlagerung, für den Natur- und Landschaftsschutz und die Naturgefahrenprävention bezahlt (613 Mio. Fr.).

⇒ Weitere Informationen: Faktenblatt «Die neue Rolle der Strassenkasse»