



12. Dezember 2016

# Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

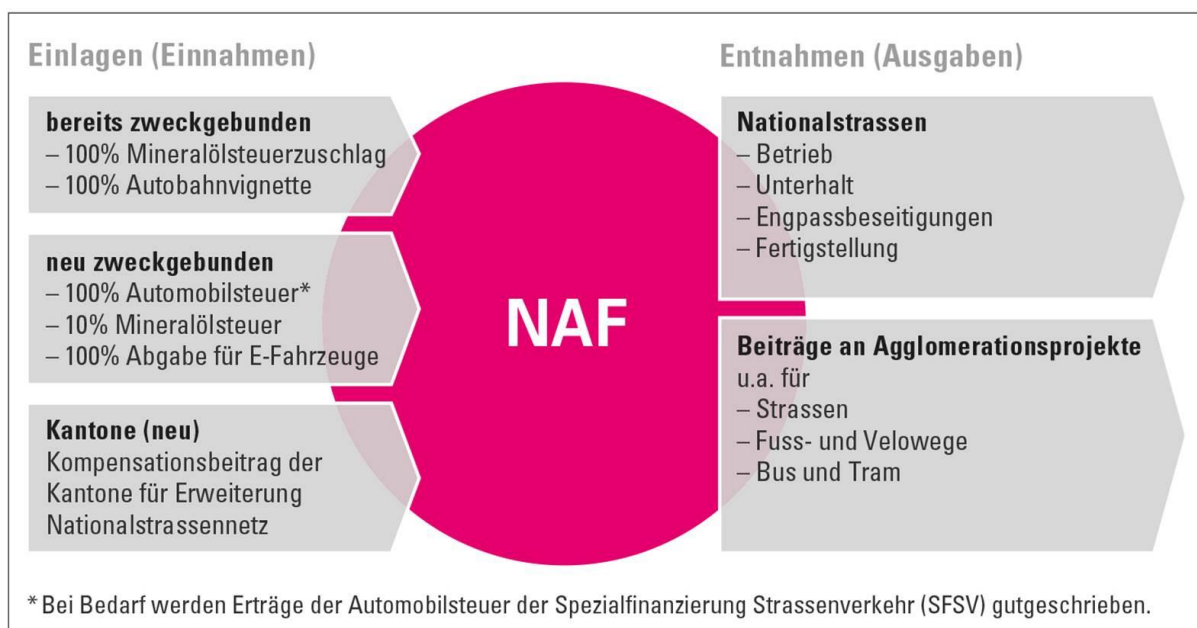
## Faktenblatt «Der Fonds als solides Fundament»

### Übersicht

Welche Mittel in den Fonds fließen.....	2
Wozu das Geld verwendet wird.....	3
Die Vorteile der Fonds-Lösung.....	4

Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) werden die Finanzierung der Nationalstrassen und die Mitfinanzierung von Agglomerationsverkehrsprojekten auf ein solides Fundament gestellt und langfristig abgesichert. Analog zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) wird der NAF in der Verfassung verankert und ist unbefristet. Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) bleibt bestehen. Daraus bezahlt der Bund künftig die Strassenbeiträge an die Kantone.

### Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)



Der NAF löst den befristeten Infrastrukturfonds (IF) ab. Dessen Gelder dienten bis jetzt dazu, das Nationalstrassennetz fertigzustellen, Engpässe zu beseitigen sowie Beiträge für Agglomerationsprojekte und Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen zu leisten. Aus dem NAF werden künftig auch Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen finanziert. Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) wird in angepasster Form beibehalten. Daraus werden u.a. die Strassenbeiträge des Bundes an die Kantone bezahlt.

## Welche Mittel in den Fonds fließen

Um die Finanzierung des Nationalstrassennetzes und der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen langfristig zu sichern, schlagen Bundesrat und Parlament folgende Massnahmen vor. Sie werden von den Verkehrsteilnehmenden, Bund und Kantonen gemeinsam getragen:

- **Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rappen (erwartete Zusatzeinnahmen jährlich rund 200 Millionen Franken). Keine Mittel auf Vorrat!**  
Die Haupteinnahmequelle des NAF bilden die Einnahmen aus dem Mineralölsteuerzuschlag. Pro Liter Treibstoff zahlen wir aktuell 30 Rappen. 2015 ergaben sich daraus Einnahmen von 1,850 Milliarden Franken. Da die Teuerung seit 1974 nie angepasst wurde und moderne Fahrzeuge immer weniger Treibstoff verbrauchen, gehen die Einnahmen zurück. Im Rahmen der NAF-Vorlage ist vorgesehen, den Mineralölsteuerzuschlag um 4 Rappen pro Liter zu erhöhen. Die Erhöhung erfolgt aber nicht auf Vorrat, sondern erst, wenn die Fondsreserven unter 500 Millionen Franken fallen. Dies dürfte frühestens 2019 der Fall sein.
- **Automobilsteuer fliesst nicht mehr in den allgemeinen Bundeshaushalt sondern in den NAF (neue Zweckbindung, ab 2018 jährlich rund 400 Millionen Franken).**  
Auf Autos und ihre Bestandteile erhebt der Bund eine Importsteuer von vier Prozent. Auf diese Weise flossen 2015 rund 390 Millionen Franken in die Bundeskasse. Bundesrat und Parlament sehen vor, dass diese Erträge neu zweckgebunden in den NAF fließen. Diese Zweckbindung erhöht den Anteil der von den Automobilisten bezahlten Steuern, der in die Strasseninfrastruktur fliesst.
- **Stärkere Zweckbindung der Mineralölsteuer von 60 statt 50 Prozent (neue Zweckbindung von etwa 250 Millionen Franken jährlich).**  
Pro Liter Treibstoff zahlen wir heute 43,12 Rappen (Benzin) und 45,87 Rappen (Diesel) Mineralölsteuer. Diese Tarife sind seit 1993 unverändert. 2015 ergaben sich daraus Einnahmen von 2,780 Milliarden Franken. Die Hälfte floss in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), die andere Hälfte kam dem allgemeinen Bundeshaushalt zu Gute, wo das Geld zum Beispiel für die Armee oder die Landwirtschaft verwendet wurde. Im Rahmen der NAF-Vorlage haben Bundesrat und Parlament beschlossen, dass künftig insgesamt 60 Prozent der Mineralölsteuer zweckgebunden in den Strassenbereich fließen: 50 Prozent in die SFSV und 10 Prozent in den NAF. Die Zunahme um 10 Prozent entspricht langfristig (bei sinkenden Erträgen) einem Beitrag von rund 250 Millionen Franken.
- **Abgabe auf Elektro-Fahrzeuge ab voraussichtlich 2020 (neue Einnahme mit Zweckbindung, etwa 90 Millionen Franken jährlich).**  
Wer elektrisch oder mit einem anderen alternativ betriebenen Fahrzeug unterwegs ist, zahlt heute keine Mineralölsteuern und trägt auf Bundesebene mit Ausnahme der Autobahnvignette nicht zur Strassenfinanzierung bei. Der Bund geht davon aus, dass der Anteil dieser Fahrzeuge bis 2030 zunehmen wird. Da sie wie alle anderen Fahrzeuge auf eine gute Infrastruktur angewiesen sind, haben Bundesrat und Parlament beschlossen, dass ab 2020 auch die Halter von Elektrofahrzeugen einen Beitrag an die Finanzierung leisten und eine Abgabe entrichten sollen.
- **Kompensationsbeitrag der Kantone (neue Einnahme, ab 2020 rund 60 Millionen Franken jährlich).**  
Im Rahmen der NAF-Vorlage hat das Parlament die Aufnahme von 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz beschlossen. Die abgebenden Kantone werden dadurch finanziell entlastet. Im Gegenzug leisten diese Kantone einen Kompensationsbeitrag im Umfang von 60 Millionen Franken an die Mehraufwendungen des Bundes für den Betrieb und Unterhalt der übernommenen Strassen. Die Kompensation erfolgt pro Kanton entsprechend den abgegebenen Strecken durch eine Reduktion der aus der SFSV stammenden Hauptstrassenbeiträge und der nicht werkgebundenen Beiträge an die Kantone. Die nicht ausbezahlten Beiträge (Kompensationsbeiträge) fließen von der SFSV direkt in den NAF.

Diese Massnahmen bringen Mehreinnahmen von insgesamt rund 1 Milliarde Franken pro Jahr, die in den NAF fliessen. Zusammen mit den Erträgen aus dem Verkauf der Autobahnvignette – deren Preis bleibt unverändert – sowie dem Mineralölsteuerzuschlag (Berechnungsbasis ohne Erhöhung) stehen dem NAF für den Zeitraum 2018–2030 durchschnittlich jährlich rund 3 Milliarden Franken zur Verfügung.

## Wozu das Geld verwendet wird

### Nationalstrassen:

- **Betrieb:** Reinigung, Grünpflege, Schneeräumung etc. (Ausgaben im Jahr 2015: 347 Mio. Fr.)
- **Unterhalt / Ausbau:** Sanierungen, Belagserneuerung, Brückenersatz, Anpassungen an neue Normen, Lärmschutz, Tunnelsicherheit etc. (Ausgaben im Jahr 2015: 1'227 Mio. Fr.)
- **Engpassbeseitigung:** Beseitigung von Engpässen durch den Bau zusätzlicher Fahrstreifen und Netzergänzungen (Ausgaben im Jahr 2015: 54 Mio. Fr.)
- **Fertigstellung des Nationalstrassennetzes:** Fertigstellung des Nationalstrassennetzes insbesondere in den Kantonen Wallis, Bern und Jura (Ausgaben im Jahr 2015: 493 Mio. Fr.)

Hochgerechnet auf die Jahre 2018 bis 2030 rechnet der Bundesrat für Betrieb, Unterhalt und Ausbau inkl. Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Nationalstrassen mit jährlichen Ausgaben von 2,2 Milliarden Franken (vgl. Tabelle).

### Finanzbedarf Nationalstrassen (nominal)

(Mio. Fr. / nominal inkl. 1 % Teuerung p.a.)*	Mittelwert 2018–2030
<b>Betrieb/Unterhalt/Ausbau (Anpassungen)</b>	<b>2'208</b>
– Betrieb	484
– Unterhalt	1'174
– Ausbau (Anpassungen)	550
<b>Netzfertigstellung</b>	<b>279</b>
<b>Kapazitätsausbauten</b>	<b>659</b>
– NEB-1 (Ortsumfahrungen etc.)	51
– PEB-M1+2 (Engpassbeseitigung Modul 1+2)	419
– PEB-M3 (Engpassbeseitigung Modul 3)	171
– NEB-2 (Glattalautobahn, Umfahrung Morges)	19
<b>Total</b>	<b>3'146</b>

\*Wegen Rundungsdifferenzen können aufaddierte Werte leicht vom (Zwischen-)Total abweichen

NEB: Netzbeschluss

PEB-M1+2: Module 1 und 2 des Programms Engpassbeseitigung

PEB-M3: Modul 3 des Programms Engpassbeseitigung

### Agglomerationsverkehr:

**Verbesserungen im Agglomerationsverkehr:** Beiträge an Verkehrsinfrastrukturprojekte in Städten und Agglomerationen, z.B. Strassen, Fuss- und Velowege, Bus und Tram (Ausgaben im Jahr 2015: 212 Mio. Fr.).

Mit dem NAF wurden in einer ersten Phase (2018–2030) durchschnittlich rund 390 Millionen Franken pro Jahr für die Agglomerationsprogramme einkalkuliert.

## Die Vorteile der Fonds-Lösung

- **Verankerung in der Verfassung**

Der NAF wird in der Verfassung verankert und unbefristet gelten. Die Quellen, mit denen er alimentiert wird, werden auf Verfassungsstufe zweckgebunden geregelt. Der NAF schafft damit ein solides, langfristig gesichertes Fundament für die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs.

- **Analoge Finanzierung von Schiene und Strasse**

Für die Bahninfrastruktur hat der Bund den Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen. Der NAF bringt eine analoge Lösung für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr. Strasse und Schiene werden damit gleich behandelt.

- **Betrieb, Unterhalt und Ausbau aus einem Gefäss**

Bisher wurden die Aufgaben des Nationalstrassenwesens aus unterschiedlichen Gefässen bzw. Rechnungen finanziert: der Spezialfinanzierung (SFSV) und dem Infrastrukturfonds (IF). Mit dem NAF wird diese Trennung aufgehoben. Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen werden künftig aus einem Gefäss finanziert. Das erhöht die Flexibilität und Transparenz.

- **Mehr Effizienz und bessere Planungs- und Realisierungssicherheit**

Bei grossen Bauprojekten kann es aufgrund von Beschwerden, schlechtem Wetter oder anderer nicht beeinflussbarer Faktoren zu Verzögerungen kommen. Bis jetzt konnten Mittel, die dadurch nicht gebraucht wurden, nicht ohne weiteres auf das Folgejahr übertragen werden. Bei raschem Baufortschritt, z.B. günstiger Witterung im Spätherbst, konnten umgekehrt zusätzliche Mittel oft nicht rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, da diese erst fürs Folgejahr budgetiert waren. Mit dem NAF wird das Jährlichkeitsprinzip aufgeweicht. Das erhöht die Flexibilität sowie die Finanzierungs- und Realisierungssicherheit.

- **Rückstellungen für Grossprojekte**

Bisher war es nur beschränkt möglich, über mehrere Jahre hinweg Rückstellungen im erforderlichen Umfang aufzulösen, um damit z.B. Grossprojekte zu finanzieren. Der NAF ist als Sonderrechnung nicht mehr Bestandteil der ordentlichen Bundesrechnung. Seine Ausgaben unterstehen daher nicht der Schuldenbremse. Der NAF kann Reserven bilden, darf sich aber nicht verschulden.

- **Alle Kantonsbeiträge aus einem Topf**

Mit der Schaffung des NAF wird die bisherige SFSV leicht angepasst. Aus der SFSV werden u.a. die Strassenbeiträge an die Kantone finanziert. Das betrifft neu auch die Beiträge für Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen, welche bisher aus dem Infrastrukturfonds bezahlt worden sind. Bei den verbleibenden Beitragskategorien in der SFSV handelt es sich vorwiegend um jährlich wiederkehrende Transferbeiträge, die nicht mehr an konkrete Projekte bzw. Projektentwicklungen gekoppelt sind, so dass für diese eine Fonds-Lösung nicht notwendig ist.