

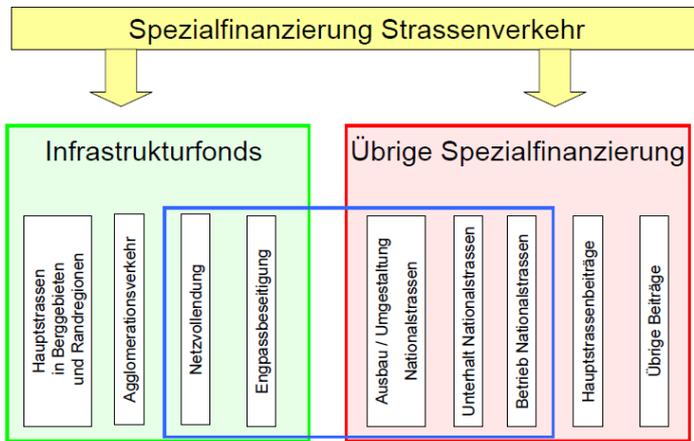


Faktenblatt 2

Finanzierung des Strassenverkehrs auf Bundesebene

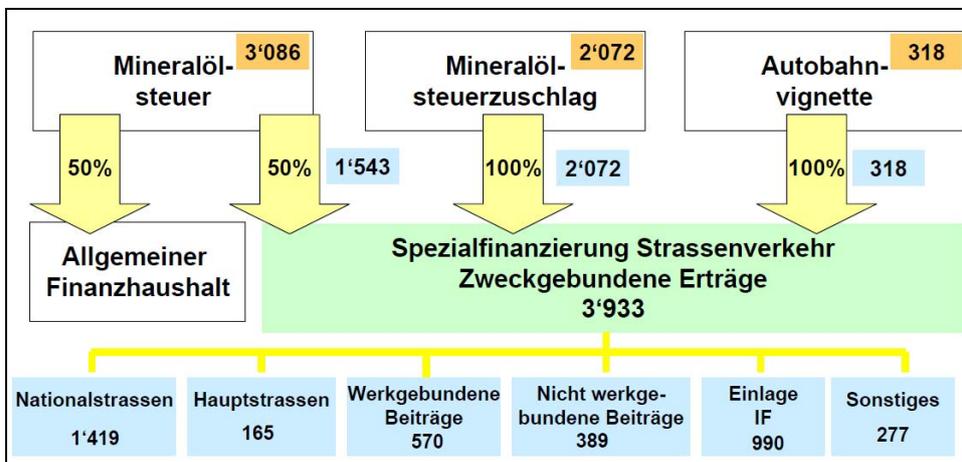
1. Einnahmen heute – Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV

Mit den zweckgebundenen Mitteln der **Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)** werden Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr finanziert. Darunter fallen unter anderem die Aufwendungen für die Nationalstrassen, die Beiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge sowie die Einlagen in den Infrastrukturfonds, die Beiträge an die Kosten der Hauptstrassen und die Beiträge an Eisenbahngrossprojekte im Rahmen des FinöV-Fonds ("NEAT-Viertel").



Darstellung: Spezialfinanzierung Strassenverkehr (Nationalstrassenaufgaben blau umrandet)

Die finanziellen Mittel für die SFSV stammen aus der Hälfte der Mineralölsteuererträge, aus den Erträgen des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen sowie aus dem Reinertrag der Autobahnvignette. Die Mineralölsteuer beträgt pro Liter Treibstoff rund 45 Rappen (1993 letztmals angepasst), der Mineralölsteuerzuschlag pro Liter Treibstoff rund 30 Rappen (1974 letztmals angepasst). Die Autobahnvignette kostet seit 1995 40 Franken pro Jahr.



Darstellung: Finanzflüsse Strassen auf Bundesebene für das Jahr 2009 in Millionen Franken

2. Ausgaben - ordentlicher Bedarf

Der ordentliche Bedarf beinhaltet insbesondere:

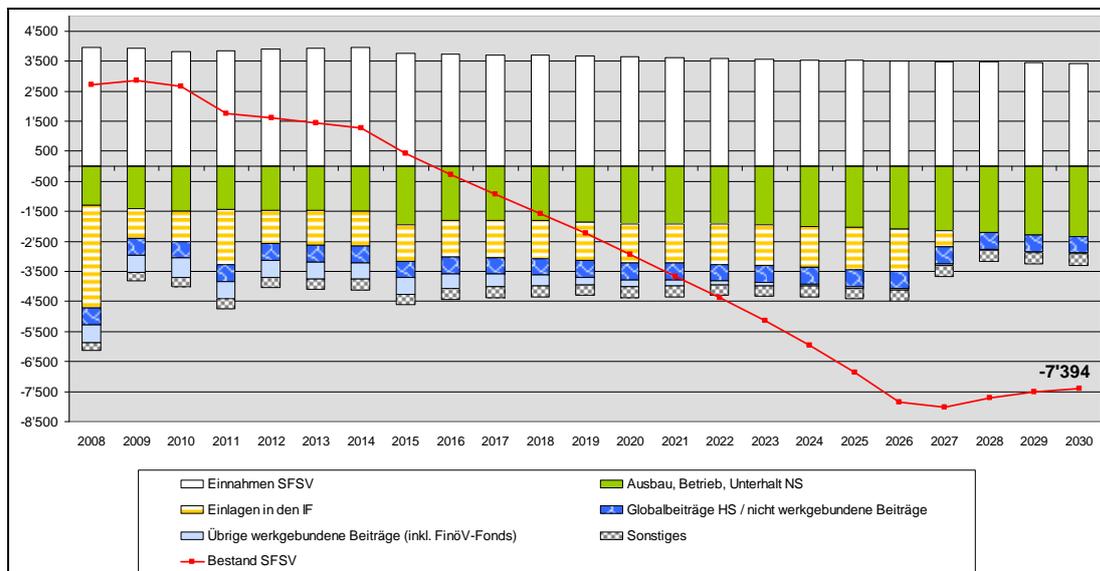
- Kosten für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes
- Einlagen in den **Infrastrukturfonds (IF)**, für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz, die Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen sowie die Beiträge zur Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen,
- **Übrige werkgebundenen Beiträge**; beispielsweise die Beiträge zugunsten von Eisenbahngrossprojekten ("NEAT-Viertel"), die Beiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Bahntransportes begleiteter Motorfahrzeuge oder Beiträge an strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen,
- **Allgemeine Beiträge** an die kantonalen Kosten für Strassen, die für den Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind, und an Kantone, durch deren Gebiet keine bereits dem Verkehr geöffneten Nationalstrassen führen.

3. Ausgaben - zusätzlicher Bedarf

Der mögliche zusätzliche Bedarf beinhaltet insbesondere:

- Kosten infolge der Anpassung des Netzbeschlusses im Rahmen der Umsetzung des Sachplans Verkehr (Aufnahme von 400 Kilometern zusätzlicher Strassen ins Nationalstrassennetz)
- Kosten infolge der Anpassung des Netzbeschlusses zur Beseitigung von Engpässen (Netzerweiterungen, z.B. Glattalautobahn, Morges-Ecublens),
- Kosten, welche aus dem Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" entstehen.

4. Drohende Finanzierungslücke



Darstellung: **Basisszenario Einnahmen und Ausgaben** in Millionen Franken gemäss Szenarien des Bundesamtes für Strassen. Für 2010 bis 2014 wurden sowohl auf der Einnahme- als auch auf der Ausgabenseite die Angaben aus dem Voranschlag 2011 und dem Finanzplan 2012 bis 2014 verwendet (Stand: 10. Juni 2010)

Bereits beim ordentlichen Bedarf zeichnet sich eine Unterdeckung ab. Noch ausgeprägter präsentiert sich die Situation beim absehbaren Bedarf infolge zusätzlicher neuer Aufgaben.

Diese sind heute nicht finanziert und mit den aktuellen Einnahmen auch nicht finanzierbar. Es zeichnet sich eine Finanzierungslücke ab.

5. Verhinderung der Finanzierungslücke - Massnahmen

Zur Milderung dieser Finanzierungslücke sind weitere Steigerungen der Effizienz und der Effektivität in der Aufgabenerfüllung anzustreben. Mit der Umsetzung der NFA konnten dabei schon beträchtliche Erfolge erzielt werden. Das UVEK wird weiterhin nach Verbesserungspotential suchen und dieses realisieren. Allerdings kann mit Effizienz- und Effektivitätssteigerungen allein die Finanzierungslücke in der SFSV nicht abgewendet werden, sondern es bedarf weiterer Massnahmen. Der Bundesrat schlägt ein zweistufiges Vorgehen vor:

- **1. Stufe: Preiserhöhung Autobahnvignette**

Die Anpassung des Netzbeschlusses (400 km neue Nationalstrassen) soll mit einer Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette von heute 40 auf etwa 80 bis 100 Franken im Jahr finanziert werden. Gleichzeitig wird eine Kurzzeitvignette für ein bis zwei Monate zu rund 40 Franken eingeführt.

Für die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette muss das Nationalstrassenabgabegesetz angepasst werden. Sämtliche Mehreinnahmen fliessen in die SFSV. Diese Massnahme ist kurz- bis mittelfristig umsetzbar. Die neue Vignetten-Regelung soll greifen, sobald die Rückstellungen der SFSV unter 1 Milliarde Franken fallen.

- **2. Stufe: Preiserhöhung Mineralölsteuerzuschlag**

Die finanziellen Mittel zur Sicherstellung des "ordentlichen Bedarfs" können über eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um voraussichtlich 7 bis 10 Rp. pro Liter gesichert werden. Gleichzeitig muss im Rahmen dieser zweiten Stufe auch beschlossen werden, wie der übrige absehbare Bedarf infolge zusätzlicher neuer Aufgaben finanziert werden soll. Einen erheblichen Einfluss hat dabei der Ausgang der Volksabstimmung über die Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr".

Für die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags muss das Mineralölsteuergesetz angepasst werden. Sämtliche Mehreinnahmen fliessen in die SFSV. Der heute erhobene Zuschlag wurde letztmals im September 1974 angehoben. Seither hat keine Anpassung an die auf der Ausgabenseite aufgelaufene Teuerung stattgefunden. Der damals festgelegte Mineralölsteuerzuschlag wurde de facto durch die aufgelaufene Teuerung um die Hälfte entwertet. Auch diese Massnahme ist kurz- bis mittelfristig umsetzbar.

6. Verträglichkeit von Steuererhöhungen

Die Mineralölsteuer wird als fixer Betrag pro verkaufte Menge Mineralöl erhoben. Es erfolgt keine automatische Anpassung an die Teuerung. Die Belastung der Fahrleistungen mit Mineralölsteuern und Mineralölsteuerzuschlag ist seit 1993 (Erhöhung der Mineralölsteuer) bedingt durch sinkenden Treibstoffverbrauch tendenziell gesunken. Für einen Personenwagen mit einem durchschnittlichen Verbrauch bedeutet dies, dass die steuerliche Belastung von 100 km Fahrleistung zwischen 1993 und 2009 real um etwas mehr als 20 Prozent abgenommen hat.

7. Langfristige Massnahmen

Angesichts der sich abzeichnenden Finanzierungsproblematik bei den Verkehrsinfrastrukturen ist es angezeigt, Lösungsansätze aller Art vertieft zu analysieren und zu diskutieren. Ein verursachergerechtes, kostendeckendes und verkehrslenkendes Mobility-Pricing-System ist ein Lenkungs- und Finanzierungsinstrument, das dazu beitragen kann, Verkehrsinfrastrukturen zu finanzieren, die vorhandenen Kapazitäten optimal auszulasten und Verkehrsbehinderungen, z.B. durch Staus, günstig zu beeinflussen und dadurch die volkswirtschaftlichen Kosten zu senken.

20.01.2011