

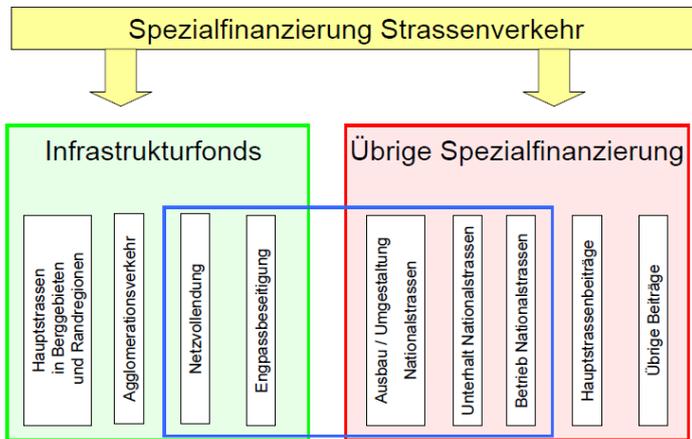


Faktenblatt

Finanzierung des Strassenverkehrs auf Bundesebene

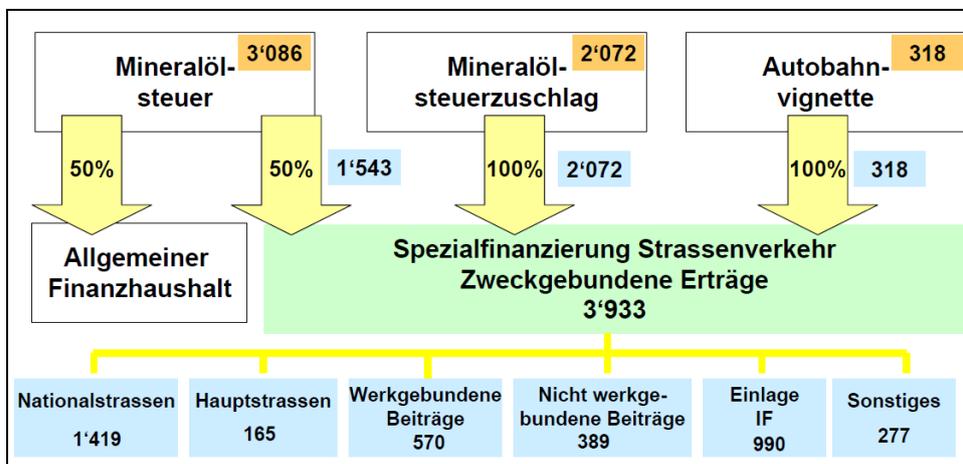
1. Einnahmen heute – Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV

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:

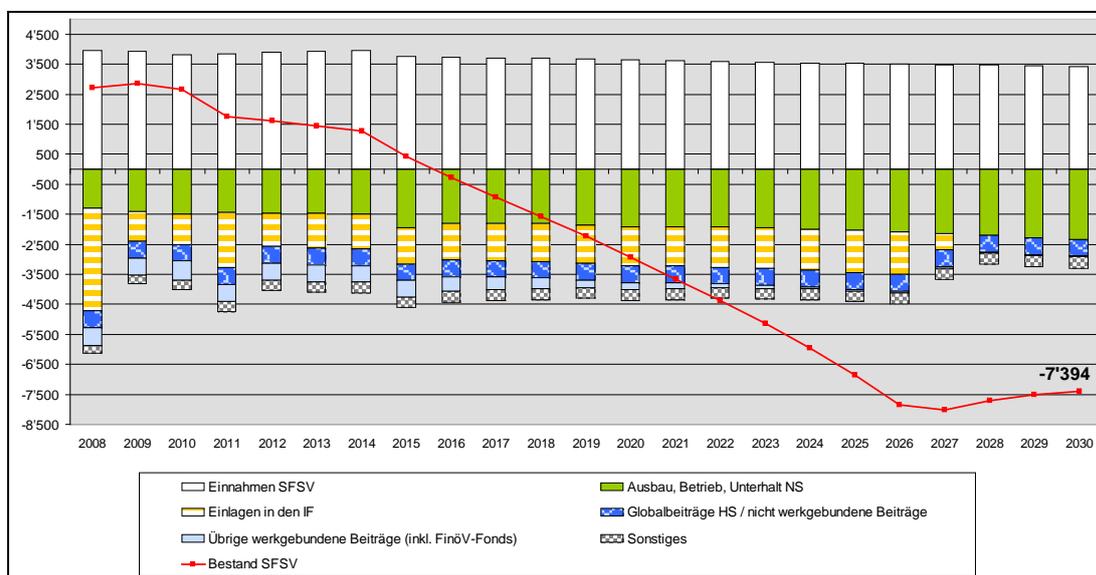
- Kosten für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes
- Einlagen in den **Infrastrukturfonds (IF)**, für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz, die Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur 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),

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 hat sich im Januar im Grundsatz für ein zweistufiges Vorgehen ausgesprochen:

- **1. Stufe: Preiserhöhung Autobahnvignette**

Die Anpassung des Netzbeschlusses (400 km neue Nationalstrassen; siehe Textkasten am Schluss) soll mit einer Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette von heute 40 auf 100 Franken im Jahr finanziert werden. Gleichzeitig wird eine Kurzzeitvignette für zwei Monate zu 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. Der Bundesrat hat die entsprechende Vernehmlassungsvorlage am 30. März 2011 verabschiedet.

- **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". Der Bundesrat wird zu einem späteren Zeitpunkt über diese Fragen entscheiden.

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.

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.

Anpassung des Netzbeschlusses: 400 Kilometer zusätzliche Nationalstrassen

Die heutige Linienführung des Nationalstrassennetzes basiert zur Hauptsache auf dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz von 1960. Dieser so genannte Netzbeschluss entspricht inzwischen nicht mehr in allen Belangen den heutigen und künftigen Ansprüchen. In den letzten zehn Jahren wurden über dreissig Begehren um Aufnahme von Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz im Parlament deponiert. Deshalb wurde das Nationalstrassennetz umfassend überprüft.

Im Rahmen des am 26. April 2006 vom Bundesrat verabschiedeten "Sachplans Verkehr" wurden "funktionale Kriterien" für die Netzzuordnung festgelegt. Diese Kriterien basieren auf den verkehrs-, regional- und raumordnungspolitischen Zielen des Bundes. Die wichtigsten Anforderungen sind: Durchleiten des internationalen Transitverkehrs, Verbinden der Schweiz mit dem Ausland, Verbinden der schweizerischen Agglomerationen untereinander und Anbinden der grossen Tourismusregionen und der Kantonshauptorte. Damit wurde die Grundlage für eine konsistente Entwicklung des Nationalstrassennetzes geschaffen, die nun in eine Anpassung des Netzbeschlusses mündet. Konkret hat die Anpassung des Netzbeschlusses zur Folge, dass bestehende Kantonsstrassen mit einer Gesamtlänge von rund 400 Kilometern ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden.

31.03.2011