



Faktenblatt

Nationalstrassen: Finanzierung und Planungsinstrumente

30.1.2013

<p>Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)</p>	<p>Die SFSV, auch bekannt als „Strassenkasse“, ist das Finanzierungsinstrument für die Infrastruktur des Strassenverkehrs in der Schweiz. Die in der SFSV erfassten Einnahmen und Ausgaben sind Bestandteile der Bundesrechnung. Sie unterstehen der Schuldenbremse. Hauptzweck der SFSV ist die Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb des Nationalstrassennetzes. Aus der SFSV werden aber auch Beiträge an die Kantone für die Hauptstrassen, Beiträge zugunsten von Eisenbahngrossprojekten ("NEAT-Viertel"), Beiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Bahntransportes begleiteter Motorfahrzeuge oder Beiträge an strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen bezahlt. Seit 2008 werden aus der SFSV auch Einlagen in den →Infrastrukturfonds getätigt.</p> <p>Die SFSV wird gespeisen aus der Hälfte der Mineralölsteuer* (Einnahmen 2011: 1,489 Mrd. Fr.), dem Mineralölsteuerzuschlag* (1,994 Mrd. Fr.) und der - > Autobahnvignette (326 Mio. Fr., entspricht Reinertrag).</p> <p>Im Jahr 2011 standen Einnahmen von 3'821 Millionen Franken Ausgaben von 4'576 Millionen Franken gegenüber. Der Ausgabenüberschuss von 755 Mio. Fr. wurde aus bestehenden Rückstellungen/Reserven in der SFSV gedeckt. Er ist auf eine ausserordentliche Einlage in den Infrastrukturfonds von 850 Mio. Fr. zurückzuführen.</p> <p>*Jeweils ohne Einnahmen der Flugtreibstoffe; diese fliessen in die Spezialfinanzierung Luftverkehr.</p>
<p>Finanzierung</p>	<p>Aktuell ist die Finanzierung der Nationalstrassen gesichert, doch kurz- bis mittelfristig besteht Handlungsbedarf. Denn der Bedarf übersteigt die Erträge aus der SFSV. Die Rückstellungen nehmen dadurch ab. Voraussichtlich etwa ab 2016 droht eine Finanzierungslücke.</p> <p>Die Gründe für diese negative Entwicklung sind vielfältig:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Teuerung auf der Einnahmeseite (→ Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Vignette) wurde seit langer Zeit nicht mehr angepasst.• Bei der Tunnelsicherheit sowie dem Umwelt- und Lärmschutz führen steigende gesellschaftliche Anforderungen zu höheren Kosten.• Verbrauchsärmere Fahrzeuge mindern die Erträge.• Zur Bewältigung des Verkehrswachstums und den damit verbundenen Kapazitätsengpässen braucht es den gezielten Ausbau bei den hochbelasteten Strecken.• Das Aufgabengebiet wurde ausgeweitet, z.B. durch neue Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen, ohne dass damit mehr Einnahmen verbunden gewesen wären. <p>Der Bundesrat wird voraussichtlich in der ersten Hälfte 2013 Vorschläge zur Deckung dieser Lücke in die Vernehmlassung schicken. Zur Diskussion steht die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags.</p>

<p>Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag</p>	<p>Unter die Mineralölsteuer fallen Erdöl, andere Mineralöle, Erdgas und die daraus gewonnenen Produkte sowie alle Treibstoffe. Die Hälfte der Erträge aus der Mineralölsteuer fliesst in die SFSV, die andere Hälfte in die allgemeine Bundeskasse.</p> <p>Auf Treibstoffe wird zudem der Mineralölsteuerzuschlag erhoben. Dieser kommt vollständig der SFSV zu Gute.</p> <p>Abhängig von Produkt und seiner Verwendung werden besondere Beträge erhoben. Für die Treibstoffe Benzin und Diesel haben sie folgende Höhe:</p> <table border="1" data-bbox="478 481 1380 636"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: right;">Benzin (Rp./l)</th> <th style="text-align: right;">Diesel (Rp./l)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mineralölsteuer</td> <td style="text-align: right;">43.12</td> <td style="text-align: right;">45.87</td> </tr> <tr> <td>Mineralölsteuerzuschlag für Treibstoffe</td> <td style="text-align: right;">30.00</td> <td style="text-align: right;">30.00</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td style="text-align: right;">73.12</td> <td style="text-align: right;">75.87</td> </tr> </tbody> </table>		Benzin (Rp./l)	Diesel (Rp./l)	Mineralölsteuer	43.12	45.87	Mineralölsteuerzuschlag für Treibstoffe	30.00	30.00	Total	73.12	75.87
	Benzin (Rp./l)	Diesel (Rp./l)											
Mineralölsteuer	43.12	45.87											
Mineralölsteuerzuschlag für Treibstoffe	30.00	30.00											
Total	73.12	75.87											
<p>Autobahnvignette</p>	<p>Die Autobahnvignette wurde 1985 eingeführt und kostete bis 1995 30 Franken. Dann wurde der Preis auf 40 Franken angehoben. Die Vignette ist obligatorisch für das Befahren der schweizerischen Nationalstrassen. 2012 ergab sich durch den Verkauf der Vignette ein Reinertrag von 326 Mio. Fr., der voll in die →SFSV floss. In der Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz, die zurzeit vom Parlament beraten wird, schlägt der Bundesrat vor, den Vignettenpreis auf 100 Fr. zu erhöhen. Dies dient dazu, Betrieb und Unterhalt jener Strecken zu finanzieren, die der Bund von den Kantonen übernimmt und die im Rahmen des Neuen Netzbeschlusses →NEB neu ins Nationalstrassennetz integriert werden.</p>												
<p>Infrastrukturfonds</p>	<p>Der Infrastrukturfonds (IF) wurde 2008 eingeführt. Er soll die notwendigen finanziellen Voraussetzungen zur Bewältigung der aktuellen Probleme im Landverkehr schaffen. Diese betreffen vor allem das Nationalstrassennetz sowie die Agglomerationen. Aufgrund des Mobilitätswachstums in den nächsten Jahrzehnten drohen ohne Gegenmassnahmen erhebliche Verkehrsprobleme.</p> <p>Über den IF werden finanziert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes • die Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz • Beiträge für Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen • Beiträge für Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen <p>Der Infrastrukturfonds ist eine <u>Sonderrechnung</u> des Bundes mit eigener Bilanz und Erfolgsrechnung. Der IF wird mit Einlagen aus der Bundesrechnung gespeist, die wiederum der SFSV belastet werden. Die Einlage in den IF unterstehen der Schuldenbremse, die Entnahmen hingegen nicht. Seit 2008 flossen im Durchschnitt gut 900 Millionen Franken (nur ordentliche Einlagen) in den IF.</p> <p>Der Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds beträgt 20,8 Milliarden Franken (Preisstand 2005, ohne Mehrwertsteuer). Davon stehen in den nächsten 20 Jahren 5,5 Milliarden Franken für die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz zur Verfügung.</p> <p>Zusätzliche Informationen zum Infrastrukturfonds: http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=de</p>												
<p>Programm Engpassbeseitigung (PEB)</p>	<p>Die Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen ist Bestandteil des →Infrastrukturfonds und wird aus diesem finanziert. Für die Engpassbeseitigung stehen insgesamt 5,5 Milliarden Franken zur Verfügung. Das Geld wird verwendet für Fahrstreifenergänzungen an bestehenden Nationalstrassen von mindestens</p>												

	<p>zwei Kilometern Länge. Grundlage für die Definition eines Engpasses sind die Daten der Verkehrszählung, die Prognosen des nationalen Verkehrsmodells und die Bevölkerungsprognosen.</p> <p>Gegenwärtig ist die zweite Programmbotschaft zur Freigabe von weiteren Mitteln aus dem Gesamtkredit für die Engpassbeseitigung in Arbeit. Voraussichtlich im Frühling 2014 kann der Bundesrat die Botschaft verabschieden, worauf letztlich das Parlament entscheidet, welche Engpässe in einem nächsten Schritt beseitigt und wie viel Finanzmittel dafür zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Weitere Informationen zur Engpassbeseitigung: http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=de&msg-id=30041</p>
Neuer Netzbeschluss (NEB)	<p>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.</p> <p>Im Rahmen des 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchleiten des internationalen Transitverkehrs, • Verbinden der Schweiz mit dem Ausland, • Verbinden der schweizerischen Agglomerationen und • Anbinden der grossen Tourismusregionen und der Kantonshauptorte. <p>Damit wurde die Grundlage für eine Anpassung des Netzbeschlusses geschaffen. Diese hat zur Folge, dass bestehende Kantonsstrassen mit einer Gesamtlänge von rund 375 Kilometern ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden.</p> <p>Mit diesen neuen Strecken erwachsen dem Bund zusätzliche Kosten von jährlich rund 305 Millionen Franken. Um die Finanzierung zu sichern, schlägt der Bundesrat vor, die -->Autobahnvignette auf 100 Franken zu erhöhen und eine Zweimonatsvignette von 40 Franken zu schaffen. Zurzeit wird der Vignettenpreis im Parlament beraten.</p>
Fahrleistung auf dem Nationalstrassennetz	<p>Die Nationalstrassen sind zum Rückgrat des Schweizer Verkehrssystems geworden. Obwohl ihr Anteil nur rund 2,5 Prozent am gesamten Strassennetz beträgt, werden vom gesamten Strassenverkehr rund 40 Prozent des Personenverkehrs und über 60 Prozent des Güterverkehrs auf den Nationalstrassen abgewickelt.</p> <p>Im Personenverkehr (alle Verkehrsträger) hat sich die Verkehrsleistung (Anzahl Personenkilometer) seit 1970 insgesamt verdoppelt. Die Strasseninfrastruktur muss dabei rund 85 Prozent des Personenverkehrs in der Schweiz absorbieren.</p>
Ausbau	<p>Mit Ausbau bezeichnet man die Umgestaltung bestehender Anlagen (z. B. Lärmschutz-, Umweltschutzbauten, Wildtierquerungen, zusätzliche Spuren, Tunnelsicherheit, Anpassung an neue technische Bestimmungen und Sicherheits-Normen, Neugestaltung von Anschlüssen).</p>
Neubau	<p>Unter Neubau versteht man die erstmalige Realisierung von Nationalstrassenabschnitten (z.B. bei Netzvollendung).</p>
Unterhalt	<p>Unter Unterhalt subsumiert werden Massnahmen zur Substanz- und Werterhaltung bei bereits erstellten Nationalstrassen, beispielsweise die Sanierung des</p>

	<p>Trasses oder die Instandsetzung von Brückenbauwerken.</p> <p>Unterhalt und Ausbau eines Teilstücks der Autobahn werden in der Regel im Gleichschritt vollzogen, also im gleichen Projekt.</p>
Betrieb	<p>Der Betrieb umfasst unter anderem die Pflege von Mittelstreifen und Böschungen, die Reinigung, die Schneeräumung und ähnliche Arbeiten.</p>
Gesetzliche Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Bundesverfassung; insbesondere Artikel 83 und 86 • Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG) <p>Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996 (MinöStG)</p>

30.1.2013