

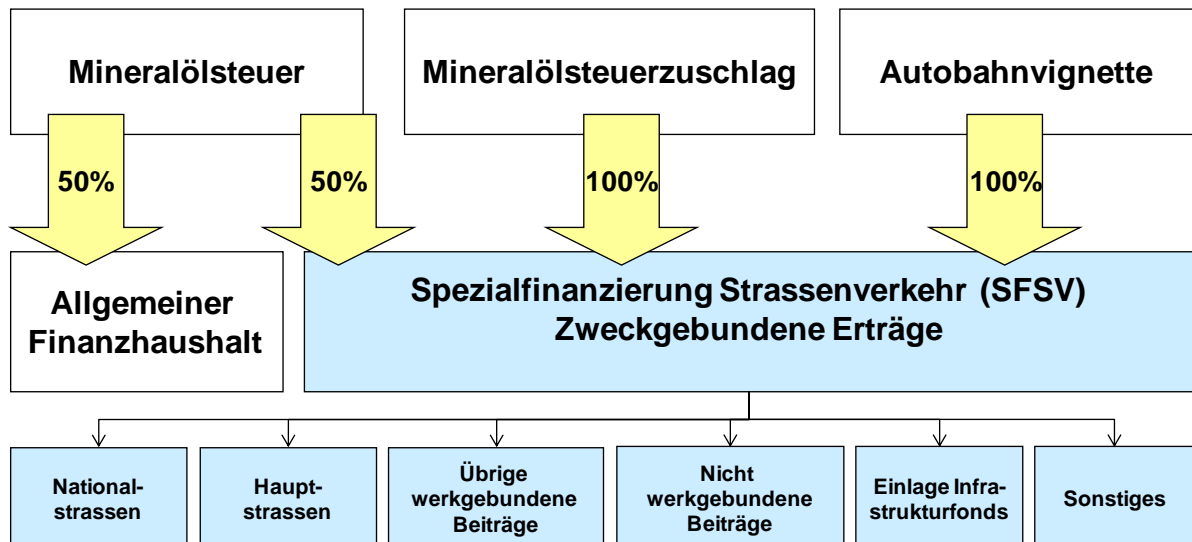


Faktenblatt Nationalstrassen

26.6.2013

Heutige Finanzierung

Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), im Volksmunde „Strassenkasse“ genannt, ist das Instrument des Bundes zur Finanzierung seiner Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. 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**.



Die Strassenkasse wird aus der Hälfte der **Mineralölsteuer** (Einnahmen 2012: 1,482 Mrd. Fr.), dem **Mineralölsteuerzuschlag** (1,979 Mrd. Fr.) und der **Autobahnvignette** (Reinertrag: 319 Mio. Fr.) gespeist.

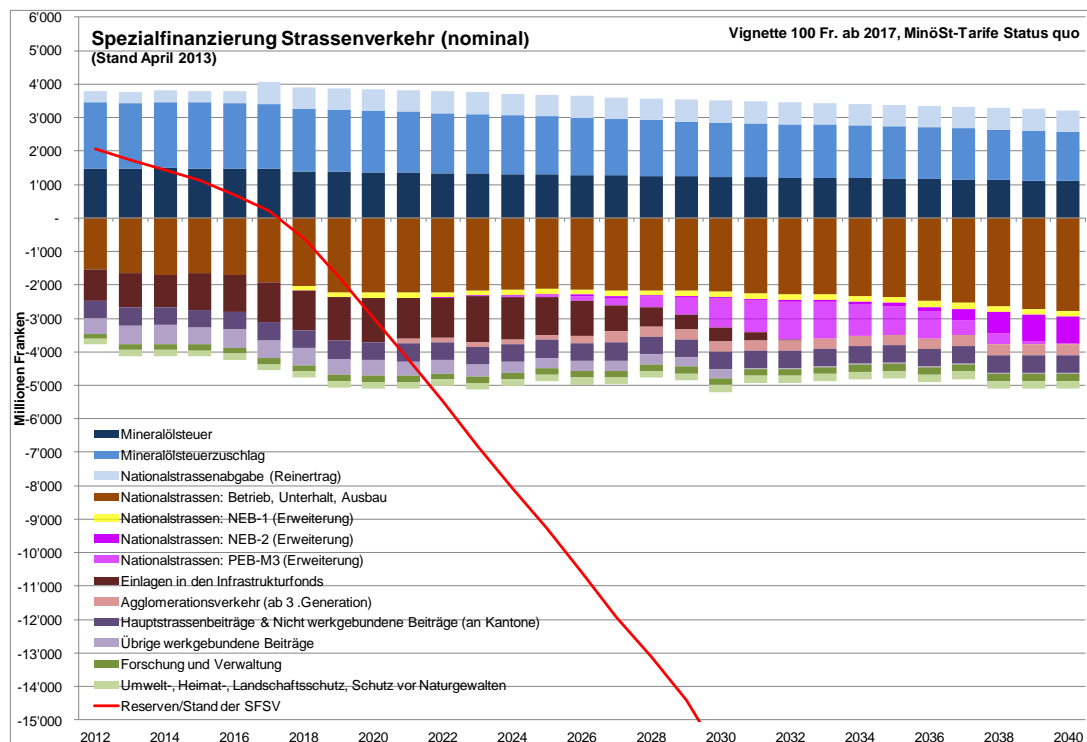
2012 standen Einnahmen von 3'826 Millionen Franken Ausgaben von 3'784 Millionen gegenüber.

Für die Treibstoffe Benzin und Diesel werden zurzeit folgende Abgaben erhoben:

	Benzin (Rp./l)	Diesel (Rp./l)
Mineralölsteuer	43.12	45.87
Mineralölsteuerzuschlag für Treibstoffe	30.00	30.00
Total	73.12	75.87

Ausblick: Ohne Gegenmassnahmen droht Finanzierungslücke

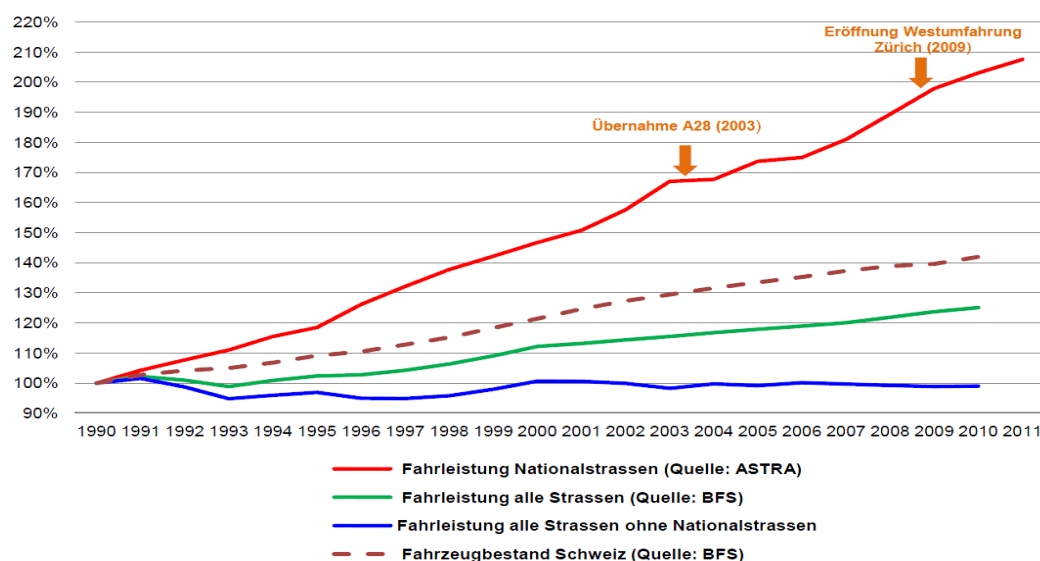
Aktuell ist die Finanzierung der Nationalstrassen noch gesichert, doch es besteht Handlungsbedarf. Denn der Bedarf übersteigt die Erträge aus der Strassenkasse. Die Rückstellungen nehmen dadurch ab. Voraussichtlich etwa ab 2017 droht dadurch eine Finanzierungslücke.



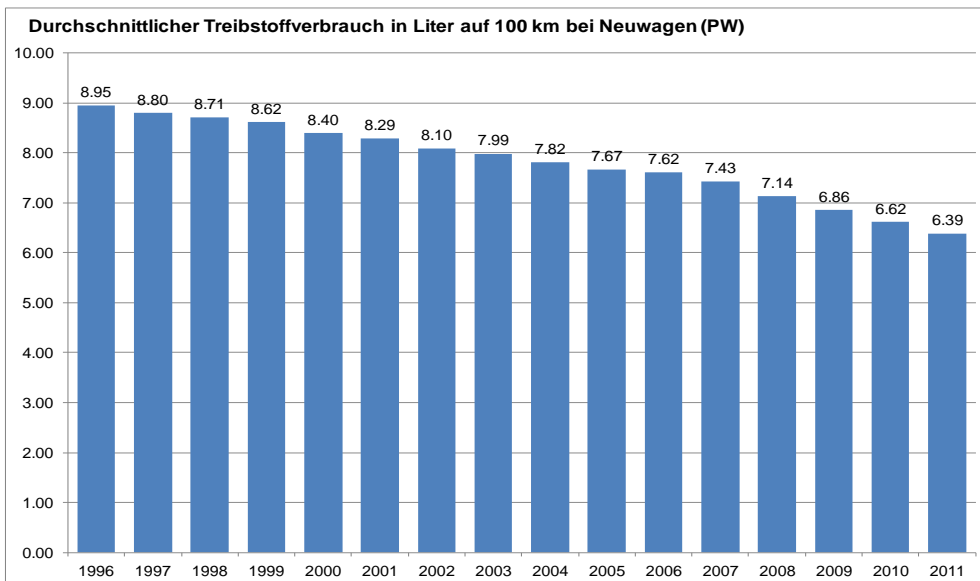
Die Finanzierungslücke entsteht, weil die Ausgaben wachsen und die Einnahmen sinken:

- Ausgaben:** Die Nationalstrassen werden immer stärker beansprucht. Seit 1990 hat sich der Verkehr verdoppelt, die Anzahl Stautunden wächst. Die steigende Belastung strapaziert die Infrastruktur und erhöht die Kosten für Betrieb und Unterhalt. Teurer wird es auch, weil viele Tunnel und Brücken wegen ihres Alters renoviert werden müssen und weil die Ansprüche der Gesellschaft gestiegen sind (Lärm- und Brandschutz, Naturgefahren, Wildtierbrücken). Aufgrund der wachsenden Mobilität braucht es zudem Erweiterungen und Ausbauten, um das Netz leistungsfähig zu halten.

Langjährige Entwicklung des Verkehrs auf den Nationalstrassen im Vergleich zu anderen Kenngrössen

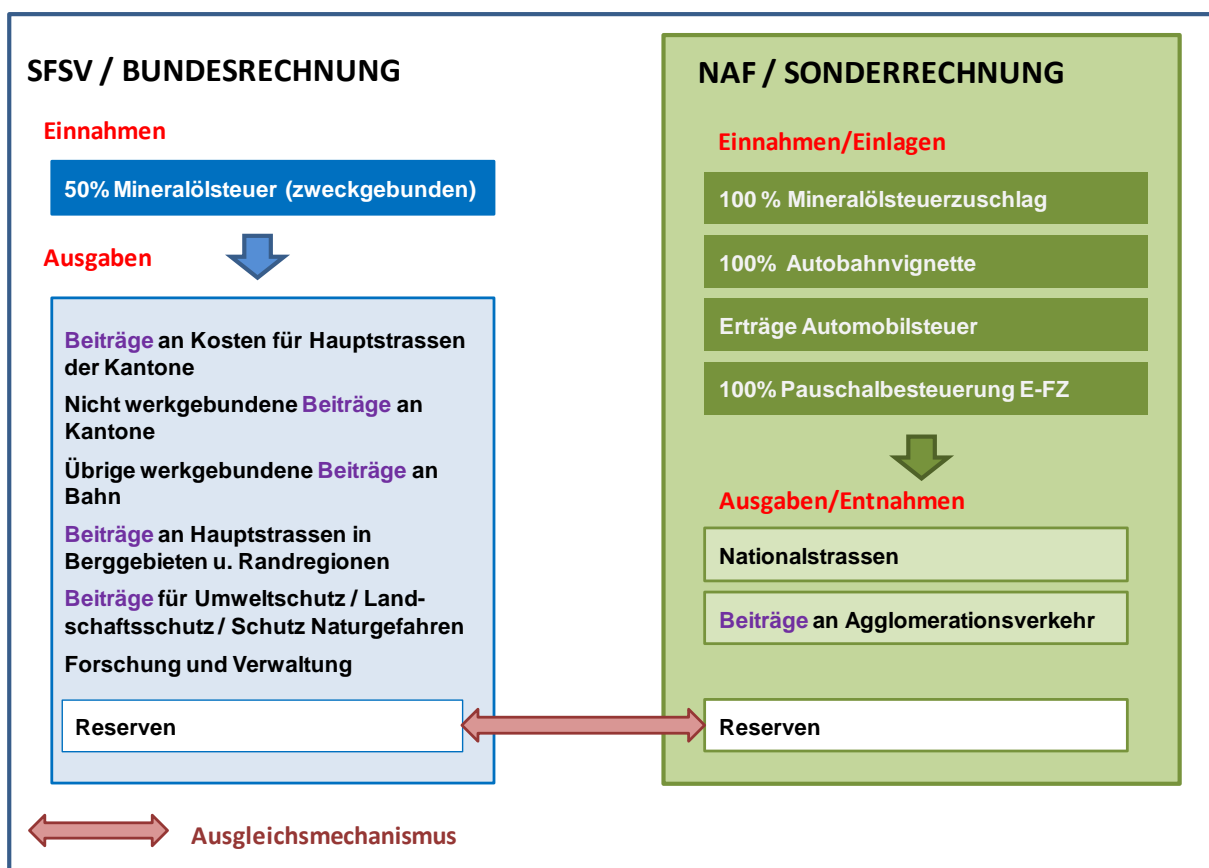


- Einnahmen:** Die Treibstoffsteuern wurden seit Jahrzehnten nicht mehr der Teuerung angepasst. Der Mineralölsteuerzuschlag ist seit 1974 unverändert, die Mineralölsteuer seit 1993. Weil bei den Bau- und Unterhaltskosten die Teuerung voll durchschlägt, gerät die Finanzierung aus dem Gleichgewicht. Die Erträge sinken zudem, weil moderne Autos weniger Treibstoff brauchen als ältere. Es braucht darum eine Kompensation.



Neuer Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

Der NAF soll in der Verfassung verankert werden. Die künftige Struktur sieht wie folgt aus:



Es ist vorgesehen, dem NAF auf Verfassungsstufe folgende Einnahmen direkt zuzuweisen:

- 100 Prozent Mineralölsteuerzuschlag ab 2017
- 100 Prozent des Ertrags aus dem Verkauf der Autobahnvignette ab 2017
- Erträge aus der Automobilsteuer ab 2017
- 100 Prozent Pauschalbesteuerung der Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken, frühestens ab 2020
- übrige Einnahmen (wie beispielsweise die CO₂-Sanktionsabgabe)
- allfälliger Ausgleich aus den Reserven der SFSV