



Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF): Fragen und Antworten

26.6.2013

Wie funktioniert die bestehende Finanzierung der Nationalstrassen-Infrastruktur?

Die Nationalstrassen werden heute aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) - der sogenannten Strassenkasse - bezahlt. Diese wird gefüllt aus der Hälfte der Mineralölsteuer, dem Mineralölzuschlag und dem Ertrag aus der Autobahnvignette. Aus der Strassenkasse werden aber nicht nur die Nationalstrassen bezahlt. Geld geht auch an die Kantone für Hauptstrassen, weitere Beiträge aus der Strassenkasse fliessen für Eisenbahngrossprojekte, die Förderung des kombinierten Verkehrs, und Umweltschutzmassnahmen sowie Forschung. Etwa 900 Millionen Franken jährlich fliessen ausserdem in den Infrastrukturfonds (IF). Daraus werden die Vollendung des Nationalstrassennetzes, die Engpassbeseitigung, Verkehrsprojekte in den Agglomerationen sowie Hauptstrassen in den Berg- und Randregionen bezahlt.

Zusätzliche Informationen zum Infrastrukturfonds sind über folgenden Link abrufbar:

<http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=de>

Welche Vorteile hat der neue NAF gegenüber der heutigen Finanzierung?

Beim NAF handelt es sich um eine Erweiterung des bestehenden Infrastrukturfonds (IF). Er wird auf Verfassungsstufe verankert, gilt unbefristet und dient der Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs. Neu sollen auch Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen aus dem Fonds finanziert werden. Der Bundesrat will mit dem NAF die Planungs- und Realisierungssicherheit verbessern und die Transparenz erhöhen. Heute bestehen verschiedene gegenseitige Verflechtungen und Abhängigkeiten. Dies beeinträchtigt die Steuerung der Projekte. Verkehrsinfrastrukturen zeichnen sich durch lange Planungs- und Bauzeiten und hohe Investitionssummen aus. Dies bedingt eine sichere, langfristig ausgerichtete Planung. Mit dem NAF können zudem Reserven gebildet werden, um Ausgabenschwankungen abzufedern. Zwischen den verschiedenen Ausgabenposten besteht Durchlässigkeit, sodass frei werdende Mittel - etwa als Folge von Projektverzögerungen - in andere, reife Projekte investiert werden können. Dem NAF werden wie beim Bahninfrastrukturfonds bestimmte Einnahmen direkt zugewiesen. Man spricht von einer engen Zweckbindung.

Benzin und Diesel sollen teurer werden. Warum?

Aktuell ist die Finanzierung der Nationalstrassen, die neben der Vignette über Treibstoffsteuern läuft, gesichert. Doch ab 2017 droht eine Finanzierungslücke, weil der Bedarf die Erträge aus der Strassenfinanzierung übersteigt. Die Rückstellungen nehmen ab. Um die Nationalstrassen auch in Zukunft leistungsfähig zu halten, braucht es daher eine solidere Finanzierung.

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 Stautunden wachsen. Die steigende Belastung strapaziert die Infrastruktur und erhöht die Kosten für Betrieb und Unterhalt. Um das Verkehrsnetz leistungsfähig zu halten, sind Ausbauten nötig. Teurer wird es auch, weil viele Tunnels und Brücken wegen ihres Alters renoviert werden müssen und weil die Ansprüche der Gesellschaft gestiegen sind (Lärmschutz, Naturgefahren, Brandschutz, Wildtierbrücken).

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.

Reicht die vorgeschlagene Erhöhung aus, um die Finanzierung langfristig zu sichern?

Die Erhöhung des **Treibstoffzollzuschlags** ist ein wichtiger Beitrag zur solideren Finanzierung, reicht allein aber nicht aus, um die Finanzierungslücke zu decken. Darum schlägt der Bundesrat vor, dem NAF ergänzend folgende Erträge zuzuleiten:

Die **Automobilsteuer** soll neu zweckgebunden für Strassenbelange eingesetzt werden. Im Durchschnitt der letzten fünf Jahre resultierten jährliche Erträge von rund 374 Millionen Franken. Sie fliessen heute in den allgemeinen Bundeshaushalt. Der Bundesrat schlägt vor, zwei Drittel künftig dem NAF zuweisen. Als Untervariante wird geprüft, maximal 100 Prozent der Erträge in den NAF zu leiten. Die Zuweisung von Erträgen aus der Automobilsteuer entzieht dem Bundeshaushalt zwar finanzielle Mittel, geht aber viel weniger weit als die „Milchkuh“-Initiative, die sämtliche Einnahmen aus der Mineralölsteuer der Strasse zuleiten will. Eine zweckgebundene Verwendung der Automobilsteuer-Gelder ist sinnvoll, weil zwischen der Steuer und dem Verwendungszweck ein enger sachlicher Zusammenhang besteht.

Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken nutzen die Strasseninfrastruktur ebenfalls. Sie sollen darum ab 2020 ebenfalls einen stärkeren Beitrag zur Finanzierung leisten. Im Vordergrund stehen die **Elektroautos**. Dass vermehrt auf solche Fahrzeuge gesetzt wird, ist aus Umweltsicht erfreulich. Sie leisten heute aber via Autobahnvignette nur einen kleinen Anteil an die Finanzierung der Kosten.

Welcher Zusammenhang besteht zwischen der Benzinpreiserhöhung und der Preiserhöhung bei der Autobahnvignette?

Diese beiden Bereiche muss man auseinanderhalten: Der zusätzliche Ertrag aus der Vignette wird gezielt verwendet, um Ausbau, Unterhalt und Betrieb der knapp 400 Kilometer Hauptstrassen zu finanzieren, die mit dem neuen Netzbeschluss (NEB) von den Kantonen abgetreten und ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Das sind zusätzliche Aufgaben, die der Bund erbringen und finanzieren muss und die an die betreffenden 400 Kilometer Strassen gebunden sind.

Die Treibstoffpreiserhöhung dient hingegen dazu, den NAF mit ausreichend Geld auszustatten - um weitere Investitionen tätigen und so Staus und Engpässe lindern zu können.

Wird das Benzin noch teurer, wenn in der Referendumsabstimmung die Vignetten-Erhöpfung abgelehnt wird?

Nein. Falls der höhere Vignettenpreis abgelehnt wird, bleiben die knapp 400 Kilometer Hauptstrassen im Eigentum der Kantone. Der Bund würde sie also nicht übernehmen. Folglich erwachsen aus einem Nein zur Vignette keine Mehrkosten. Der Benzinpreis müsste nicht zusätzlich erhöht werden.

Könnte der Benzinpreis auf dem heutigen Niveau belassen werden, wenn man auf die zweite Gotthardröhre verzichten würde?

Nein. Der Bau einer zweiten Gotthardröhre ohne Kapazitätserweiterung ist Teil eines normalen Unterhaltsprojekts. Der bestehende Gotthard-Tunnel muss altersbedingt so oder so saniert werden - ob mit oder ohne zweite Röhre. Die Erhöhung des Treibstoffzollzuschlags ist unabhängig vom Gotthard nötig, weil die Strassenfinanzierung mit wachsenden Ausgaben und sinkenden Einnahmen konfrontiert ist: Das Verkehrsaufkommen hat sich seit 1990 verdoppelt. Die Autobahnen werden immer stärker beansprucht. Unterhalt und Betrieb kosten immer mehr. Gleichzeitig sinken die Einnahmen, weil die Teuerung seit Jahrzehnten unberücksichtigt blieb, bei den Kosten aber voll durchschlägt, und weil moderne Autos immer weniger Benzin und Diesel brauchen.

Der Benzinpreis an der Zapfsäule variiert stark. Wie setzt er sich eigentlich genau zusammen?

Der Benzin- und Dieselpreis wird durch verschiedene Komponenten bestimmt. Dazu gehören nicht nur die Treibstoffsteuern, sondern auch die Rohölpreise auf den Weltmärkten, Raffinerie- und Transportkosten, Vertriebskosten sowie die Margen der Erdöl- und Mineralölgesellschaften. Auf diese Komponenten hat der Staat keinen Einfluss, sie werden von den Marktkräften bestimmt.

Was unternimmt der Bund konkret, um Staus und Engpässe zu lindern?

Er nutzt alle Möglichkeiten, um den Verkehr flüssiger zu machen. Dazu gehören Umnutzungen von Pannestreifen, Überholverbote für Lastwagen und eine bessere Information. Damit allein ist es aber nicht getan. Es braucht an verschiedenen Stellen auch Erweiterungen und Ausbau. Im Rahmen der Programmbotschaft Engpassbeseitigung (PEB) investiert der Bund in mehr Fahrspuren - mit dem ersten Paket u.a. zwischen Härkingen und Wiggertal, mit dem zweiten Paket u.a. zwischen Meyerin/Vernier und Le Vengeron sowie zwischen Andelfingen und Winterthur. Das Parlament entscheidet alle vier Jahre, welche Teilstücke ausgebaut werden. Die Nationalstrassen und der Agglomerationsverkehr sollen künftig über den NAF finanziert.

Kann das Verkehrsnetz so leistungsfähig gehalten werden?

Die Schweiz verfügt über ein dichtes Bahn- und Strassennetz. Es stösst wegen der starken Nachfrage aber an Grenzen. Um auch in Zukunft ein gutes Angebot zu haben, braucht es daher für beide Verkehrsträger weitere Investitionen. Strasse und Schiene gehören zusammen. Der Bund setzt darum sowohl für die Strasse (NAF) als auch die Schiene (BIF) künftig auf einen Fonds.