

Abstimmung 12. Februar 2017: Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF)

Das Verkehrsaufkommen in der Schweiz wächst ständig. Mit der zunehmenden Belastung und dem Ausbau der Infrastruktur im Strassenverkehr steigen auch die Kosten für die Finanzierung. Damit diese Ausgaben gedeckt werden können, soll der bestehende, zeitlich befristete Infrastrukturfonds durch den „Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr-Fond (NAF)“ abgelöst werden. Da der Bundesbeschluss über die Schaffung des NAF eine Verankerung in der Verfassung vorsieht und diese damit geändert wird, unterliegt er dem obligatorischen Referendum und muss dem Volk und den Ständen zur Abstimmung unterbreitet werden.

Ausgangslage

Seit der Einführung des Infrastrukturfonds im Jahr 2008 wird das Nationalstrassennetz durch zwei verschiedene Gefässe finanziert: Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (Strassenkasse) gewährleistet den Betrieb und Unterhalt des gesamten Netzes. Die Ausgaben aus dem Infrastrukturfonds fliessen in die Vollendung des Nationalstreckennetzes, die Engpassbeseitigung, Verkehrsprojekte in den Agglomerationen sowie in Hauptstrassen in den Berg- und Randregionen.

In die Strassenkasse fliessen die Hälfte der Einnahmen aus der Mineralölsteuer und die Gesamteinnahmen aus dem Mineralölsteuerzuschlag und der Autobahnvignette.

Dem Infrastrukturfonds wird jährlich ein Teil der Strassenkasse zugewiesen. Die genaue Höhe dieser Summe wird durch die Bundesversammlung so bestimmt, dass für die Erfüllung der Aufgaben genügend Mittel vorhanden sind.

Gleichzeitig muss aber auch noch genügend Geld in der Strassenkasse verbleiben, damit diese ebenfalls alle ihre Aufgaben erfüllen kann.

Die zunehmende Belastung der Infrastruktur, die Renovation von älteren Tunneln und Brücken sowie gestiegene Anforderungen bezüglich Lärm-, Natur-, und Brandschutz erhöhen die Kosten für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Nationalstrassennetzes.

Die Mineralölsteuern sind seit 1993, der Mineralölsteuerzuschlag seit 1974 unverändert und wurden nicht an die Teuerung angepasst. Da die Bau- und Unterhaltskosten jedoch der Teuerung unterliegen, entsteht allmählich ein Ungleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben. Dadurch zeichnet sich in den kommenden Jahren eine Finanzierungslücke ab.

Was wird geändert?

Der bisherige Infrastrukturfonds ist nur für 20 Jahre konzipiert, der neue NAF gilt unbeschränkt und wird in der Verfassung verankert. Im Grunde ist der NAF eine Erweiterung des Infrastrukturfonds und übernimmt dessen Aufgabe. Zusätzlich werden Aufwendungen für den Betrieb und Unterhalt künftig aus dem NAF und nicht mehr direkt aus der Strassenkasse bezahlt.

Alle Einnahmen aus dem Mineralölsteuerzuschlag und der Autobahnvignette fliessen in den NAF, analog wie bisher in die Strassenkasse. Der Mineralölsteuerzuschlag wird bei Bedarf um vier Rappen auf 34 Rappen pro Liter erhöht. Dieser Schritt wird laut dem Bund frühestens 2019 nötig sein. Weitere Erhöhungen des Zuschlags kann es später geben, wenn die Reserven des

Zusammenfassung

Ziel des Beschlusses

Der Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) soll die Finanzierung der Nationalstrasseninfrastruktur in den kommenden Jahrzehnten sichern und die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Ausgaben erhöhen.

Wichtigste Änderungen

Der NAF finanziert den Unterhalt, den Betrieb und die Vollendung des Nationalstrassennetzes. Die Finanzierung der Strassenkasse und des NAF werden aufeinander abgestimmt und die Aufgaben klarer aufgeteilt.

Argumente der Befürworter

Die Befürworter beteuern, dass der NAF das Schweizer Verkehrsnetz stärke und die Strasse der Schiene gleichsetze. Der NAF beseitige Engpässe im Nationalstrassennetz und stelle die zukünftige Finanzierung der Infrastruktur sicher. Der neue Fonds entlaste die Städte und Agglomerationen finanziell und die Land- und Bergregionen werden gestützt. Zudem entlaste der NAF die Kantone, da er Bundesbeiträge für Agglomerationsprojekte sichere.

Argumente der Gegner

Die Gegner bemängeln, dass der allgemeinen Bundeskasse Mittel entzogen werden, die sonst für Aufgaben der öffentlichen Hand zur Verfügung gestanden hätten. Die Kapazitätserhöhung der Strasse fördere die Rückverlagerung von der Schiene, belaste die Umwelt und verschandle die Landschaft zusätzlich. Für die Finanzierung von Agglomerationsprojekten durch den NAF gebe es keinen sachlichen Grund, diese könne auch anders organisiert werden.

NAF unter eine bestimmte Grenze fallen.

Erträge aus der Automobilsteuer und 10% der Mineralölsteuereinnahmen werden neu zweckgebunden dem NAF zugewiesen, anstatt wie bis anhin dem allgemeinen Bundeshaushalt.

Im Rahmen der NAF-Vorlage werden 400 Kilometer Kantonsstrassen in das Nationalstrassennetz aufgenommen. Die vorher angesprochene Zweckbindung von Automobilsteuer und den 10% der Mineralölsteuereinnahmen sollen dabei helfen, diese Erweiterung des Nationalstrassennetzes zu finanzieren. Ab 2020 müssen sich die Kantone zudem mit 60 Millionen pro Jahr an dieser Finanzierung beteiligen.

Zusätzlich ist ab 2020 eine Abgabe für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken (u.a. Elektrofahrzeuge) geplant, da diese die Infrastruktur ebenfalls nutzen, aber nur wenig zu deren Finanzierung beitragen.

Auswirkungen

Durch die Schaffung des NAF auf Verfassungsebene wird der Strassen- und Schienenverkehr, für welchen bereits ein Fonds (FABI) besteht, rechtlich gleichgesetzt. Um die langfristige Planungs- und Realisierungssicherheit zu erhöhen, ist der NAF im Gegensatz zum Infrastrukturfonds ohne Laufzeitbeschränkung konzipiert. Die direkte Zuweisung von 10% der Einnahmen aus der Mineralölsteuer, dem Mineralölsteuerzuschlag, der Autobahnvignette und der Automobilsteuer in den NAF erhöht die Zweckbindung und die Transparenz der Ausgaben im Vergleich zum jetzigen System mit Strassenkasse und Infrastrukturfonds. Diese Zweckbindung bedeutet jedoch auch, dass die 10% der Mineralöl- und die

gesamten Automobilsteuereinnahmen nicht mehr dem allgemeinen Bundeshaushalt zur Verfügung stehen.

Der drohenden Finanzierungslücke wird durch die Neuzuweisung der Erträge aus der Automobilsteuer und der zusätzlichen 10% der Mineralölsteuereinnahmen entgegengewirkt. Zudem kann der Bund im Bedarfsfall den Mineralölsteuerzuschlag erhöhen. Dadurch soll die Finanzierung auf Vorrat verhindert werden.

Die Strassenkasse wird beibehalten und durch die 50% der Mineralölsteuer, welche schon bisher in die Strassenkasse geflossen sind, gespeist. Die Auszahlung der Beiträge an die Kantone für den Strassenunterhalt (Kantonsstrassen) wird dabei die Hauptaufgabe der Strassenkasse sein.

Argumente der Befürworter

Die Befürworter beteuern, dass der NAF das Schweizer Verkehrsnetz stärke und die Strasse der Schiene in der Verfassung gleichsetze.

Der NAF beseitige Engpässe im Nationalstrassennetz und stelle die zukünftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur sicher. Von dieser Beseitigung der Engpässe profitieren alle, die Umwelt würde entlastet und weniger Zeit und Ressourcen durch Stautunden würden verschwendet.

Der neue Fonds entlaste auch die Städte und Agglomerationen, da der NAF die Bundesbeiträge sichere, welche für wichtige Projekte in Agglomerationen gebraucht würden.

Die Land- und Bergregionen würden gestützt, da durch den neuen Netzbeschluss 400 Kilometer Kantonsstrassen in das Nationalstrassennetz aufgenommen würden. Schliesslich Sorge der NAF dafür, dass der Wirtschaft auch in

Zukunft eine wettbewerbsfähige Infrastruktur zur Verfügung stehe.

Argumente der Gegner

Die Gegner der Vorlage stören sich an der Zweckbindung von Mitteln, welche bis anhin der allgemeinen Bundeskasse zur Verfügung standen. So werde das Verursacherprinzip lediglich auf Kosten anderer Aufgaben der öffentlichen Hand, wie der Bildung, dem Öffentlichen Verkehr, Sozialem oder der Landwirtschaft, gestärkt.

Der NAF bringe zudem ein Ausbauprogramm mit sich. Diese Erhöhung der Kapazitäten auf der Strasse fördere die Rückverlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Strasse, schade dem Klima zusätzlich und die Landschaft werde weiter zubetoniert.

Die Finanzierung von Agglomerationsprojekten, welche neu unbefristet vom NAF anstatt dem befristeten Infrastrukturfonds übernommen würde, könne auch anderweitig organisiert werden. Es gebe schlicht keinen sachlichen Grund, die Finanzierung von Agglomerationsprojekten mit der Nationalstrassenfinanzierung zu verknüpfen.

Literaturverzeichnis:

- Der Bundesrat (2016) Botschaft zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen
<https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2015/2065.pdf>
- Neue Zürcher Zeitung (2016) Die Strassenfinanzierung ist sichergestellt
<http://www.nzz.ch/schweiz/strassenverkehr-die-strassenfinanzierung-ist-sichergestellt-ld.118920>
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2016) Abstimmung zur Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF)
<https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/investitionen/naf.html>
- Die Bundesversammlung (2016) Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
<https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2016/7587.pdf>
- Bundesamt für Raumentwicklung (2016) Infrastrukturfonds
<https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/grundlagen-und-daten/finanzierung/infrastrukturfonds.html>
- Die Bundesversammlung – das Schweizer Parlament (2016) Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20150023#/AffairSummary>
- Bundesamt für Strassen (2016) Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)
<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/strassenfinanzierung/spezialfinanzierung.html>
- Komitee JA zum NAF (2016)
<https://naf-ja.ch/argumente/#1479133072660-aa8a1858-7371>
- Grüne (2016) Bundesbeschluss zur Schaffung eines Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr (NAF)
<http://www.gruene.ch/gruene/de/kampagnen/abstimmungen/naf.html>