



Abstimmungsvorlage vom 12.02.2017

Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehrs (NAF)

In Kürze

Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) dient dazu, strukturelle Mängel zu beheben sowie die Finanzierung der Nationalstrassen und der Bundesbeiträge für Verkehrsprojekte in den Agglomerationen dauerhaft zu sichern.

Hintergrund

Um die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs langfristig zu sichern, hat der Bundesrat beschlossen, auf Verfassungsstufe einen unbefristeten Fonds zu schaffen: den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). In diesen Fonds sollen bestehende und neue Einnahmen fliessen.

Der NAF ist eine Erweiterung des bestehenden Infrastrukturfonds. Mit den entsprechenden Geldern wurden bis jetzt die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz, die Fertigstellung des Netzes, Verkehrsinfrastrukturen in Städten sowie Hauptstrassen in Berg- und Randregionen finanziert. Künftig sollen auch Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen über den Fonds bezahlt werden. Dafür braucht es genug Geld, damit sich aufgrund der steigenden Ausgaben und sinkenden Einnahmen keine Finanzierungslücke öffnet.

Der NAF soll daher neben den bisher für die Strasse festgelegten Erträgen aus der Autobahnvignette und dem Mineralölsteuerzuschlag zusätzliche Gelder erhalten: Zum einen mit einer moderaten Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags, die an den effektiven Investitionsbedarf geknüpft ist, zum anderen mit Erträgen aus der Automobilsteuer, die heute in die Bundeskasse fliessen. Als weitere Massnahme, die frühestens 2020 greifen wird, will der Bundesrat die Möglichkeit schaffen, dass sich auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken wie Elektro-Autos beispielsweise mit einer jährlichen Pauschale an der Finanzierung beteiligen. So kann die Finanzierung wieder ins Lot gebracht werden. Insgesamt stehen zur Alimentierung des NAF rund 3 Milliarden CHF pro Jahr zur Verfügung.

Zudem soll der NAF Reserven bilden können. Damit können Gelder, die für ein Projekt bestimmt waren, aber etwa wegen wetterbedingten Verzögerungen beim Bau nicht beansprucht wurden, auf das Folgejahr übertragen werden. Im Gegenzug darf er sich nicht verschulden.

Entwurf Änderung des Verfassungstextes

<https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/38300.pdf>

Abstimmungsempfehlung

Die Bundesversammlung empfiehlt, den Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr anzunehmen (Ständerat mit 41 zu 1 Stimmen und 2 Enthaltungen, Nationalrat mit 146 zu 48 Stimmen und 4 Enthaltungen).

Argumente

Pro Quelle: www.uvek.admin.ch / www.parlament.ch	Kontra Quelle: www.parlament.ch
<ul style="list-style-type: none">• Planungs- und Realisierungssicherheit und mehr Transparenz: Der NAF dient dazu, die Nationalstrassenaufgaben und Bundesbeiträge für die Agglomerationsprogramme aus einem Gefäss zu finanzieren. 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. Analog zum Bahninfrastrukturfonds können mit dem NAF die nötigen Investitionen besser geplant und finanziell abgesichert werden. Dies führt auch zu einer Gleichstellung von Strasse und Schiene.• Möglichkeit Reserven zu bilden: Mit dem NAF können 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.	<ul style="list-style-type: none">• Keine Flexibilität bei der Budgetierung: Jährlich müssen rund 700 Mio Franken in die Strassenkasse bezahlt werden – ganz unabhängig davon, ob baureife Projekte bestehen oder ob die Kasse bereits gefüllt ist und unabhängig davon, ob dringlichere Aufgaben zu erledigen wären. Der NAF ist unflexibel und bietet keinen Entscheidungsspielraum in der Budgetierung.• Sparprogramme als Folge des NAF: Sparmassnahmen wären die Folge der hohen Ausgaben für den NAF. Einsparungen würden Bildung, Armee und Landwirtschaft betreffen.• Zu starker Fokus auf Beton: Der NAF fokussiert zu stark auf den Beton und zu wenig auf intelligente Technologien und Konzepte wie beispielsweise Mobility Pricing. Neue Probleme können nicht mit veralteten Konzepten gelöst werden.