

  
**FDP**

**Die Liberalen**



# **Abstimmung zur Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF)**

**Präsentation Parteiversammlung FDP Uri**

**Ludwig Loretz**

**26. Februar 2017 (V1)**

# Inhaltsübersicht.

---

1. Ausgangslage zum NAF
2. Was bringt der NAF
3. Finanzierung des NAF
4. Politische Akzeptanz des NAF
5. Der NAF in Uri
6. Argumente

# Ausgangslage zum NAF

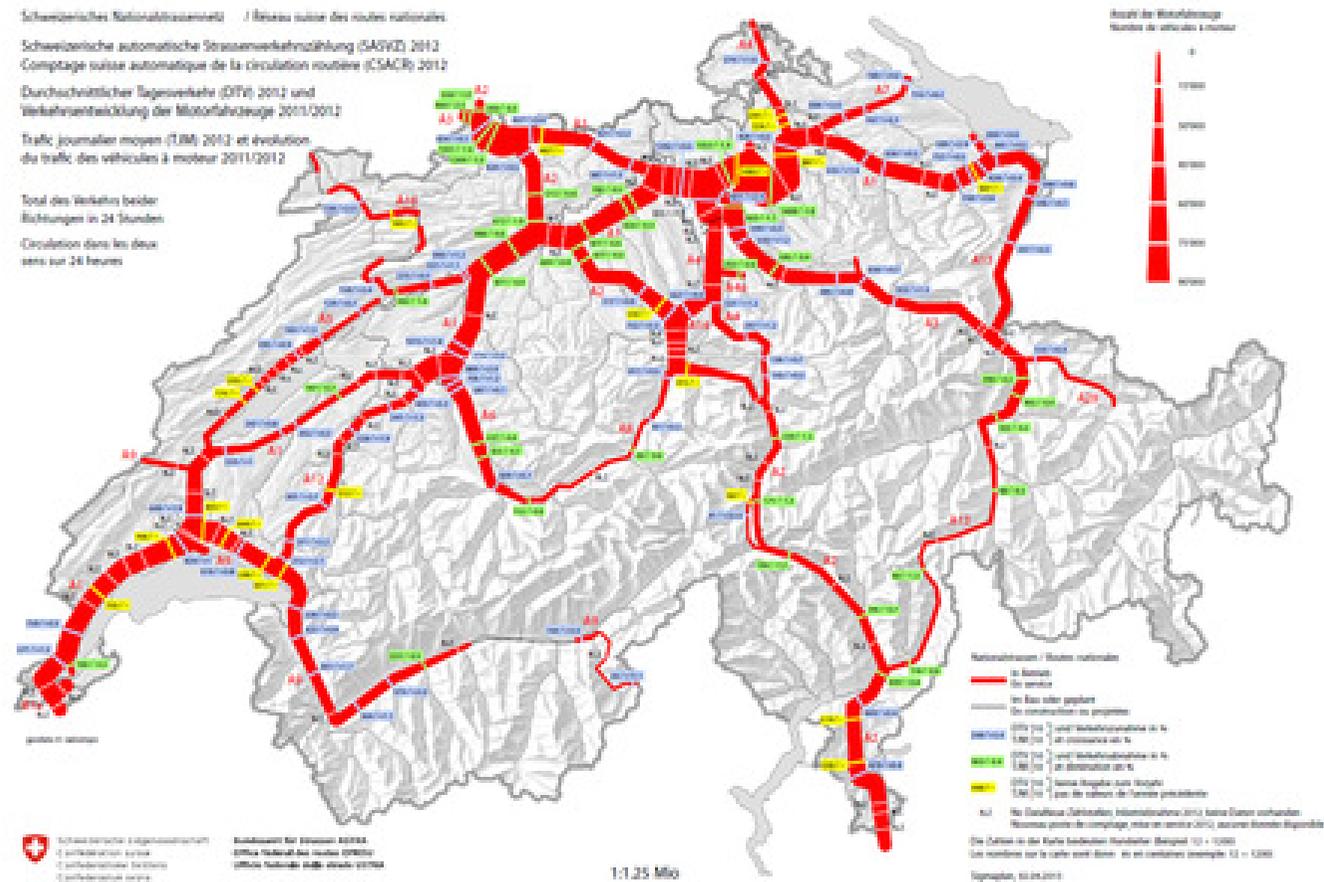


# Ausgangslage zum NAF

---

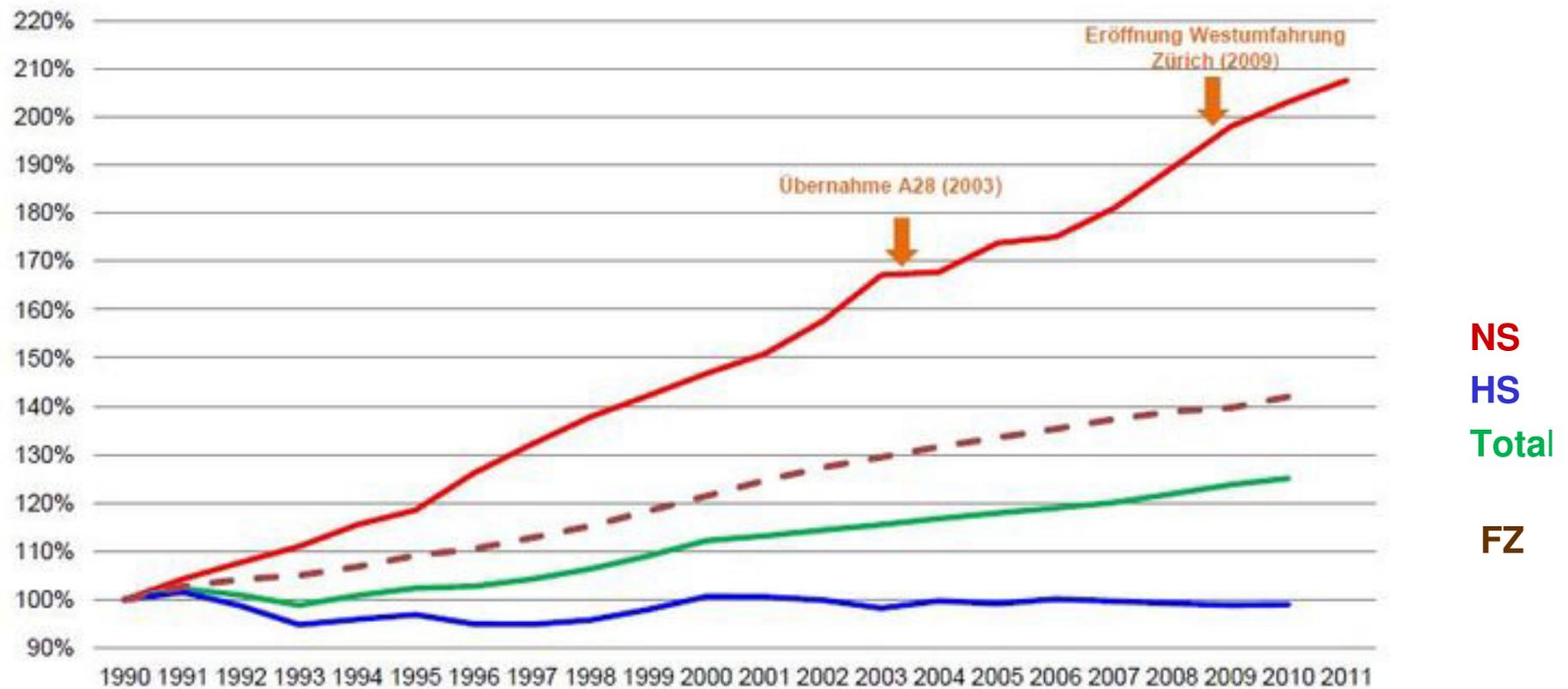
- Der Verkehr nimmt in der Schweiz seit Jahren zu.
- Auf den Nationalstrassen hat er sich seit 1990 verdoppelt.
- Bis zum Jahr 2030 wird mit einer weiteren Zunahme um mindestens 20 Prozent gerechnet.
- Staus auf den Nationalstrassen vor allem in Spitzenzeiten
- Erhöhte die Kosten für den Betrieb und den Unterhalt.
- Im Agglomerationsverkehr zeigt sich ein ähnliches Bild.

# Ausgangslage zum NAF



# Ausgangslage zum NAF

## Entwicklung Verkehr



Quelle: ASTRA

# Ausgangslage zum NAF

---

## Lücke bei der Finanzierung

- Aktuell ist die Finanzierung noch gesichert. Doch die Reserven nehmen ab.
- Ohne Gegenmassnahmen droht nach 2019 eine Finanzierungslücke von rund 1,3 Milliarden Franken pro Jahr.  
Sie entsteht, weil die Ausgaben steigen und die Einnahmen sinken.

# Ausgangslage zum NAF

---

## **Ausgaben**

- Durch den wachsenden Verkehr werden die Nationalstrassen immer stärker beansprucht. Das belastet die Infrastruktur und erhöht die Kosten für Betrieb und Unterhalt. Um den Verkehr zu bewältigen, braucht es zudem weitere Investitionen. Teurer wird es auch, weil viele Tunnels und Brücken wegen ihres Alters renoviert werden müssen und die Anforderungen gestiegen sind, zum Beispiel bezüglich Lärm- und Brandschutz, Naturgefahren oder Wildtierbrücken.

# Ausgangslage zum NAF

---

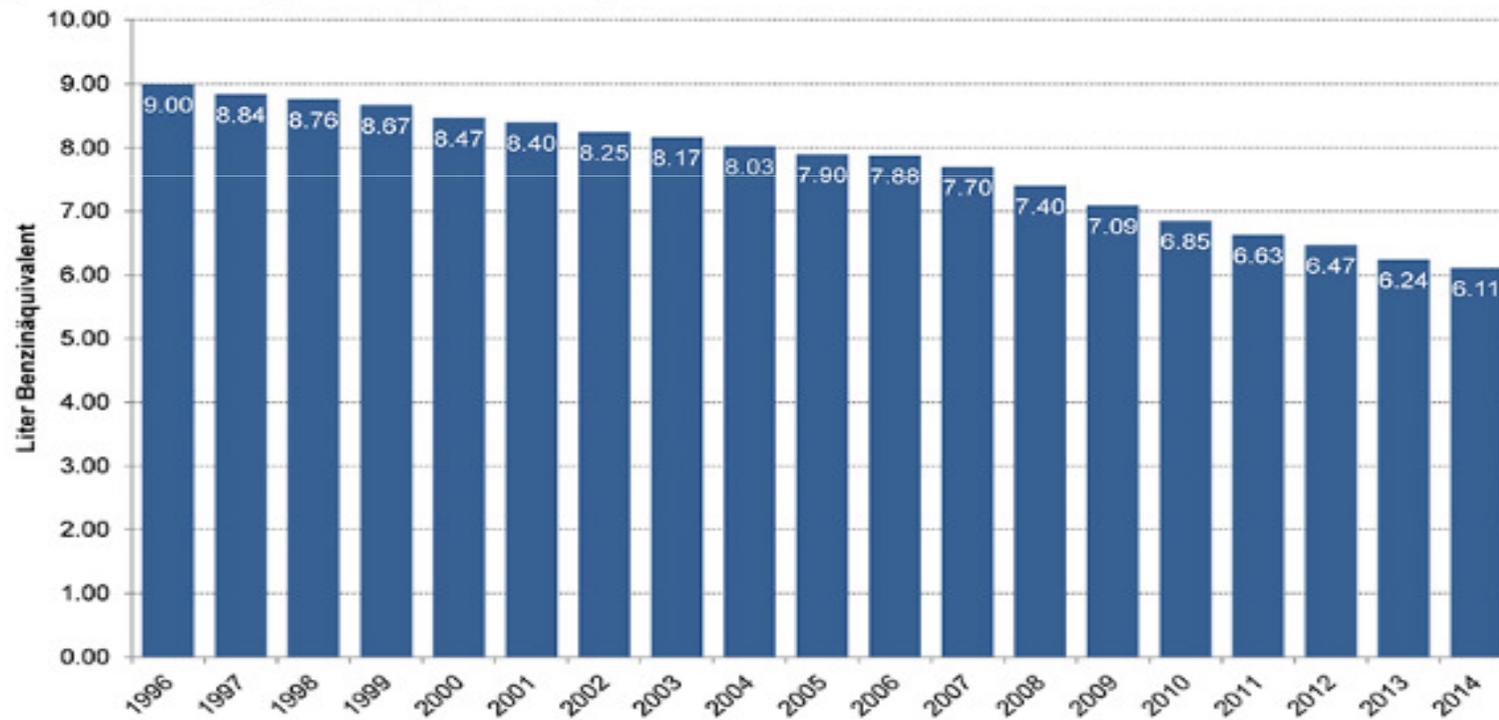
## **Einnahmen**

- Die Erträge aus den Mineralölsteuern sinken, weil moderne Autos weniger Treibstoff oder gar keine fossilen Treibstoffe mehr brauchen und weil die Treibstoffsteuern seit Jahrzehnten nicht der Teuerung angepasst wurden: Der Mineralölsteuerzuschlag ist seit 1974 unverändert, die Mineralölsteuer seit 1993. Weil bei den Ausgaben die Teuerung voll durchschlägt, geriet die Finanzierung aus dem Gleichgewicht.

# Ausgangslage zum NAF

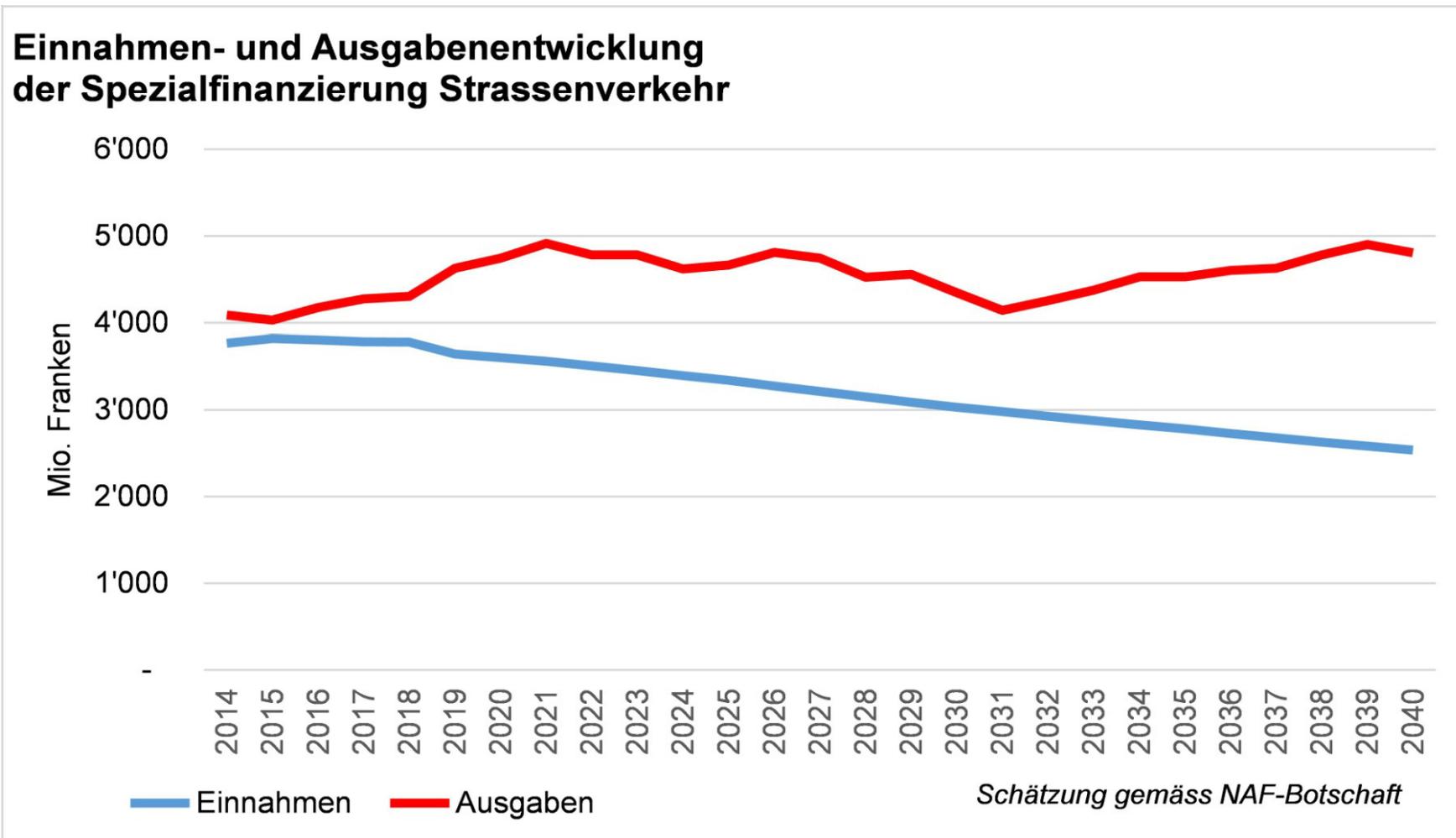
## Einnahmen

Durchschnittlicher Treibstoffverbrauch von Neuwagen  
(in Liter Benzinäquivalent pro 100 km)

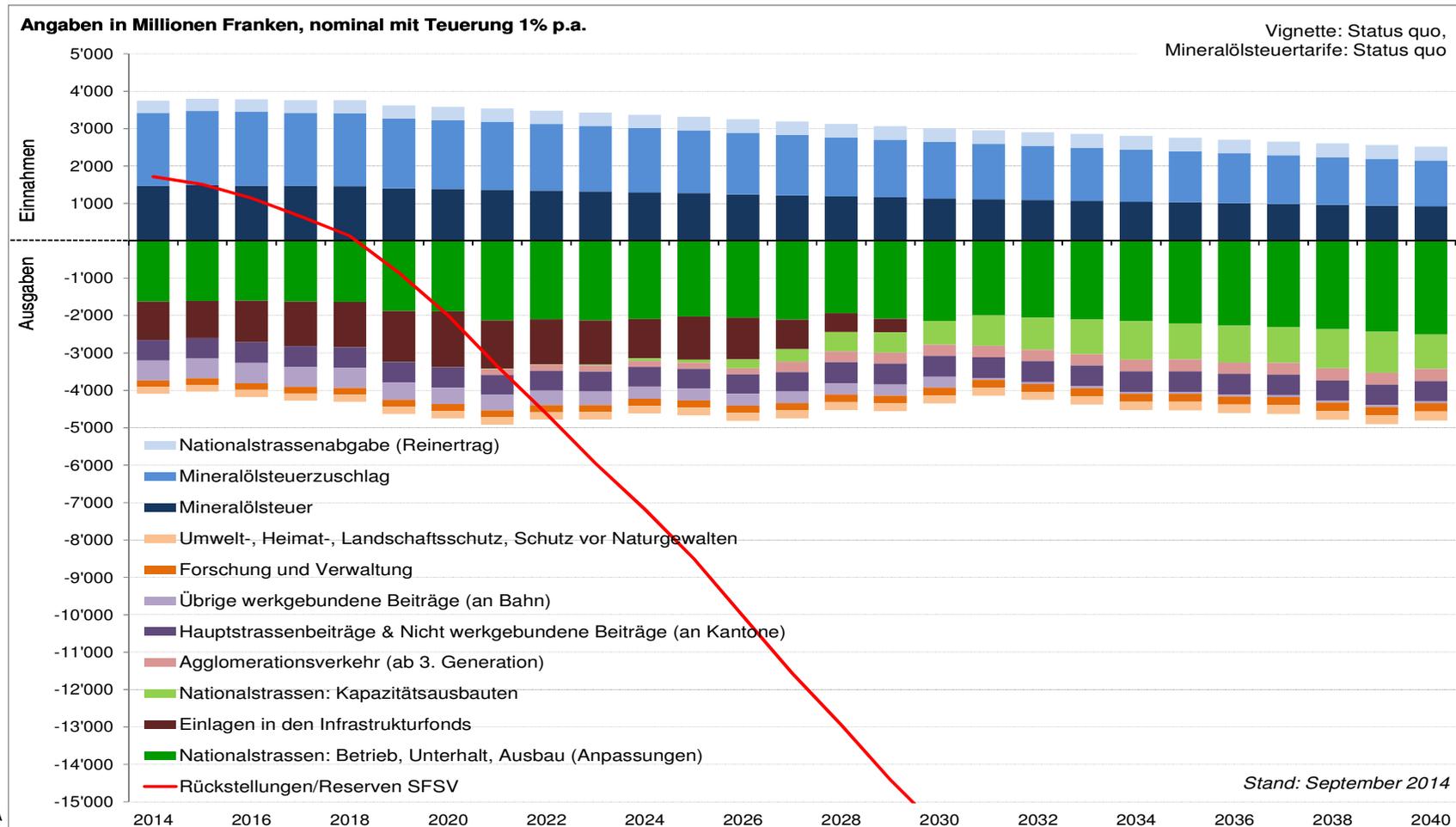


Datenquelle: BFE

# Ausgangslage zum NAF



# Ausgangslage zum NAF



Quelle: ASTRA

# Ausgangslage zum NAF

## Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr analog zur Schiene

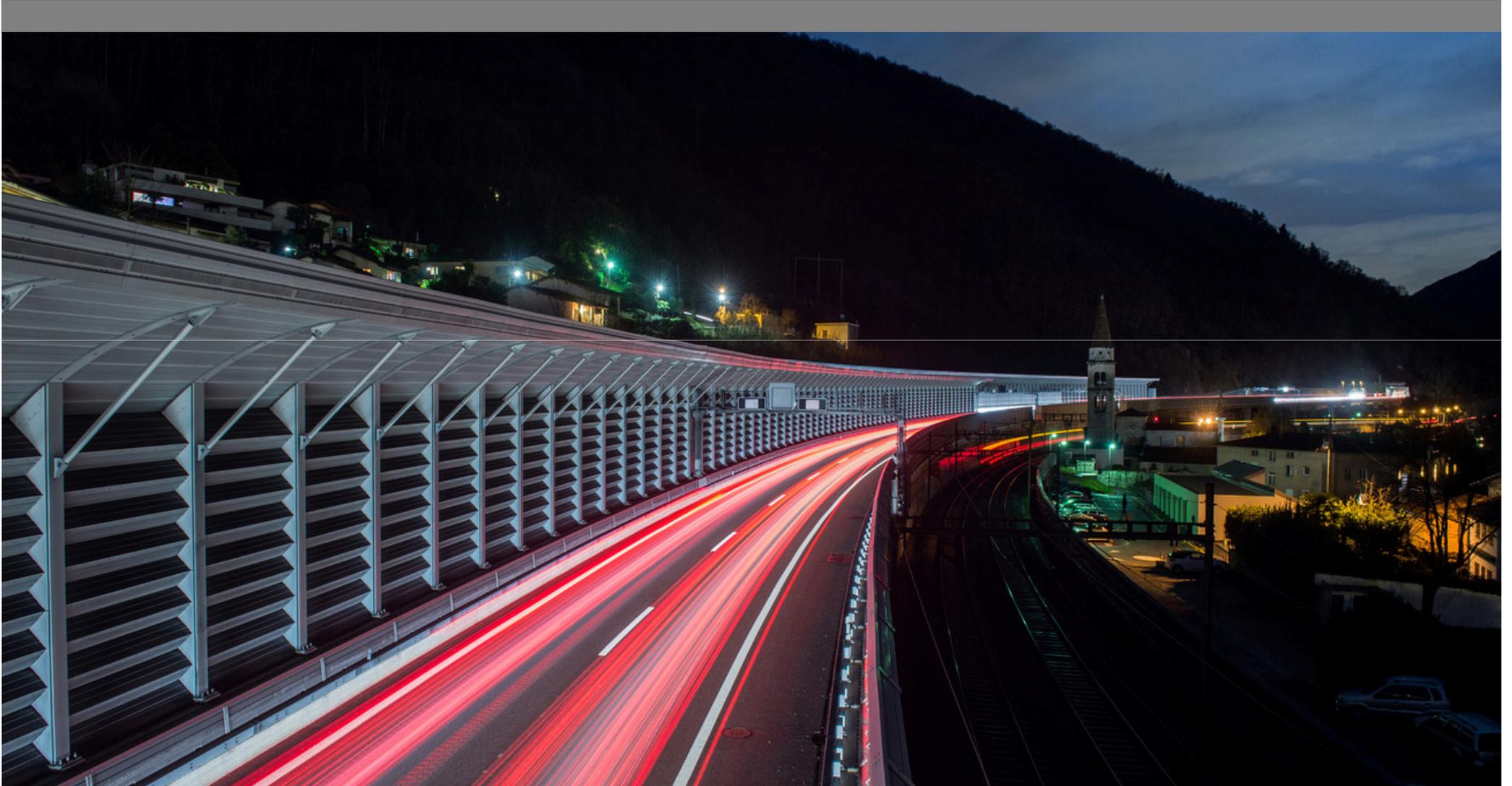
Um die **Finanzierung langfristig zu sichern**, haben Bundesrat und Parlament beschlossen, analog zum Bahnbereich auch für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr einen Fonds zu schaffen. Das stärkt die **Verlässlichkeit für Planung und Realisierung**. Der NAF löst den 2008 in Kraft getretenen Infrastrukturfonds ab. Dessen Gelder dienten bisher dazu, das Nationalstrassennetz fertigzustellen, Engpässe zu beseitigen sowie Beiträge für Agglomerationsprojekte und Hauptstrassen in Berg- und Randregionen zu leisten. Der heutige Fonds ist zeitlich befristet und dessen Mittel sind weitgehend zugeteilt. Der **NAF** soll hier Abhilfe schaffen: Er wird **unbefristet** gelten und künftig auch Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen finanzieren. Da der NAF auf **Verfassungsstufe** verankert wird, muss darüber abgestimmt werden. Er soll 2018 in Kraft treten.

# Ausgangslage zum NAF

## Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr analog zur Schiene

- Um die **Finanzierung langfristig zu sichern**, haben Bundesrat und Parlament beschlossen, **analog zum Bahnbereich** auch für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr einen Fonds zu schaffen. Das stärkt die Verlässlichkeit für Planung und Realisierung. Der NAF löst den 2008 in Kraft getretenen **Infrastrukturfonds** ab. Dessen Gelder dienten bisher dazu, das Nationalstrassennetz fertigzustellen, Engpässe zu beseitigen sowie Beiträge für Agglomerationsprojekte und Hauptstrassen in Berg- und Randregionen zu leisten. Der heutige Fonds ist zeitlich befristet und dessen Mittel sind weitgehend zugeteilt. Der **NAF** soll hier Abhilfe schaffen: Er wird **unbefristet** gelten und künftig auch Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen finanzieren. Da der NAF auf **Verfassungsstufe** verankert wird, muss darüber abgestimmt werden. Er soll **2018** in Kraft treten.

# Was bringt der NAF



# Was bringt der NAF

---

- **Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen**
- **Erweiterung des Nationalstrassennetzes**
- **Finanzierung von Agglomerationsprojekten**

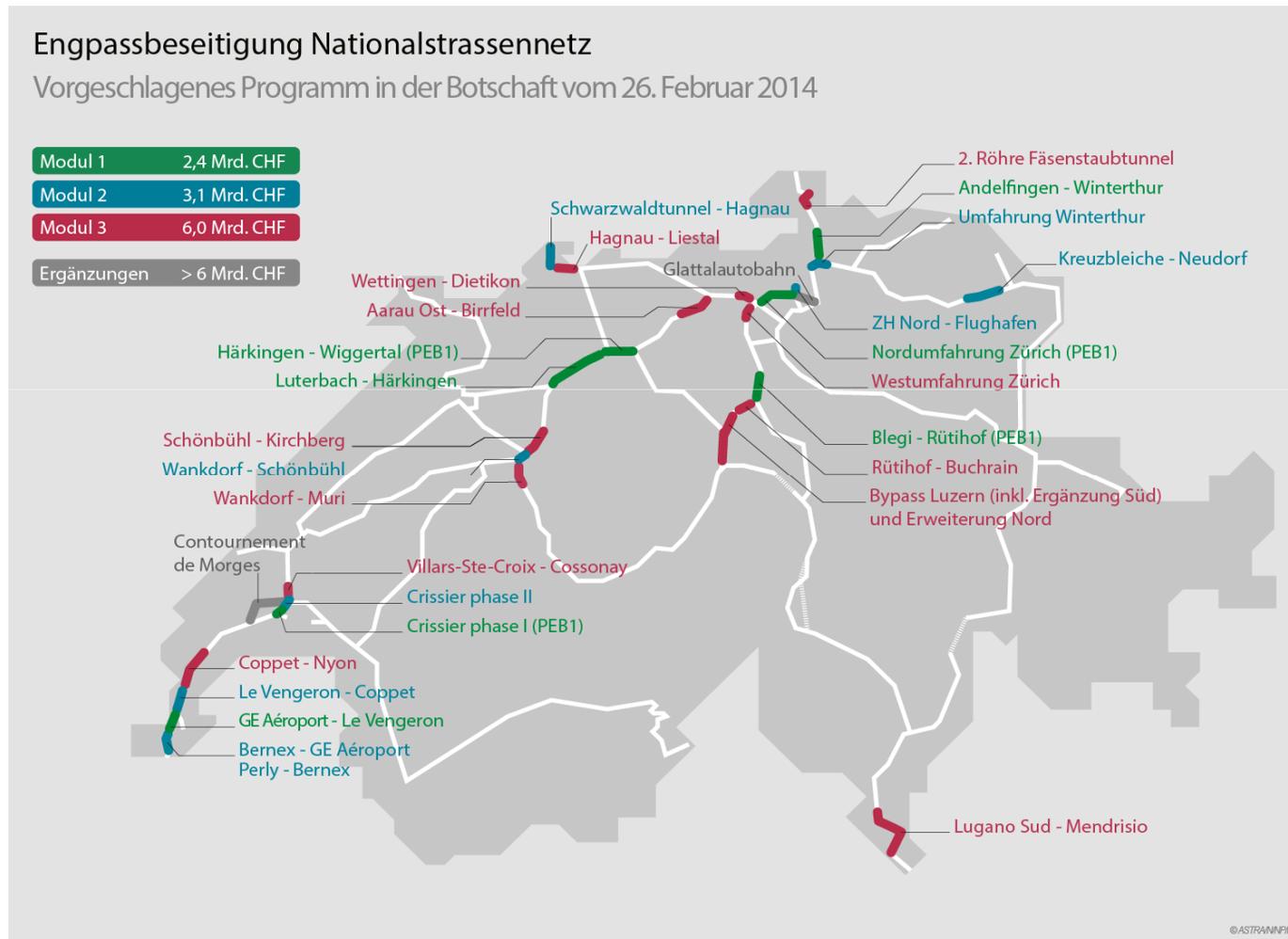
# Was bringt der NAF

---

## **Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen:**

- Die NAF-Vorlage schafft die Grundlage, um die Beseitigung von Engpässen langfristig zu finanzieren und so Staus zu vermeiden.
- Der Ausbau erfolgt schrittweise. Für den ersten Schritt bis 2030 sollen rund 6,5 Milliarden Franken investiert werden.
- Zu den betreffenden Strecken gehören z.B. die Nordumfahrung Zürich, Luterbach–Härkingen, Flughafen Genf–Le Vengeron und Wankdorf–Schönbühl.

# Ausgangslage zum NAF



# Was bringt der NAF

---

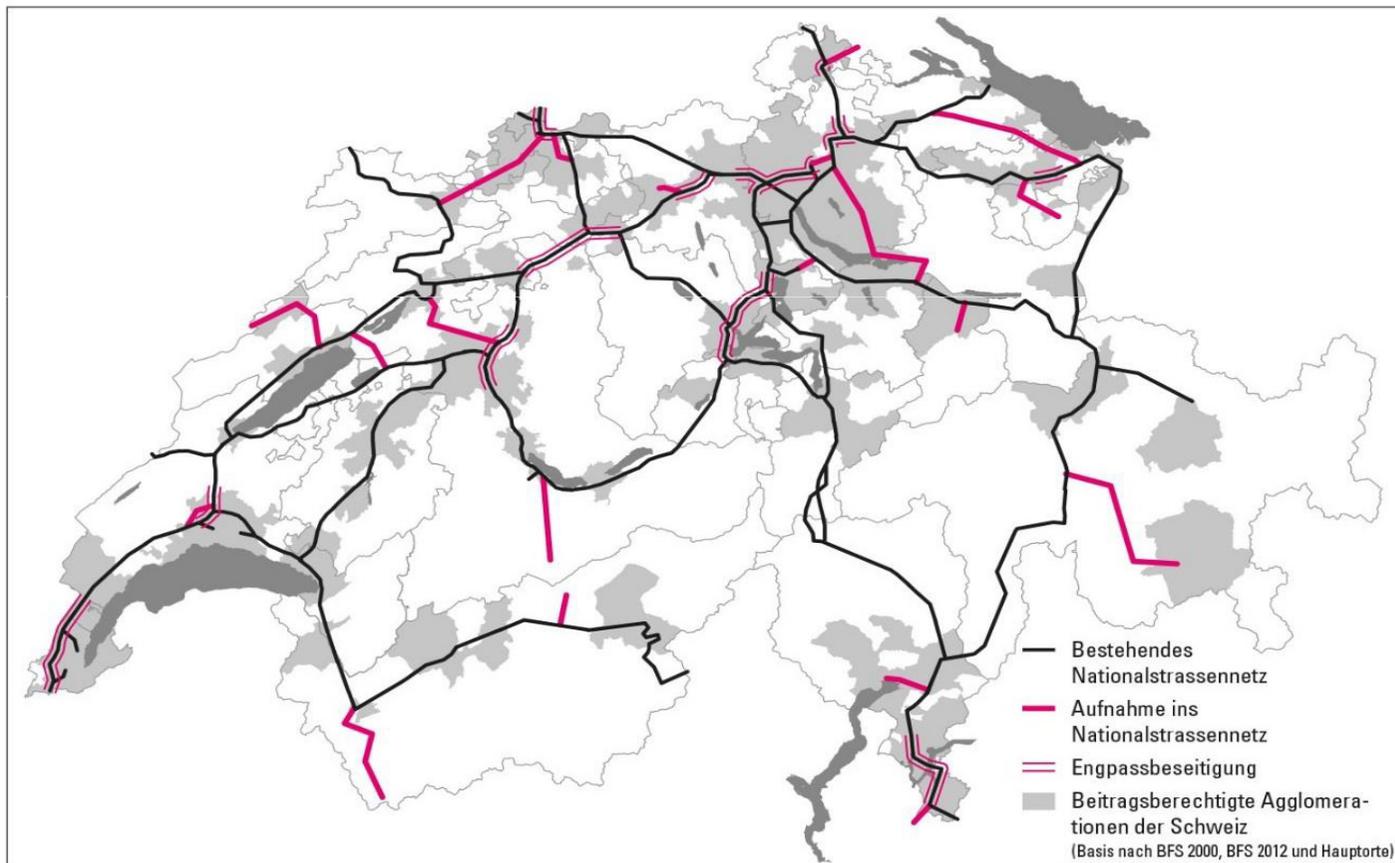
## **Erweiterung des Nationalstrassennetzes:**

Mit der NAF-Vorlage werden ausserdem 400 Kilometer kantonaler Strassen neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen.

Damit werden mittelgrosse Städte sowie die Berg- und Randregionen besser angebunden.

# Was bringt der NAF

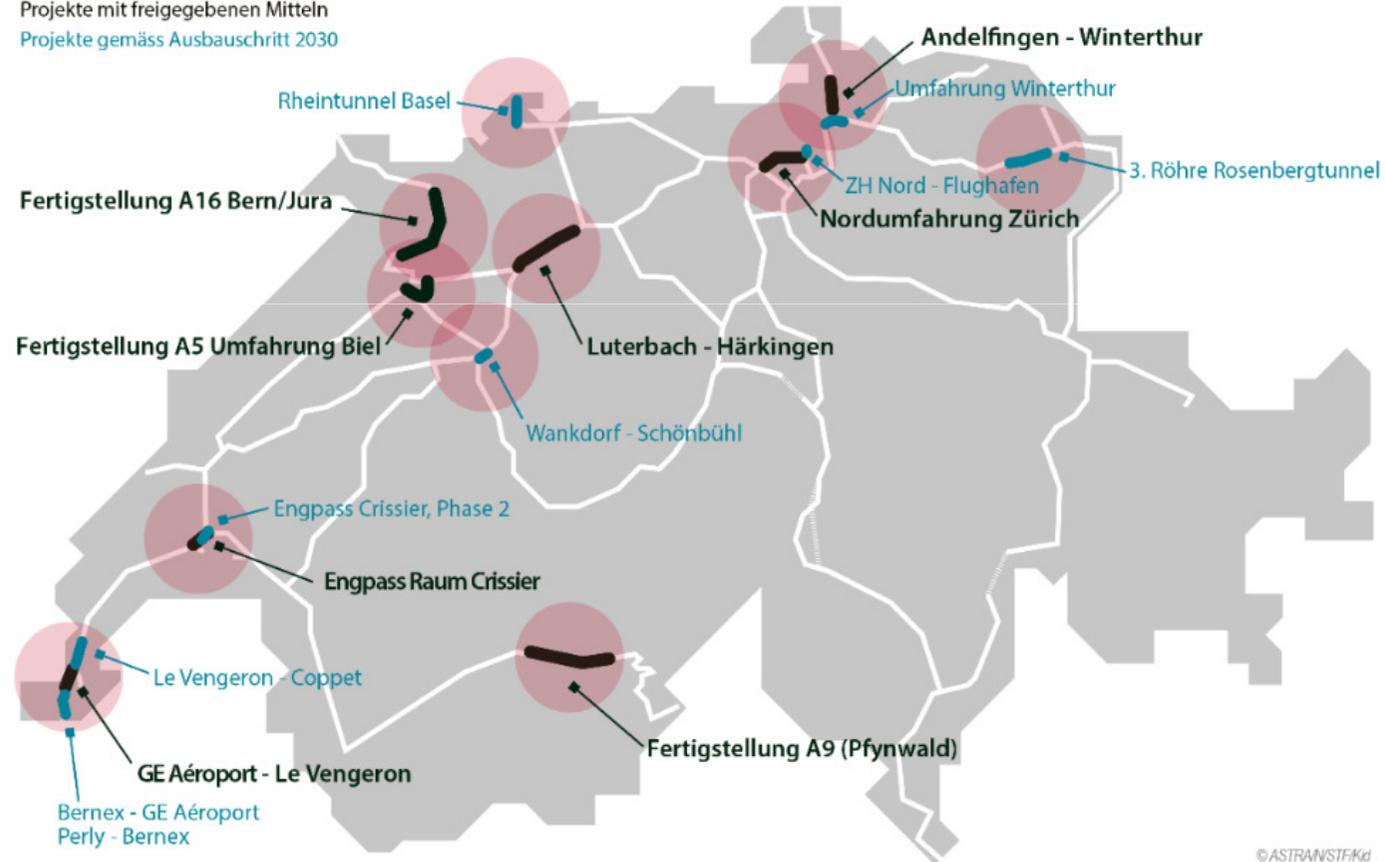
## NAF: Investitionen in der ganzen Schweiz



# Was bringt der NAF

## Investitionen des Bundes ins Nationalstrassennetz

Projekte mit freigegebenen Mitteln  
Projekte gemäss Ausbauschnitt 2030



© ASTRANSTF/Kid

# Was bringt der NAF

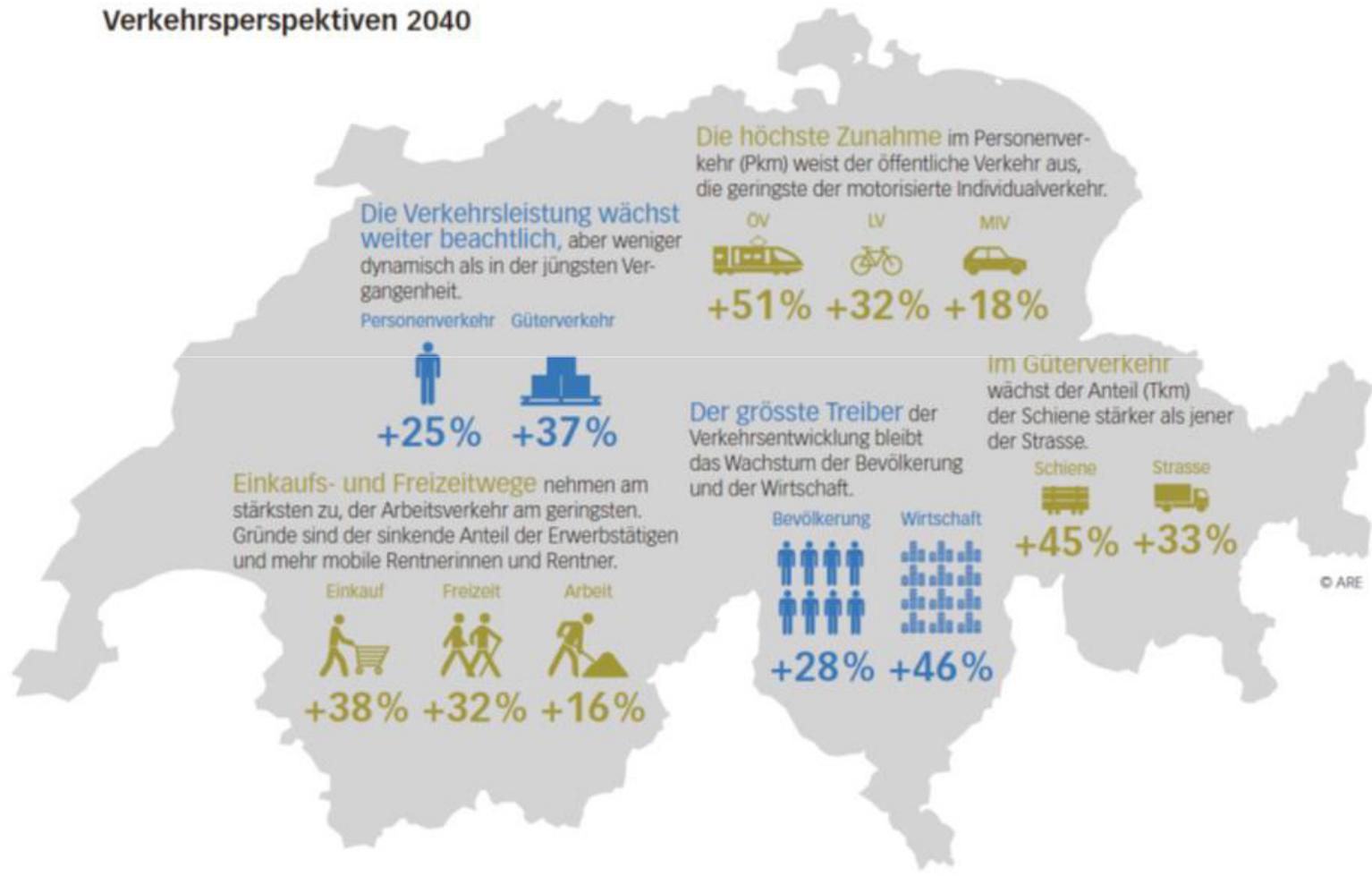
---

## Finanzierung von Agglomerationsprojekten:

Die NAF-Vorlage schafft weiter die Basis, damit der Bund auch in Zukunft die nötigen Beiträge an Projekte des Agglomerationsverkehrs leisten kann (Strasse, Bus, Tram, Fuss- und Veloverkehr). In den letzten zehn Jahren profitierten 45 der 55 Agglomerationen von einer Unterstützung durch den Bund. Mitfinanziert werden Projekte, die im Rahmen von Agglomerationsprogrammen von Kantonen, Städten und Gemeinden gemeinsam erarbeitet werden. Sie sorgen dafür, dass Verkehrs- und Siedlungspolitik gut aufeinander abgestimmt sind.

# Was bringt der NAF

## Verkehrsperspektiven 2040



# Was bringt der NAF

---

## **Beiträge an Kantone:**

Die bereits bestehende Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) wird besser abgesichert: Zeichnet sich darin eine Unterdeckung ab, können neu Gelder aus dem NAF in die SFSV fliessen. Daraus entrichtet der Bund jährlich Strassenbeiträge an alle Kantone. Die SFSV wird wie bisher mit der Hälfte der Erträge aus der Mineralölsteuer geäufnet.

# Finanzierung des NAF



# Finanzierung des NAF

## Breit abgestützte, faire Finanzierung

Der NAF garantiert eine solide, faire Finanzierung.

Der NAF wird mit bisherigen und neuen Quellen geäufnet:

### Zu den bisherigen Finanzquellen

Mineralölsteuerzuschlag 100% ca. 2000Mio.

Autobahnvignette. 100% ca. 320 Mio

### Zu den neuen Quellen

Erträge aus der Automobilsteuer 100% ca. 450 Mio.

10 Prozent der Einnahmen aus der Mineralölsteuer. 650Mio./ Jahr

Ab 2020 auch Elektroautos und Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechnik 90 Mio./Jahr

# Finanzierung des NAF

## Breit abgestützte Finanzierung

Der NAF wird mit bisherigen und neuen Quellen geäufnet:

### Zu den bisherigen Finanzquellen

Mineralölsteuerzuschlag 100% ca. 2000Mio.

Autobahnvignette. 100% ca. 320 Mio

### Zu den neuen Quellen

Erträge aus der Automobilsteuer 100% ca. 370 Mio.

10 Prozent der Einnahmen aus der Mineralölsteuer. 650Mio./ Jahr

Ab 2020 auch Elektroautos und Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechnik 60 Mio./Jahr

# Finanzierung des NAF

## **Breit abgestützte, faire Finanzierung**

Der NAF garantiert eine solide, faire Finanzierung. Sowohl die Bundeskasse als auch die Automobilistinnen und Automobilisten tragen dazu bei. Der NAF wird mit bisherigen und neuen Quellen geäufnet: Zu den bisherigen Finanzquellen gehören sämtliche Erträge aus dem Mineralölsteuerzuschlag sowie aus der Autobahnvignette. Zu den neuen Quellen gehören die Erträge aus der Automobilsteuer und 10 Prozent der Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Diese beiden Beträge ergeben jährlich rund 650 Millionen Franken. Sie flossen bisher in die Bundeskasse und sollen neu zweckgebunden in den NAF gehen. Zudem sollen ab 2020 auch Elektroautos und andere Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechnik mit einer Abgabe zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur beitragen. Zur Kompensation der 400 Kilometer kantonaler Strassen, welche die Kantone dem Bund ins Nationalstrassennetz abtreten, müssen sie sich ab 2020 mit 60 Millionen Franken pro Jahr an der Finanzierung beteiligen.

# Finanzierung des NAF

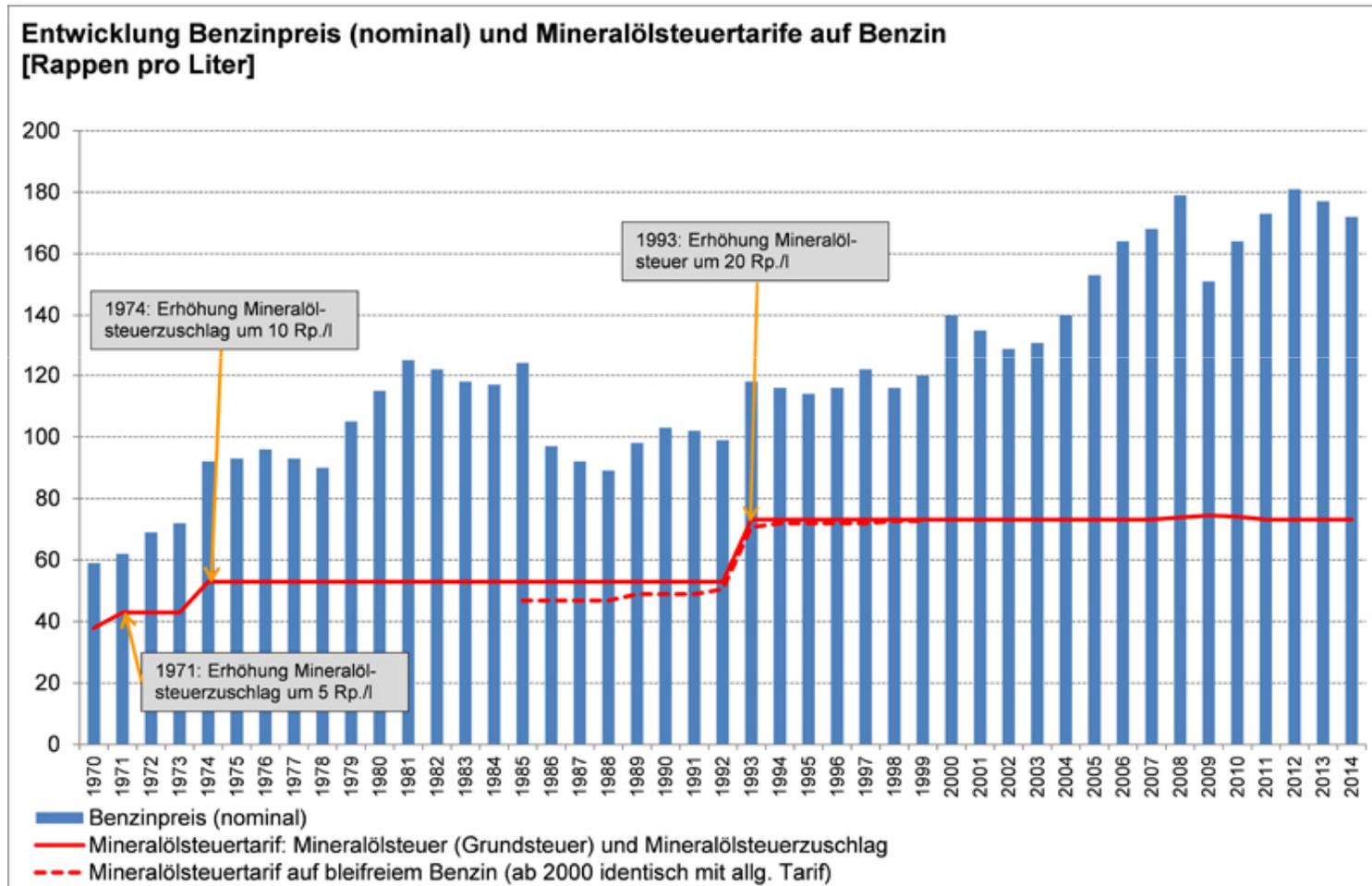
## Kein Geld auf Vorrat

Um den steigenden Finanzbedarf zu decken, soll der **Mineralölsteuerzuschlag** in einem ersten Schritt um **4 Rappen pro Liter** Benzin und Diesel erhöht werden.

Dies erfolgt allerdings erst, wenn die **Reserven des NAF** unter eine gewisse Grenze fallen. Es wird kein Geld auf Vorrat erhoben.

Der Bundesrat geht davon aus, dass die Erhöhung frühestens **2019** fällig wird. Der Bundesrat hält die Erhöhung für verkraftbar, da moderne Autos viele weniger Treibstoff verbrauchen als früher und der Mineralölsteuerzuschlag seit über 40 Jahren unverändert blieb und nie der Teuerung angeglichen wurde. Die reale Belastung hat sich seither dadurch faktisch halbiert. Für den NAF werden insgesamt jährlich rund 3 Milliarden Franken zur Verfügung stehen.

# Finanzierung des NAF



# Finanzierung des NAF

## Vorgesehener Finanzierungsmechanismus Strassenverkehr (Bund)

### Bundesrechnung

Spezialfinanzierung  
Strassenverkehr (SFSV)  
Einnahmen

50% Mineralölsteuer



Ausgaben

Beiträge an Kosten für Hauptstrassen  
(an Kantone)<sup>1</sup>

Beiträge für Hauptstrassen in Berggebieten  
und Randregionen (an Kantone)<sup>1</sup>

Nicht werkgebundene Beiträge (an Kantone)<sup>1</sup>

Übrige werkgebundene Beiträge (an Bahn)

Beiträge für Umweltschutz /  
Landschaftsschutz / Schutz vor Naturgefahren

Forschung und Verwaltung

Rückstellungen/Reserven

### Sonderrechnung

Nationalstrassen  
und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)  
Einnahmen/Einlagen

100% Mineralölsteuerzuschlag<sup>3</sup>

10% Mineralölsteuer<sup>5</sup>

100% Automobilsteuer<sup>1</sup>

100% Nationalstrassenabgabe  
(Autobahnvignette)

100% Abgabe für «Elektrofahrzeuge»

<sup>2</sup>



Ausgaben/Entnahmen

Nationalstrassen

Beiträge an Agglomerationsverkehr

Reserven

# Finanzierung des NAF

## Fiskalische Einnahmen des Bundes aus dem Strassenverkehr und ihre Verwendung

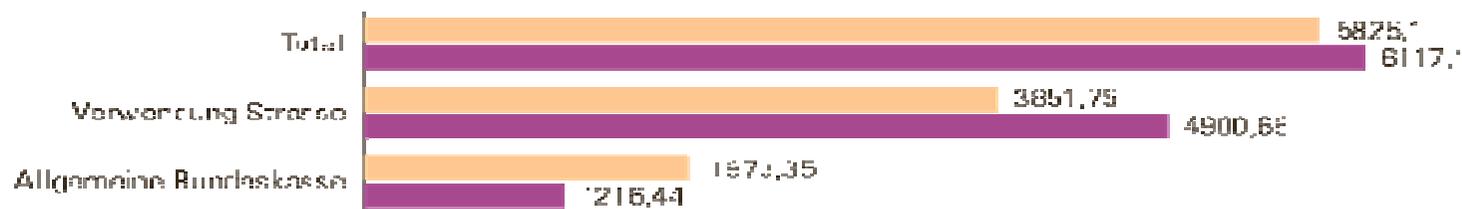
Heute und gemäss Beschluss des Nationalrats

(aktuelle Zahlen von 2012, Zusatzmaßnahmen gemäss Botschaft; ohne Schweizerstrassenabgabe)

	Einnahmen	Verwendung Strasse	Allgemeine Bundeskasse
Autobahnvignette	352,1	352,1	
Künftig	352,1	352,1	
Mineralölsteuer	3041,1	1520,55	1520,55
Künftig	3041,1	1824,66	1216,44
Mineralölsteuerzuschlag	1979,1	1979,1	
Künftig <sup>2</sup>	2179,1	2179,1	
Automobilsteuer	452,0		452,0
Künftig	452,8	452,8	
Ausgabe alternative Antriebe			
Künftig <sup>4</sup>	92	92	

Einnahmen, in Millionen Franken

Heute Künftig



<sup>1</sup> Reduktion in Summe um 61 Millionen Franken pro Jahr zur teilweisen Kompensation der Übernahme von Kantonsstrassen, <sup>2</sup> weitere vom Gesetz angegebene Mittel; <sup>3</sup> Aufschlag um 2 Prozent ab dem 2018; <sup>4</sup> ab 2020 - Zielwert

QUELLE: BAFRA, STRASSE SCHWEIZ, BUNDESVERFASSUNG, AFS, BÜRO FÜR NAF

AGZ, Integrierte 1

# Finanzierung des NAF

## Vorgesehener Finanzierungsmechanismus Strassenverkehr (Bund)

### Bundesrechnung

Spezialfinanzierung  
Strassenverkehr (SFSV)  
Einnahmen

50% Mineralölsteuer



Ausgaben

Beiträge an Kosten für Hauptstrassen  
(an Kantone)<sup>1</sup>

Beiträge für Hauptstrassen in Berggebieten  
und Randregionen (an Kantone)<sup>1</sup>

Nicht werkgebundene Beiträge (an Kantone)<sup>1</sup>

Übrige werkgebundene Beiträge (an Bahn)

Beiträge für Umweltschutz /  
Landschaftsschutz / Schutz vor Naturgefahren

Forschung und Verwaltung

Rückstellungen/Reserven

### Sonderrechnung

Nationalstrassen-  
und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)  
Einnahmen/Einlagen

100% Mineralölsteuerzuschlag

10% Mineralölsteuer

100% Automobilsteuer<sup>1</sup>

100% Nationalstrassenabgabe  
(Autobahnvignette)

100% Abgabe für Elektrofahrzeuge

<sup>2</sup>



Ausgaben/Entnahmen

Nationalstrassen

Beiträge an Agglomerationsverkehr

Reserven

## Fiskalische Einnahmen des Bundes aus dem Strassenverkehr und ihre Verwendung

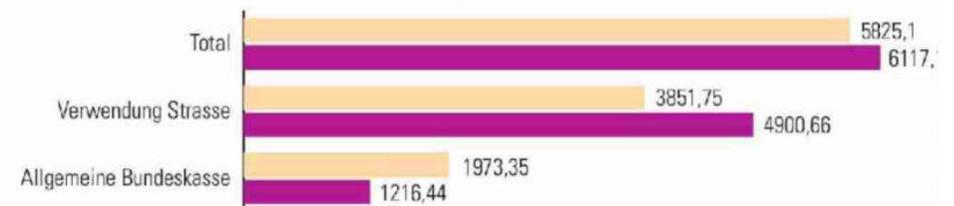
Heute und gemäss Beschluss des Nationalrats

(aktuelle Zahlen von 2012; Zusatzeinnahmen gemäss Botschaft; ohne Schwerverkehrsabgabe)

	Einnahmen	Verwendung Strasse	Allgemeine Bundeskasse
Autobahnvignette	352,1	352,1	
<b>Künftig</b>	<b>352,1</b>	<b>352,1</b>	
Mineralölsteuer	3041,1	1520,55	1520,55
<b>Künftig</b>	<b>3041,1</b>	<b>1824,66</b>	<b>1216,44</b>
Mineralölsteuerzuschlag	1979,1	1979,1	
<b>Künftig<sup>3</sup></b>	<b>2179,1</b>	<b>2179,1</b>	
Automobilsteuer	452,8		452,8
<b>Künftig</b>	<b>452,8</b>	<b>452,8</b>	
Abgabe alternative Antriebe			
<b>Künftig<sup>4</sup></b>	<b>92</b>	<b>92</b>	

Einnahmen, in Millionen Franken

Heute Künftig

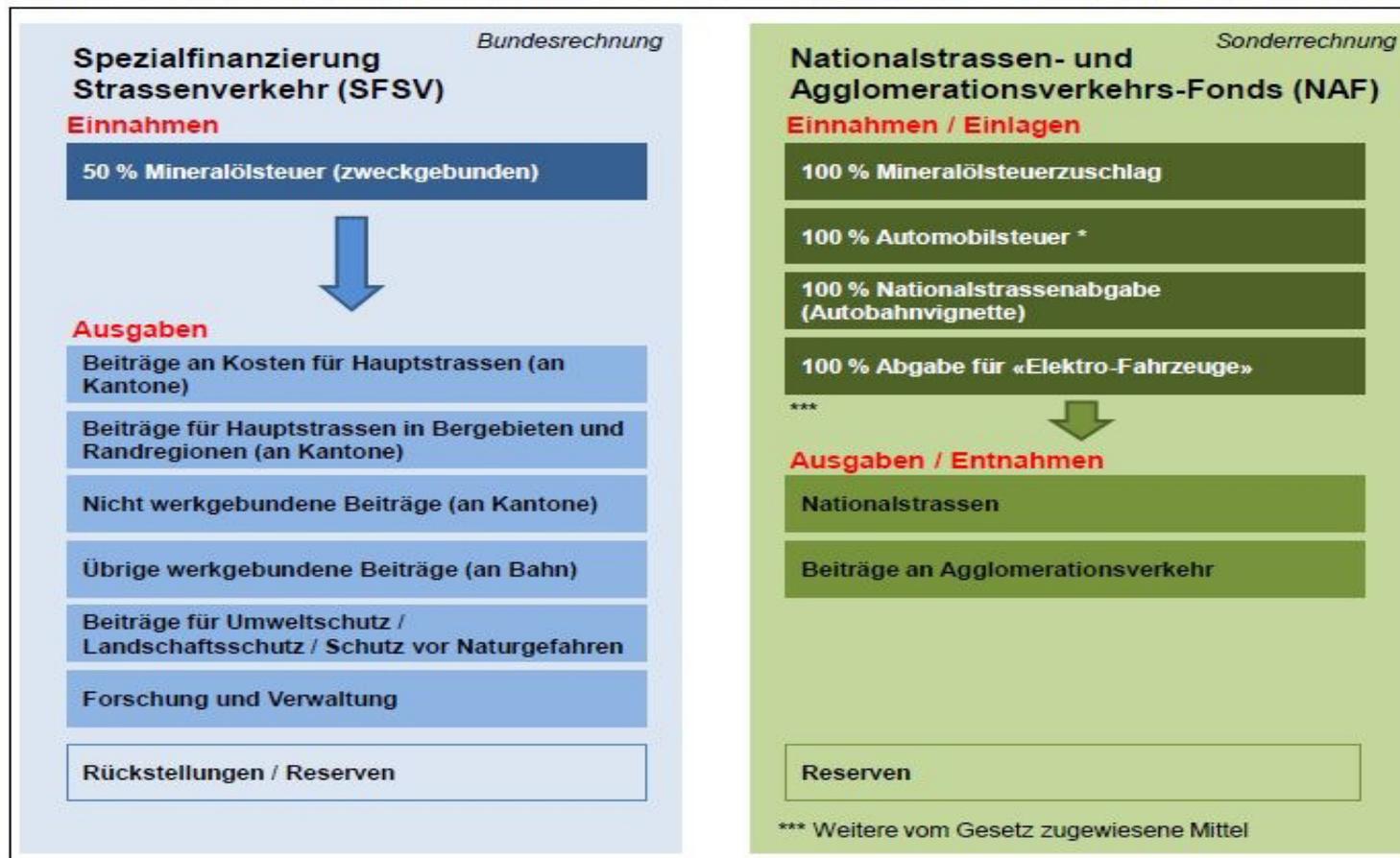


<sup>1</sup> Reduktion in Summe um 60 Millionen Franken pro Jahr zur teilweisen Kompensation der Übernahme von Kantonsstrassen; <sup>2</sup> weitere vom Gesetz zugewiesene Mittel; <sup>3</sup> Aufschlag um 4 Rappen/Liter; <sup>4</sup> ab 2020.

# Finanzierung des NAF

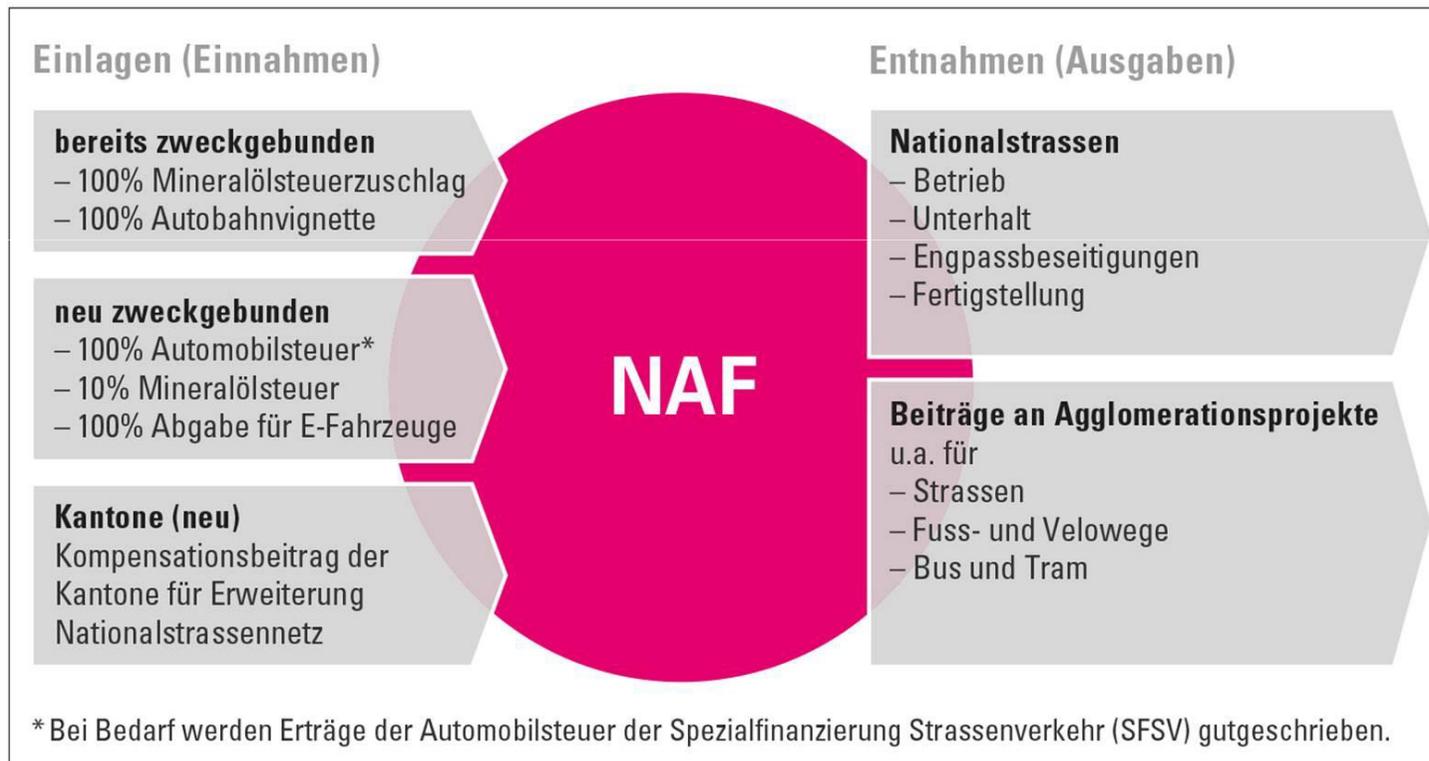
## Neuer Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF)

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



# Finanzierung des NAF

## Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)



# NAF in Politik und Verbänden



NAF Präsentation / Ludwig Loretz

# NAF in Politik und Verbänden

---

## Empfehlung des Bundesrates

**Bundesrat und Parlament** empfehlen, dem Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr **zuzustimmen**. Diese Lösung ermöglicht es insbesondere:

- Engpässe auf den Autobahnen zu beseitigen
- Verkehrsprojekte in den Agglomerationen zu verwirklichen
- Strasse und Schiene gleich zu behandeln
- Das Verkehrsnetz in der ganzen Schweiz zu verbessern

# NAF in Politik und Verbänden

---

**FDP**  
Die Liberalen

JA



JA



NEIN



JA

# NAF Auswirkungen Uri



# NAF Auswirkungen Uri

Bauprojekte Uri

WOV

Flama WOV

Knoten Kastelen

Axenstrasse

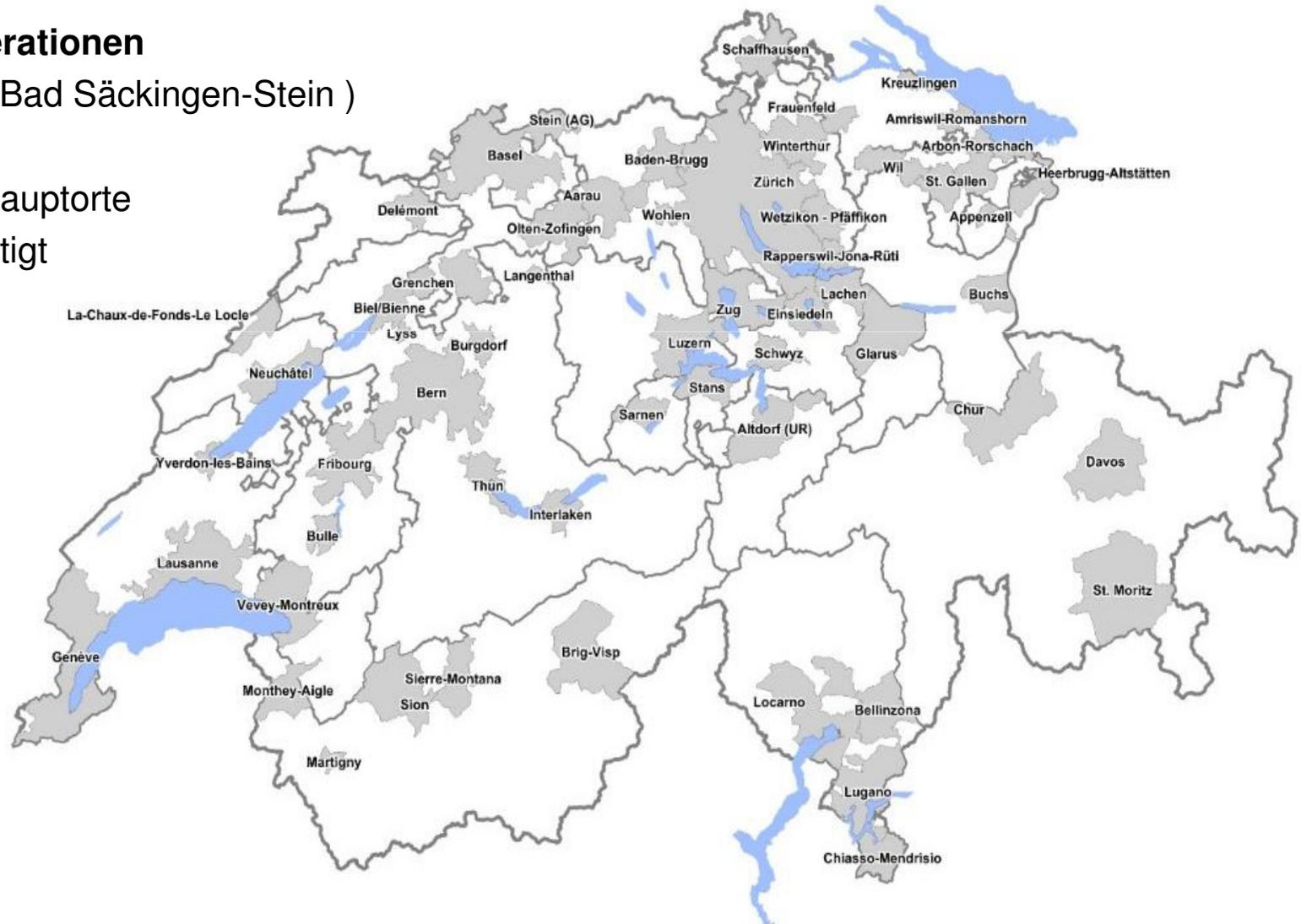
Sind momentan nicht vom NAF betroffen



# NAF Auswirkungen Uri

drei neue Agglomerationen  
( Aldorf , Glarus, Bad Säckingen-Stein )

sämtliche Kantonshauptorte  
sind beitragsberechtigt



# NAF Auswirkungen Uri

## Budget Uri 2017

### Amt für Betrieb Nationalstrassen

2116.3010.01	Löhne	11'621'500.-
2116.4610.01	Vergütung ASTRA LV	25'101'511.-
2116.4610.02	Vergütung ASTRA	3'400'000.-

### Schwerverkehrszentrum

2615.3010.01	Löhne	4'499'200.-
2615.4610.01	Vergütung ASTRA LV	6'089'100.-



# NAF Argumente



# NAF Argumente

Verankerung in der Verfassung  
Analoge Finanzierung von Schiene und Strasse  
Betrieb, Unterhalt und Ausbau aus einem Gefäss  
Mehr Effizienz und bessere Planungs- und Realisierungssicherheit  
Rückstellungen für Grossprojekte  
Alle Kantonsbeiträge aus einem Topf

**Positiv:**



# NAF Argumente

---

Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr  
Griff in Staatskasse  
Einsparungen bei anderen Projekten  
Zuwenig intelligente Lösungen  
Beton, Beton, Beton

**Negativ:**



**Danke für Ihre Aufmerksamkeit**



**Parteiversammlung 26. Februar 2017**

---

# **FDP**

## **Die Liberalen**

---



**Freiheit**



**Gemeinsinn**



**Fortschritt**