



Luzern, 26. Oktober 2016/ade

IHZ-Vorstand fasst Parole zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

Der IHZ-Vorstand hat anlässlich der Vorstandssitzung vom 3. Januar 2017 folgende Parole gefasst:

JA zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

Diesem Vorstandsentscheid liegen folgende Betrachtungen zugrunde:

Obligatorische Abstimmung über die Verankerung des Nationalstrassen – und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) in der Bundesverfassung.

Um was handelt es sich beim NAF?

Nach dem Ja des Schweizer Stimmvolks zur Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) im Jahr 2014 geht es in der Abstimmung vom 12. Februar 2017 um das Gegenstück für den Strassenverkehr. Die IHZ hat sich aufgrund der Wichtigkeit der verkehrspolitischen Diskussion für die Wirtschaft bereits bei der Vernehmlassung zur NAF-Vorlage klar Stellung bezogen und dabei im Grundsatz die Schaffung eines entsprechenden Fonds unterstützt. In Anlehnung an die Haltung der *economiesuisse* hat sich die IHZ dabei für eine nachfragegerechte und nachhaltig finanzierte Strasseninfrastruktur eingesetzt. Grundsätzlich sollen mit dem Geld aus dem NAF Autobahnen in Stand gehalten werden und bestehende Engpässe beseitigt werden. Zudem werden auch Strassen- und ÖV-Projekte in den Städten und Agglomerationen aus dem NAF finanziert.

Weil der NAF in der Verfassung verankert wird, kommt es zu einer obligatorischen Volksabstimmung. Sie ist die dritte verkehrspolitische Abstimmung innert Jahresfrist. Nach der Zustimmung zur Sanierung des Gotthardtunnels im Frühjahr 2016 wurde im Juni 2016 die Milchkuh-Initiative (Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung) vom Stimmvolk abgelehnt.

Gegenwärtig werden die Nationalstrassen aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV, sog. „Strassenkasse“) bezahlt. Diese wird mit der Hälfte des Mineralölsteuertrages, dem Mineralölzuschlag sowie dem Ertrag der Autobahnvignette alimentiert. Zudem fließen jährlich rund 900 Millionen Franken in den Infrastrukturfonds (IF), aus dem u.a. Nationalstrassenprojekte zur Fertigstellung des Netzes finanziert oder Beiträge an



Verkehrsprojekte in den Städten und Agglomerationen geleistet werden. Der IF ist jedoch zeitlich befristet. Der NAF soll die zukünftige Finanzierung unbefristet sicherstellen. Um den Fonds zu finanzieren, haben Bundesrat und Parlament folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Die Automobilsteuer fliesst zweckgebunden in den NAF statt in die Bundeskasse (neue Zweckbindung: rund 400 Millionen Franken jährlich)
- Ab 2018 gehen fünf Prozent und ab 2020 i.d.R. zehn Prozent der Erträge der Mineralölsteuer in den NAF (neue Zweckbindung: 125 bzw. 250 Millionen Franken jährlich)
- Ab 2020 wird eine Abgabe auf Elektro-Fahrzeuge erhoben (neue Einnahme und Zweckbindung: ca. 90 Millionen Franken jährlich)
- Kompensationsbeitrag der Kantone (neue Einnahme ab 2020; rund 60 Millionen Franken jährlich)
- Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages um 4 Rappen pro Liter Treibstoff (erwartete Zusatzeinnahmen jährlich rund 200 Millionen Franken), frühestens 2019.

Die erwähnten Massnahmen verschaffen dem NAF Mehreinnahmen von rund einer Milliarde Franken pro Jahr. Zusammen mit den bisherigen zweckgebundenen Quellen (Erträge aus dem Mineralölsteuerzuschlag und Autobahnvignette) stehen dem Fonds somit insgesamt jährlich rund **3 Milliarden Franken** zur Verfügung.

Im Parlament wurde die Vorlage vom Ständerat mit 41 zu 2 Stimmen bei einer Enthaltung angenommen. Im Nationalrat zeigte sich eine Rechts-Links-Teilung (146 ja zu 48 nein bei vier Enthaltungen). Die Bürgerlichen inkl. GLP stimmten geschlossen für den NAF, die Fraktionen der SP und der Grünen lehnten die Vorlage ab.

Wer sind die Gegner der Vorlage und wie argumentieren diese?

Während die ÖV-Interessensvertreter u.a. mit Verkehrs-Club (VCS), Verband Öffentlicher Verkehr (VÖV) und Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra) gemeinsam für die FABI-Vorlage und gegen die Milchkuh-Initiative gekämpft hatten, tritt der VCS beim NAF alleine gegen die Vorlage an. Seitens der politischen Parteien haben die SP und die Grünen die Nein-Parole beschlossen. Sie waren zwar grundsätzlich mit dem Fonds einverstanden, wollten jedoch die Autofahrer stärker mit Abgaben belasten, anstatt Bundesgelder in den NAF zu lenken.

Folgende Argumente führen die Gegner der Vorlage an:



- **Mit dem NAF wird die Schweiz weiter zubetoniert:** Der NAF dient nicht nur dem Erhalt und dem Betrieb der Nationalstrassen, sondern zieht auch ein Ausbauprogramm nach sich. Die Landschaft wird weiter mit Strassen zubetoniert und zerschnitten, auch das Klima leidet.
- **Der NAF führt zu einem weiteren „Raubzug“ auf die Bundeskasse:** Mit dem NAF wird rund eine Milliarde Franken pro Jahr zusätzlich für die Strasse zur Verfügung gestellt. Rund 300 Millionen Franken trägt die Bevölkerung über die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um vier Rappen bei. Die übrigen rund 700 Millionen Franken stammen aus der allgemeinen Bundeskasse. Bei einer Annahme des NAF würde dieses Geld in der Bundeskasse fehlen. Das führe zu Kürzungen im Bereich öffentlicher Verkehr, Bildung, Soziales und Landwirtschaft. Das Verursacherprinzip wird so auf Kosten anderer Aufgaben der öffentlichen Hand geschwächt.
- **Agglomerationsprogramme können auch ohne NAF weitergeführt werden:** Mit dem NAF werden die Beiträge an die Agglomerationsprogramme weiter ausbezahlt. Diese Beiträge werden heute aus dem Infrastrukturfonds geleistet und sind befristet. Mit dem NAF wird die Befristung aufgehoben und die Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr können im etwa gleichen Ausmass wie bisher weitergeführt werden. Die Befristung der Beiträge an die Agglomerationsprogramme kann aber auch ohne den NAF aufgehoben werden, denn es gibt keinen sachlichen Grund, die Agglomerationsprogramme mit dem Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen zu verknüpfen.

Website: -

Wer unterstützt die Vorlage?

Der NAF wird von folgenden Parteien unterstützt: BDP, FDP, SVP, CVP, EVP. Zudem sind vielzählige Verbände Mitglied beim Pro-Komitee, u.a. economiesuisse, SGV, ACS; Baumeisterverband, ASTAG, Travail.Suisse, TCS; Städteverband, Gemeindeverband, strasseschweiz, VÖV, et al.

Website: www.naf-ja.ch

Wie argumentieren die Befürworter?

Die Befürworter stellen folgende Argumente in den Vordergrund:

- **Die Strasse erhält eine solide Finanzierungsbasis und ein strategisches Ausbauprogramm:** Der NAF wird analog zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) auf Verfassungsebene verankert, gilt unbefristet und finanziert die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr. Der NAF erhöht somit die Planungs- und Realisierungssicherheit.



- **Mit dem NAF wird ein leistungsfähiges und gut unterhaltenes Nationalstrassen-Netz gewährleistet und weiterentwickelt:** Es braucht gezielte Ausbauten, um die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu erhalten. Im Bereich der Nationalstrassen werden diese Ausbauten im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogrammes Nationalstrassen (*STEP Nationalstrassen*) bestimmt und umgesetzt. In der Regel wird der Bundesrat dem Parlament dazu alle vier Jahre eine Botschaft mit einem Ausbauschnitt vorstellen und die notwendigen Kredite beantragen. Der Realisierungsschritt 2030 beinhaltet Projekte für rund 6.5 Milliarden Franken. In der Zentralschweiz soll z.B. für den Bypass Luzern Geld aus dem NAF fließen. Weitere 2.2 Milliarden Franken fließen zudem jährlich in Betrieb, Unterhalt und Anpassungen des bestehenden Nationalstrassennetzes. Weiter werden rund 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Das bestehende Autobahnnetz wurde bereits 1960 beschlossen und rechtlich verankert. Mit der Ergänzung um 400 weitere Kilometer sollen mittelgrosse Städte und Agglomerationen sowie Berggebiete und ländliche Räume besser an das Nationalstrassennetz angebunden werden.
- **Die grössten Verkehrsprobleme sind in den bevölkerungsreichen und wirtschaftlichen Zentren. Deshalb erhalten Städte und Agglomerationen Unterstützung vom Bund:** Die Städte und Agglomerationen sind alleine nicht in der Lage, die notwendigen Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren. Deshalb beteiligt sich der Bund bereits seit 2008 finanziell an entsprechenden Projekten; bisher alimentiert aus dem zeitlich befristeten Infrastrukturfonds. Die finanzielle Beteiligung ist dabei geknüpft an die sog. Agglomerationsprogramme, mit denen Kantone, Städte und Gemeinden die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gemeinsam koordinieren. Mit dem NAF wird die Mitfinanzierung des Bundes an den erwähnten Agglomerationsprogrammen langfristig gesichert. In einer ersten Phase würden jährlich rund 390 Millionen Franken zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Städten und Agglomerationen zur Verfügung stehen.
- **Mit dem NAF kann die Finanzierung der Strasseninfrastruktur langfristig gesichert werden:** Gegenwärtig ist die Finanzierung der Nationalstrassen zwar noch gesichert, doch die Reserven schrumpfen. Ohne Gegenmassnahme zeichnet sich ab 2018/2019 eine Finanzierungslücke ab. Dies, weil die Ausgaben bei sinkenden Einnahmen steigen. Die Ausgaben wachsen u.a., weil die Kosten für Betrieb und Unterhalt bei zunehmender Beanspruchung steigen und viele Tunnels und Brücken saniert werden müssen. Die Einnahmen sinken, da die Mineralöl-Abgaben seit Jahrzehnten nicht mehr der Teuerung angepasst wurden (Mineralölsteuer: 1993, Mineralölsteuerzuschlag: 1974) und moderne Autos immer weniger fossile Treibstoffe benötigen.
- **Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr bleibt bestehen:** Die bisherige Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) wird in veränderter Form beibehalten und mit der Hälfte der Erträge aus der Mineralölsteuer alimentiert. Mit diesen Beiträgen werden all jene Aufgaben finanziert, die nicht über den NAF laufen. D.h. vor allem Transferzahlungen an die Kantone,



so etwa Beiträge an Hauptstrassen, Strassenbeiträge an Kantone oder auch Beiträge an die Güterverkehrsverlagerung sowie den Natur- und Landschaftsschutz.

- **Moderate Erhöhung des Mineralölsteuerezuschlages:** Im Vergleich zur Vernehmlassungsvorlage hat der Bundesrat und das Parlament bei der Erhöhung des Mineralölsteuerezuschlages stark nachgebessert. Im Vergleich mit der ursprünglich geplanten Erhöhung von 12-15 Rappen ist die aktuell geplante Erhöhung von 4 Rappen pro Liter als moderat zu bezeichnen.
- **Wirtschaft hat Interesse an leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur:** Die Güter transportierende Wirtschaft ist auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Eine funktionierende Strasseninfrastruktur hat daher gesamtwirtschaftliche eine sehr grosse Bedeutung, sei es zur Versorgung der städtischen Zentren oder der Randregionen. Mit einem Anteil an der Verkehrsleistung von über 60 Prozent im Güterverkehr und rund 80 Prozent im Personenverkehr ist die Strasse letztlich die Lebensader der Wirtschaft. Ein Nein zum NAF hätte daher für die gesamte Wirtschaft negative Folgen, da die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur um Jahre verzögert würde.

Was meint die IHZ?

Der IHZ-Vorstand hat sich nach Berücksichtigung der verschiedenen Gesichtspunkte einstimmig für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ausgesprochen.