Sachdokumentation:

Signatur: DS 447

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/447

Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

economiesuisse
DOSSIER POLITIK

14 / 2016

Solide Finanzierung für die Strassen der Zukunft

16.12.2016

Das Wichtigste in Kürze

Die Nationalstrassen und die Verkehrsnetze in den Agglomerationen gehören zu den stärksten belasteten Infrastrukturen des Landes. Die bauliche Weiterentwicklung dieser zentralen Verkehrsinfrastrukturen ist angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums dringend notwendig. Gleichzeitig ist die Finanzierung der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastruktur langfristig nicht gesichert. Vor diesem Hintergrund schlagen Bundesrat und Parlament vor, einen neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zu schaffen. Damit sollen die Finanzierung und der Ausbau wichtiger Strassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastrukturen langfristig gesichert werden. economiesuisse steht hinter der vom Parlament beschlossenen und breit abgestützten Vorlage und hat für die Abstimmung vom 12. Februar 2017 die Ja-Parole beschlossen.

Kontakt und Fragen

Marcus Hassler
Projektleiter Infrastruktur

www.dossierpolitik.ch

Position economiesuisse

- economiesuisse sagt Ja zum ausgewogenen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF).
- Mit dem NAF erhält die Strasse, als mit Abstand wichtigstem Verkehrsträger, eine solide Finanzierungsbasis und ein strategisches Ausbauprogramm.
- Mit dem NAF erhält auch die Strasse einen zeitlich unbefristeten Fonds auf Verfassungsstufe. Damit wird die Verkehrsfinanzierung von Schiene (FABI) und Strasse (NAF) vollendet.
- Es braucht den NAF, um die bestehenden Engpässe rasch zu beseitigen und das Nationalstrassennetz gezielt weiterzuentwickeln.
- Der NAF hilft, die Städte und Agglomerationen von ihren Verkehrsproblemen zu entlasten. Ohne den NAF laufen die Bundesbeiträge an Agglomerationsprojekte aus.

Ausgangslage

Finanzierung und Ausbau der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastruktur stehen vor grossen Herausforderungen.

Die Nationalstrassen und die Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen gehören zu den am stärksten belasteten Verkehrsinfrastrukturen des Landes. Die bauliche Weiterentwicklung ist angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums dringend notwendig, gleichzeitig ist die Finanzierung langfristig nicht gesichert. Um die Probleme zu lösen, schlagen Bundesrat und Parlament vor, einen neuen Fonds für die Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastruktur (NAF) zu schaffen. economiesuisse steht hinter der Vorlage und hat für die Abstimmung vom 12. Februar 2017 die Ja-Parole beschlossen.

Ein zukunftstaugliches Nationalstrassennetz benötigt zielgerichtete Investitionen in die Engpassbeseitigung und die Weiterentwicklung des Netzes.

Herausforderung 1: Kapazitätsengpässe auf dem Nationalstrassennetz

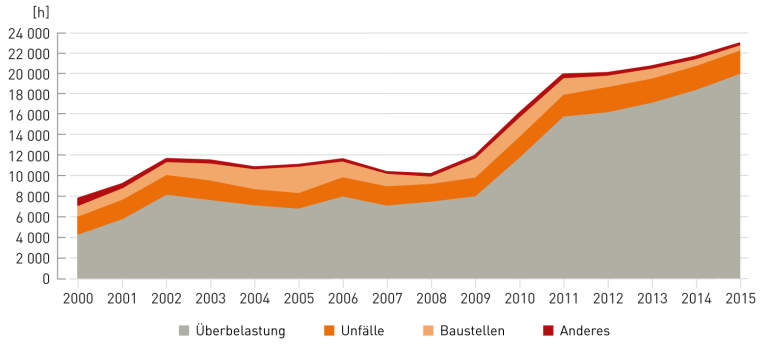
Die Nationalstrassen sind das Rückgrat des Schweizer Strassennetzes. Obwohl das 1900 Kilometer lange Nationalstrassennetz nur 2,5 Prozent des gesamten Strassennetzes ausmacht, werden rund 45 Prozent des Personenverkehrs und 70 Prozent des Güterverkehrs darauf abgewickelt.

In der Vergangenheit hat der Verkehr auf der Nationalstrasse stark zugenommen. Seit 1990 hat sich der Verkehr auf dem Netz verdoppelt. Der Ausbau und die Weiterentwicklung des auf einem Konzept aus dem Jahr 1960 beruhenden Nationalstrassennetzes hat seither nicht mit dem Verkehrswachstum Schritt gehalten. Die Folge davon ist eine starke Zunahme der Staus auf rund 22'000 Stunden pro Jahr. Dies entspricht einer Verdoppelung der Stauzeit gegenüber 2008. Die volkswirtschaftlichen Staukosten werden auf rund 1,6 Milliarden Franken pro Jahr beziffert.

Ein zukunftstaugliches Nationalstrassennetz benötigt zielgerichtete Investitionen in die Engpassbeseitigung und die Weiterentwicklung des Netzes.

Grafik 1
Die Zahl der Staustunden nimmt laufend zu. Seit 2008 hat sich der Stau auf dem Nationalstrassennetz mehr als verdoppelt.

Entwicklung der Staustunden auf dem Nationalstrassennetz



Quelle: Astra
www.economiesuisse.ch

Weil die Finanzierung der bestehenden Agglomerationsprogramme über den Infrastrukturfonds zeitlich befristet ist, braucht es eine neue Lösung für den Agglomerationsverkehr.

Herausforderung 2: Kapazitätsengpässe in Agglomerationen

Städte und Agglomerationen sind die wichtigsten Wachstumsregionen der Schweiz. Entsprechend konzentrieren sich die Verkehrsprobleme in und um diese

Ballungszentren. Die Verkehrsperspektiven des Bundes zeigen bis 2040 ein deutliches Verkehrswachstum. Treiber der Verkehrsentwicklung sind das Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft. Aber auch die individuelle Mobilität jedes Einzelnen dürfte weiter ansteigen. Entsprechend ausgeprägt dürfte die zu erwartende Verkehrsentwicklung in den Agglomerationen sein.

Vor diesem Hintergrund hat der Bund mit den Agglomerationsprogrammen ein Instrument geschaffen, um Kantone und Gemeinden bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen zu unterstützen.

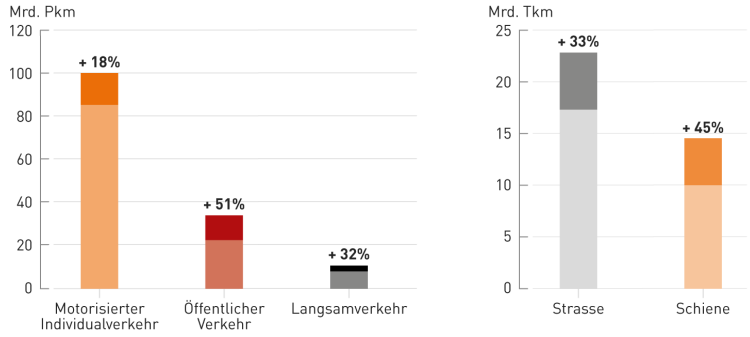
Weil die Finanzierung der bestehenden Agglomerationsprogramme über den Infrastrukturfonds zeitlich befristet ist, braucht es eine neue Lösung für den Agglomerationsverkehr.

Grafik 2

→ **Bis 2040 wird ein deutliches Verkehrswachstum prognostiziert. Im Personenverkehr ist das Wachstum im öffentlichen Verkehr am grössten. Im Güterverkehr wächst die Schiene schneller als die Strasse. Das Wachstum konzentriert sich in den Wirtschafts- und Bevölkerungszentren des Landes.**

Verkehrsleistung und Zuwachs im Personen- und Güterverkehr

▸ 2010 bis 2014, in Milliarden Personen- bzw. Tonnenkilometern



Quelle: ARE
www.economiesuisse.ch

→ **Eine solide Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs braucht eine neue, unbefristete Finanzierungsbasis, die auch alternative Antriebsformen einbindet.**

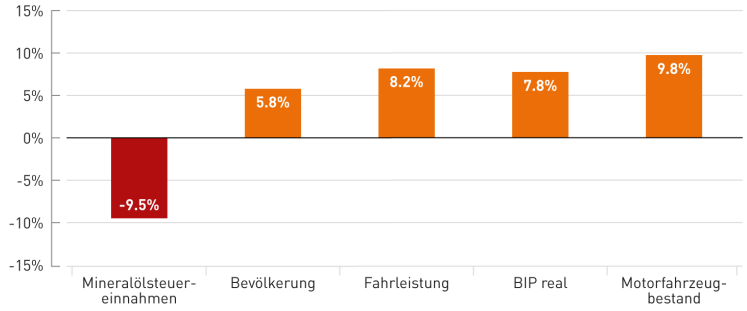
Herausforderung 3: Finanzierungsbasis Mineralölsteuer bricht weg

Die Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastrukturen werden heute über Mineralölsteuern und die Autobahnvignette finanziert. Die Erträge aus den Mineralölsteuern und dem Mineralölsteuerzuschlag gehören zu den wichtigsten Quellen der Strassenfinanzierung. Die Erträge aus diesen Steuern auf Treibstoff sind in den letzten Jahren aber zurückgegangen. Zwischen 2008 und 2015 haben sie um rund zehn Prozent abgenommen. Für die kommenden Jahre wird trotz Verkehrszunahme mit weiter sinkenden Erträgen gerechnet. Grund für diese Entwicklung sind effizientere Verbrennungsmotoren, die immer weniger Treibstoff verbrauchen. Innerhalb der letzten 20 Jahre ist der durchschnittliche Treibstoffverbrauch von Neuwagen um über einen Drittel, von 9,0 auf 5,8 Liter pro 100 Kilometer gesunken. Hinzu kommt, dass immer mehr Autos mit neuen Antriebsformen, beispielsweise Elektromotoren, auf den Strassen unterwegs sind, die keine Treibstoffsteuern bezahlen und die Strasseninfrastruktur nicht mitfinanzieren.

Eine solide Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs braucht daher eine neue, unbefristete Finanzierungsbasis, die auch alternative Antriebsformen einbindet.

Grafik 3
→ Die zweckgebundenen Mineralölsteuereinnahmen gingen in den letzten Jahren trotz Bevölkerungs- und Verkehrswachstum zurück.

Entwicklung der Mineralölsteuereinnahmen im Vergleich
▸ 2010 bis 2015



Quelle: UVEK
www.economiesuisse.ch

Die Lösung: der NAF

Der NAF ist eine solide Finanzierungslösung für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr. Dem Fonds sollen zweckgebunden neue Mittel im Umfang von rund 1 Milliarde Franken pro Jahr zugewiesen werden.

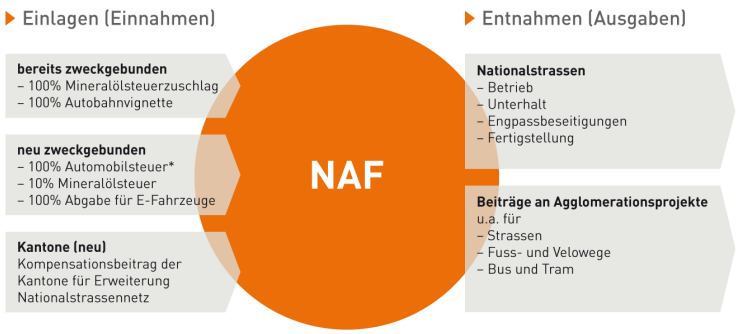
Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) schlagen Bundesrat und Parlament eine solide Lösung zur künftigen Finanzierung der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastruktur vor. Dem Fonds sollen zweckgebunden neue Mittel im Umfang von rund 1 Milliarde Franken pro Jahr zugewiesen werden. Er wird den zeitlich befristeten Infrastrukturfonds ablösen, aus dem bisher die Agglomerationsprojekte und Projekte der Nationalstrasseninfrastruktur (Engpassbeseitigung, Netzfertigstellung) finanziert worden sind. Der bis anhin über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) finanzierte Betrieb und Unterhalt des Nationalstrassennetzes soll künftig auch über den NAF abgewickelt werden.

Damit wird analog zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) ein unbefristetes Finanzierungsgefäss auf Verfassungsstufe geschaffen, welches Ausgaben im Bereich der Nationalstrassen abdeckt. Die Ausgaben für Betrieb, Unterhalt, Engpassbeseitigung und Fertigstellung des Nationalstrassennetzes sollen künftig aus demselben Topf finanziert werden. Dadurch wird richtigerweise Mittelkonkurrenz zwischen den verschiedenen Ausgaben für die Nationalstrassen hergestellt und bei jeder Neuinvestition müssen auch die Folgekosten einkalkuliert werden.

Wie im Bahnbereich sollen die Fondseinnahmen auch im Bereich der Nationalstrassen im Rahmen eines Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) zu Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes genutzt werden. Beiträge an den Agglomerationsverkehr werden über den NAF im Rahmen von Agglomerationsprogrammen geleistet. Das Parlament entscheidet in der Regel alle vier Jahre über neue Projekte im Bereich der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs.

Grafik 4
Der NAF erhält neue Mittel durch die Zweckbindung der Automobilsteuer, die stärkere Zweckbindung von Mineralölsteuereinnahmen, eine neue Abgabe für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb und Kantonsbeiträge.

Einnahmequellen und Ausgabenzwecke des NAF



* Bei Bedarf werden Einträge der Automobilsteuer der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) gutgeschrieben.

Quelle: UVEK
www.economiesuisse.ch

Neben dem NAF soll die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) weiter

bestehen. Deren Ausgaben im Zusammenhang mit dem Nationalstrassennetz (Betrieb, Unterhalt) sollen jedoch vollständig dem NAF übertragen werden. Bei den in der SFSV verbleibenden Ausgabenposten handelt es vorwiegend um jährlich wiederkehrende Beitragszahlungen an die Kantone und die Bahn (kombinierter Verkehr). Finanziert werden diese Transferausgaben über die Hälfte der Einnahmen aus der Mineralölsteuer.

→ **Der NAF verfügt über Einnahmen von rund 3 Milliarden Franken pro Jahr.**

Neue Finanzmittel für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr

Zur langfristigen Sicherung der Finanzierung des Nationalstrassennetzes und der Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen soll der NAF mit rund 3 Milliarden Franken jährlich ausgestattet werden. Neben den bereits heute zweckgebundenen Mitteln für den Strassen- und Agglomerationsverkehr (100 Prozent der Erträge aus dem Mineralölsteuerzuschlag und der Autobahnvignette) soll der NAF inskünftig durch folgende Zusatzeinnahmen in der Höhe von rund einer Milliarde Franken gespeist werden:

- Zehn Prozent der Erträge aus der Mineralölsteuer: Neu sollen in der Regel (ausser bei allfälligen Sparprogrammen des Bundes) zehn Prozent der Erträge aus der Mineralölsteuer zusätzlich in den Strassenbereich fliessen. Dies entspricht rund 250 Millionen Franken pro Jahr. Insgesamt werden damit 60 Prozent der Erträge aus der Mineralölsteuer für den Strassenbereich zweckgebunden (50 Prozent SFSV, zehn Prozent NAF). 40 Prozent fliessen weiterhin in die allgemeine Bundeskasse.

- 100 Prozent der Automobilimportsteuer: Der Bund erhebt eine Steuer von vier Prozent auf die Einfuhr von Autos und ihren Bestandteilen. Bisher sind diese Einnahmen von rund 400 Millionen Franken jährlich in den allgemeinen Bundeshaushalt geflossen. Neu sollen diese Einnahmen für den NAF bestimmt sein.

- Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags: Damit die Einnahmen mit den steigenden Ausgaben für Unterhalt, Betrieb und Ausbau mithalten können, soll auch der Strassenbenutzer seinen Teil leisten. Im Rahmen der NAF-Vorlage ist vorgesehen, den Mineralölsteuerzuschlag um vier Rappen pro Liter zu erhöhen, jedoch erst, wenn die Fondsreserven unter 500 Millionen Franken fallen.

- Abgabe auf Elektrofahrzeuge: Künftig sollen auch Fahrzeuge, welche keine Treibstoffsteuern bezahlen, stärker in die Strassenfinanzierung eingebunden werden. Ab 2020 sollen Halter von Elektrofahrzeugen eine Abgabe zur Infrastrukturfinanzierung entrichten.

- Kompensationsbeitrag der Kantone: Künftig sollen die Kantone einen jährlichen Beitrag von 60 Millionen Franken in den NAF leisten. Im Gegenzug nimmt der Bund 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz auf.

Grafik 5

→ Auch die Strassennutzer sollen einen Beitrag leisten. Die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um vier Rappen kommt aber erst dann zum Tragen, wenn das Geld für baureife Projekte fehlt.

Die Einnahmen des NAF im Überblick

▸ In Mio. Franken pro Jahr

Bereits heute zweckgebundene Mittel	**2 186 Mio. Franken**
100 Prozent der Erträge aus dem Mineralölsteuerzuschlag	1 850 (Stand 2015)
100 Prozent der Einnahmen aus der Autobahnvignette	336 (Stand 2015)
Neue Einnahmequellen	**1 000 Mio. Franken**
10 Prozent der Erträge aus der Mineralölsteuer (in der Regel)	250 (ab 2018)
100 Prozent der Einnahmen aus der Automobilimportsteuer	400 (ab 2018)
Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rappen pro Liter Treibstoff	200 (bei Bedarf)
Abgabe auf Elektro-Fahrzeuge	90 (ab 2020)
Kompensationsbeitrag der Kantone	60 (ab 2020)
Total der Mittel für den NAF	**3 186 Mio. Franken**

Quelle: UVEK
www.economiesuisse.ch

Damit wird deutlich: Um die drohende Finanzierungslücke zu schliessen, werden verschiedene Finanzquellen beigezogen. Neben dem Strassenbenutzer leisten auch Bund und Kantone ihren Teil an eine solide Finanzierungsbasis für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr. Eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags kommt allerdings erst dann zur Anwendung, wenn das Geld für baureife Projekte fehlt. So werden keine Mittel auf Vorrat angesammelt.

→ Das Geld aus dem NAF wird einerseits für die Nationalstrassen und andererseits für Beiträge an den Agglomerationsverkehr verwendet.

Das Nationalstrassennetz wird ausgebaut und Agglomerationen erhalten neue Infrastrukturen

Das Geld aus dem NAF wird einerseits für die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes und andererseits für Beiträge an den Agglomerationsverkehr verwendet.

Nationalstrassen

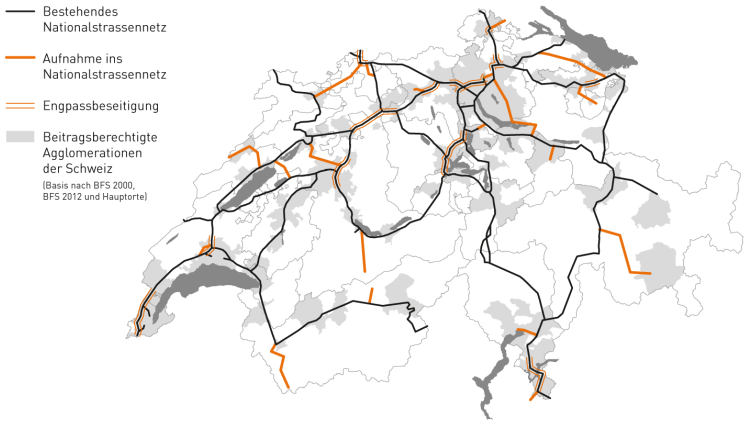
Der Finanzbedarf für das Nationalstrassennetz beträgt in den kommenden Jahren (2018 bis 2030) durchschnittlich rund 3,1 Milliarden Franken pro Jahr. Der NAF ermöglicht Investitionen in den folgenden Bereichen:

- Engpassbeseitigung/Netzergänzungen: Damit die Verkehrsinfrastrukturen auch in Zukunft leistungsfähig bleiben und den Anforderungen von Wirtschaft und Bürgern genügen, müssen die bestehenden Engpässe auf dem Nationalstrassennetz beseitigt werden. Dies geschieht durch den Bau zusätzlicher Fahrstreifen und Netzergänzungen (Umfahrung Morges, Glatttalautobahn). Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament alle vier Jahre einen Ausbauplan gemäss den im strategischen Entwicklungsprogramm festgelegten Prioritäten. In einem ersten Schritt sollen bis 2030 3,9 Milliarden Franken investiert werden.

Grafik 6

→ **Die Investitionen in die Engpassbeseitigung und die Übernahme neuer Teilstrecken ins Nationalstrassennetz kommt der ganzen Schweiz zugute. Das Nationalstrassennetz wird so auf die Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung angepasst.**

Vom NAF profitiert die ganze Schweiz



Quelle: UVEK
www.economiesuisse.ch

→ **Der Finanzbedarf für die Weiterentwicklung der Nationalstrassen beträgt in den kommenden Jahren (2018 bis 2030) durchschnittlich rund 3,1 Milliarden Franken. Der NAF ermöglicht Investitionen in Betrieb und Unterhalt, Netzfertigstellung und Engpassbeseitigung.**

- Betrieb und Unterhalt: Die Ausgaben für Betrieb und Unterhalt des Nationalstrassennetzes sind in den letzten Jahren angestiegen. Die Verkehrszunahme und die damit einhergehende starke Beanspruchung der Strassen stellen hohe Anforderungen an Betrieb und Unterhalt unter anderem in Bezug auf Sicherheit, Stabilität, Verfügbarkeit und Kapazität. Viele Bauten, wie Brücken oder Tunnels, erreichen zudem in den kommenden Jahren ihr Sanierungsalter. Auch die Verbesserung der Tunnelsicherheit oder der Lärmschutz kosten immer mehr.

- Netzfertigstellung: Das vor mehr als 50 Jahren geplante Nationalstrassennetz ist heute erst zu 96 Prozent gebaut. Es fehlen noch rund 70 Kilometer Nationalstrassen in den Kantonen Wallis, Bern und Jura. Der Bund trägt die Hauptlast bei der Fertigstellung des 1960 beschlossenen Nationalstrassennetzes.

- Netzerweiterung: Mit der Übernahme von 400 Kilometern Kantonsstrassen erweitert der Bund sein Nationalstrassennetz. Mit den neu aufgenommenen Strecken werden mittelgrosse Städte sowie Berg- und Randregionen besser an das Nationalstrassennetz angebunden.

Grafik 7

→ **Der grösste Ausgabenposten des NAF ist der Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen. In die Engpassbeseitigung sollen jährlich rund 650 Millionen Franken investiert werden.**

Finanzbedarf Nationalstrasse

▸ nominal, in Mio. CHF, Mittelwert 2018-2030

Ausgabenbereiche Nationalstrassen	Millionen Franken
Engpassbeseitigung/Netzergänzungen	659
Netzfertigstellung	279
Betrieb und Unterhalt (inkl. Netzerweiterungen)	2208
– Betrieb	484
– Unterhalt	1174
– Anpassungen	550
Total	**3146**

Quelle: UVEK
www.economiesuisse.ch

→ **Für die Beiträge an den Agglomerationsverkehr sind zwischen 2018 und 2030 jährlich rund 390 Millionen Franken vorgesehen. Der Bund unterstützt ausgewählte Verkehrsprojekte mit Beiträgen bis maximal 50 Prozent der Investitionskosten.**

Agglomerationsverkehr

Für die Beiträge an den Agglomerationsverkehr sind zwischen 2018 und 2030 jährlich rund 390 Millionen Franken vorgesehen. Der Bund unterstützt ausgewählte Verkehrsprojekte mit Beiträgen von mindestens 30 Prozent bis maximal 50 Prozent der Investitionskosten. Die Beiträge des Bundes werden gezielt für Strassen-, Bus- oder Tramprojekte sowie den Velo- und Fussverkehr geleistet. Die Anforderungen an die Qualität von Agglomerationsprojekten der Kantone und Gemeinden sind hoch. Die Ausarbeitung, Prüfung und Umsetzung erfolgt im Vierjahresrhythmus.

Die Wirtschaft sagt Ja zum ausgewogenen NAF

economiesuisse unterstützt den vom Parlament verabschiedeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds.

Der NAF ermöglicht, zentrale Verkehrsinfrastrukturen für Wirtschaft und Gesellschaft auf Basis einer soliden Finanzierungsgrundlage gezielt weiterzuentwickeln. Die Nationalstrassen als Rückgrat der Verkehrsinfrastruktur sowie die Agglomerationen als Zentren der wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung stehen vor grossen verkehrlichen Herausforderungen.

Der NAF schafft Abhilfe. Der Nationalrat hat die entsprechende Verfassungsänderung mit 146:48 Stimmen (vier Enthaltungen) angenommen, der Ständerat mit 41:1 Stimme (zwei Enthaltungen). economiesuisse unterstützt den vom Parlament verabschiedeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds aus folgenden Gründen:

Der ausgewogene NAF ist die richtige Antwort auf die Herausforderungen in den Agglomerationen und auf dem Nationalstrassennetz. Nur so bleibt unsere Verkehrsinfrastruktur im internationalen Vergleich konkurrenzfähig.

Verkehrsinfrastrukturen langfristig weiterentwickeln

Leistungsfähige und solid finanzierte Verkehrsinfrastrukturen sind ein wichtiger Standortfaktor für die Schweiz. Mit einer soliden, in der Verfassung festgeschriebenen Finanzierung wird die Grundlage geschaffen, um die Strassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastruktur in allen Landesteilen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Dies ist angesichts der bestehenden Engpässe und des prognostizierten Verkehrswachstums auch dringend notwendig. Mit dem NAF erhält die Strasse, als mit Abstand wichtigstem Verkehrsträger im Personen- und Güterverkehr, eine solide Finanzierungsbasis und ein strategisches Ausbauprogramm. Der ausgewogene NAF ist die richtige Antwort auf die Herausforderungen in den Agglomerationen und auf dem Nationalstrassennetz. Nur so bleibt unsere Verkehrsinfrastruktur im internationalen Vergleich konkurrenzfähig.

Mit dem NAF wird ein zeitlich unbefristeter Fonds auf Verfassungsstufe verankert. Damit zieht die Strasse mit der Schiene gleich, die mit der FABI-Abstimmung bereits 2014 einen Fonds für die Bahninfrastruktur (BIF) erhalten hat.

Solide Verkehrsfinanzierung vollenden

Der befristete Infrastrukturfonds braucht eine Anschlusslösung, damit gezielte Investitionen ins Nationalstrassennetz und in den Agglomerationsverkehr weiter getätigt werden können. Mit dem NAF wird ein zeitlich unbefristeter Fonds auf Verfassungsstufe verankert. Damit zieht die Strasse mit der Schiene gleich, die mit der FABI-Abstimmung bereits 2014 einen Fonds für die Bahninfrastruktur (BIF) erhalten hat. Dank dem NAF profitiert künftig auch der Strassen- und Agglomerationsverkehr von einer erhöhten Planungs- und Realisierungssicherheit. Zudem gewährleistet die Finanzierung der Nationalstrassen aus einem Gefäss mehr Flexibilität und Transparenz in der Mittelverwendung. Mit dem NAF vollenden wir die solide Verkehrsfinanzierung für Schiene und Strasse. Und dies ohne dass der Autofahrer unverhältnismässig geschröpft wird: Ein höherer Mineralölsteuerzuschlag kommt erst dann zum Zug, wenn Geld für baureife Projekte fehlt (keine Mittel auf Vorrat).

Es braucht den NAF, um die bestehenden Engpässe rasch zu beseitigen und das Nationalstrassennetz gezielt weiterzuentwickeln.

Wichtigste Engpässe auf dem Nationalstrassennetz beseitigen

Die Kapazität des Nationalstrassennetzes stösst an ihre Grenzen. Die Entwicklung der Infrastruktur hält seit Jahren nicht mit der Nachfrage mit. Entsprechend hat

sich die Zahl der Staustunden auf dem Nationalstrassennetz seit 2008 verdoppelt. Wir können nicht tatenlos zuschauen, wie die Staus und die damit verbundenen volkswirtschaftlichen Kosten in Milliardenhöhe Jahr für Jahr zunehmen. Es braucht den NAF, um die bestehenden Engpässe rasch zu beseitigen und das Nationalstrassennetz gezielt entlang einer wirtschaftlichen Prioritätenordnung weiterzuentwickeln. Von einem flüssigen Verkehr profitieren alle Verkehrsteilnehmer gleichermassen: Wirtschaft und Pendler sparen Zeit und Geld.

→ **Der NAF hilft, die Städte und Agglomerationen von ihren Verkehrsproblemen zu entlasten. Ohne den NAF laufen die Bundesbeiträge an Agglomerationsprojekte aus.**

Städte und Agglomerationen entlasten

Die grössten Verkehrsprobleme bestehen in den bevölkerungsreichen und wirtschaftlichen Ballungszentren unseres Landes. Der NAF hilft, die Städte und Agglomerationen von ihren Verkehrsproblemen zu entlasten. Kantone und Gemeinden sind auf die Unterstützung des Bundes angewiesen. Ohne den NAF laufen die Bundesbeiträge an Agglomerationsprojekte aus. Mit dem NAF stehen auch künftig Mittel für Umfahrungen und Entlastungsstrassen, für Busse, Trams und Metros sowie Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung. Der Bund achtet dabei auch künftig auf eine enge Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.