

# NAF

## wesentliche Verbesserungen erzielt

Das eidgenössische Parlament berät derzeit den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF. Nachdem die ursprüngliche Vorlage des Bundesrates die Anliegen der Berggebiete nicht berücksichtigte, konnten inzwischen am NAF wesentliche Verbesserungen angebracht werden. Noch sind einige Korrekturen nötig. Doch der NAF kann nun grundsätzlich von der SAB unterstützt werden.

**Thomas Egger, Direktor der SAB, Seilerstrasse 4, 3001 Bern**

Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF soll ein neuer Fonds für den Strassenverkehr geschaffen werden. Dieser soll den bisherigen Infrastrukturfonds ablösen und wird genauso wie der Fonds zur Finanzierung der Bahninfrastruktur (FABI-Vorlage) auf Verfassungsebene verankert. Zwischen Strasse und Schiene werden somit von rechtlicher Seite her vergleichbare Verhältnisse geschaffen. So weit so gut. Als der Bundesrat im Jahr 2014 die ersten Vorschläge für den NAF im Rahmen der Vernehmlassung präsentierte, musste die SAB aber feststellen, dass es sich um eine reine Vorlage zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs handelte. Die erste Vorlage sah u.a. eine Erhöhung des Mineralölsteuerszuschlags (Benzinpreises) um bis zu 15 Rappen pro Liter vor. Diese zusätzlichen Mittel wären aber praktisch ausschliesslich in den Agglomerationsverkehr geflossen. Die Berggebiete, die ohnehin schon grosse Mühe haben, ihr weit verzweigtes Strassennetz zu unterhalten und finanzieren, hätten also durch diese zusätzliche Belastung auch noch den Ausbau des Agglomerationsverkehrs finanzieren müssen. Dabei wäre in der ursprünglichen Fassung des NAF keineswegs sicher gestellt gewesen, dass diese Mittel nicht auch wieder in die Finanzierung von Trams und Fussgängerwegen geflossen wären. Es hätte also nicht nur eine Quersubventio-

nierung vom Berggebiet zu den Städten sondern auch noch eine weitere Zweckentfremdung von Strassengeldern statt gefunden. Ferner wären bestehende Massnahmen zu Gunsten der Berggebiete aus dem Infrastrukturfonds nicht weiter geführt worden.

### **Ursprünglicher Vorschlag des Bundesrates inakzeptabel**

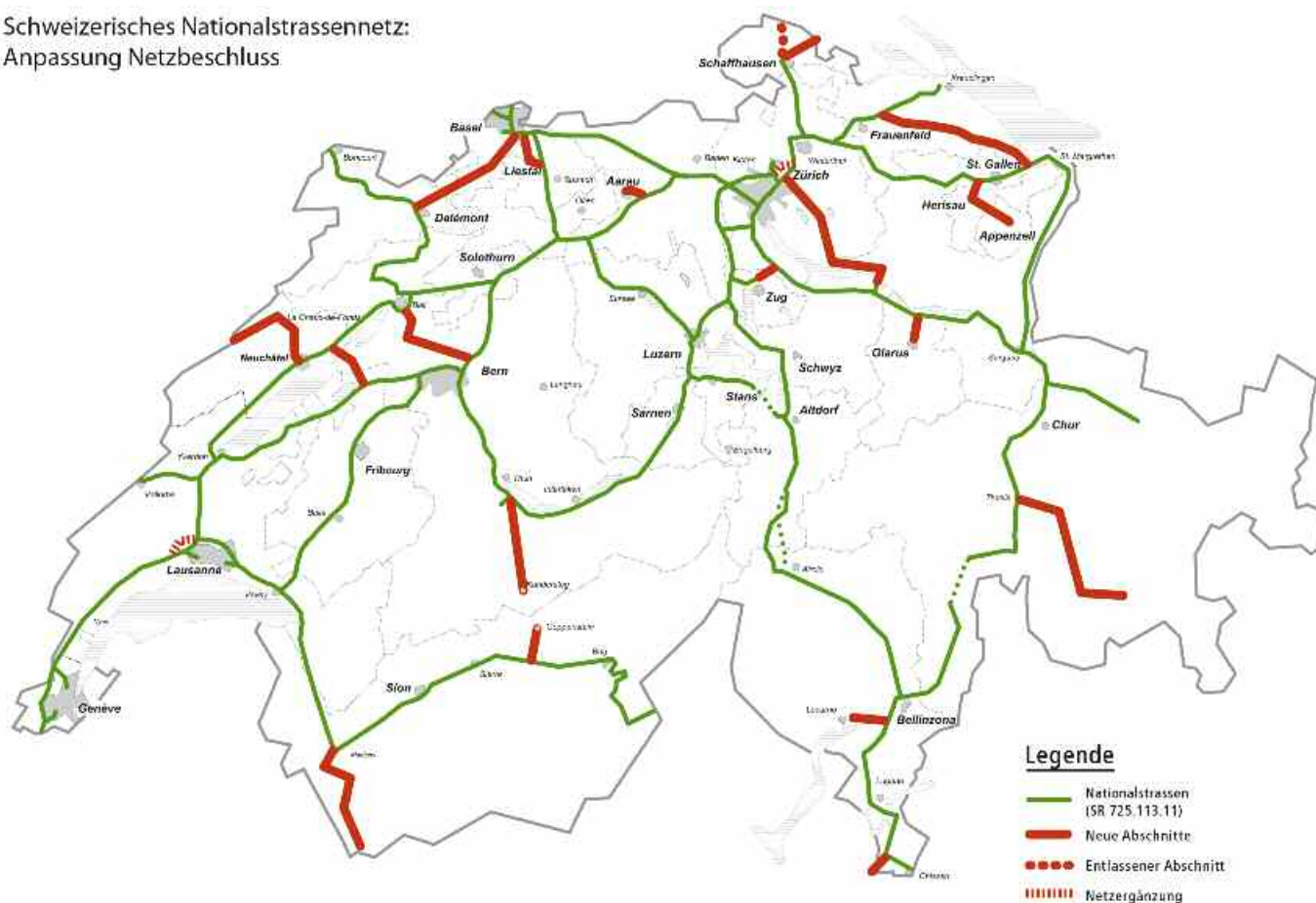
Die SAB hatte auf Grund dieser Ausgangslage heftig gegen den NAF opponiert. In der vom Bundesrat vorgeschlagenen Version war der NAF für die Berggebiete nicht akzeptabel. Im Nachgang zur Vernehmlassung und in Folge von verschiedenen Gesprächen der SAB mit der Spitze des UVEK erfolgten erste Korrekturen am NAF. So wird z.B. der Anteil für die Hauptstrassen im Berggebiet aus dem Infrastrukturfonds (40 Mio. Fr. pro Jahr) unbefristet weiter geführt. Der Bundesrat musste auch anerkennen, dass er mit der Mineralölsteuererhöhung von 15 Rappen zu weit gegangen war und nahm dies in der Botschaft ans Parlament zurück auf 6 Rappen. Doch auch mit dieser Fassung konnte die SAB keineswegs einverstanden sein.

### **Massgebliche Korrekturen im Ständerat**

Die SAB hat sich deshalb stark dafür eingesetzt, dass im Ständerat weitere substantielle Korrekturen am NAF erzielt werden konnten. Hauptpunkt

war dabei die Integration des sogenannten Netzbeschlusses Strassen. Mit diesem Netzbeschluss sollen bekanntlich rund 400 km Hauptstrassen ins Nationalstrassennetz überführt werden. Davon würden zahlreiche Bergregionen profitieren. Dieser Netzbeschluss war vom Parlament im Jahr 2012 beschlossen worden. Zur Finanzierung war damals eine Erhöhung der Vignette auf 100 Franken vorgesehen. Gegen diese Finanzierung wurde das Referendum ergriffen, welches vom Volk angenommen wurde. Die Referendumsabstimmung richtete sich somit in erster Linie gegen die Erhöhung der Vignette und nicht gegen den Netzbeschluss. Mit dem NAF wird die Strassenverkehrsfinanzierung für die nächsten Jahrzehnte neu geregelt. Aus Sicht der SAB ist es deshalb nur folgerichtig, dass der Netzbeschluss nun in den NAF integriert wird. Leider hatte der Bundesrat wenig Gehör für dieses Anliegen. Der Ständerat hat demgegenüber in der Märzsession 2016 beschlossen, den Netzbeschluss in den NAF zu integrieren. Zur Finanzierung dieser zusätzlichen Bundesaufgabe wird der Anteil der Mineralölsteuer, der zweckgebunden für die Strasse verwendet wird, von heute 50 auf neu 60% angehoben. Dadurch werden rund 300 Mio. Fr. pro Jahr frei gespielt. Mit dieser höheren Zweckbindung macht der NAF zudem einen wesentlichen Schritt in Richtung auf die Anliegen der Milchkuhinitiative

Schweizerisches Nationalstrassennetz:  
Anpassung Netzbeschluss



(vgl. separater Artikel in diesem Heft). Der Entscheid des Ständerates stellt einen wichtigen Erfolg für die SAB dar. Die SAB hatte schon 2012 mit der Parlamentarischen Initiative Roberto Schmidt einen Vorschlag für eine Erhöhung der Zweckbindung auf 60% eingebracht. Die SAB hatte zudem erwirkt, dass der Ständerat in der ersten Lesung den NAF an die Kommission zurückgewiesen hat mit dem Auftrag, den Netzbeschluss zu integrieren. Mit der neuen Finanzierungslösung durch eine Erhöhung der Zweckbindung ist es auch nicht mehr erforderlich, den Mineralölsteuerzuschlag in dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Umfang zu erhöhen. Der Ständerat sieht nur noch eine moderate Erhöhung von 4 Rappen pro Liter vor. Das ist doch ein wesentlicher Unterschied zu den ursprünglich vorgeschlagenen 15 Rappen des Bundesrates!

**Schwer finanzierbare Grossprojekte**

Ein anderes wichtiges Anliegen der SAB betrifft die Alpenpässe. Seit der

Einführung der NFA im Jahr 2008 erhalten die Kantone für die Substanzerhaltung und Erneuerung des Hauptstrassennetzes nur noch jährliche Pauschalbeiträge. Diese reichen knapp für den ordentlichen Unterhalt. Grössere Ausbauprojekte sind so nicht mehr möglich. Bei der Einführung der NFA wurde in Aussicht gestellt, diese Pendezenz später zu regeln. Der NAF ist nun der richtige Zeitpunkt dafür. Die Kommission des Ständerates hatte deshalb einen Passus in die NAF-Vorlage eingebaut, wonach Alpenpässe saniert werden können. Leider unterlag dieser Antrag der Kommission aber im Ratsplenum. Die SAB wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass hier eine Lösung gefunden wird.

**Weitere offene Punkte**

In der weiteren Beratung im Parlament müssen zudem noch ein paar weitere Punkte bereinigt werden. So ist es z.B. richtig, dass die Erträge der Automobilimportsteuer neu vollständig zweckgebunden für den

Strassenverkehr eingesetzt werden (ca. 400 Mio. Fr. pro Jahr). Es darf aber nicht sein, dass im Gesetz festgeschrieben wird, dass bei einem allfälligen Sparprogramm dieser Beitrag wieder gekürzt wird. In keinem anderen Bereich findet sich ein vergleichbarer Passus, der geradezu zu Kürzungen einlädt. Ein anderer Punkt, der noch korrigiert werden muss, betrifft allfällige spätere Anhebungen des Benzinpreises. Der Bundesrat möchte den Mineralölsteuerzuschlag in eigener Kompetenz an die Teuerung angleichen können. Aus Sicht der SAB geht das nicht. Der Benzinpreis ist ein emotional und politisch zu stark sensibler Faktor, als dass hier der Bundesrat alleine entscheiden soll. Zudem muss eine Erhöhung ja immer auch sachlich begründet sein. Die SAB fordert, deshalb, dass eine Erhöhung nur in Zusammenhang mit einem Ausbauschritt des Nationalstrassennetzes und in einem referendumsfähigen Bundesbeschluss erfolgen darf. Ein letzter Korrekturpunkt betrifft den Agglo-

merationsverkehr. Aus Sicht der SAB darf mit Strassenmitteln in Zukunft nur noch der strassengebundene Agglomerationsverkehr finanziert werden. Der übrige Agglomerationsverkehr ist ja Bestandteil der FABI-Vorlage. Hier ist auf Gesetzesstufe noch eine Klärstellung nötig.

### NAF dient den Berggebieten mehr als die Milchkuh

Die vorberatende Kommission des Nationalrates hat die NAF-Vorlage Anfang April 2016 geprüft und wird im Mai die Detailberatung fortführen. Der NAF kommt somit im Juni in den Nationalrat. Die bisherigen Beschlüsse der nationalrätlichen Kommission bestätigen die Linie des Ständerates. Man darf deshalb davon ausgehen, dass am NAF keine aus Sicht der Berggebiete abträglichen Korrekturen mehr vorgenommen werden. Aus Sicht der SAB kann der NAF deshalb trotz des noch verbleibenden Korrekturbedarfs im Grundsatz unterstützt werden. Wesentliche Anliegen der Berggebiete wurden bereits berücksichtigt. Würde die Milchkuhinitiative angenommen, so müsste die gesamte NAF-Vorlage nochmals neu diskutiert werden und die bisherigen Ergebnisse für die Berggebiete wären in Frage gestellt. Somit stellt der NAF aus Sicht der SAB den eindeutig besseren Weg dar als die Milchkuhinitiative.

### RÉSUMÉ

#### FORTA : une victoire importante pour les régions de montagne

Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) est en quelque sorte le pendant du Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Autrement dit, c'est un instrument servant à financer et à assurer le développement du réseau routier. Cependant, si l'idée de base est tout à fait légitime, le SAB a dû intervenir, afin que ce fonds tienne compte des besoins des régions de montagne et de l'espace rural. D'une part, parce qu'au départ ce projet se focalisait surtout sur les agglomérations.

D'autre part, parce que le financement de ce fonds reposait principalement sur une hausse du prix de l'essence (15 centimes / litre), mesure qui pénalisait en particulier les espaces dont les habitants ont peu d'alternatives à l'utilisation de la voiture. Grâce aux interventions du SAB, plusieurs points ont pu être améliorés lors des débats au sein des Chambres fédérales. Environ 400 km de routes principales ont notamment été intégrés au sein du réseau des routes nationales. La Confédération devrait donc reprendre à son compte la gestion et l'entretien de ces routes. Pour assurer le financement de cette mesure, le Conseil des Etats a décidé, en mars dernier, d'augmenter la part de l'impôt sur les huiles minérales destinée à la route de 50 à 60%.

Dans le domaine du trafic routier, d'autres points doivent encore être réglés. Il s'agit notamment du financement de grands projets (par ex. en ce qui concerne les adaptations de cols alpins), la question de futures hausses du prix de l'essence ou encore l'utilisation de l'impôt sur l'importation de véhicules. Le SAB continuera à suivre attentivement l'évolution de ces divers dossiers.

### RIASSUNTO

#### FOSTRA : una vittoria importante per le regioni di montagna

I Fondi per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) sono in un certo senso in relazione diretta con il Finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). In altre parole, è uno strumento che serve a finanziare e ad assicurare lo sviluppo della rete stradale. Tuttavia, se l'idea di base è del tutto legittima, il SAB ha dovuto intervenire, affinché questi fondi tengano conto dei bisogni delle regioni di montagna e degli spazi rurali. Da una parte, perché all'inizio questo progetto si era focalizzato soprattutto sugli agglomerati. Dall'altra, perché il finanziamento di questi fondi si basava principalmente su un aumento del prezzo della benzina (15 centesimi / litro), misura che penalizzava in particolare gli spazi dove gli

abitanti hanno poche alternative all'utilizzo dell'automobile. Grazie agli interventi del SAB, diversi punti hanno potuto essere migliorati durante i dibattiti alle Camere federali. All'incirca 400 km di strade principali sono stati in particolare integrati all'interno della rete delle strade nazionali. La Confederazione dovrà quindi rilevare la gestione e il mantenimento di queste strade. Per assicurare il finanziamento di questa misura, il Consiglio degli Stati ha deciso, lo scorso marzo, di aumentare la parte dell'imposta sugli oli minerali destinata alla strada dal 50 al 60%.

Nel settore del traffico stradale, altri punti dovranno ancora essere regolati. Si tratta in particolare del finanziamento di grandi progetti (per esempio per quel che riguarda gli adattamenti dei passi alpini), la questione di futuri aumenti del prezzo della benzina o ancora l'utilizzo dell'imposta sull'importazione delle automobili. Il SAB continuerà a seguire attentamente l'evoluzione di questi diversi dossier.