

Der NAF – ein Erfolgsfaktor für die Agglo Obersee

Faktenblatt zur Abstimmung vom 12. Februar 2017

Verkehrsperspektiven 2040



Was sind Agglomerationsprogramme (AP)?

Städte und Agglomerationen gehören zu den wirtschaftlichen Motoren der Schweiz. Bevölkerung und Arbeitsplätze werden dort weiterwachsen und die Verkehrsinfrastruktur stark in Anspruch nehmen. Damit der Verkehr auch in Zukunft bewältigt werden kann, braucht es gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Vor diesem Hintergrund hat der Bund mit den AP ein Instrument geschaffen, mit dem die Kantone, Städte und Gemeinden die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gut aufeinander abstimmen und die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gemeinsam planen können. Der Bund unterstützt dabei ausgewählte Verkehrsprojekte mit Beiträgen von 30 % bis 50 % der Investitionskosten.

Beitragsberechtigte Agglomerationen der Schweiz



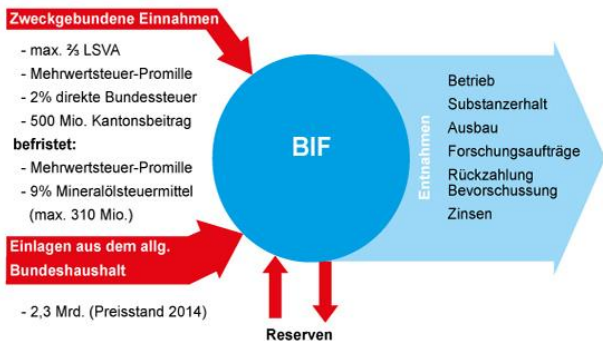
Warum brauchen die Agglomerationen den NAF?

In den letzten zehn Jahren profitierten 45 der 55 Agglomerationen von insgesamt 5,8 Milliarden Franken Bundesmitteln aus dem befristeten Infrastrukturfonds. Die noch im Fonds verbleibenden rund 0,2 Milliarden Franken reichen nicht aus, um genügend Projekte aus den knapp vierzig AP der 3. Generation des Jahres 2016 mitzufinanzieren. Bei Ablehnung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) ist die Finanzierung und Weiterführung der politisch und inhaltlich erfolgreichen Agglomerationsprogramme nicht sichergestellt.

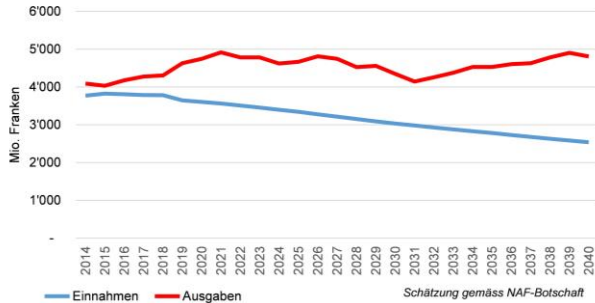
Wie werden die Massnahmen der Agglomerationsprogramme aktuell finanziert?

Die Finanzierung von *Massnahmen des schienengebundenen Öffentlichen Verkehrs* erfolgt seit 1. Januar 2016 über den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Dieser löste den FinÖV-Fonds ab, welcher mit befristeten Mitteln versehen war.

Die Finanzierung von *Massnahmen des strassengebundenen Öffentlichen Verkehrs, motorisierten Individualverkehrs sowie Fuss- und Veloverkehrs* erfolgt seit 2008 über den Infrastrukturfonds (IF). Da dieser befristet ist, soll nun mit dem NAF – analog zur Bahninfrastruktur – ebenfalls ein langfristiger Fonds geschaffen werden.



Einnahmen- und Ausgabenentwicklung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr

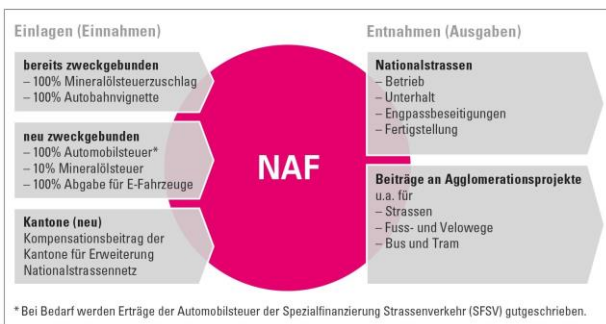


Warum braucht es eine neue Finanzierung?

Der Verkehr nimmt in der Schweiz seit Jahren zu. Auf den Nationalstrassen hat er sich seit 1990 verdoppelt. Die Prognosen des Bundes zeigen, dass das Verkehrswachstum weitergeht. Gleichzeitig übersteigen seit ein paar Jahren die Ausgaben die Einnahmen: Die Erträge aus den Mineralölsteuern sinken, weil moderne Autos weniger Treibstoff verbrauchen. Dazu kommt, dass die Treibstoffsteuern seit Jahrzehnten nicht mehr der Teuerung angepasst wurden.

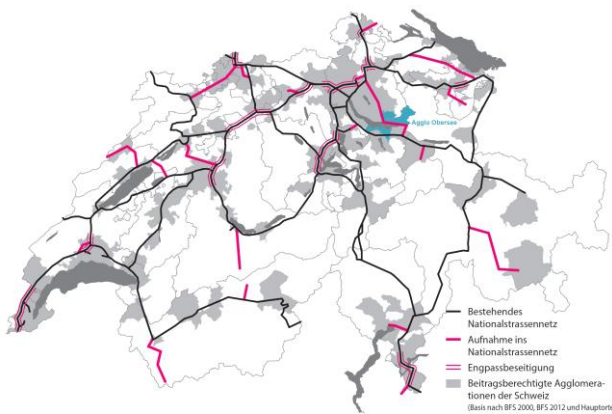
Der 2008 in Kraft getretene IF ist zeitlich befristet, und seine Mittel sind weitgehend zugeteilt. Der NAF soll hier Abhilfe schaffen: Er wird unbefristet gelten und künftig auch den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrassen finanzieren.

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)



Womit wird der NAF gespeisen?

Der NAF soll aus bisherigen und neuen Quellen gespeisen werden, so dass jährlich rund 3 Milliarden Franken zur Verfügung stehen. 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 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.



Was wird mit dem NAF finanziert?

Von den rund 3 Milliarden Franken Einnahmen pro Jahr beanspruchen Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen jährlich rund 2,2 Milliarden Franken. Für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und Engpassbeseitigungen sollen bis 2030 insgesamt rund 6,5 Milliarden Franken investiert werden.

Zudem sollen bis 2030 jährlich rund 0,4 Milliarden Franken für Agglomerationsprojekte zur Verfügung stehen. Viele Projekte im Öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie Motorisierten Individualverkehr in den Agglomerationen können nur dank Mitwirkung des Bundes verwirklicht werden.



Welche Vorteile hat der NAF gegenüber der heutigen Finanzierung?

Der NAF wird analog zum BIF in der Bundesverfassung verankert und gilt unbefristet. Damit steht künftig mehr Geld für die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen und für Projekte des Agglomerationsverkehrs zur Verfügung. Mit dem NAF können finanzielle Mittel, die in einem Jahr nicht gebraucht werden, auf das Folgejahr übertragen werden. Zudem können mit dem NAF Reserven gebildet werden, um Ausgabenschwankungen abzufedern.



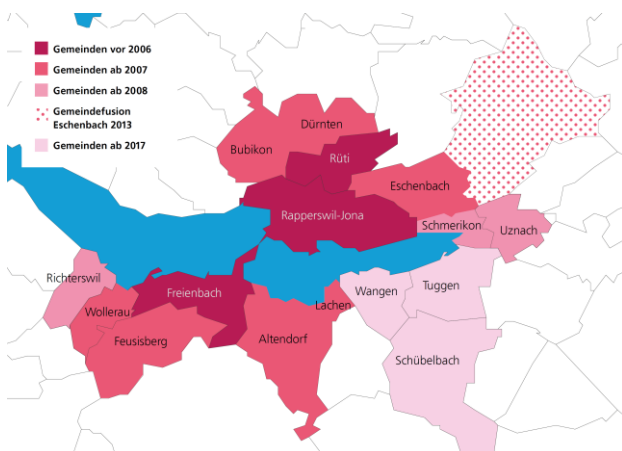
Was passiert, wenn der NAF abgelehnt wird?

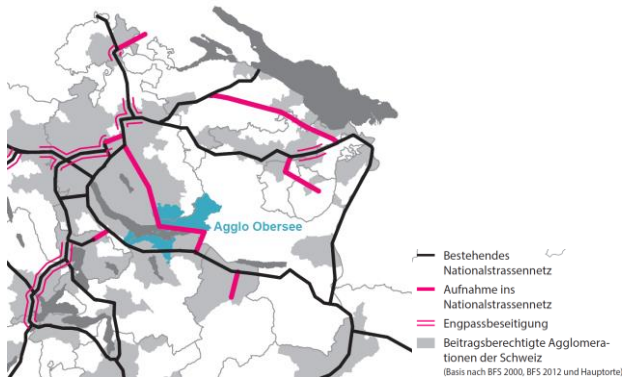
Bei einem Nein zur Verfassungsänderung bliebe es beim heutigen System. Für die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs gäbe es – im Unterschied zur Schiene – keinen neuen, unbefristeten Fonds. Die Einnahmen würden nicht mehr ausreichen, den Finanzbedarf im Bereich der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs zu decken. Bei den Nationalstrassen könnte nur noch die Substanz erhalten werden. Wichtige Engpassbeseitigungen und Massnahmen im Agglomerationsverkehr könnten nicht mehr finanziert werden.



Wer ist die Agglo Obersee?

Der Verein Agglo Obersee hat als Modellvorhaben mit vier beteiligten Gemeinden begonnen und besteht mittlerweile aus 16 Mitgliedergemeinden. Die Städte und Gemeinden der Agglo Obersee gehören drei verschiedenen Kantonen an (Schwyz, St.Gallen und Zürich). Für die Agglomeration Obersee wurde bereits 2007 (1. Generation) und 2011 (2. Generation) ein AP erarbeitet. Die in den beiden Programmen verankerten Massnahmen sind mittlerweile umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung. Das AP der 3. Generation wurde im Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht.





Wo konkret beim Nationalstrassennetz profitiert die Aggl. Obersee?

Auch die Aggl. Obersee könnte von Verbesserungen im Nationalstrassennetz profitieren, die aus dem NAF finanziert werden sollen. Dazu zählen der Bypass beim Anschluss an die A3 in Richterswil, der Vollanschluss Halten (Freienbach), die Verlegung des Anschlusses an die A3 in Wollerau und der Ausbau der A53 zwischen Rapperswil und Eschenbach. Diese Massnahmen verbessern den Verkehrsfluss, erhöhen die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, schliessen Wohn- und Gewerbegebiete besser an das Nationalstrassennetz an und entlasten sie gleichzeitig vom Durchgangsverkehr.



Umsteigeknotenpunkt Richterswil, 2016



Zentrumsentlastung Lachen, seit 2016



Veloabstellplätze Bahnhof Jona, 2016



Rad-, Gehwege Dürnten, 2013 / 2016

Welche Projekte wurden bisher mit Bundesgeldern umgesetzt (AP 1G und 2G)?

In den Gemeinden der Aggl. Obersee konnten bisher zahlreiche Projekte mithilfe von finanziellen Beiträgen des Bundes realisiert werden. Dazu gehören beim

- *Öffentlichen Verkehr*: Umsteigeknotenpunkt Richterswil
- *Fuss- und Veloverkehr*: Veloabstellplätze in den Umsteigeknotenpunkten Jona und Bubikon, Rad- und Gehwege in Dürnten
- *Motorisierten Individualverkehr*: Zentrumsentlastung Lachen, Sanierung Dorfstrasse in Schindellegi (Feusisberg)

Für diese und weitere Projekte hat der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme Obersee 1. und 2. Generation (AP 1G und 2G) insgesamt knapp 40 Millionen Franken an Beiträgen gesprochen.



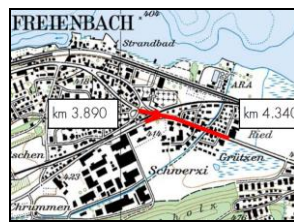
Busanbindung Wolfhausen (Bubikon)



Ortsdurchfahrt Schmerikon



Unterführung Eichwies-/Obersee-strasse Jona



Ortsdurchfahrt Freienbach

Welche Massnahmen sind im AP 3G projektiert und könnten von Bundesgeldern profitieren?

Im AP Obersee der 3. Generation (AP 3G) wurden nun weitere Massnahmen projektiert, beispielsweise im

- *Öffentlichen Verkehr*: Umsteigeknotenpunkt Blumenau (Jona), Busanbindung Wolfhausen (Bubikon)
- *Fuss- und Veloverkehr*: Unterführung Eichwies-/Obersee-strasse in Jona, Fuss- und Veloweg entlang Jona (Rüti)
- *Motorisierten Individualverkehr*: Ortsdurchfahrten in Schmerikon, Freienbach, Rapperswil-Jona, Rüti und Lachen

Damit diese Massnahmen umgesetzt werden können, sind jedoch weitere Bundesgelder notwendig. Alleine die Kosten für die Massnahmenumsetzung von 2019 – 2023 in der Aggl. Obersee belaufen sich auf 178 Millionen Franken.

