

**Bundesgesetz  
über den Fonds für die Nationalstrassen und  
den Agglomerationsverkehr  
(NAFG)**

*Entwurf*

vom ...

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf die Artikel 86 Absatz 1 und 173 Absatz 2 der Bundesverfassung<sup>1</sup> (BV),  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Februar 2015<sup>2</sup>,  
beschliesst:*

**Art. 1**           Fonds

<sup>1</sup> Der Fonds zur Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs (Fonds) ist ein rechtlich unselbstständiger Fonds mit eigener Rechnung.

<sup>2</sup> Das Finanzhaushaltsgesetz vom 7. Oktober 2005<sup>3</sup> ist subsidiär anwendbar.

**Art. 2**           Zweck

<sup>1</sup> Die Mittel des Fonds dienen der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität.

<sup>2</sup> Der Einsatz der Mittel basiert auf einer Gesamtschau des Verkehrs, die:

- a. alle Verkehrsträger und -mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht;
- b. wirksame Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorzieht;
- c. die langfristige Finanzierbarkeit und die Finanzlage der öffentlichen Hand berücksichtigt;
- d. den Schutz der Umwelt und die Koordination mit der Siedlungsentwicklung beachtet.

**Art. 3**           Fondsrechnung

<sup>1</sup> Die Fondsrechnung besteht aus einer Erfolgsrechnung, einer Bilanz und einer Investitionsrechnung.

1   SR 101  
2   BBI 2015 2065  
3   SR 611.0

<sup>2</sup> Die Erfolgsrechnung weist aus:

- a. als Ertrag:
  1. die Einlagen in Form von zweckgebundenen Einnahmen,
  2. die Erträge im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung der Nationalstrassen durch den Bund;
- b. als Aufwand:
  1. die Entnahmen für die Finanzierung der Nationalstrassen nach Artikel 7 Absatz 1 des Bundesgesetzes vom 22. März 1985<sup>4</sup> über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) und für die Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen (Agglomerationsverkehr) nach Artikel 17a MinVG, soweit diese nicht als aktivierbare Ausgaben unter Absatz 4 fallen,
  2. die Wertberichtigung der Nationalstrassen im Bau und der Darlehen für Schienenprojekte des Agglomerationsverkehrs.

<sup>3</sup> Die Bilanz weist aus:

- a. unter den Aktiven: das Umlauf- und das Anlagevermögen;
- b. unter den Passiven: das Fremd- und das Eigenkapital.

<sup>4</sup> Die Investitionsrechnung weist mindestens aus:

- a. die Investitionen für die Nationalstrassen im Bau;
- b. die Beträge der gewährten Darlehen für Schienenprojekte des Agglomerationsverkehrs.

#### **Art. 4** Einlagen

<sup>1</sup> Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung mit dem Voranschlag die Höhe der Mittel, die dem Fonds zuzuweisen sind, soweit diese nicht in der Bundesverfassung bestimmt ist.

<sup>2</sup> Er überprüft regelmässig, ob die Mittel des Fonds für die Finanzierung der Aufgaben nach Artikel 86 Absatz 1 BV genügen. Ist dies nicht der Fall, so beantragt er eine Erhöhung des Zuschlags auf der Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe a BV.

#### **Art. 5** Entnahmen

<sup>1</sup> Die Bundesversammlung legt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss über den Voranschlag des Bundes mit einfachem Bundesbeschluss die Höhe der Mittel fest, die dem Fonds jährlich entnommen werden. Die Mittel werden wie folgt aufgeteilt:

<sup>4</sup> SR 725.116.2

- a. Nationalstrassen:
  1. Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen,
  2. Ausbau im Sinne von Kapazitätserweiterungen (Ausbauschritte) sowie grössere Vorhaben im bestehenden Nationalstrassennetz,
  3. Fertigstellung;
- b. Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs.

<sup>2</sup> Die Mittel für die Finanzierung der Nationalstrassen haben vorrangig den Bedarf für deren Betrieb und Unterhalt sicherzustellen.

<sup>3</sup> Werden die Arbeiten für die Ausbauschritte und für die grösseren Vorhaben im bestehenden Nationalstrassennetz rascher als geplant ausgeführt und entwickeln sich die Kosten erwartungsgemäss, so kann der Bundesrat den im laufenden Jahr dafür bewilligten Voranschlagskredit um bis zu 15 Prozent erhöhen.

#### **Art. 6**            Zahlungsrahmen

Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung jeweils einen vierjährigen Zahlungsrahmen für die Entnahmen nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer 1.

#### **Art. 7**            Verpflichtungskredite

Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre je einen Verpflichtungskredit für:

- a. die Ausbauschritte und die grösseren Vorhaben im bestehenden Nationalstrassennetz nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer 2;
- b. die Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b.

#### **Art. 8**            Berichterstattung

Der Bundesrat berichtet der Bundesversammlung zusammen mit der Botschaft zur Bewilligung des Zahlungsrahmens und der Verpflichtungskredite:

- a. über den Zustand und die Auslastung der Nationalstrassen;
- b. über den Stand der Umsetzung der Ausbauschritte und über die geplanten nächsten Ausbauschritte;
- c. über den Stand der Umsetzung des Programms im Agglomerationsverkehr und über die geplanten nächsten Phasen.

#### **Art. 9**            Verschuldung, Reserve und Verzinsung

<sup>1</sup> Der Fonds darf sich nicht verschulden.

<sup>2</sup> Er bildet eine angemessene Reserve.

<sup>3</sup> Guthaben des Fonds gegenüber dem Bund werden nicht verzinst.

**Art. 10** Genehmigung der Fondsrechnung und Kenntnisnahme der Finanzplanung

<sup>1</sup> Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung jährlich die Fondsrechnung zur Genehmigung.

<sup>2</sup> Er erstellt für den Fonds eine Finanzplanung über die drei dem Voranschlag folgenden Jahre und bringt sie der Bundesversammlung zusammen mit dem Voranschlag zur Kenntnis.

**Art. 11** Aufhebung eines anderen Erlasses

Das Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006<sup>5</sup> (IFG) wird aufgehoben.

**Art. 12** Änderung anderer Erlasse

Die Änderung anderer Erlasse wird im Anhang geregelt.

**Art. 13** Übergangsbestimmung

<sup>1</sup> Alle Aktiven und Passiven des Infrastrukturfonds nach dem IFG<sup>6</sup> werden mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes dem Fonds übertragen. Der Anteil der Rückstellungen der Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr nach Artikel 86 Absatz 3 BV (Spezialfinanzierung Strassenverkehr), der dem Fonds gemäss den zu überführenden Aufgaben zusteht, wird diesem innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes über die Bundesrechnung zugewiesen.

<sup>2</sup> Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes wird der Anteil der Liquiditätsreserve des Infrastrukturfonds, der den Beiträgen an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen zusteht, in der Bundesrechnung als Einnahme verbucht und der Spezialfinanzierung Strassenverkehr gutgeschrieben.

<sup>3</sup> Die Verpflichtungskredite, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes gestützt auf Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a–c des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 2006<sup>7</sup> über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr bewilligt wurden, werden weitergeführt. Die entsprechenden Ausgaben werden dem Fonds belastet.

<sup>4</sup> Der Verpflichtungskredit, der vor Inkrafttreten dieses Gesetzes gestützt auf Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe d des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds für Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen bewilligt wurde, wird weitergeführt. Die entsprechenden Ausgaben werden der Spezialfinanzierung Strassenverkehr belastet.

<sup>5</sup> AS 2007 6017, 2008 1889, 2010 5003, 2011 1753, 2012 6989

<sup>6</sup> AS 2007 6017, 2008 1889, 2010 5003, 2011 1753, 2012 6989

<sup>7</sup> BBl 2007 8553

**Art. 14** Referendum und Inkrafttreten

<sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Der Bundesrat veröffentlicht dieses Gesetz im Bundesblatt, wenn der Bundesbeschluss vom ...<sup>8</sup> über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr von Volk und Ständen angenommen worden ist.

<sup>3</sup> Er setzt dieses Gesetz unter Vorbehalt von Absatz 4 gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss vom ... über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr in Kraft.

<sup>4</sup> Er setzt die Änderung des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996<sup>9</sup> (Anhang Ziff. 1) wie folgt in Kraft:

- a. Artikel 12 Absatz 2: im Jahr, bevor die Reserve des Fonds unter den Betrag von 500 Millionen Franken fallen würde;
- b. Artikel 12*d*: gleichzeitig mit der ersten Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags nach Inkrafttreten von Artikel 12 Absatz 2.

<sup>8</sup> BBl 2015 2065 2187

<sup>9</sup> SR 641.61

## **Änderung anderer Erlasse**

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

### **1. Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996<sup>10</sup>**

*Art. 12 Abs. 2*

<sup>2</sup> Der Mineralölsteuerzuschlag beträgt 360 Franken je 1000 l bei 15 °C.

*Art. 12d*      Teuerungsausgleich

Der Bundesrat kann nach Anhörung der zuständigen parlamentarischen Kommission den Steuertarif nach Artikel 12 um die Teuerung erhöhen, wenn:

- a. seit der letzten Anpassung oder dem letzten Teuerungsausgleich des jeweiligen Tarifs der Baupreisindex für den Tiefbau um mindestens 3 Prozent gestiegen ist; und
- b. der Bedarf ausgewiesen ist.

### **2. Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997<sup>11</sup>**

*Art. 19 Sachüberschrift*

Verwendung der Abgabe durch Bund und Kantone

*Art. 19a*      Verwendung der Mittel aus der Erhöhung der Abgabe ab 2008

Die Mittel, die den Kantonen aus der Erhöhung der Abgabe ab 2008 zusätzlich zustehen, werden für die Ausrichtung von Beiträgen zur Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen nach Artikel 14 des Bundesgesetzes vom 22. März 1985<sup>12</sup> über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel verwendet.

<sup>10</sup> SR 641.61

<sup>11</sup> SR 641.81

<sup>12</sup> SR 725.116.2

### 3. Bundesgesetz vom 8. März 1960<sup>13</sup> über die Nationalstrassen

*Gliederungstitel vor Art. 9*

#### **Zweiter Abschnitt: Bau der Nationalstrassen**

#### **A. Planung, strategisches Entwicklungsprogramm und generelle Projektierung**

*Art. 9 und 10*

*Betrifft nur den französischen und den italienischen Text.*

*Art. 11a*

Strategisches  
Entwicklungspro-  
gramm

<sup>1</sup> Die Nationalstrassen werden im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms schrittweise ausgebaut.

<sup>2</sup> Der Bundesrat legt der Bundesversammlung alle vier Jahre einen Bericht zum Stand des Ausbaus, zu notwendigen Anpassungen des strategischen Entwicklungsprogramms und zum nächsten geplanten Ausbauschritt vor.

*Art. 11b*

Ausbauschritte  
im National-  
strassennetz

<sup>1</sup> Die Erlasse zu den einzelnen Ausbausritten ergehen in der Form des Bundesbeschlusses. Die Bundesbeschlüsse unterstehen dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Der Bundesrat zeigt in den Botschaften zu den Ausbausritten insbesondere die Folgekosten auf.

### 4. Bundesgesetz vom 22. März 1985<sup>14</sup> über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe

*Ersatz eines Ausdrucks*

*Betrifft nur den französischen Text.*

*Titel*

Bundesgesetz  
über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und  
weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel  
(MinVG)

<sup>13</sup> SR 725.11

<sup>14</sup> SR 725.116.2

*Ingress*

gestützt auf die Artikel 82, 83, 85a, 86 und 87b der Bundesverfassung<sup>15</sup> (BV),

*Art. 1*            Gegenstand

<sup>1</sup> Dieses Gesetz regelt die Verwendung des zweckgebundenen Anteils des Reinertrags folgender Mittel für die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:

- a. der auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen erhobenen Verbrauchssteuer;
- b. der auf den Treibstoffen nach Buchstabe a erhobenen Zuschläge;
- c. der Nationalstrassenabgabe;
- d. der Verbrauchssteuer auf Automobilen und ihren Bestandteilen;
- e. der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b BV;
- f. der Sanktion nach Artikel 13 des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vom 23. Dezember 2011<sup>16</sup>.

<sup>2</sup> Es regelt die Verwendung des zweckgebundenen Anteils des Reinertrags folgender Mittel für die Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr:

- a. der auf den Flugtreibstoffen erhobenen Verbrauchssteuer;
- b. der auf den Flugtreibstoffen erhobenen Zuschläge.

<sup>3</sup> Als Reinertrag gilt, soweit nicht andere Bundesvorschriften etwas Abweichendes regeln, der Ertrag nach Abzug der Aufwandentschädigung für die Erhebung der Abgaben und Steuern.

*Art. 2*            Berichterstattung

Der Bundesrat erstattet der Bundesversammlung jeweils mit dem Voranschlag und der Rechnung Bericht über die Verwendung der Mittel nach Artikel 1.

*Gliederungstitel vor Art. 3*

**2. Titel:  
Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang  
mit dem Strassenverkehr**

**1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen**

*Art. 3*

*Aufgehoben*

<sup>15</sup> SR 101

<sup>16</sup> SR 641.71

*Art. 4* Aufteilung auf die einzelnen Aufgabengebiete

<sup>1</sup> Die Bundesversammlung teilt mit dem Voranschlag die Mittel nach Artikel 1 Absatz 1 auf die in Artikel 86 Absätze 1 und 3 BV genannten einzelnen Aufgabengebiete auf.

<sup>2</sup> Der Anteil für die Beiträge nach Artikel 86 Absatz 3 Buchstaben d und e BV (nicht werkgebundene Beiträge) wird für jeweils vier Jahre festgelegt; er beträgt mindestens 27 Prozent der Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e BV.

<sup>3</sup> In der Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr nach Artikel 86 Absatz 3 BV ist eine angemessene Rückstellung zur Gewährleistung einer ausgeglichenen Einnahmen- und Ausgabenentwicklung vorzusehen. Die Ausgaben dürfen die zweckgebundenen Mittel nicht übersteigen.

*Art. 8 Abs. 3 und 4*

<sup>3</sup> Bei Anlagen im Sinne von Artikel 6 NSG<sup>17</sup>, die auf Wunsch der Kantone oder Dritter erstellt werden und überwiegend kantonalen, regionalen oder lokalen Interessen dienen, tragen die Kantone beziehungsweise die Dritten die Bau- und Ausbaurkosten. Die Kosten des künftigen betrieblichen Unterhalts sind mit einzurechnen.

<sup>4</sup> Der Bund kann sich an den anrechenbaren Kosten beteiligen. Der Bundesrat bestimmt die Kostenbeteiligung im Einzelfall. Dabei gilt:

- a. Bei Ausbauschritten nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer 2 des Bundesgesetzes vom ...<sup>18</sup> über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr beträgt die Kostenbeteiligung höchstens 60 Prozent der Mehrkosten, die aus der Realisierung von alternativen Massnahmen wie andere Linienführung und Tunnelvarianten entstehen.
- b. In den übrigen Fällen beträgt die Kostenbeteiligung höchstens 30 Prozent der Kosten.

*Art. 9 Abs. 2*

<sup>2</sup> Der projektgestützte bauliche Unterhalt und die Erneuerung von Nationalstrassen umfassen Arbeiten, die der Erhaltung der Strassen und ihrer technischen Einrichtungen dienen.

*Art. 13 Abs. 3 zweiter und dritter Satz*

<sup>3</sup> ... Dabei gewichtet er das Kriterium Höhenlage und Bergstrassencharakter viermal höher als die anderen Kriterien. Er hört die Kantone vor dem Erlass der Ausführungsbestimmungen an.

<sup>17</sup> SR 725.11

<sup>18</sup> SR ...; BBl 2015 2065 2191

*Art. 14* Pauschalbeiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen

<sup>1</sup> Der Bund leistet Pauschalbeiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen. Die Pauschalbeiträge bemessen sich nach der Strassenlänge.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bezeichnet die begünstigten Kantone.

*Art. 17a Abs. 2 und 2bis*

<sup>2</sup> Die Beiträge werden für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen und eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist.

<sup>2bis</sup> Werden mit dem Einsatz von speziellem, der Feinerschliessung dienendem Rollmaterial erhebliche Infrastrukturmassnahmen eingespart, so können auch Beiträge an die entsprechenden Mehrkosten des Rollmaterials ausgerichtet werden.

*Art. 17b Abs. 2 zweiter Satz*

<sup>2</sup> ... Er orientiert sich dabei an der Definition des Bundesamtes für Statistik.

*Art. 17e* Beitragssätze und Höchstbeiträge

<sup>1</sup> Der für ein Agglomerationsprogramm festgelegte Beitragssatz gilt auch für die einzelnen Massnahmen, die aus dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr finanziert werden. Der Höchstbeitrag für ein Agglomerationsprogramm ist die Summe der Höchstbeiträge an die einzelnen Massnahmen.

<sup>2</sup> Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) legt Fristen für den Beginn der Ausführung der Bauvorhaben fest. Der Anspruch auf die Auszahlung von Beiträgen an eine Massnahme erlischt, wenn der Baubeginn nicht innerhalb der festgelegten Frist erfolgt.

*Art. 37 Abs. 2*

<sup>2</sup> Das UVEK regelt das Verfahren zur Förderung der Forschung im Strassenwesen.

*Gliederungstitel vor Art. 37a*

**3. Titel: Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr**

**1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen**

*Art. 37a Abs. 1 Einleitungssatz*

<sup>1</sup> Der Bund verwendet die zweckgebundenen Mittel für den Luftverkehr nach Artikel 1 Absatz 2 nach folgendem Schlüssel:

*Art. 38 Abs. 2*

<sup>2</sup> Die Aufwendungen für den Vollzug dieses Gesetzes werden den Spezialfinanzierungen nach den Artikeln 86 Absatz 3 und 87b BV belastet.

