



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

vom 30. September 2016

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 86 Absatz 1 der Bundesverfassung (BV)<sup>1</sup>,  
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 Finanzaushaltsgesetz 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 in allen Landesgegenden.

<sup>2</sup> Bei der Investitionsplanung werden die Kantone ausgewogen berücksichtigt.

<sup>3</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;

## SR 725.13

<sup>1</sup> SR 101

<sup>2</sup> BBI 2015 2065

<sup>3</sup> SR 611.0

- e. die Verbesserung der Erschliessung der Berggebiete und der Tourismusregionen einbezieht.

**Art. 3 Fondsrechnung**

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

<sup>2</sup> Die Erfolgsrechnung weist mindestens 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 Anpassung der Verbrauchssteuern (inklusive Zuschlag) und Abgaben nach Artikel 86 Absatz 2 BV.

<sup>4</sup> SR 725.116.2

**Art. 5** Entnahmen

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

- 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. Vorbehalten bleiben Vorfinanzierungen nach Artikel 8a MinVG<sup>5</sup>.

<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 und Änderung anderer Erlasse

Die Aufhebung und Änderung anderer Erlasse werden im Anhang geregelt.

**Art. 12** Übergangsbestimmungen

<sup>1</sup> Alle Aktiven und Passiven des Infrastrukturfonds nach dem Infrastrukturfondsge- setz vom 6. Oktober 2006<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 zuge- wiesen.

<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> SR 725.116.2

<sup>6</sup> AS 2007 6017, 2010 5003, 2011 1753, 2012 6989, 2015 4009

<sup>7</sup> BBI 2007 8553

**Art. 13** 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 30. September 2016<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 der Absätze 4–6 gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss vom 30. September 2016 über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr in Kraft<sup>9</sup>.

<sup>4</sup> Er setzt die Änderung des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996<sup>10</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 12f: gleichzeitig mit der ersten Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags nach Inkrafttreten von Artikel 12 Absatz 2.

<sup>5</sup> Er setzt Artikel 5 MinVG<sup>11</sup> (Anhang Ziff. 5) zwei Jahre nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom 30. September 2016 über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr in Kraft.

<sup>6</sup> Er setzt Artikel 2 des Nationalstrassenabgabegesetzes vom 19. März 2010<sup>12</sup> (Anhang Ziff. 6) zwei Jahre nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom 30. September 2016 über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr in Kraft.

Ständerat, 30. September 2016

Der Präsident: Raphaël Comte  
Die Sekretärin: Martina Buol

Nationalrat, 30. September 2016

Die Präsidentin: Christa Markwalder  
Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

<sup>8</sup> AS 2017 6731

<sup>9</sup> Dieser BB tritt am 1. Januar 2018 in Kraft.

<sup>10</sup> SR 641.61

<sup>11</sup> SR 725.116.2

<sup>12</sup> SR 741.71

*Ablauf der Referendumsfrist und Inkraftsetzung*

<sup>1</sup> Die Referendumsfrist für dieses Gesetz ist am 10. August 2017 unbenutzt abgelaufen.<sup>13</sup>

<sup>2</sup> Es wird mit Ausnahme der Bestimmungen in den nachstehenden Absätzen 3 und 4, auf den 1. Januar 2018 in Kraft gesetzt.

<sup>3</sup> Die Bestimmungen des Mineralölsteuergesetzes (Anhang Ziff. II 1) treten 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 12f: gleichzeitig mit der ersten Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags nach Inkrafttreten von Artikel 12 Absatz 2.

<sup>4</sup> Artikel 5 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (Anhang Ziff. II 5) und Artikel 2 des Nationalstrassenabgabegesetzes (Anhang Ziff. II 6) treten am 1. Januar 2020 in Kraft.

22. November 2017

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Doris Leuthard

Der Bundeskanzler: Walter Thurnherr

<sup>13</sup> BBI 2017 3373

## Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

### I

Das Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006<sup>14</sup> wird aufgehoben.

### II

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

#### 1. Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996<sup>15</sup>

*Art. 12 Abs. 2*

<sup>2</sup> Der Mineralölsteuerzuschlag beträgt 340 Franken je 1000 l bei 15 °C.

*Art. 12f* Teuerungsausgleich

Der Bundesrat kann nach Anhörung der zuständigen parlamentarischen Kommissionen 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. CO<sub>2</sub>-Gesetz vom 23. Dezember 2011<sup>16</sup>

*Art. 37* Zuweisung des Ertrags aus der Sanktion

Der Ertrag aus der Sanktion nach Artikel 13 wird dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zugewiesen.

<sup>14</sup> AS 2007 6017, 2010 5003, 2011 1753, 2012 6989, 2015 4009

<sup>15</sup> SR 641.61

<sup>16</sup> SR 641.71

### **3. Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997<sup>17</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>18</sup> über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel verwendet.

### **4. Bundesgesetz vom 8. März 1960<sup>19</sup> über die Nationalstrassen**

#### *Art. 7 Abs. 1*

<sup>1</sup> Wo der seitliche Zugang zu den Nationalstrassen verboten ist, können, entsprechend den Bedürfnissen, auf Strassengebiet Anlagen errichtet werden, die der Abgabe von Treib-, Schmierstoffen und Elektrizität sowie der Versorgung, der Verpflegung und der Beherbergung der Strassenbenutzer dienen.

#### *Art. 7a*

##### 3. Rastplätze

<sup>1</sup> Rastplätze dienen der kurzzeitigen Erholung der Strassenbenutzer. Sie können mit Anlagen für die Abgabe von alternativen Treibstoffen – insbesondere Elektrizität – sowie mit kleineren, mobilen Versorgungs- und Verpflegungseinrichtungen versehen werden.

<sup>2</sup> Der Bau von Anlagen für die Abgabe von alternativen Treibstoffen richtet sich nach kantonalem Recht. Der Bund beteiligt sich nicht an den Kosten für den Bau und Betrieb dieser Anlagen.

<sup>3</sup> Der Bundesrat stellt die nötigen Grundsätze über die Rastplätze auf.

<sup>17</sup> SR 641.81

<sup>18</sup> SR 725.116.2

<sup>19</sup> SR 725.11

*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*

Ibis. Strategisches Entwicklungsprogramm

<sup>1</sup> Die Nationalstrassen werden im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms schrittweise ausgebaut. Der Bundesrat berücksichtigt dabei insbesondere die Module 1–4<sup>20</sup> des Programms für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz.

<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*

Iter. Ausbauschritte im Nationalstrassennetz

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

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

*Art. 63*

Übergangsbestimmung zur Änderung vom 30. September 2016

Die Baubewilligungen für die vom Bund übernommenen Projekte «Umfahrung Näfels» der N 17 Niederurnen–Glarus sowie die «Umfahrung Le Locle» und die «Umfahrung La Chaux-de-Fonds» der N 20 Le Locle (Frontière)–La Chaux-de-Fonds–Tunnel de la Vue des Alpes–Neuchâtel und Thielle–Murten werden in Abweichung von Artikel 28 Absatz 3 als gültig betrachtet, auch wenn ihre Geltungsdauer im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesbeschlusses vom 10. Dezember 2012<sup>21</sup> über das Nationalstrassennetz eigentlich abgelaufen ist.

<sup>20</sup> BBI 2014 2443

<sup>21</sup> BBI 2013 2625, 2016 8349

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

### *Titel*

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

### *Ingress*

gestützt auf die Artikel 82, 83, 85a, 86 und 87b der Bundesverfassung (BV)<sup>23</sup>,

### *Ersatz eines Ausdrucks*

*Betrifft nur den französischen Text.*

### *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>24</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 Bestimmungen des Bundesrechts etwas Abweichendes regeln, der Ertrag nach Abzug der Aufwandschädigung für die Erhebung der Abgaben und Steuern.

<sup>22</sup> SR 725.116.2

<sup>23</sup> SR 101

<sup>24</sup> SR 641.71

**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**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. 5* Kompensation von Mehraufwendungen für neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strecken

<sup>1</sup> Dem Fonds nach Artikel 86 Absatz 1 BV werden zur Kompensation von Mehraufwendungen für die vom Bund mit Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom 10. Dezember 2012<sup>25</sup> über das Nationalstrassennetz übernommenen Strecken jährlich Mittel in Höhe von 60 Millionen Franken zugewiesen.

<sup>2</sup> Die Mittel sind durch die Kantone aufzubringen, die Strassen an den Bund abtreten. Ihr Anteil wird gestützt auf die übernommenen Strecken berechnet.

<sup>3</sup> Die Mittel nach Absatz 1 werden wie folgt erbracht:

- a. aus der von der Bundesversammlung mit dem Bundesbeschluss über den Voranschlag vorgenommenen anteilmässigen Kürzung bei den Beiträgen an die Kosten für Hauptstrassen; die Kürzung orientiert sich an den abgetretenen Hauptstrassen;

<sup>25</sup> BBI 2013 2625, 2016 8349

b. die zur Erreichung noch fehlenden Mittel sind aufzubringen, indem die Auszahlung der nicht werkgebundenen Beiträge bei den betroffenen Kantonen im entsprechenden Umfang gekürzt und eine verbleibende Kompensationsforderung des Bundes in Rechnung gestellt wird.

<sup>4</sup> Der Betrag nach Absatz 1 erhöht sich im gleichen Verhältnis wie die Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen.

#### *Art. 8 Abs. 3 und 4*

<sup>3</sup> Bei Anlagen im Sinne von Artikel 6 NSG<sup>26</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 Ausbaukosten. 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 30. September 2016<sup>27</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. 8a                    Vorfinanzierung*

<sup>1</sup> Soweit ein Projekt Teil des Ausbaubeschlusses nach Artikel 11b NSG<sup>28</sup> ist, kann das ASTRA, wenn der Kanton das Projekt vorfinanziert, dieses innerhalb eines Ausbauschritts zeitlich vorziehen. Dabei darf die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes nicht stärker eingeschränkt werden als in der ursprünglichen Planung vorgesehen.

<sup>2</sup> Vorfinanziert werden können sowohl Projektierungs- als auch Baukosten.

<sup>3</sup> Für den vorfinanzierten Betrag sind seitens des Bundes keine Zinsen geschuldet. Die Rückzahlung erfolgt ab dem Zeitpunkt, für den die Umsetzung des Projekts geplant war.

<sup>4</sup> Das ASTRA regelt mit dem Kanton die Zeitplanung, die Finanzierung und die Rückzahlung.

<sup>26</sup> SR 725.11

<sup>27</sup> SR 725.13

<sup>28</sup> SR 725.11

*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*

<sup>3</sup> Der Bundesrat gewichtet die Kriterien nach Absatz 2 und bestimmt die prozentualen Anteile der Kantone am Jahreskredit. Dabei gewichtet er das Kriterium Höhenlage und Bergstrassencharakter viermal höher als die anderen Kriterien. Er hört die Kantone vor dem Erlass der Ausführungsbestimmungen an.

*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 2<sup>bis</sup>*

<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>2<sup>bis</sup></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. 17d Abs. 4*

<sup>4</sup> Dabei ist eine angemessene Berücksichtigung aller Landesgegenden sowie auch kleinerer und mittlerer städtischer Gebiete und Hauptorte anzustreben.

*Art. 17e Beitragssätze*

<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.

<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. 17f Mittel für den Agglomerationsverkehr**

Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 9–12 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

**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.

**6. Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010<sup>29</sup>****Art. 2 Geltungsbereich**

Die Abgabe wird für die Benützung von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse (abgabepflichtige Nationalstrassen) gemäss Bundesbeschlusses vom 10. Dezember 2012<sup>30</sup> über das Nationalstrassennetz erhoben.

<sup>29</sup> SR 741.71

<sup>30</sup> BBl 2013 2625, 2016 8349