

Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben
zwischen Bund und Kantonen NFA

Umsetzung im Kanton Solothurn

Teilprojektgruppe 3
Verkehr / Raumplanung / Denkmalschutz /
Wasser / Vermessung

Zwischenbericht

zuhanden des
Regierungsrates des Kantons Solothurn

Solothurn, 27. September 2004

Mitglieder des Teilprojekts 3

Bernardo Albisetti, Departementscontroller BJD (Vorsitz)

Meinrad Flück, Leiter Finanzen und Controlling im Amt für Umwelt

Samuel Rutishauser, Chef Amt für Denkmalpflege und Archäologie

Bernhard Staub, Chef Amt für Raumplanung

Urs Stuber, Leiter Wirtschaftsförderung Amt für Wirtschaft und Arbeit

René Suter, Chef Amt für Verkehr und Tiefbau

Ernst Zingg, Stadtpräsident, Vertreter VSEG, Olten

Dr. Pia Stebler, Vertreterin Projektleitung

Zusammenfassung

Die Analyse ergibt, dass die Bereiche **Raumplanung und Wasser** nur marginal von den Neuerungen betroffen sind und sich auf kantonaler Ebene kein Handlungsbedarf ableitet. **Die anderen Bereiche** müssen vor dem Hintergrund parallel laufender Projekte (Gesetzesrevisionen und Sparprogramme auf Bundesebene) beurteilt werden.

Bezogen auf die in diesem Teilprojekt behandelten Aufgaben ergibt sich folgende **Bilanz der finanziellen Auswirkungen** (in 1000 Franken)¹:

| Aufgabenbereich | Beiträge bisher | Beiträge neu | Total (Basis: 1998/1999) + Belastung/ - Entlastung |
|---|-----------------|--------------|--|
| Nationalstrassen, Unterhalt | -13'771 | -16'538 | -2'767 |
| Nationalstrassen, Betrieb und Polizei | -1'734 | -3'212 | -1'478 |
| Hauptstrassen | -532 | -349 | 183 |
| Anteil an der Mineralölsteuer und den Strassenabgaben | -8'929 | -10'598 | -1'669 |
| Niveauübergänge/Verkehrstrennung - übriger Bereich | -417 | | 417 |
| Luftreinemassnahmen | -93 | -1'206 | -1'113 |
| Lärmschutz mit Mineralölsteuern | -76 | -591 | -515 |
| Öffentlicher Verkehr: Abgeltung Regionalverkehr | -22'290 | -14'860 | 7'430 |
| Öffentliche Verkehr Investitionsbeiträge | -648 | -583 | 65 |
| Amtliche Vermessung | -1'728 | -1'016 | 712 |
| Ursachen ungenügender Wasserqualität | -69 | 0 | 69 |
| Generelle Entwässerungsplanung GEP | -75 | -75 | 0 |
| Hochwasserschutz | -206 | -174 | 32 |
| Denkmalpflege | -674 | -705 | -31 |
| Heimatschutz | -501 | -510 | -9 |
| Total Belastung Teilprojekt 3 | | | 1'326 |

Zu den **einzelnen Aufgabenbereichen**, die durch den NFA grundlegenden Änderungen unterworfen sind:

- Strassen

Die Übertragung der Nationalstrassen an eine öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes (Schweizerische Nationalstrassen, SNS) bildet die gewichtigste Änderung der NFA im Bereich Strassen. Während sich die MitarbeiterInnen des ehemaligen Büros für Nationalstrassenbau (Sekretariat und Projektleiter) bei der mit der NFA neu zu bildenden Bundesanstalt bewerben können., bleiben die Kantone für die Sicherstellung des Betriebes zuständig. Sie sollen sich zu kantonsübergreifenden Betriebsgemeinschaften zusammenschliessen. Diese Gemeinschaften sollen im Auftrag der SNS für den Unterhalt des Nationalstrassen-netzes sorgen und pauschal entschädigt werden.

Die wichtigste Änderung im Kantonsstrassenbereich ergibt sich aus der Bestimmung im Revisionsentwurf des Mineralölsteuergesetzes (SR 641 61), wonach die Kantone ihren Mineralölsteuerertrag für Strassenausgaben zu verwenden haben. Für den Kanton Solothurn bedeutet dies: Anstelle von heute 50% des

¹ Quelle Eidg. Finanzverwaltung, Projektleitung NFA Bund – Kanton, Durchschnitt 1998/1999

kantonalen Mineralölsteuerertrages fließen neu 100% (oder ca. 5 Mio. Franken zusätzlich) in den Strassenbaufonds. Das zusätzliche Geld trägt dazu bei, diesen Fonds, trotz den geplanten Grossprojekte in Solothurn und Olten schneller als heute absehbar entschulden zu können.

In der Botschaft zur NFA wird verschiedentlich festgehalten, dass Gelder des Mineralölsteuerertrages zugunsten Agglomerationsprojekte an Trägerschaften des Agglomerationsverkehrs ausbezahlt werden sollen. Der Kanton Solothurn hat nicht im Sinn, eine zusätzliche Staatsebene zwischen Gemeinden und Kanton zu schieben. Den Trägerschaften (in welcher Rechtsform auch immer) wird die Aufgabe zugewiesen, übergreifende Bedürfnisse an Projekte zu definieren. An der Bauherrenfunktion der Gemeinden beziehungsweise des Kantons soll nicht gerüttelt werden. Die Finanzierung der Vorhaben ist demnach über die herkömmlichen Kanäle abzuwickeln.

- Öffentlicher Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs trägt nicht nur die NFA, sondern vor allem die Bahnreform 2 und der Sachplan Verkehr, Teil Schiene, zu einer grundlegenden Umgestaltung des Finanzierungsmodells bei.

Während die NFA den Kanton Solothurn und seine Gemeinden bei der Finanzierung des ÖV (Erfolgs- und Investitionsrechnung) mehr belastet, entlastet die Bahnreform 2 Kanton und Gemeinden bei den Investitionsbeiträgen wesentlich. Vorläufig kann angenommen werden, dass die Belastung von Gemeinden und Kanton in etwa gleich bleibt.

Zeigt sich zu einem späteren Zeitpunkt, dass die Gemeinden durch die verschiedenen Reformen mit höheren Beiträgen konfrontiert sind, ist eine Revision des Kostenschlüssels im ÖV Gesetz (BGS 732.1) vorzusehen, welche die Mehrbelastungen ausgleicht.

- Vermessung

Die neu finanzkraftbereinigten Beiträge des Bundes an Neuvermessungen (RADAV) führt zu bedeutend höheren Restkosten für den Kanton und die Gemeinden. Ein Grossteil der solothurnischen Gemeinden wurde im Rahmen des Projektes RADAV bereits neu vermessen. Es fehlen vor allem finanzschwache Gemeinden, welche zudem durch ihre geografische Lage mit hohen Vermessungskosten konfrontiert sein werden.

Die Teilprojektgruppe schlägt deshalb vor, die ausstehenden Vermessungsoperate vorzuziehen, damit sie noch nach heutigem Recht – mit höheren Bundesbeiträgen abgewickelt werden können. Hierzu ist jedoch eine vorübergehende Verstärkung der Personalressourcen des Amtes für Geoinformation (AGI) notwendig.

- Denkmalpflege

Die Ausgestaltung der NFA im Bereich der Denkmalpflege ist unklar. Aus kantonaler Sicht ist zu befürchten, dass sich der Bund nur noch auf die Beitragsgewährung an Objekte von nationaler Bedeutung beschränkt und Massnahmen an Objekten von regionaler und lokaler Bedeutung nicht mehr unterstützt. Der kantonalen Denkmalpflege gingen so jährlich Gelder in der Höhe von ungefähr einer Million Franken verloren.

Um diese für die kantonale Denkmalpflege ungünstigen Entwicklung vorzubeugen, soll § 128 des Planungs- und Baugesetz (BGS 711.11) in der laufenden Revision dahingehend geändert werden, dass Massnahmen des Denkmalschutzes auch mit Geldern des Natur- und Heimatschutzfonds gespiesen werden können.

Anträge

Es werden folgende Anträge gestellt:

1. Strassen

a) Die Auswirkungen der geänderten Bundesgesetzgebung werden zur Kenntnis genommen. Die wichtigste Änderung ergibt sich aus der Bestimmung im Revisionsentwurf des Mineralsteuergesetzes (SR 641.61), welche vorsieht, dass die Kantone ihren Mineralsteuerertrag für Strassenausgaben zu verwenden haben (Zweckbindung). Neu legt also den Verteiler des Mineralsteuerertrags nicht mehr der Kantonsrat fest. Konkret bedeutet dies, dass nicht wie heute 50%, sondern 100% in den Strassenbaufonds fliessen (ca. 5 Mio. Franken zusätzlich).

b) Zur Abwicklung von Massnahmen des Agglomerationsverkehrs soll keine weitere Staatsebene in Form von Trägerschaften geschaffen werden. Den Trägerschaften des Agglomerationsverkehrs fällt die Aufgabe zu, übergeordnete Bedürfnisse zu formulieren und zu koordinieren. Die Projektentwicklung obliegt weiterhin dem Bauherr (Gemeinde bzw. Kanton).

2. Öffentlicher Verkehr

a) Es wird zur Kenntnis genommen, dass infolge der Bahnreform 2 und der Erarbeitung des Sachplans Verkehr, Teil Schiene, zur Zeit keine definitiven Schlüsse über die Restfinanzierung des öffentlichen Verkehrs durch Kanton und Gemeinden gezogen werden können. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Belastung von Kanton und Gemeinden sich aufgrund dieser Projekte gegenüber heute nicht wesentlich verändern wird.

b) Falls die Gesamtwirkung der Projekte auf Bundesebene (NFA, Bahnreform 2 und Sachplan Verkehr, Teil Schiene) zu einer Mehrbelastung von Kanton und Gemeinden führen sollte, soll der Schlüssel zur Verteilung der Restkosten in §10 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz, BGS 732.1) dahingehend geändert werden, dass den Gemeinden gegenüber heute keine Mehrkosten erwachsen.

3. Vermessung

Die noch ausstehenden Vermessungsoperante werden vorgezogen, damit sie noch nach heutigem Recht – mit höheren Bundesbeiträgen – abgewickelt werden können. Hierzu ist eine vorübergehende Verstärkung des Amtes für Geoinformation vorzusehen.

4. Denkmalpflege

§ 128 des Planungs- und Baugesetzes (BGS 711.11) soll in der laufenden Gesetzesrevision dahingehend geändert werden, dass Massnahmen des Denkmalschutzes auch mit Geldern des Natur- und Heimatschutzfonds gespiesen werden können.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| A. Mandat | 10 |
| 1. Auftrag | 10 |
| 2. Grundlagen | 10 |
| B. Strasseninfrastruktur und öffentlicher Verkehr | 12 |
| 1. Ausgangslage | 12 |
| 1.1. Heutige Regelung | 12 |
| 1.1.1. Strasseninfrastruktur | 12 |
| 1.1.1.1. Nationalstrassen | 12 |
| 1.1.1.2. Hauptstrassen | 12 |
| 1.1.1.3. Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» | 12 |
| 1.1.1.4. Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln | 13 |
| 1.1.2. Öffentlicher Verkehr | 13 |
| 1.2. Darstellung des Vorschlages gemäss NFA Bund – Kantone | 14 |
| 1.2.1. Strasseninfrastruktur | 14 |
| 1.2.1.1. Nationalstrassen: neu Bundesaufgabe | 14 |
| 1.2.1.2. Hauptstrassen: neu Kantonalisierung, Bundesbeiträge in Form von Globalbeiträgen | 14 |
| 1.2.1.3. Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» | 14 |
| 1.2.1.4. Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln | 16 |
| 1.2.2. Öffentlicher Verkehr | 16 |
| 2. Darstellung der kantonalen Lösung | 16 |
| 2.1. Leistungsbesteller | 16 |
| 2.1.1. Strasseninfrastruktur | 16 |
| 2.1.1.1. Nationalstrassen | 16 |
| 2.1.1.2. Hauptstrassen | 16 |
| 2.1.1.3. Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» | 17 |
| 2.1.1.4. Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln | 17 |
| 2.1.2. Öffentlicher Verkehr | 17 |
| 2.2. Leistungserbringer | 17 |
| 2.2.1. Strasseninfrastruktur | 17 |
| 2.2.1.1. Nationalstrassen | 17 |
| 2.2.1.2. Hauptstrassen | 17 |
| 2.2.1.3. Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» | 17 |
| 2.2.1.4. Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln | 17 |
| 2.2.2. Öffentlicher Verkehr | 17 |
| 2.3. Leistungsfinanzierer | 17 |
| 2.3.1. Strasseninfrastruktur | 17 |
| 2.3.1.1. Nationalstrassen | 17 |
| 2.3.1.2. Hauptstrassen | 17 |
| 2.3.1.3. Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» | 18 |
| 2.3.1.4. Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln | 18 |
| 2.3.2. Öffentlicher Verkehr | 18 |
| 3. Erforderliche Anpassungen der kantonalen Gesetzgebung | 19 |
| 3.1. Strasseninfrastruktur | 19 |
| 3.1.1. Nationalstrassen | 19 |
| 3.1.2. Hauptstrassen | 19 |
| 3.1.3. Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» | 19 |
| 3.1.4. Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln | 19 |
| 3.2. Öffentlicher Verkehr | 19 |
| 3.2.1. Investitionsbeiträge ÖV | 19 |

| | |
|---|-----------|
| 3.2.2. Betriebsbeiträge ÖV | 20 |
| 4. Auswirkungen | 20 |
| 4.1. Auswirkungen auf den Kanton | 20 |
| 4.1.1. Organisatorische Auswirkungen | 20 |
| 4.1.1.1. Strasseninfrastruktur | 20 |
| 4.1.1.2. Öffentlicher Verkehr | 20 |
| 4.1.2. Personelle Auswirkungen | 20 |
| 4.1.2.1. Strasseninfrastruktur | 21 |
| 4.1.2.2. Öffentlicher Verkehr | 22 |
| 4.1.3. Finanzielle Auswirkungen | 22 |
| 4.1.3.1. Strasseninfrastruktur | 22 |
| 4.1.3.2. Öffentlicher Verkehr | 23 |
| 4.1.4. Nicht quantifizierbare Auswirkungen | 23 |
| 4.2. Auswirkungen auf die Gemeinden | 24 |
| 4.2.1. Organisatorische Auswirkungen | 24 |
| 4.2.2. Personelle Auswirkungen | 24 |
| 4.2.3. Finanzielle Auswirkungen | 24 |
| 4.2.3.1. Strasseninfrastruktur | 24 |
| 4.2.3.2. Öffentlicher Verkehr | 24 |
| 4.2.4. Nicht quantifizierbare Auswirkungen | 24 |
| 4.3. Auswirkungen auf andere Leistungserbringer und Leistungserbringerinnen | 25 |
| 5. Allfällige Übergangsregelungen | 25 |
| 6. Besondere Hinweise | 25 |
| C. Raumplanung | 26 |
| 1. Ausgangslage | 26 |
| 1.1. Heutige Regelung | 26 |
| 1.2. Darstellung des Vorschlages gemäss NFA Bund-Kantone | 26 |
| 2. Darstellung der kantonalen Lösung | 26 |
| 3. Erforderliche Anpassungen der kantonalen Gesetzgebung | 26 |
| 4. Auswirkungen | 26 |
| 5. Allfällige Übergangsregelungen | 26 |
| 6. Besondere Hinweise | 26 |
| D. Vermessung | 27 |
| 1. Ausgangslage | 27 |
| 1.1. Heutige Regelung | 27 |
| 1.2. Darstellung des Vorschlages gemäss NFA Bund-Kantone | 27 |
| 2. Darstellung der kantonalen Lösung | 28 |
| 3. Erforderliche Anpassungen der kantonalen Gesetzgebung | 28 |
| 4. Auswirkungen | 28 |
| 4.1. Auswirkungen auf den Kanton | 28 |
| 4.1.1. Organisatorische Auswirkungen | 28 |
| 4.1.2. Personelle Auswirkungen | 28 |
| 4.1.3. Finanzielle Auswirkungen | 28 |
| 4.2. Auswirkungen auf die Gemeinden | 28 |
| 4.3. Auswirkungen auf andere Leistungserbringer und Leistungserbringerinnen | 29 |
| 5. Allfällige Übergangsregelungen | 29 |
| 6. Besondere Hinweise | 29 |
| E. Hochwasser- und Gewässerschutz | 30 |
| 1. Ausgangslage | 30 |
| 1.1. Heutige Regelung | 30 |
| 1.2. Darstellung des Vorschlages gemäss NFA Bund-Kantone | 30 |

| | |
|---|-----------|
| 2. Darstellung der kantonalen Lösung | 30 |
| 3. Erforderliche Anpassungen der kantonalen Gesetzgebung | 30 |
| 4. Auswirkungen | 30 |
| 4.1. Auswirkungen auf den Kanton | 30 |
| 4.2. Auswirkungen auf die Gemeinden | 31 |
| 4.3. Auswirkungen auf andere Leistungserbringer und Leistungserbringerinnen | 31 |
| 5. Allfällige Übergangsregelungen | 31 |
| 6. Besondere Hinweise | 31 |
| F. Denkmalpflege | 32 |
| 1. Ausgangslage | 32 |
| 1.1. Heutige Regelung | 32 |
| 1.2. Darstellung des Vorschlages gemäss NFA Bund-Kantone: Teilentflechtung | 32 |
| 2. Darstellung der kantonalen Lösung | 32 |
| 3. Erforderliche Anpassungen der kantonalen Gesetzgebung | 32 |
| 4. Auswirkungen | 32 |
| 4.1. Auswirkungen auf den Kanton | 32 |
| 4.2. Auswirkungen auf die Gemeinden | 33 |
| 4.3. Auswirkungen auf andere Leistungserbringer und Leistungserbringerinnen | 33 |
| 5. Allfällige Übergangsregelungen | 33 |
| 6. Besondere Hinweise | 33 |
| G. Anträge an das Leitorgan | 34 |
| H. Anhänge | 35 |
| Strasseninfrastruktur | 35 |
| Öffentlicher Verkehr | 35 |
| Raumplanung | 35 |
| Vermessung | 35 |
| Denkmalpflege | 35 |

A. Mandat

Mit RRB Nr. 2004/785 vom 6. April 2004 und RRB Nr. 2004/1058 von 18. Mai 2004 wurde folgender Auftrag erteilt:

1. Auftrag

- Der mutmassliche Gesetzgebungsbedarf im Kanton Solothurn in den Verkehr, Raumplanung, Denkmalschutz, Wasser und Vermessung ist eruiert und die Stossrichtung der Gesetzgebung festgelegt.
- Mögliche Auswirkungen auf die Aufgabenteilung Kanton – Gemeinden – Dritte feststellen und die dazu gehörigen Änderungen der Finanzierungsströme abschätzen.

2. Grundlagen

Allgemeine Grundlagen

- Botschaft des Bundesrates zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen vom 14. November 2001 (BBI 2002, S. 2291ff);
- Bundesbeschluss zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen vom 3. Oktober 2003 (BBI 2003, S. 6591ff);
- Bundesgesetz vom 3. Oktober 2003 über den Finanz- und Lastenausgleich (FiLaG, Vorlage der Redaktionskommission für die Schlussabstimmung);
- Entwurf interkantonale Rahmenvereinbarung

Verkehr und Raumplanung Teilgebiet Agglomerationsverkehr (AVT, ARP, EG)

- BGS 725.11; Strassengesetz
- BGS 725.111; Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen (Kantonsstrassen-Beitragsverordnung, RRB vom 13. August 2002)
- BGS 725.21; Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 26. März 1961
- BGS 725.255; Verordnung über das Betreten von Nationalstrassenbaustellen
- BGS 732.21 Verordnung zur Festsetzung der Leistungen der Einwohnergemeinden an den öffentlichen Verkehr
- KRB 131/2001 Kantonsratsbeschluss Entlastung West, Solothurn
- KRB 132/2001 Kantonsratsbeschluss Entlastung Olten
- SR 700.4; Verordnung vom 13. August 1980 über Beiträge an die Kosten der Richtpläne
- SR 725.11; Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG)
- SR 725.111; Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Nationalstrassen (NSV)
- SR 725.112.11; BV vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz
- SR 725.112.111; Verordnung vom 16. Dezember 1985 über Anpassungen in der Liste der schweizerischen Nationalstrassen
- SR 725.113.42; BRB vom 18. September 1961 über die Kosten von Anpassungen an militärischen Verteidigungsanlagen bei der Erstellung von Nationalstrassen
- SR 725.113.42; Verordnung vom 9. November 1065 betreffend die Aufsicht über Bau und Unterhalt der Nationalstrassen
- SR 725.116.2; Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG)
- SR 725.116.23; Verordnung vom 8. April 1987 über die Hauptstrassen.

- SR 725.116.244; Verordnung vom 25. April 1990 über Beiträge an strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss Luftreinhalteverordnung
- SR 725.116.25; Verordnung vom 9. Dezember 1985 über die Verteilung der nicht werkgebundenen Mineralölsteueranteile
- SR 725.116.31; Verfügung des UVEK vom 1. Mai 1968 über den Landerwerb für den Nationalstrassenbau
- SR 725.121; Verordnung vom 6. November 1991 über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen und an andere Massnahmen zur Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr (Verkehrstrennungsverordnung)
- SR 742.101.1; Verordnung vom 18. Dezember 1995 über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung, ADFV)
- SR 742.101.2; Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV)
- SR 814.41; Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1982 (LSV)

Denkmalschutz

- BGS 711.1 Planungs- und Baugesetz
- SR 451.12; V vom 9. September 1981 über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS)

Wasser

- BSG 712.11; Gesetz über die Rechte am Wasser (WasserrechtsG)
- SR 721.100; Bundesgesetz vom 21. Juni 1991 über den Wasserbau
- SR 814.20; Bundesgesetz vom 24. Januar 1991 über den Schutz der Gewässer (GSchG)

Vermessung

- (Entwurf Bundesgesetz über Geoinformation)
- BGS 211.1; Gesetz über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches,
- SR 211.432.27; BB vom 20. März 1992 über die Abgeltung der amtlichen Vermessung
- SR 211.432; Verordnung vom 18. November 1992 über die amtliche Vermessung (VAV)

B. Strasseninfrastruktur und öffentlicher Verkehr

1. Ausgangslage

1.1. Heutige Regelung

1.1.1. Strasseninfrastruktur

1.1.1.1. Nationalstrassen

Die wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung werden von der Bundesversammlung zu Nationalstrassen erklärt (Art. 1 Nationalstrassengesetz). Das vom Parlament beschlossene Netz wird dereinst eine Gesamtlänge von 1'856 km aufweisen, und die Erstellung wird nominell rund 65 Milliarden Franken gekostet haben. Ende 1999 waren 1642 km oder 88,5 Prozent in Betrieb und weitere 98 km im Bau.

In den nächsten rund 15 Jahren werden die noch fehlenden Streckenteile gebaut. Zudem muss als Daueraufgabe das gesamte Werk betrieben, baulich ausreichend unterhalten sowie, der Verkehrsentwicklung folgend, punktuell ausgebaut werden.

Nach Artikel 83 der neuen Verfassung sind der Bau, der Unterhalt und der Betrieb der Nationalstrassen heute als Gemeinschaftsaufgabe zwischen Bund und Kantonen ausgestaltet. Der Bund hat die Oberaufsicht und beteiligt sich finanziell. Vorbehältlich der Bundesbefugnisse stehen die Nationalstrassen aber unter der Hoheit der Kantone. Die Bundesbeiträge sind abgestuft, je nach der Belastung der einzelnen Kantone durch die Nationalstrassen, ihrem Interesse an diesen Strassen und ihrer Finanzkraft. Beim Bau beträgt der Bundesanteil 50–97 Prozent (1999 im Durchschnitt 88 Prozent), beim Unterhalt bewegt er sich zwischen 80 und 97 Prozent (1999 im Durchschnitt 88 Prozent). Am Betrieb beteiligt sich der Bund mit 40–95 Prozent der anrechenbaren Kosten (1999 im Durchschnitt 67 Prozent). Die Ausgaben beliefen sich 1999 für den Bau auf 1'491 Millionen Franken, für den Unterhalt auf 417 Millionen Franken und für den Betrieb auf 106 Millionen Franken.

1.1.1.2. Hauptstrassen

Ausgewählte Kantonsstrassen bilden ein Netz von nationaler und zum Teil internationaler Bedeutung. Dieses rund 2'300 km lange Hauptstrassennetz wird vom Bundesrat festgelegt. Die Mittelzuteilung erfolgt in Mehrjahresprogrammen, wobei für jedes einzelne Projekt im Stadium der Baureife eine finanzielle Zusicherung notwendig ist. Die Subventionierung beschränkt sich auf Neu- und Ausbauten, Unterhalt und Betrieb sind Sache der Kantone.

Die Subventionssätze sind abgestuft nach dem Interesse der Kantone an diesen Strassen, der Finanzkraft, den Strassenlasten und den Kosten des Bauvorhabens. Sie betragen für Jura- und Alpenstrassen zwischen 40 und 75 Prozent, für Talstrassen zwischen 15 und 60 Prozent. Etwa zwei Drittel der Jahreskredite werden für grosse Projekte verwendet, der Rest fliesst in eine Vielzahl von kleineren Projekten. Die Ausgaben beliefen sich 1999 auf 205 Millionen Franken.

1.1.1.3. Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»

Diese Bereiche dienen allgemein der Unterstützung der Kantone bei der Erfüllung ihrer Aufgaben im Infrastrukturbereich «Strasse». Dies geschieht in der Form der werkgebundenen Subventionierung von Vorhaben bestimmter Kategorien, wie z.B. der Sanierung von Niveauübergängen oder dem Schutz vor

Naturereignissen. Daneben erhalten die Kantone nicht werkgebundene Beiträge zur freien Verfügung innerhalb der Zweckbindung der Mineralölsteuer.

– ***Werkgebundene Beiträge:***

Es handelt sich um Subventionen. Für die Sanierung der Niveauübergänge und die Verkehrstrennungsmassnahmen beträgt der Beitragssatz des Bundes 40–90 Prozent der anrechenbaren Kosten, abgestuft nach der Finanzkraft und den Kosten der Massnahme (Art. 19 MinVG). Die Mittel werden in mehrjährigen Investitionsprogrammen zugeteilt. Für die übrigen Bereiche richtet sich der Beitragssatz nach der jeweiligen Spezialgesetzgebung (Umweltschutzgesetz für strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen, Natur- und Heimatschutzgesetz für strassenverkehrsbedingte Landschaftsschutzmassnahmen, Waldgesetz und Wasserbaugesetz).

– ***Nicht werkgebundene Beiträge:***

Der Anteil der nicht werkgebundenen Beiträge beträgt mindestens 12 Prozent der für den Strassenverkehr bestimmten Mineralölsteuer. Er wird seit mehreren Jahren um ausserordentliche Beiträge in der Grössenordnung von knapp 80 Millionen Franken erhöht und belief sich 1999 auf 515 Millionen Franken. Er ist aufgeteilt in «allgemeine Beiträge und Finanzausgleich» (94 Prozent) sowie in «Kantone mit internationalen Alpenstrassen und (Kantone ohne Nationalstrassen» (6 Prozent).

1.1.1.4. Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln

Im Rahmen der Verwendung des Reinertrages der Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe beteiligt sich der Bund an den Kosten für Umweltschutzmassnahmen (Luftreinhaltung) bei Nationalstrassen und mit Bundeshilfe auszubauenden Hauptstrassen nach den für diese Strassen geltenden Ansätzen wie auch für Lärm- und Schallschutzmassnahmen bei Sanierungen im Bereich des übrigen Strassennetzes mit 20–35 Prozent; massgeblich für die Beitragsbemessung sind die Finanzkraft des Kantons sowie die Kosten der Sanierung (Art. 50 USG).

1.1.2. Öffentlicher Verkehr

Mit der Revision des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957/101 (EBG) auf den 1. Januar 1996 wurde den Anliegen der NFA in Bezug auf die Rollenteilung zwischen Bund und Kantonen bereits weitgehend Rechnung getragen. Allfällige Optimierungen sollen im Rahmen der weiteren Phasen der Bahnreform realisiert werden.

Die von der NFA angestrebte Globalsteuerung ist über das bewährte Instrument der Kantonsquote weiter zu entwickeln. Die Kantonsquoten geben an, welche Abgeltungssummen in den einzelnen Kantonen für den öffentlichen Regionalverkehr insgesamt bereitgestellt werden. Dabei umfassen diese Abgeltungen jeweils den Beitrag des Bundes und den Beitrag des Kantons. Angebote, welche in der Kantonsquote nicht Platz finden, sind ohne Bundesbeitrag zu realisieren. Der Handlungsspielraum innerhalb der Kantonsquote ist für den einzelnen Kanton dadurch begrenzt, dass öV-Angebote nicht kurzfristig wesentlichen Änderungen unterworfen werden können, sondern einer längerfristigen Entwicklung bedürfen und zudem sehr viele Angebote mehrere Kantone betreffen. Konkretere Ausführungen zu Rollenteilung und Globalsteuerung im öffentlichen Regionalverkehr wird die zweite NFA-Botschaft enthalten. Der zweckgebundene Finanzierungsanteil des Bundes beim öffentlichen Regionalverkehr wird im Rahmen der NFA von durchschnittlich 69 auf 50 Prozent herabgesetzt. Mit dem Ziel der langfristigen (bzw. dauerhaften) Sicherstellung eines integrierten öV-Angebotes in der Schweiz soll diese finanzielle Aufteilung von je 50 Prozent für Bund und Kantone längerfristig Bestand haben. Sie berücksichtigt den mit der Revision des EBG erhöhten Gestaltungsfreiraum der Kantone einerseits und das Interesse des Bundes an einer flächendeckenden, nachhaltigen Verkehrspolitik andererseits. Letzteres schliesst im Wesentlichen die Beibehaltung des gesamtschweizerischen Stundentaktes und der Einbindung der Transportunternehmungen in ein gesamtschweizerisches Tarifangebot, eine kantonsübergreifende Planung, Koordination und Sicherung

von Standards im öffentlichen Regionalverkehr sowie die Aufrechterhaltung des Leistungsangebots in schwach besiedelten, wirtschaftlich benachteiligten Gebieten unseres Landes ein.

1.2. Darstellung des Vorschlages gemäss NFA Bund - Kantone

1.2.1. Strasseninfrastruktur

1.2.1.1. Nationalstrassen: neu Bundesaufgabe

Was die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes betrifft, bleibt der Bau angesichts des fortgeschrittenen Standes eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund und Kantonen. Dies wird in einer Übergangsbestimmung der Bundesverfassung festgehalten.

Der Ausbau des beschlossenen Netzes und die Erweiterung des Netzes durch Aufnahme neuer Strecken gehen vollständig auf den Bund über, sowohl für die Aufgabenerfüllung als auch für die Finanzierung. Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen gehen ebenfalls in integrale Bundeszuständigkeit über. Der Bund übernimmt für diese Teilaufgaben die Ausführungskompetenz und die Finanzierung. Er kann die Ausführung selber wahrnehmen oder auf Dritte übertragen, wobei sowohl staatliche, private wie auch gemischte Trägerschaften denkbar sind.

Die neue Aufgabenteilung bei den Nationalstrassen wird Änderungen des Nationalstrassengesetzes vom 8. März 1960 (NSG) und des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) nach sich ziehen. Materiell stellt sich eine ganze Reihe komplexer Fragen, deren Bearbeitung im Hinblick auf die zweite NFA-Botschaft unter Federführung des Bundesamtes für Strassen bereits an die Hand genommen wurde. Zu erwähnen sind insbesondere die Eigentumsfrage, Haftungsfragen, Fragen im Zusammenhang mit der Vergabe von Betrieb und Unterhalt an staatliche, private oder gemischte Trägerschaften sowie Fragen im Zusammenhang mit dem Steuerungsmanagement.

1.2.1.2. Hauptstrassen: neu Kantonalisierung, Bundesbeiträge in Form von Globalbeiträgen

Diese Aufgabe wird den Kantonen übertragen. Sie erhalten die erforderlichen Mittel in Form von Globalbeiträgen, die nach einem noch zu erarbeitenden gewichteten, strukturellen Indikator «Hauptstrassenlängen» bemessen werden. Die Kantone können diese Mittel sowohl für den Bau als auch für den Betrieb und den Unterhalt einsetzen, was eine Verfassungsänderung nötig macht.

Die neue Lösung wird verschiedene Modifikationen beim Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) nach sich ziehen.

1.2.1.3. Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»

- Werkgebundene Beiträge:

- Die Sanierung von Niveauübergängen und andere Verkehrstrennungsmassnahmen sollen grundsätzlich in die ausschliessliche Zuständigkeit der Kantone fallen. Eine Ausnahme bilden Verkehrstrennungsmassnahmen in Agglomerationen, welche im Rahmen umfassender Agglomerationsverkehrskonzepte vom Bund in begrenztem Ausmass gefördert werden können.
- Die übrigen werkgebundenen Subventionstatbestände in den Bereichen Umwelt (Luft, Lärm, Wald), Landschaft (Natur- und Landschaftsschutz, Denkmalpflege, Heimat- und Ortsbilderschutz) und Na-

turgewalten (Hochwasser, Lawinengalerien) werden teils kantonalisiert, teils durch den Bund weiterhin über Programme oder andere Instrumente mitfinanziert.

- Nicht werkgebundene Beiträge

- Der Teil «internationale Alpenstrassen» soll als solcher aufgehoben werden. Die bisher dafür vorgesehenen Beiträge entfallen. Soweit es sich um Gebirgsnationalstrassen handelt, wird der hohe Unterhalts- und Betriebsaufwand Bundessache. Die übrigen internationalen Alpenstrassen befinden sich in Kantonen, die durch den neuen geografisch-topografischen Lastenausgleich begünstigt werden. Der besonderen Situation der beiden Kantone Appenzell, als Kantone ohne Nationalstrassen, wird auch im neuen Verteilschlüssel für die nicht werkgebundenen Beiträge Rechnung getragen.
- Der Teil «allgemeine Beiträge» wird auf eine neue Berechnungsgrundlage gestellt. Die Finanzkraft entfällt als Kriterium. Der neue Verteilschlüssel wird Verschiebungen zwischen den einzelnen Kantonen nach sich ziehen. Die Beiträge sollen auf Grund von strukturellen Indikatoren (Strassenlängen) und einer Komponente «Strassenlasten» (Kompensation für eine überdurchschnittliche Belastung gestützt auf die Strassenrechnung) neu bemessen werden.

Die vorgesehenen Neuerungen bei den werkgebundenen und nicht werkgebundenen Beiträgen werden entsprechende Modifikationen beim Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) nach sich ziehen. Die Konkretisierungsarbeiten im Hinblick auf die zweite NFA-Botschaft sind auch in diesem Bereich bereits angelaufen.

1.2.1.4. Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln

Eine Teilrevision der Artikel 50 und 51 des Umweltschutzgesetzes (USG) vom 7. Oktober 1983 und der Artikel 25–27 des MinVG soll eine Beschleunigung und Vereinfachung der administrativen Verfahren ermöglichen. Die Kantone sind für die strassenverkehrsbedingte Luftreinhaltung bzw. für den Lärmschutz entlang von Strassen, die weder National- noch Hauptstrassen sind, mit den ihnen zugeteilten Mitteln im Rahmen der Zweckbindung der Mineralölsteuer selber zuständig. Dadurch soll den Kantonen und Gemeinden eine möglichst hohe Selbständigkeit eingeräumt werden. Auf die fallweise Prüfung von Einzelprojekten durch den Bund kann demzufolge verzichtet werden.

1.2.2. Öffentlicher Verkehr

Mit der Revision des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957/101 (EBG) auf den 1. Januar 1996 wurde den Anliegen der NFA in Bezug auf die Rollenteilung zwischen Bund und Kantonen bereits weitgehend Rechnung getragen. Allfällige Optimierungen sollen im Rahmen der weiteren Phasen der Bahnreform realisiert werden.

Die von der NFA angestrebte Globalsteuerung ist über das bewährte Instrument der Kantonsquote weiter zu entwickeln. Die Kantonsquoten geben an, welche Abgeltungssummen in den einzelnen Kantonen für den öffentlichen Regionalverkehr insgesamt bereitgestellt werden. Dabei umfassen diese Abgeltungen jeweils den Beitrag des Bundes *und* den Beitrag des Kantons. Angebote, welche in der Kantonsquote nicht Platz finden, sind ohne Bundesbeitrag zu realisieren. Der Handlungsspielraum innerhalb der Kantonsquote ist für den einzelnen Kanton dadurch begrenzt, dass öV-Angebote nicht kurzfristig wesentlichen Änderungen unterworfen werden können, sondern einer längerfristigen Entwicklung bedürfen und zudem sehr viele Angebote mehrere Kantone betreffen. Konkretere Ausführungen zu Rollenteilung und Globalsteuerung im öffentlichen Regionalverkehr wird die zweite NFA-Botschaft enthalten. Der zweckgebundene Finanzierungsanteil des Bundes beim öffentlichen Regionalverkehr wird im Rahmen der NFA von durchschnittlich 69 auf 50 Prozent herabgesetzt. Mit dem Ziel der langfristigen (bzw. dauerhaften) Sicherstellung eines integrierten öV-Angebotes in der Schweiz soll diese finanzielle Aufteilung von je 50 Prozent für Bund und Kantone längerfristig Bestand haben. Sie berücksichtigt den mit der Revision des EBG erhöhten Gestaltungsfreiraum der Kantone einerseits und das Interesse des Bundes an einer flächendeckenden, nachhaltigen Verkehrspolitik andererseits. Letzteres schliesst im Wesentlichen die Beibehaltung des gesamtschweizerischen Stundentaktes und der Einbindung der Transportunternehmungen in ein gesamtschweizerisches Tarifangebot, eine kantonsübergreifende Planung, Koordination und Sicherung von Standards im öffentlichen Regionalverkehr sowie die Aufrechterhaltung des Leistungsangebots in schwach besiedelten, wirtschaftlich benachteiligten Gebieten unseres Landes ein.

2. Darstellung der kantonalen Lösung

2.1. Leistungsbesteller

Als Leistungsbesteller wird jene Staatsebene bezeichnet, welche die Ausführung der Leistung auslöst.

2.1.1. Strasseninfrastruktur

2.1.1.1. Nationalstrassen

Die Rolle des Bestellers geht im Bereich der Nationalstrassen vom Kanton an die öffentlich-rechtliche Anstalt der Schweizerischen Nationalstrassen (SNS) über. Auch das Eigentum an den Nationalstrassen geht an die SNS über. Im Eigentum des Kantons verbleiben einzig die Autobahnraststätten.

2.1.1.2. Hauptstrassen

Keine Änderungen.

2.1.1.3. Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»

Keine Änderungen.

2.1.1.4. Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln

Keine Änderungen.

2.1.2. Öffentlicher Verkehr

Keine Änderungen.

2.2. Leistungserbringer

Als Leistungserbringer werden jene Stellen bezeichnet, welche die „öffentliche Leistung“ erbringt.

2.2.1. Strasseninfrastruktur

2.2.1.1. Nationalstrassen

Die ausführenden Aufgaben beim Betrieb der Nationalstrassen werden im Rahmen einer Leistungsvereinbarung von kantonsübergreifenden Betreiberorganisationen wahrgenommen werden. Es ist aber der SNS vorbehalten, dass sie Spezialobjekte (z. B. grosse Tunnels) selber betreibt.

2.2.1.2. Hauptstrassen

Keine Änderungen.

2.2.1.3. Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»

Keine Änderungen.

2.2.1.4. Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln

Keine Änderungen.

2.2.2. Öffentlicher Verkehr

Keine Änderungen.

2.3. Leistungsfinanzierer

2.3.1. Strasseninfrastruktur

2.3.1.1. Nationalstrassen

Der Kanton wird in Zukunft von der Finanzierung der Nationalstrasseninfrastruktur entlastet.

2.3.1.2. Hauptstrassen

Dem Kanton als Finanzierer der Hauptstrassen stehen gemäss Schätzungen des Chefs des Amtes für Verkehr und Tiefbau rund 2 Mio. Franken jährlich zur Aufgabenerfüllung zur Verfügung.

2.3.1.3. Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»

Die in den KRB 131/2001 bzw. 132/2001 statuierte Speisung des Strassenbaufonds (50% der werkungebundenen Mineralölsteuererträge) wird durch die neue Bundesgesetzgebung überholt. Neu fliessen 100% der werkungebundenen Mineralölsteuererträge des Kantons in den Strassenbaufonds, § 24 Abs.2 des Strassengesetzes (BGS 725.11) ist dahingehend anzupassen.

2.3.1.4. Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln

Keine Änderung

2.3.2. Öffentlicher Verkehr

Keine Änderung.

3. Erforderliche Anpassungen der kantonalen Gesetzgebung

3.1. Strasseninfrastruktur

3.1.1. Nationalstrassen

[BGS 725.21 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 26. März 1961](#)

Das Gesetz muss überprüft werden. Ein Grossteil der Bestimmungen kann gestrichen werden. Der verbleibende Teil kann ins Strassengesetz integriert werden².

3.1.2. Hauptstrassen

[BSG 725.11; Strassengesetz](#)

Soll nicht geändert werden. Globalbeiträge sollen für Umfahrungsprojekte gemäss § 13 der Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen (BGS 725.112) verwendet werden.

3.1.3. Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»

Die in den KRB 131/2001 bzw. 132/2001 statuierte Speisung des Strassenbaufonds (50% der werkungebundenen Mineralölsteuererträge) wird durch die neue Bundesgesetzgebung überholt. Neu fliessen 100% der werkungebundenen Mineralölsteuererträge des Kantons in den Strassenbaufonds, § 24 Abs.2 des Strassengesetzes (BGS 725.11) muss dahingehend angepasst werden.

3.1.4. Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln

Lärmschutz; keine Änderungen:

Lärmschutzmassnahmen sind weiterhin Teil des Mehrjahresprogramms (neu Globalbudget) Strassen;

Luftreinhaltung: Fortschreibung bisheriger Praxis:

Globalbeiträge des Bundes an den Kanton sollen innerhalb der Strassenrechnung des Kantons nicht zweckgebunden werden. Der Kanton soll jedoch jederzeit über die Verwendung der Gelder Rechenschaft ablegen können. Eine Anpassung der Gesetzgebung ist nicht notwendig.

3.2. Öffentlicher Verkehr

3.2.1. Investitionsbeiträge ÖV

Das kantonale ÖV- Gesetz wird gegenwärtig revidiert. Aufgrund der heutigen Informationslage wird davon ausgegangen, dass sich die tieferen Investitionsbeiträge an die ÖV Unternehmen und die höheren Bei-

² Aus NFA Projektgruppe 3 Strassen Vernehmlassungsbericht NFA Strassen: „Da die Wahrnehmung des Betriebs der Nationalstrasse gemäss NFA keine bundesgesetzliche Aufgabe der Kantone mehr sein wird, muss ein Kanton, der sich für den Betrieb einer Gebietseinheit bewirbt, über eine eigenständige gesetzliche Grundlage verfügen (insbesondere, weil er neu nicht mehr einfach die anteilmässigen Kosten entschädigt erhält, sondern unternehmerisches Risiko und auch teilweise die Haftpflicht übernehmen muss). Es ist deshalb von den Kantonen gegebenenfalls eine Rechtsgrundlage für die Möglichkeit einer Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton zu schaffen; sei dies auf Verfassungs- oder Gesetzesstufe.“

Im Falle der Mitwirkung mehrerer Kantone in einer Gebietseinheit bedürfte es dazu interkantonaler rechtsgeschäftlicher Vereinbarungen, eines interkantonalen Konkordates oder eines Zusammenschlusses der betroffenen Kantone zu einer juristischen Person für diese Aufgabe. Auch hier ist, sofern nötig, eine kantonale Rechtsgrundlage zu schaffen.

Im Weiteren ist eine Überprüfung und Anpassung der kantonalen Erlasse bezüglich Eigentum an Nationalstrassen, Zuständigkeiten und Organisation, Strassenbaupolizei usw. zu prüfen.“

träge des Kantons und der Gemeinden an die Betriebskosten die Waage halten. Von einer Änderung des Finanzierungsschlüssel wird deshalb zum heutigen Zeitpunkt abgesehen.

Sind die definitiven Auswirkungen des Finanzausgleichs, der Bahnreform 2 und des Sachplans Schiene bekannt, soll der Finanzierungsschlüssel im ÖV Gesetz wenn nötig so angepasst werden, dass die Gemeinden gegenüber heute nicht schlechter gestellt werden.

3.2.2. Betriebsbeiträge ÖV

Das kantonale ÖV- Gesetz wird gegenwärtig revidiert. Aufgrund der heutigen Informationslage wird davon ausgegangen, dass sich die tieferen Investitionsbeiträge an die ÖV Unternehmen und die höheren Beiträge des Kantons und der Gemeinden an die Betriebskosten die Waage halten. Von einer Änderung des Finanzierungsschlüssel wird zum heutigen Zeitpunkt abgesehen.

Sind die definitiven Auswirkungen des Finanzausgleichs, der Bahnreform 2 und des Sachplans Schiene bekannt, soll der Finanzierungsschlüssel im ÖV Gesetz wenn nötig so angepasst werden, dass die Gemeinden gegenüber heute nicht schlechter gestellt werden.

4. Auswirkungen

4.1. Auswirkungen auf den Kanton

4.1.1. Organisatorische Auswirkungen

4.1.1.1. Strasseninfrastruktur

- Nationalstrassen

Der Unterhaltungsdienst der Nationalstrassen (Werkhof Oensingen) wird neu unter der Aufsicht der öffentlich-rechtlichen Anstalt Schweizerische Nationalstrassen (SNS) operieren. Eine engere Zusammenarbeit mit Nachbarkantonen wird angestrebt.

Ein Teil der im Amt für Verkehr- und Tiefbau beschäftigten Mitarbeiter und MitarbeiterInnen (ehemalige MitarbeiterInnen des kantonalen Nationalstrassenbüros) wird wohl zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der NFA zur öffentlich-rechtlichen Anstalt SNS wechseln.

- Hauptstrassen

Keine Auswirkungen

- Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»

Keine Auswirkungen

- Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln

Keine Auswirkungen

4.1.1.2. Öffentlicher Verkehr

Keine Auswirkungen.

4.1.2. Personelle Auswirkungen

4.1.2.1. Strasseninfrastruktur

- Nationalstrassen

Der Unterhaltungsdienst der Nationalstrassen (Werkhof Oensingen) wird neu unter der Aufsicht der öffentlich-rechtlichen Anstalt Schweizerische Nationalstrassen (SNS) operieren. Eine engere Zusammenarbeit mit Nachbarkantonen wird angestrebt.

Ein Teil der im Amt für Verkehr- und Tiefbau beschäftigten Mitarbeiter und MitarbeiterInnen (ehemalige MitarbeiterInnen des kantonalen Nationalstrassenbüros) wird sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der NFA als Mitarbeiter der öffentlich-rechtlichen Anstalt SNS bewerben.

- Hauptstrassen

Keine Auswirkungen

- Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»

Keine Auswirkungen

- Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln

Keine Auswirkungen

4.1.2.2. Öffentlicher Verkehr

Keine Auswirkungen

4.1.3. Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen der NFA basieren in den untenstehenden Kapiteln auf Durchschnittswerten der Jahre 1998 und 1999. Diese bilden den langjährigen Durchschnitt nur teilweise ab. Auch wirken verschieden Gesetzesrevisionen und Sparprogramme parallel zur NFA, so dass die angegebenen Werte mit Vorsicht zu interpretieren sind.

4.1.3.1. Strasseninfrastruktur

- Nationalstrassen

Betrieb:

Entlastung des Kantons: 1'478'000 Franken. Da der Betrieb der inzwischen fertiggestellten A5 nicht in den Vergleichszeitraum fällt, kann von einer höheren Entlastung ausgegangen werden.

- Unterhalt:

Entlastung des Kantons: 2'767' 000 Franken. Da der Unterhalt der inzwischen fertiggestellten A5 nicht in den Vergleichszeitraum fällt, kann von einer höheren Entlastung ausgegangen werden.

- Hauptstrassen

Mehrbelastung des Kantons 183'000 Franken. Grosse Schwankungen; Projekt Entlastung Olten wäre zu einem beträchtlichen Teil mit Bundessubventionen finanziert worden. Der Chef des AVT rechnet nicht mit einer Mehrbelastung des Kantons sondern mit einer Entlastung von ca. 2 - 3 Mio. jährlich.

- Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»

- Mineralölsteueranteil der Kantone:

Entlastung des Kantons: 1'669'000 Franken. Mit der NFA ist auch eine Revision des Mineralölsteuergesetzes verbunden, welches neu vorschreibt, dass die Mineralölsteueranteile der Kantone für Strassenausgaben zu verwenden sind. Das bedeutet, dass dem Strassenbaufond nicht bloss die Hälfte, sondern der gesamte Mineralölsteueranteil (10 - 12 anstelle von heute 5 - 6 Mio. Franken) des Kantons Solothurn zufällt.

- Niveauübergänge/Verkehrstrennung (Teil Agglomerationsverkehr):

Keine Auswirkungen

- Niveauübergänge/Verkehrstrennung (ausserhalb Agglo)

Belastung des Kantons: 417'000 Franken. Der Betrag, welcher aus der Vergleichsperiode 98/99 stammt, ist nicht mehr aktuell. In den letzten Jahren wurden keine Bundesbeiträge an die Sanierung von Niveauübergängen ausserhalb der Agglomerationen entrichtet. Aus diesem Bereich resultiert demnach weder eine Entlastung noch eine Belastung des Kantons.

- Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln

Luftreinhaltung

Entlastung des Kantons: 1'113'000 Franken. Neu Pauschalbeiträge des Bundes zur Abgeltung von strassenverkehrsbedingten Luftreinhaltmassnahmen aus Mineralölsteuermitteln (Berechnung mit 5 Fr. je Einwohner).

Lärmschutz

Entlastung des Kantons: 515'000 Franken. Der Bereich Lärmschutz ist vom Entlastungsprogramm des Bundes besonders betroffen. Deshalb sind die Vergleichszahlen aus den Jahren 1998 und 1999 mit besonderer Vorsicht zu geniessen.

4.1.3.2. Öffentlicher Verkehr

- Betriebsbeiträge:

Mehrbelastung des Kantons: 7'430'000 Franken. Das kantonale ÖV- Gesetz wird gegenwärtig revidiert. Aufgrund der heutigen Informationslage (Bahnreform 2 und Sachplan Schiene) wird davon ausgegangen, dass sich die tieferen Investitionsbeiträge an die ÖV Unternehmen und die höheren Beiträge des Kantons und der Gemeinden an die Betriebskosten die Waage halten. Von einer Änderung des Finanzierungsschlüssel wird zum heutigen Zeitpunkt abgesehen.

Bei Kenntnis der definitiven Auswirkungen des Finanzausgleichs, der Bahnreform 2 soll der Finanzierungsschlüssel im ÖV Gesetz wenn notwendig angepasst werden, dass die Gemeinden gegenüber heute nicht schlechter gestellt werden.

- Investitionsbeiträge:

Mehrbelastung des Kantons: 65'000 Franken. Das kantonale ÖV- Gesetz wird gegenwärtig revidiert. Unter Berücksichtigung der Bahnreform 2 und des Sachplans Schiene, kann davon ausgegangen werden, dass sich die tieferen Investitionsbeiträge an die ÖV Unternehmen und die höheren Beiträge des Kantons sowie der Gemeinden an die Betriebskosten die Waage halten. Von einer Änderung des Finanzierungsschlüssels ist zum heutigen Zeitpunkt abgesehen.

Bei Kenntnis der definitiven Auswirkungen des Finanzausgleichs, der Bahnreform 2 und des Sachplans Schiene soll der Finanzierungsschlüssel im ÖV Gesetz so wenn nötig so angepasst werden, dass die Gemeinden gegenüber heute nicht schlechter gestellt werden.

4.1.4. Nicht quantifizierbare Auswirkungen

Keine

4.2. Auswirkungen auf die Gemeinden

4.2.1. Organisatorische Auswirkungen

Keine Auswirkungen.

4.2.2. Personelle Auswirkungen

Keine Auswirkungen.

4.2.3. Finanzielle Auswirkungen

4.2.3.1. Strasseninfrastruktur

- Nationalstrassen

Keine Auswirkungen

- Hauptstrassen

Die Finanzierung von Umfahrungsprojekten durch den Kanton und die Gemeinden bleibt gemäss § 13 der Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen (BGS 725.112) mit Vereinbarungen geregelt. (d.h. keine Auswirkungen), d.h. keine Änderungen.

- Übrige Bereiche der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»

Keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Einwohnergemeinden. Ausser im Bezug auf die Rolle der Einwohnergemeinden in den Trägerschaften.

Den Trägerschaften fällt die Aufgabe zu, Bedürfnisse an ein Vorhaben zu formulieren. Die Finanzierung des Projektes soll jedoch über die bisherigen Kanäle erfolgen. (Keine weitere Staatsebene).

- Luftreinhaltung und Lärmschutz mit Mineralölsteuermitteln

Keine Auswirkungen.

4.2.3.2. Öffentlicher Verkehr

Das kantonale ÖV-Gesetz wird gegenwärtig revidiert. Aufgrund der heutigen Informationslage (Bahnreform 2 und Sachplan Schiene) wird davon ausgegangen, dass sich die tieferen Investitionsbeiträge an die ÖV-Unternehmen und die höheren Beiträge von Kanton und Gemeinden an die Betriebskosten die Waage halten. Von einer Änderung des Finanzierungsschlüssel wird zum heutigen Zeitpunkt abgesehen.

Bei Kenntnis der definitiven Auswirkungen des Finanzausgleichs, Sachplan Schiene und Bahnreform 2 soll der Finanzierungsschlüssel im ÖV Gesetz wenn nötig so angepasst werden, dass die Gemeinden gegenüber heute nicht schlechter gestellt werden.

4.2.4. Nicht quantifizierbare Auswirkungen

Keine

4.3. Auswirkungen auf andere Leistungserbringer und Leistungserbringerinnen

Keine.

5. Allfällige Übergangsregelungen

Keine.

6. Besondere Hinweise

Keine.

C. Raumplanung

1. Ausgangslage

1.1. Heutige Regelung

Der Bund beteiligt sich an den Kosten für Richtplanungen der Kantone.

1.2. Darstellung des Vorschlages gemäss NFA Bund-Kantone

Auf die Subventionierung der kantonalen Richtpläne durch den Bund soll inskünftig verzichtet werden. Mit diesem Verzicht auf die Subventionierung der Richtpläne durch den Bund liegen Durchführung und Finanzierung der Raumplanung in einer Hand.

Hinweis: Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) subventioniert seit ca. 1998 keine Richtplanarbeiten mehr. Der NFA-Vorschlag entspricht der heutigen Praxis.

2. Darstellung der kantonalen Lösung

Es ergeben sich keine Anpassungen.

3. Erforderliche Anpassungen der kantonalen Gesetzgebung

Es ergeben sich keine Anpassungen.

4. Auswirkungen

Es ergeben sich keine Auswirkungen.

5. Allfällige Übergangsregelungen

Keine.

6. Besondere Hinweise

Keine.

D. Vermessung

1. Ausgangslage

1.1. Heutige Regelung

Der Bund beteiligt sich seit 1912 an der Amtlichen Vermessung. Die ursprünglich angestrebte, flächen-deckende Amtliche Vermessung der Schweiz ist bis heute noch nicht realisiert, so hauptsächlich in Teilen des Berggebiets und Teilen des Mittellandes.

Die Amtliche Vermessung gewinnt aber mit steigendem wirtschaftlichem Einfluss des Liegenschaftsmarktes, durch ihren Beitrag zur Sicherung des Grundeigentums und als Basisinformation über Grund und Boden an Bedeutung. Bis Ende 1997 musste ein Vermessungsauftrag von bis zu vier verschiedenen Stellen begutachtet werden. Das Prinzip der Trennung von strategischer und operativer Führung wurde verletzt, da der Bund in die Kernaufgaben der Kantone eingreifen musste, wenn er seine Aufgaben entsprechend den damaligen Auflagen korrekt erfüllen wollte. Um die erwähnten Probleme kurzfristig lösen zu können, wurde zu Beginn des Jahres 1998 die Verordnung vom 18. November 1992 über die Amtliche Vermessung punktuell angepasst. Gleichzeitig führte der Bund eine neue Form der Zusammenarbeit mit den Kantonen auf der Basis von Leistungsaufträgen und -vereinbarungen ein. Die neuen Rechtserlasse zur Amtlichen Vermessung haben denn auch eine Erweiterung der Aufgabenfelder ermöglicht, um die Bereitstellung von Grundlagendaten im Sinne der eigentlichen amtlichen Landadministration (Erhebung, Nach-führung, Verwaltung und Abgabe der Daten) sicherzustellen. Dabei sind die Datenmodelle der verschie-denen Aufgabenbereiche der Gemeinwesen sowie die Eckwerte der Landadministration zwischen den verschiedenen Akteuren zu koordinieren und verbindlich festzulegen.

1.2. Darstellung des Vorschlages gemäss NFA Bund-Kantone

Der Bereich der Amtlichen Vermessung bleibt eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen. Allerdings sind die dargelegten Doppelspurigkeiten und die damit verbundenen administrativen Schwerfälligkeiten und Kompetenzüberschneidungen zu beseitigen und neue Zusammenarbeits- und Finanzierungsformen vorzusehen. Die amtliche Landadministration soll als Ergänzung der Amtlichen Vermessung einen eigenen Stellenwert erhalten. In diesem Sinne schlägt der Bund in einem ersten Schritt im Interesse einer ver-fassungsmässigen Abstützung der Vermessung eine neue Verfassungsnorm vor.

Zudem wird ein Gesetz über die Vermessung vorgeschlagen, das von folgender Aufgabenteilung ausgehen wird:

- In der Amtlichen Vermessung definiert der Bund die Ziele und Grundsätze sowie das Grundangebot und stellt die Koordination sicher. Er leistet entsprechend seinem Interesse, das im Grundangebot zum Ausdruck kommt, finanzielle Beiträge.
- Die Landesvermessung, welche die geodätische und die topografische Landesaufnahme sowie das Landeskartenwerk⁷⁵ einschliesst, ist Sache des Bundes und wird auch inskünftig vom Bundesamt für Landestopographie wahrgenommen.
- Die Kantone tragen in der Amtlichen Vermessung die vollständige Verantwortung im operativen Bereich. Sie können das Grundangebot nach ihren Bedürfnissen erweitern. Dabei steht es ihnen frei, ihre Aufgaben selbständig zu erbringen oder Dienstleistungen des Bundes gegen Bezahlung in Anspruch zu nehmen. Die heute in unterschiedlichen Erlassen massgebenden Rechtsgrundlagen erhalten somit eine eigenständige gesetzliche Grundlage.

2. Darstellung der kantonalen Lösung

Es ergeben sich keine Änderungen.

3. Erforderliche Anpassungen der kantonalen Gesetzgebung

Unter NFA würden die noch neu zu vermessenden Gemeinden (Projekt RADAV) höher belastet, da der Bundesanteil am Vermessungswerk markant gesenkt wird.

Bei den noch ausstehenden Gemeinden handelt es sich um finanzschwache Gemeinden des Berggebiets. Es wurden zwei Möglichkeiten geprüft, den geänderten finanziellen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen:

- Vorziehen der ausstehenden Arbeiten von RADAV in die Vor-NFA-Zeit. Dieser Vorzug würde die Verstärkung der personellen Ressourcen im AGI bedingen.
- Änderung von § 250 Abs. 2 lit. b (Verteilung der Restkosten zwischen Gemeinden und Kanton) [BGS 211.1 Gesetz über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches](#) zugunsten der Gemeinden.

Das Vorziehen der ausstehenden Arbeiten von RADAV ist aus Sicht der Kantonsfinanzen die günstigere Lösung (die geplanten Arbeiten können mit höherem Bundesbeitrag fertiggestellt werden); von einer Änderung der Gesetzgebung kann abgesehen werden.

4. Auswirkungen

4.1. Auswirkungen auf den Kanton

4.1.1. Organisatorische Auswirkungen

Die Beschleunigung des Projektes RADAV hat zur Folge, dass die personellen Kapazitäten des Amtes für Geoinformation temporär aufgestockt werden müssen.

Es kann sichergestellt werden, den Stellenzuwachs mittelfristig mit regulären Pensionierungen zu kompensieren.

4.1.2. Personelle Auswirkungen

Temporäre Aufstockung des Personals im Amt für Geoinformation.

4.1.3. Finanzielle Auswirkungen

Mehrbelastung Kanton: 712'000 Franken. Der Mehrbelastung des Kantons, welche den Gemeinden zur Hälfte weiterverrechnet wird, kann begegnet werden, indem die verbleibenden Operate des Projektes RADAV vorgezogen und altrechtlich abgewickelt werden.

4.2. Auswirkungen auf die Gemeinden

Organisatorische oder personelle Auswirkungen sind aus heutiger Sicht nicht zu erwarten. Hingegen ergeben sich finanzielle Auswirkungen: Allerdings kann der Mehrbelastung des Kantons, welche im Rahmen des Projektes RADAV den Gemeinden weiterverrechnet wird, begegnet werden, indem die verbleibenden Operate des Projektes RADAV vorgezogen und altrechtlich abgewickelt werden.

4.3. Auswirkungen auf andere Leistungserbringer und Leistungserbringerinnen

Keine.

5. Allfällige Übergangsregelungen

Unter NFA würden die noch neu zu vermessenden Gemeinden (Projekt RADAV) höher belastet, da der Bundesanteil am Vermessungswerk markant gesenkt wird.

Bei den noch ausstehenden Gemeinden handelt es sich um finanzschwache Gemeinden des Berggebiets. Es wurden zwei Möglichkeiten geprüft, den geänderten finanziellen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen:

- Vorziehen der ausstehenden Arbeiten von RADAV in die Vor-NFA-Zeit. Dieser Vorzug würde die Verstärkung der personellen Ressourcen im AGI bedingen.
- Änderung von § 250 Abs. 2 lit. b [BGS 211.1 Gesetz über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches](#) zugunsten der Gemeinden.

Das Vorziehen der ausstehenden Arbeiten von RADAV ist aus Sicht der Kantonsfinanzen die günstigere Lösung (Die vorgesehenen Arbeiten können mit höherem Bundesbeitrag fertiggestellt werden); von einer Änderung der Gesetzgebung kann abgesehen werden.

6. Besondere Hinweise

Keine.

E. Hochwasser- und Gewässerschutz

1. Ausgangslage

1.1. Heutige Regelung

Der Bund leistet Abgeltungen an die Kantone mit mittlerer und schwacher Finanzkraft für zur Erstellung von (Hochwasser)Schutzbauten und Anlagen, Gefahrenkatastern und Gefahrenkarten und die Einrichtung und den Betrieb von Messstellen sowie den Aufbau von Frühwarndiensten zur Sicherung von Siedlungen und Verkehrswegen.

Im Bereich Gewässerschutz übernimmt der Bund bis zu 40% der Kosten für die Ermittlung der Ursachen ungenügender Wasserqualität eines wichtigen Gewässers im Hinblick auf Sanierungsmassnahmen und die Erforschung nutzbarer Grundwasservorkommen von wesentlicher Bedeutung. Er kann zudem die Ausbildung von Fachpersonal und Öffentlichkeitsarbeit wie auch die Erstellung kantonaler Inventare über Wasserversorgungsanlagen und Grundwasservorkommen mitfinanzieren.

1.2. Darstellung des Vorschlages gemäss NFA Bund-Kantone

Der Bund wird eine Teilrevision des Wasserbaugesetzes (WBG) vom 21. Juni 1991 (Art. 6-10) vorgehen. Neu soll der Bund im Wesentlichen für grössere Schutzbauten und die Bewältigung bedeutender Schadenereignisse verantwortlich sein. Hierfür wird er mit den Kantonen Leistungsvereinbarungen abschliessen.

Das Gewässerschutzgesetz (GSchG) vom 24. Januar 1991 ist in dem Sinn zu straffen, dass die jeweiligen Kompetenzen und Finanzierungsverantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen geklärt werden. (Die meisten bisher vom Bund mitfinanzierten kantonalen Leistungen sollen in Zukunft alleine von den Kantonen getragen werden).

Insbesondere soll der Bund auf Grund völkerrechtlicher Verpflichtungen einen Teil der Kosten zur Reduktion des Stickstoffs bei Abwasserreinigungsanlagen weiterhin übernehmen. Falls die bestehenden Bundesabgeltungen von 50 Prozent der Investitionskosten geändert werden müssen, bedingt dies eine Änderung von Artikel 61 GSchG.

2. Darstellung der kantonalen Lösung

Es ergeben sich keine Änderungen.

3. Erforderliche Anpassungen der kantonalen Gesetzgebung

Es sind keine Anpassungen notwendig.

4. Auswirkungen

4.1. Auswirkungen auf den Kanton

Organisatorische und personelle Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Hingegen hat die neue Lösung folgende finanziellen Auswirkungen:

- Hochwasserschutz:

Mehrbelastung Kanton: 32'000 Franken. Aufgrund des geringen Projektvolumens kein Handlungsbedarf.

- Gewässerschutz:

Mehrbelastung Kanton 69'000 Franken. Die vom Eidg. Finanzdepartement gelieferten Zahlen weisen hohe jährliche Schwankungen auf. Verzicht auf Bundesbeiträge für die Inventare über Wasserversorgungsanlagen und Grundwasservorkommen. Art. 58. GSCHG stellt sicher, dass die Kantone diese Aufgaben auch ohne Bundeshilfe wahrnehmen.

Die Arbeiten sind im Kanton Solothurn weitgehend abgeschlossen. Daher lässt sich aus der theoretisch ermittelten Mehrbelastung kein Handlungsbedarf ableiten.

4.2. Auswirkungen auf die Gemeinden

Keine.

4.3. Auswirkungen auf andere Leistungserbringer und Leistungserbringerinnen

Keine.

5. Allfällige Übergangsregelungen

Keine.

6. Besondere Hinweise

Keine.

F. Denkmalpflege

1. Ausgangslage

1.1. Heutige Regelung

„Heimatschutz, Denkmalpflege, Ortsbildschutz und Archäologie sind nach Art. 78 nBV (Art. 24^{sexies}) eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen. Das Bundesgesetz vom 1.7.1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG) regelt Zuständigkeiten und Verfahren.“ Die Kantone sichten und bewerten die Massnahmen zur Erhaltung von schützenswerten Objekten. Im Rahmen der finanziellen und fachlichen Unterstützung des Bundes setzen sie mit ihm gemeinsam die Prioritäten. Beide Körperschaften beteiligen sich an den Finanzhilfen. Für den Vollzug sind im Wesentlichen die Kantone zuständig.

1.2. Darstellung des Vorschlages gemäss NFA Bund-Kantone: Teilentflechtung

Mit einer Teilrevision des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) vom 1. Juli 1966 wird der Bund eine Teilentflechtung vorschlagen, indem er neu die alleinige Verantwortung für Objekte von nationaler Bedeutung übernimmt, während die Kantone für die schützenswerten Objekte regionaler und lokaler Bedeutung zuständig sind. Für sie entfällt die Mitfinanzierung von Objekten von nationaler Bedeutung. Ein entsprechendes Inventar der Objekte von nationaler Bedeutung wird zu erstellen sein. Die in der Globalbilanz getroffene Annahme, dass der Bund mit der neuen Lösung inskünftig keine Mehrbelastung gegenüber heute erfährt, ist demzufolge provisorischer Natur und wird im Hinblick auf die zweite Botschaft zu überprüfen sein.

2. Darstellung der kantonalen Lösung

Es sind keine Änderungen zu erwarten.

3. Erforderliche Anpassungen der kantonalen Gesetzgebung

Die bisherigen Bundesbeiträge im Bereich der kantonalen Massnahmen der Denkmalpflege sind gemäss aktuellem Informationsstand nicht gesichert. Um allfällig ausfallende Bundesbeiträge zu kompensieren, sollen Massnahmen des Denkmalschutzes mit Mitteln des Natur- und Heimatschutzfonds finanziert werden. Hierzu ist eine Änderung von § 128 des Bau- und Planungsgesetzes (BGS 711.1) notwendig, diese findet bereits Eingang in die laufende Revision:

§ 128, Abs. e

Beiträge an Vereinigungen des Natur- und Heimatschutzes und (neu) der Denkmalpflege

§ 128, Abs. g (neu)

g) Beiträge an denkmalpflegerische Massnahmen

4. Auswirkungen

4.1. Auswirkungen auf den Kanton

Organisatorische und personelle Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Hingegen hat die neue Lösung folgende finanziellen Auswirkungen:

Entlastung des Kantons: 40'000 Franken. Die Entlastung des Kantons Solothurn, welche die Zahlen der Jahre 1998 und 1999 liefern, täuscht. Gemäss neusten Informationen geht Samuel Rutishauser davon

aus, dass sich der Bund aus der Mitfinanzierung von Objekten von regionaler und lokaler Bedeutung zurückzieht, was zu einer bedeutenden Mehrbelastung des Kantons führt. Dieser Mehrbelastung soll mit einer Änderung des Bau- und Planungsgesetzes begegnet werden, welche die Finanzierung von Massnahmen der Denkmalpflege mit Geldern des Natur- und Heimatschutzfonds ermöglicht.

4.2. Auswirkungen auf die Gemeinden

Weder für die Einwohner- noch für die Bürgergemeinden sind Auswirkungen zu erwarten.

4.3. Auswirkungen auf andere Leistungserbringer und Leistungserbringerinnen

Keine.

5. Allfällige Übergangsregelungen

Keine.

6. Besondere Hinweise

Keine.

G. Anträge an das Leitorgan

1. Strassen

a) Die Auswirkungen der geänderten Bundesgesetzgebung werden zur Kenntnis genommen. Die wichtigste Änderung ergibt sich aus der Bestimmung im Revisionsentwurf des Mineralsteuergesetzes (SR 641 61), welche vorsieht, dass die Kantone ihren Mineralsteuerertrag für Strassenausgaben zu verwenden haben (Zweckbindung). Neu legt also den Verteiler des Mineralsteuerertrags nicht mehr der Kantonsrat fest. Konkret bedeutet dies, dass nicht wie heute 50%, sondern 100% in den Strassenbaufonds fliessen (ca. 5 Mio. Franken zusätzlich).

b) Zur Abwicklung von Massnahmen des Agglomerationsverkehrs soll keine weitere Staatsebene in Form von Trägerschaften geschaffen werden. Den Trägerschaften des Agglomerationsverkehrs fällt die Aufgabe zu, übergeordnete Bedürfnisse zu formulieren und zu koordinieren. Die Projektentwicklung obliegt weiterhin dem Bauherr (Gemeinde bzw. Kanton).

2. Öffentlicher Verkehr

a) Es wird zur Kenntnis genommen, dass infolge der Bahnreform 2 und der Erarbeitung des Sachplans Verkehr, Teil Schiene, zur Zeit keine definitiven Schlüsse über die Restfinanzierung des öffentlichen Verkehrs durch Kanton und Gemeinden gezogen werden können. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Belastung von Kanton und Gemeinden sich aufgrund dieser Projekte gegenüber heute nicht wesentlich verändern wird.

b) Falls die Gesamtwirkung der Projekte auf Bundesebene (NFA, Bahnreform 2 und Sachplan Verkehr, Teil Schiene) zu einer Mehrbelastung von Kanton und Gemeinden führen sollte, soll der Schlüssel zur Verteilung der Restkosten in §10 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz, BGS 732.1) dahingehend geändert werden, dass den Gemeinden gegenüber heute keine Mehrkosten erwachsen.

3. Vermessung

Die noch ausstehenden Vermessungsoperate werden vorgezogen, damit sie noch nach heutigem Recht – mit höheren Bundesbeiträgen – abgewickelt werden können. Hierzu ist eine vorübergehende Verstärkung des Amtes für Geoinformation vorzusehen.

4. Denkmalpflege

§ 128 des Planungs- und Baugesetzes (BGS 711.11) soll in der laufenden Gesetzesrevision dahingehend geändert werden, dass Massnahmen des Denkmalschutzes auch mit Geldern des Natur- und Heimatschutzfonds gespiesen werden können.

H. Anhänge

Strasseninfrastruktur

A1_Hauptstrassen.doc
A2_NationalstrassenBetrieb.doc
A3_NationalstrassenUnterhalt.doc
A4_AnteilMineralölsteuernStrassenabgaben.doc
A5_VerkehrstrennungausserhalbAgglo.doc
A6_VerkehrstrennungAgglo.doc
A7_Lärmschutzmassnahmenn.doc
A8_Luftreinemassnahmen.doc

Öffentlicher Verkehr

A9_ÖVLR.doc
A10_ÖVIR.doc

Raumplanung

A11_Raumplanung.doc

Vermessung

A12_AmtlicheVermessung.doc
A13_Gewässerschutz.doc
A14_Gewässerschutz64.doc
A15_Hochwasserschutz.doc

Denkmalpflege

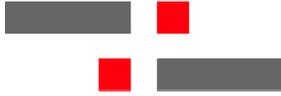
A16_Kulturerhaltung.doc

**Anhang 1:****Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn**

| Aufgabenbereich | Bau-, Unterhalt und Betrieb der Hauptstrassen |
|--|--|
| Bisher: | Objektbezogen, auf Neu- und ausbauen beschränkte Subventionierung des Bundes (Unterhalt und Betrieb sind Sache der Kanton). Subventionsätze abgestuft nach Belastung, Interesse und Finanzkraft des Kantons. |
| Neu: | Teilentflechtung: Bund entrichtet Globalbeiträge (verwendbar für Bau, Betrieb und/oder Unterhalt). Von der Idee der gemischt finanzierten „schwerfinanzierbare Projekte“ wird Abstand genommen. Es wird überlegt, die Finanzierung wichtiger Grossprojekte über den Sachplan Strassen zu lösen (Aufnahmen ins Bundesstrassennetz) |
| Finanzfluss bisher | 532'000 |
| Finanzfluss neu: | 349'000 |
| Saldo bisher – neu: | 183'000 (Mehrbelastung des Kantons, grosse Schwankungen; Projekt Entlastung Olten wäre zu einem beträchtlichen Teil mit Bundessubventionen finanziert worden. Rene Suter schätzt die Beiträge auf rund 2 – 3 Mio. Franken jährlich) |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Verordnung vom 8. April 1987 über die Hauptstrassen Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) |
| Gesetzgebung Bund neu: | Gesetzgebung in Bearbeitung; Stossrichtung siehe oben |
| Gesetzgebung SO alt: | Keine kantonale gesetzliche Regelung. |
| Gesetzgebung SO neu (Stossrichtung) | Allenfalls Überarbeitung BSG 725.11; Strassengesetz Soll nicht geändert werden. Globalbeiträge sollen für Umfahrungsprojekte gemäss § 13 der Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen (BGS 725.112) verwendet werden. BSG 725.112; Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen (Kantonsstrassen-Beitragsverordnung) RRB vom 13. August 2002 |
| Organisatorische Auswirkungen Kanton | Keine |



| | |
|-----------------|--|
| Auswirkungen EG | Die Finanzierung von Umfahrungsprojekten durch den Kanton und die Gemeinde(n) bleibt gemäss § 13 der Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen (BGS 725.112) mit Vereinbarungen geregelt. (d.h. keine Auswirkungen) |
| Auswirkungen BG | -- |



Auswirkungen in andere kantonale Bereiche

- Umfahrungsprojekte gemäss § 13 der Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen (BGS 725.112) sind auf die kantonale Agglomerationspolitik abzustimmen



Anhang 2:

Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn

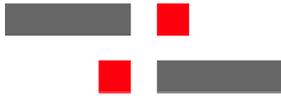
| Aufgabenbereich | Nationalstrassen (Betrieb) |
|--|--|
| Bisher: | Gemeinschaftsaufgabe Bund/Kantone Bund Oberaufsicht + finanzielle Beteiligung; Kantone sind Hoheitsträger und finanzieren dementsprechend mit (Abstufungskriterien: Belastung, Interesse und Finanzkraft des Kantons). |
| Neu: | Integrale Bundeszuständigkeit (Ausführungskompetenz und Finanzierung): Möglichkeit, die Ausführung staatlichen, gemischten oder privaten Trägerschaften zu übertragen. |
| Finanzfluss bisher | 1'734 (heute höher, da A5 im Betrieb) |
| Finanzfluss neu: | 3'212 (heute höher, da A5 in Betrieb) |
| Saldo bisher – neu: | -1'478 (massgeblich höhere Entlastung da A5 in Betrieb) |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG) Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Nationalstrassen (NSV) Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz Verordnung vom 16. Dezember 1985 über Anpassungen in der Liste der schweizerischen Nationalstrassen Verfügung des UVEK vom 1. Mai 1968 über den Landerwerb für den Nationalstrassenbau Bundesratsbeschluss vom 18. September 1961 über die Kosten von Anpassungen an militärischen Verteidigungsanlagen bei der Erstellung von Nationalstrassen Verordnung vom 9. November 1965 betreffend die Aufsicht über Bau und Unterhalt der Nationalstrassen |
| Gesetzgebung Bund neu: | Gesetzgebung in Bearbeitung |
| Gesetzgebung SO alt: | BGS 725.21 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 26. März 1961 |
| Gesetzgebung SO neu (Stossrichtung) | BGS 725.21 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 26. März 1961 Muss überprüft werden. Ein Grossteil der Bestimmungen kann gestrichen werden |
| Organisatorische Auswirkungen Kanton | Einzelne Mitarbeiter des AVT (Zentrale) werden von einer Organisation unter der Aufsicht des Bundes übernommen (Schweizerische Nationalstrassen, SNS) Die Kantone werden voraussichtlich mit ihren Werkhöfen im Auftrag der SNS den Betrieb der Nationalstrassen sicherstellen. Personalrechtliche Fragen sind heute noch offen. |
| Auswirkungen EWG | Keine (bestehende vertragliche Verpflichtungen werden von SNS übernommen) |
| Auswirkungen BG | Keine (bestehende vertragliche Verpflichtungen werden von der SNS übernommen) |



übernommen)

Auswirkungen in andere kantonale Bereiche

Keine

**Anhang 3:****Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn**

| Aufgabenbereich | Nationalstrassen (Unterhalt) |
|--|--|
| Bisher: | Gemeinschaftsaufgabe Bund/Kantone; Bund Oberaufsicht + finanzielle Beteiligung; Kantone sind Hoheitsträger und finanzieren dementsprechend mit (Abstufungskriterien: Belastung, Interesse und Finanzkraft des Kantons). |
| Neu: | Integrale Bundeszuständigkeit (Ausführungskompetenz und Finanzierung): Möglichkeit, die Ausführung staatlichen, gemischten oder privaten Trägerschaften zu übertragen. |
| Finanzfluss bisher | 13'771 (heute höher, da A5 im Betrieb) |
| Finanzfluss neu: | 16'538 (heute höher, da A5 in Betrieb) |
| Saldo bisher – neu: | -2'767 (höhere Entlastung da A5 in Betrieb) |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG) Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Nationalstrassen (NSV) Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz Verordnung vom 16. Dezember 1985 über Anpassungen in der Liste der schweizerischen Nationalstrassen Verfügung des UVEK vom 1. Mai 1968 über den Landerwerb für den Nationalstrassenbau Bundesratsbeschluss vom 18. September 1961 über die Kosten von Anpassungen an militärischen Verteidigungsanlagen bei der Erstellung von Nationalstrassen Verordnung vom 9. November 1965 betreffend die Aufsicht über Bau und Unterhalt der Nationalstrassen |
| Gesetzgebung Bund neu: | Gesetzgebung in Bearbeitung |
| Gesetzgebung SO alt: | BGS 725.21 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 26. März 1961 |
| Gesetzgebung SO neu (Stossrichtung) | BGS 725.21 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 26. März 1961 Muss überprüft werden. Ein Grossteil der Bestimmungen kann gestrichen werden. |
| Organisatorische Auswirkungen Kanton | Einzelne Mitarbeiter des AVT (Zentrale) werden von einer Organisation unter der Aufsicht des Bundes übernommen (Schweizerische Nationalstrassen, SNS). Die Kantone werden voraussichtlich mit ihren Werkhöfen im Auftrag der SNS den Betrieb der Nationalstrassen sicherstellen. Personalrechtliche Fragen sind heute noch offen. |
| Auswirkungen EWG | Keine (bestehende vertragliche Verpflichtungen werden von der SNS übernommen) |
| Auswirkungen BG | Keine (bestehende vertragliche Verpflichtungen werden von der SNS übernommen) |



übernommen)

Auswirkungen in andere kantonale Bereiche

Keine



Anhang 4:

Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn

| Aufgabenbereich | Anteil von der Mineralölsteuer und den Strassenabgaben |
|--|---|
| Bisher: | Verteilung aufgrund der Strassenlasten , der Finanzkraft, aufgrund übermässigen Lasten, der Motorfahrzeugsteuer-Belastung sowie aufgrund internationaler Alpenstrassen und des Fehlens von Nationalstrassen (max. 12% des Mineralölsteuerertrages). |
| Neu: | Verteilung aufgrund der Strassenlängen und Strassenlasten. (Der verfügbare Betrag reduziert sich wegen dem Mehrbedarf des Bundes im Rahmen der Übernahme der Nationalstrassen durch den Bund) |
| Finanzfluss bisher | 8'929 |
| Finanzfluss neu: | 10'598 |
| Saldo bisher – neu: | – 1'669 Mehrertrag |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) Verordnung vom 9. Dezember 1985 über die Verteilung der nicht werkgebundenen Mineralölsteueranteile |
| Gesetzgebung Bund neu: | Die MinVG soll dahin geändert werden, dass die Kantone ihren Anteil an der Mineralölsteuer für Strassenausgaben verwenden müssen. Art: 34 Abs.. 4 (neu): Allgemeine Beiträge 4 Die Kantone verwenden diese Beiträge für Strassenaufgaben. |
| Gesetzgebung SO bisher | KRB 131/2001 Kantonsratsbeschluss Entlastung West, Solothurn KRB 132/2001 Kantonsratsbeschluss Entlastung Olten |
| Gesetzgebung SO neu (Stossrichtung) | Die in den KRB 131/2001 bzw. 132/2001 statuierte Speisung des Strassenbaufonds (50% der werkungebundenen Mineralölsteuererträge) wird durch die neue Bundesgesetzgebung überholt. Neu fließen 100% der werkungebundenen Mineralölsteuererträge des Kantons in den Strassenbaufonds, § 24 Abs.2 des Strassengesetzes (BGS 725.11) muss gestrichen oder angepasst werden. |
| Organisatorische Auswirkungen Kanton | Keine; Strassenbaufonds kann schneller entschuldet werden |
| Auswirkungen EGG | |
| Auswirkungen BG | Keine |

Auswirkungen in andere kantonale Bereiche

- Allgemeine Finanzpolitik. Anstelle von rund 5.5. Mio. Franken Mineralölsteuererträgen fließen neu 10.5 Mio. Franken in den kantonalen Strassenbaufonds. D. H. bisher zweckungebundene 5.25 Mio. Franken werden für Strassenaufgaben reserviert. Unter Strassenausgaben werden all jene Tätigkeiten verstanden, welche heute mit Mitteln des Strassenbaufonds finanziert werden. Da der Treibstoffverbrauch in der Schweiz allgemein rückgängig ist (sparsamere Autos und Wegfall des Benzintourismus in Grenzregionen), ist in Zukunft mit sinkenden Mineralölsteuererträgen zu rechnen.



Anhang 5:
Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn

| Aufgabenbereich | Niveauübergänge/Verkehrstrennung (ausserhalb Agglo) |
|--|---|
| Bisher: | Sanierung von Niveauübergängen und Verkehrstrennungsmassnahmen als Verbundaufgaben; Mitfinanzierung durch den und unter Berücksichtigung der Finanzkraft des Kantons |
| Neu: | Ausserhalb von Agglomerationen Verzicht auf Bundesunterstützung |
| Finanzfluss bisher | 417 |
| Finanzfluss neu: | 0 |
| Saldo bisher – neu: | 417 (weniger Bundesbeiträge) |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Verordnung vom 6. November 1991 über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen und an andere Massnahmen zur Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr (Verkehrstrennungsverordnung). |
| Gesetzgebung Bund neu: | Verkehrstrennungsverordnung soll aufgehoben werden. Der Subventions-tatbestand soll in die mit NFA revidierte Mineralösteuerverordnung (MinVG) integriert werden. |
| Gesetzgebung SO bisher: | Keine spezifische kantonale Anschlussgesetzgebung. Allfällige Projekte werden über auf dem ordentlichen Weg finanziert. (kein Handlungsbedarf) |
| Gesetzgebung SO neu (Stossrichtung) | |
| Auswirkungen EWG | |
| Auswirkungen BG | |
| <i>Auswirkungen in andere kantonale Bereiche</i> | |



Anhang 6:

Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn

| Aufgabenbereich | Niveauübergänge/Verkehrstrennung (Teil Agglomerationsverkehr) |
|--|---|
| Bisher: | Sanierung von Niveauübergängen und Verkehrstrennungsmassnahmen als Verbundaufgabe; Mitfinanzierung durch den Bund unter Berücksichtigung der Finanzkraft des Kantons. |
| Neu: | Globalbeiträge an Zweckverbände des Agglomerationsverkehrs (keine Berücksichtigung der Finanzkraft des Kantons) |
| Finanzfluss bisher | 0 |
| Finanzfluss neu: | 0 |
| Saldo bisher – neu: | 0 |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Verordnung vom 6. November 1991 über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen und an andere Massnahmen zur Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr (Verkehrstrennungsverordnung). |
| Gesetzgebung Bund neu: | Verkehrstrennungsverordnung soll aufgehoben werden. Der Subventions-tatbestand soll in die mit NFA revidierte Mineralösteuerverordnung (MinVG) integriert werden. |
| Gesetzgebung SO bisher: | Keine spezifische kantonale Anschlussgesetzgebung. |
| Gesetzgebung SO neu (Stossrichtung) | Globalbeiträge sollen innerhalb der Strassenrechnung des Kantons nicht zweckgebunden werden. Der Kanton soll jedoch jederzeit über die Verwendung der Gelder Rechenschaft ablegen können. Keine Anpassungen der Gesetzgebung |
| Auswirkungen EWG | Keine unmittelbaren Auswirkungen. Ausser im Bezug der Rolle der EWG in den Zweckverbänden. Den Zweckverbänden fällt die Aufgabe zu, Bedürfnisse an ein Vorhaben zu formulieren. Die Finanzierung des Projektes soll jedoch über die bisherigen Kanäle erfolgen. (Keine weitere Staatsebene). |
| Auswirkungen BG | |
| <i>Auswirkungen in andere kantonale Bereiche</i> | |



Anhang 7:

Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn

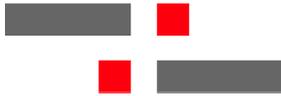
| Aufgabenbereich | Lärmschutzmassnahmen mit Mineralölsteuern |
|--|---|
| Bisher: | Verbundlösung |
| Neu: | Teilentflechtung Pauschalbeiträge des Bundes zur Abgeltung von strassenverkehrsbedingten Luftreinhalte-massnahmen aus Mineralölsteuermitteln |
| Finanzfluss bisher | 76 |
| Finanzfluss neu: | 591 |
| Saldo bisher – neu: | 515 (höhere Bundesbeiträge) |
| | Der Bereich Lärmschutz ist vom Entlastungsprogramm des Bundes besonders betroffen. Deshalb sind die Vergleichszahlen aus den Jahren 1998 und 1999 mit besonderer Vorsicht zu geniessen. |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV) |
| Gesetzgebung Bund neu: | |
| Gesetzgebung SO bisher: | BGS 725.112 Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen (Kantonsstrassen-Beitragsverordnung) § 2 Abs. 2 lit. f |
| Gesetzgebung SO neu (Stossrichtung) | Keine Änderungen: Lärmschutzmassnahmen weiterhin im Rahmen der Mehrjahresprogramme (Globalbudgets) Strassen |
| Auswirkungen EWG | Keine. Allenfalls zügigere Realisierung des Lärmsanierungsprogrammes. |
| Auswirkungen BG | |
| <i>Auswirkungen in andere kantonale Bereiche</i> | |
| keine | |



Anhang 8:

Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn

| Aufgabenbereich | Luftreinhaltungsmassnahmen mit Mineralölsteuern |
|---|---|
| Bisher: | Verbundlösung |
| Neu: | Teilentflechtung Pauschalbeiträge des Bundes zur Abgeltung von strassen- verkehrsbedingten Luftreinhalte-massnahmen aus Mineralölsteuermitteln (Berechnung mit 5 Fr. je Einwohner). |
| Finanzfluss bisher | 93 |
| Finanzfluss neu: | 1'206 |
| Saldo bisher – neu: | 1'113 (höhere Bundesbeiträge) |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) Verordnung vom 25. April 1990 über Beiträge an strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss Luftreinhalte-Verordnung |
| Gesetzgebung Bund neu: | Formalitäten offen |
| Gesetzgebung SO bisher: | BGS 725.112 Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen |
| Gesetzgebung SO neu (Stossrichtung) | Fortschreibung bisheriger Praxis Globalbeiträge sollen innerhalb der Strassenrechnung des Kantons nicht zweckgebunden werden. Der Kanton soll jedoch jederzeit über die Verwendung der Gelder Rechenschaft ablegen können. Keine Anpassungen der Gesetzgebung |
| Auswirkungen EWG | Keine |
| Auswirkungen BG | |
| <i>Auswirkungen in andere kantonale Bereiche</i> keine | |



Anhang 9:

Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn

| Aufgabenbereich | Öffentlicher Verkehr, Erfolgsrechnung |
|--|--|
| Bisher: | Verbundaufgabe; Mitfinanzierung durch den Bund im Ausmass von insgesamt 65% und 70% (Stabilisierungsprogramm berücksichtigt), unter Berücksichtigung der Finanzkraft der Kantone. |
| Neu: | Weiterhin Verbundaufgabe; Globalbeiträge im Ausmass von insgesamt 50%, ohne Berücksichtigung der Finanzkraft der Kantone. Belastungsausgleich über Strukturindex (Eisenbahnlänge, Bevölkerungsdichte in Beitragssätzen integriert) |
| Finanzfluss bisher | 22'290 |
| Finanzfluss neu: | 14'860 |
| Saldo bisher – neu: | -7'430 (tiefere Bundesbeiträge) |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Verordnung vom 18. Dezember 1995 über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung, ADFV) Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV) |
| Gesetzgebung Bund neu: | Gesetzgebung in Bearbeitung Stossrichtung (Aufgrund Auskünfte Fachpersonen Verwaltung SO) |
| Gesetzgebung SO bisher: | 732.21; Verordnung zur Festsetzung der Leistungen der Einwohnergemeinden an den öffentlichen Verkehr |
| Gesetzgebung SO neu (Stossrichtung) | Das kantonale ÖV- Gesetz wird gegenwärtig revidiert. Aufgrund der heutigen Informationslage wird davon ausgegangen, dass sich die tieferen Investitionsbeiträge an die ÖV Unternehmen und die höheren Beiträge des Kantons und der Gemeinden an die Betriebskosten die Waage halten. Von einer Änderung des Finanzierungsschlüssel wird zum heutigen Zeitpunkt abgesehen. Bei Kenntnis der definitiven Auswirkungen des Finanzausgleichs, der Bahnreform 2 soll der Finanzierungsschlüssel im ÖV Gesetz so angepasst werden, dass die Gemeinden gegenüber heute nicht schlechter gestellt werden. |
| Auswirkungen EWG | Bei Anpassung der kantonalen Gesetzgebung keine Änderung. |
| Auswirkungen BG | <i>Auswirkungen in andere kantonale Bereiche</i> keine |



Anhang 10:
Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn

| Aufgabenbereich | Öffentlicher Verkehr, Investitionsbeiträge |
|-------------------------------------|--|
| Bisher: | Verbundaufgabe; Mitfinanzierung durch den Bund unter Berücksichtigung der Finanzkraft der Kantone |
| Neu: | Weiterhin Verbundaufgabe, aber Verzicht auf Berücksichtigung der Finanzkraft der Kantone Neben der NFA haben die Bahnreform 2 und der Sachplan Schiene grossen Einfluss auf die Aufgabenentflechtung zwischen Bund und Kantonen. Gemäss Bahnreform 2 wird der Kanton Solothurn nur noch Investitionsbeiträge ans Bippelisi bezahlen müssen. (Aufgrund der Einheitlichkeit der Darstellung, bleibt Bahnreform 2 und Sachplan Schiene bei der Darstellung des Finanzflusses ausgeschlossen) |
| Finanzfluss bisher | 648 |
| Finanzfluss neu: | 584 |
| Saldo bisher – neu: | –65 (tiefere Bundesbeiträge) |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Verordnung vom 18. Dezember 1995 über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung, ADFV) Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV) |
| Gesetzgebung Bund neu: | Gesetzgebung in Bearbeitung |
| Gesetzgebung SO bisher: | 732.21; Verordnung zur Festsetzung der Leistungen der Einwohnergemeinden an den öffentlichen Verkehr |
| Gesetzgebung SO neu (Stossrichtung) | Das kantonale ÖV- Gesetz wird gegenwärtig revidiert. Aufgrund der heutigen Informationslage wird davon ausgegangen, dass sich die tieferen Investitionsbeiträge an die ÖV Unternehmen und die höheren Beiträge des Kantons und der Gemeinden an die Betriebskosten die Waage halten. Von einer Änderung des Finanzierungsschlüssel wird zum heutigen Zeitpunkt abgesehen. Bei Kenntnis der definitiven Auswirkungen des Finanzausgleichs, der Bahnreform 2 soll der Finanzierungsschlüssel im ÖV Gesetz so angepasst werden, dass die Gemeinden gegenüber heute nicht schlechter gestellt werden. |
| Auswirkungen EWG | Keine (insbesondere bei Anpassung der kantonalen Gesetzgebung) |



Auswirkungen BG

Auswirkungen in andere kantonale Bereiche

keine



Anhang 11:
Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn

| Aufgabenbereich | Raumplanung |
|--|---|
| Bisher: | Bundesbeiträge von bis zu 30% an Drittaufträge der Kantone |
| Neu: | Kantonalisierung – Verzicht auf die Subventionierung der kantonalen Richtpläne |
| Finanzfluss bisher | |
| Finanzfluss neu: | |
| Saldo bisher – neu: | |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Verordnung vom 13. August 1980 über Beiträge an die Kosten der Richtpläne |
| Gesetzgebung Bund neu: | Art. 28 RPG wurde bereits gestrichen |
| Gesetzgebung SO alt: | |
| Gesetzgebung SO neu | Keine Handlungsbedarf (Stossrichtung) |
| Organisatorische Auswirkungen Kanton | |
| Auswirkungen EWG | |
| Auswirkungen BG | |
| <i>Auswirkungen in andere kantonale Bereiche</i> | |



Anhang 12:

Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn

| Aufgabenbereich | Amtliche Vermessung |
|-------------------------------------|--|
| Bisher: | Verbundlösung; Bundesbeiträge an Kantone, u.a. abgestuft nach Finanzkraft. |
| Neu: | Verzicht auf Finanzkraftabstufung – nur noch Grundbeiträge |
| Finanzfluss bisher | 1728 |
| Finanzfluss neu: | 1016 |
| Saldo bisher – neu: | 712 (Mindereinnahmen) |
| Gesetzgebung Bund bisher: | u.a.: Verordnung vom 18. November 1992 über die amtliche Vermessung (VAV) Bundesbeschluss vom 20. März 1992 über die Abgeltung der amtlichen Vermessung |
| Gesetzgebung Bund neu: | Geoinformationsgesetz: Total- und Teilrevisionen sowie Aufhebungen von Verordnungen Entwurf Bundesgesetz über Geoinformation (Geoinformationsgesetz, GeoIG) Erläuterungen zum Entwurf Bundesgesetz über die Geoinformation (Geoinformationsgesetz, GeoIG) |
| Gesetzgebung SO bisher: | BGS 211.1 Gesetz über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (§ 250 ff) |
| Gesetzgebung SO neu (Stossrichtung) | Unter NFA würden die noch neu zu vermessenden Gemeinden (Projekt RADAV) höher belastet, da der Bundesanteil am Vermessungswerk markant gesenkt wird. Bei den noch ausstehenden Gemeinden handelt es sich um finanzschwache Gemeinden des Berggebiet (Gänsbrunnen, Welschenrohr, Fehren, Meltingen, Zullwil und Beinwil) Es werden zwei Möglichkeiten geprüft, den geänderten finanziellen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen: - Vorziehen der ausstehenden Arbeiten von RADAV in die Vor-NFA-Zeit Dieser Vorzug würde die Verstärkung der personellen Ressourcen im AGI bedingen. Änderung von § 250 Abs. 2 lit. b BGS 211.1 Gesetz über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches zugunsten der Gemeinden. |



| | |
|------------------|--|
| Auswirkungen EWG | 6 Gemeinden sind betroffen. (siehe oben) |
| Auswirkungen BG | -- |

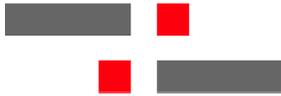
Auswirkungen in andere kantonale Bereiche



Anhang 13:
Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn

| Aufgabenbereich | Gewässerschutz Grundlagenbeschaffung (Art. 64 Abs. 3 GSchG) |
|--|--|
| Bisher: | Verbundlösung |
| Neu: | <p>Verzicht auf Bundesbeiträge für die Inventare über Wasserversorgungsanlagen und Grundwasservorkommen. Art. 58. GSCHG stellt sicher, dass die Kantone diese Aufgaben wahrnehmen.</p> <p>Die Kantone erhalten keine Bundesbeiträge mehr und werden die Druckkosten der Landestopografie übernehmen. Sie werden die Informationen an die Bundesämter verkaufen können. Die Kosten werden beim Bund eher ansteigen.</p> |
| Finanzfluss bisher | 0 |
| Finanzfluss neu: | 0 |
| Saldo bisher – neu: | 0 |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Bundesgesetz vom 24. Januar 1991 über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GSchG) |
| Gesetzgebung Bund neu: | Streichung Bundessubventionen (Art. 64 Abs. 3 GSchG) |
| Gesetzgebung SO bisher: | |
| Gesetzgebung SO neu (Stossrichtung) | Kein Handlungsbedarf |
| Auswirkungen EG | |
| Auswirkungen BG | -- |

Auswirkungen in andere kantonale Bereiche



Anhang 14:
Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn

| Aufgabenbereich | Gewässerschutz Grundlagenbeschaffung (Art. 64 Abs. 1 GSchG) |
|---------------------------|--|
| Bisher: | Verbundlösung |
| Neu: | <p>Verzicht auf Bundesbeiträge für die Ermittlung der Ursachen einer ungenügenden Wasserqualität und nutzbarer Grundwasservorkommen.</p> <p>Das Gewässerschutzgesetz (GSchG) vom 24. Januar 1991¹⁰⁰ ist in dem Sinn zu straffen, dass die jeweiligen Kompetenzen und Finanzierungsverantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen geklärt werden. Insbesondere soll der Bund auf Grund völkerrechtlicher Verpflichtungen einen Teil der Kosten zur Reduktion des Stickstoffs bei Abwasserreinigungsanlagen weiterhin übernehmen. Falls die bestehenden Bundesabgeltungen von 50 Prozent der Investitionskosten geändert werden müssen, bedingt dies eine Änderung von Artikel 61 GSchG.</p> |
| Finanzfluss bisher | 69 |
| Finanzfluss neu: | 0 |
| Saldo bisher – neu: | 69 (Wegfall von Bundesbeiträge) |
| | Die vom Eidg. Finanzdepartement gelieferten Zahlen weisen hohe jährliche Schwankungen auf |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Bundesgesetz vom 24. Januar 1991 über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GSchG) |
| Gesetzgebung Bund neu: | Streichung Bundessubventionen (Art. 64 Abs. 1 GSchG) |
| Gesetzgebung SO bisher: | |
| Gesetzgebung SO neu | Kein Handlungsbedarf (Stossrichtung) |
| Auswirkungen EWG | |
| Auswirkungen BG | -- |

Auswirkungen in andere kantonale Bereiche



Anhang 15:
Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn

| Aufgabenbereich | Hochwasserschutz |
|--|--|
| Bisher: | Verbundaufgabe mit Bundesbeiträgen, abgestuft nach Finanzkraft. |
| Neu: | Keine Finanzkraftabstufung der Beiträge (Kürzung der Budgetposition um gesamten Finanzkraftzuschlag). Belastungsausgleich über separaten Kanal (gelockerte Zweckbindung) |
| Finanzfluss bisher | 206 |
| Finanzfluss neu: | 174 |
| Saldo bisher – neu: | 32 (Wegfall von Bundesbeiträgen) |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Bundesgesetz vom 21. Juni 1991 über den Wasserbau |
| Gesetzgebung Bund neu: | Revision von Art. 9 Abs. 1 Bundesgesetz über den Wasserbau |
| Gesetzgebung SO bisher: | -- |
| Gesetzgebung SO neu | Keine Massnahmen notwendig (Stossrichtung) |
| Auswirkungen EG | |
| Auswirkungen BG | -- |
| <i>Auswirkungen in andere kantonale Bereiche</i> | |



Anhang 16:
Teilbereichsblatt Umsetzung NFA Kanton Solothurn

| Aufgabenbereich | Denkmalpflege und Heimatschutz (Kulturerhaltung) |
|--|--|
| Bisher: | Verbundaufgabe mit Bundesbeiträgen |
| Neu: | Kantone übernehmen Objekte von regionaler und lokaler und der Bund jene von nationaler Bedeutung. Keine Bundesbeiträge an Kantone mehr; Beiträge des Bundes bleiben insgesamt unverändert. Anmerkung Rutishauser: Es weiss noch niemand, welche Objekte nationale Bedeutung erlangen. Vor dem Hintergrund der Sparmassnahmen auf Bundesebene besteht die Gefahr, dass diese Liste für den Kanton Solothurn äusserst kurz ausfallen wird und die unten (von der Eidg. Finanzverwaltung genannten Zahlen kaum mehr stimmen ⁹ |
| Finanzfluss bisher | Heimatschutz 501 Denkmalpflege 674 |
| Finanzfluss neu: | Heimatschutz 510 Denkmalpflege 705 |
| Saldo bisher – neu: | -40 (mehr Bundesbeiträge für Denkmäler von nationaler Bedeutung) Achtung! Zahlenmaterial täuscht!! (Auskunft Samuel Rutishauser, Chef ADA) Grösserer Ausfall von Bundesmitteln ist zu erwarten ca. 1 Mio. /Jahr! |
| Gesetzgebung Bund bisher: | Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG) Verordnung vom 16. Januar 1991 über den Natur- und Heimatschutz (NHV) Verordnung vom 9. September 1981 über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS) |
| Gesetzgebung Bund neu: | Aufgabe bleibt Verbundaufgabe; Details noch nicht bekannt. (2. NFA Botschaft) |
| Gesetzgebung SO bisher: | BSG 711.1 Planungs- und Baugesetz (§119ff) |
| Gesetzgebung SO neu (Stossrichtung) | Finanzierung von Massnahme der Denkmalpflege aus dem Natur- und Heimatschutzfonds (ev. Anpassung der Rechtsgrundlage) BSG 711.1 Planungs- und Baugesetz |
| Auswirkungen EWG | Als Mitfinanzierer des Natur- und Heimatschutzfonds |
| Auswirkungen BG | -- |

Auswirkungen in andere kantonale Bereiche

