

Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK
**Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire
et de l'environnement DTAP**

**Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione
del territorio e dell'ambiente DCPA**

Postfach 422 CH-8034 Zürich T 044 342 23 00 F 044 342 23 01 bpuk@dr-ganz.ch www.bpuk.ch

Eidgenössisches Departements für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion (UVEK)
Herrn Bundesrat Moritz Leuenberger
3003 Bern

Zürich, 22.09.08
bpuk/neb/180908stellungnahme_d

**Vernehmlassungsantwort BPUK:
Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen bestens, dass Sie der Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) den Entwurf für die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zur Vernehmlassung zugestellt haben. Die Kantone können diese Stellungnahme, die an der Hauptversammlung vom 18.09.08 beschlossen wurde, zu ihrer eigenen machen, darauf verweisen oder ihre spezifischen Ergänzungen anbringen.

Die BPUK äussert sich weder zum neuen Nationalstrassen-Netz als solches noch zur gewählten Systematik der Definition neuer und wegfallender Nationalstrassenteilstücke, sondern kann diese gutheissen. Die BPUK fokussiert sich auf den in der Vorlage enthaltenden Vorschlag zur Finanzierung der Aufwendungen zulasten der in der Obhut der Kantone verbleibenden Kantonsstrassen.

Die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz hat den Grundsätzen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) zu folgen. Die dort festgeschriebenen Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten des Bundes im Bereich der Nationalstrassen sind auch bei Neubeurteilungen des Nationalstrassennetzes umzusetzen. Dies bedeutet, dass die Finanzierung der an den Bund abgegebenen Kantonsstrassen nicht wie vorgeschlagen geschehen kann. Die Verpflichtung der Kantone zur Finanzierung von Bundesaufgaben wird abgelehnt.

I Zusammenfassung

1. Der neue Netzbeschluss Nationalstrassen (NEB) ist ein wichtiger und gleichzeitig dringender Meilenstein in der Definition der neuen National- und Hauptstrassennetze.

Die Nationalstrassen sind das Rückgrat der strassenseitigen Verkehrserschliessung und damit ein wichtiger Pfeiler der Schweizerischen Volkswirtschaft. Ihr Funktionieren ist damit von vordringlicher Priorität. Es macht Sinn, diese Aufgaben in den Händen des Bundes zu konzentrieren. Der NEB folgt damit zwingenden politischen Vorgaben. Die BPUK ist von der Wichtigkeit und der Dringlichkeit des Geschäfts überzeugt.

2. Die BPUK äussert sich nicht zur Definition des neuen Nationalstrassennetzes.

Die Definition des Netzes basiert auf dem von Bund und Kantonen im Verbund erarbeiteten Sachplan Verkehr und ist entsprechend politisch abgestützt. Der NEB ist eine konkrete Umsetzung des Sachplans Verkehr.

3. Das stufenweise Vorgehen ist sinnvoll.

Die BPUK erachtet das stufenweise Vorgehen mit den nachgelagerten Programmen der Engpassbeseitigung des bestehenden Nationalstrassennetzes und der Netzergänzungen in den städtischen Agglomerationen sowie des Programms Agglomerationsverkehr als sinnvoll.

4. Die vom Bundesrat einseitig beschlossene Kostenneutralität für sich steht im Widerspruch zum Grundgedanken der NFA.

Die BPUK unterstützt eine prinzipielle Anpassung der Globalbeiträge und der nicht werkgebundenen Beiträge aufgrund der neuen Netzstruktur. Die BPUK ist jedoch mit der vorgeschlagenen Finanzierung für den Unterhalt, den Betrieb und den Ausbau der neuen Nationalstrassenteile nicht einverstanden. Die Finanzierung durch eine Kürzung der Globalbeiträge und der nicht werkgebundenen Beiträge an die Kantone verträgt sich mit dem Grundgedanken der Aufgabenteilung der NFA nicht. Sie ist keine akzeptierbare Lösung. Eine Finanzierungslücke ist durch den Bund entsprechend seinen Aufgaben zu schliessen.

5. Die Höhe des finanziellen Mehrbedarfs erstaunt.

Die BPUK ist erstaunt über die Höhe der zu finanzierenden jährlichen Beträge für Unterhalt, Betrieb und Ausbau. Die insgesamt CHF 350 Mio. basieren auf einseitigen Erfahrungswerten des Bundes für mehrheitlich vierspurige Nationalstrassen und decken sich kaum mit den kantonalen Erfahrungswerten.

6. Die BPUK stimmt der Lösung für Kantone ohne Nationalstrassen zu.

Die BPUK unterstützt das Ansinnen, eine Regelung für die Kantone ohne oder weniger Nationalstrassen zu suchen. Die vorgeschlagene Lösung macht Sinn.

7. Die vorgeschlagenen Rechtsänderungen sind sinnvoll.

Die BPUK erachtet die vorgeschlagenen Rechtsänderungen inkl. Eigentumsübertragung, Übernahme laufender Projekte etc. vom Grundsatz her als sinnvoll.

II Politischer Rahmen und Dringlichkeit

- a. Volk und Stände haben am 28. November 2004 der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) mit grossem Mehr zugestimmt. Damit wurde die Basis geschaffen für eine ausgewogene Entflechtung von Bundes- und Kantonsaufgaben bei gleichzeitiger Effizienz- und Effektivitätssteigerung in der Verteilung der finanziellen Mittel. Die angestrebte Inkraftsetzung der nachgelagerten 33 Bundesgesetzesrevisionen konnte dank dem Zusammenwirken aller Beteiligten plangemäss auf den 1. Januar 2008 erfolgen.

Dass sämtliche, in Verbundarbeit zwischen Bund und Kantonen erstellte Nationalstrassen dem Bund in seine alleinige Obhut überlassen wurden, war nur ein Teil der umfassenden NFA-Vorlage. Genauso haben die Kantone mit der NFA Aufgaben übernommen, für welche vorher der Bund oder ein Verbund zwischen Bund und Kantonen verantwortlich zeichneten. Basierend auf dieser Aufgabenteilung wurde zum anderen deren Finanzierung einer umfassenden Neugestaltung unterzogen.

- b. Die Aufgabenteilung im Bereich der Strassen (Nationalstrassen vollständig zum Bund, Haupt-, Kantons- und übrige Strassen zu den Kantonen) führte zu einschneidenden Veränderungen. In der Zwischenzeit sind die organisatorischen Schritte weitgehend abgeschlossen, das zuständige Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat seine operativen Bauherrenaufgaben angetreten und die mit dem Betrieb und dem projektfreien Unterhalt der Nationalstrassen betrauten Kantone oder von diesen gebildeten Trägerschaften sind mit Leistungsvereinbarungen vertraglich eingebunden.
- c. Die Nationalstrassen sind das Rückgrat der strassenseitigen Verkehrserschliessung und damit ein wichtiger Pfeiler der Schweizerischen Volkswirtschaft. Ihr Funktionieren ist damit von vordringlicher Priorität, und es macht Sinn, diese Aufgaben in den Händen und der Verantwortung des Bundes zu konzentrieren.
- d. In den letzten Jahren hat eine rasante Entwicklung von Bevölkerung und Mobilität eingesetzt, die nach einer Weiterentwicklung des Netzes in seinen Grundanforderungen und Anpassung verlangt.

Mit dem vom Bundesrat genehmigten Sachplan Verkehr wurde ein Instrument entwickelt, welches die Überprüfung des bestehenden Netzes zum Gegenstand hatte. Dieses Planungshilfsmittel □ entstanden in enger Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen □ ermöglicht eine kohärente, durchgängige und entsprechend logische Beurteilung der für einen neuen Netzbeschluss relevanten National- und Hauptstrassen. Die Vorlage des neuen Netzbeschluss entspricht somit der Umsetzung der im Sachplan Verkehr verankerten Systematik auf eine konkrete Definition der bestehenden und neuen Bestandteile des Nationalstrassennetzes. Mit ihm werden auch die individuellen kantonalen Anliegen in ausgewogener Weise abgedeckt. Dieser neue Netzbeschluss sollte darum möglichst bald rechtskräftig werden.

Die BPUK erachtet sowohl die Resultate, als auch den Umgang mit den Kantonen und Regionen im Rahmen der ausschöpfbaren Möglichkeiten als ausgewogen. Es ist deshalb der BPUK ein Anliegen, dass der neue Netzbeschluss nicht durch Differenzen zwischen Bund und einzelnen Kantonen gefährdet wird.

- e. Der zentrale Punkt der politischen Auseinandersetzung zum neuen Netzbeschluss liegt darin, dass die NFA nicht nur eine Neugestaltung über die von Bund und Kantonen zu tragenden Finanzen von definierten Aufgaben ist- Die Aufgaben selbst und unabhängig

von ihrer Grösse und Umfang werden klar den Verantwortungsträgern zuordnet.

Der Bundesrat hat in seiner Botschaft zur NFA vom 14. November 2001 (BBI 2002, Seite 2423) ausgeführt: «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.» Sodann ist in den Erläuterungen (Seite 6) des Bundesrats zur Volksabstimmung über die NFA vom 28. November 2004 explizit und mit Nachdruck aufgeführt, dass der Bund allein für Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen verantwortlich ist. Konkret bedeutet dies, dass er in seinen Bereichen selbständig und unter Tragung der vollen finanziellen Verantwortung zu entscheiden hat.

Aus den Entscheidungsgrundlagen zur NFA geht somit klar hervor, dass der Bund für die Netzerweiterung allein zuständig ist und auch allein deren Finanzierung zu übernehmen und zu tragen hat. Wenn im Entscheidungsprozess zur NFA die Meinung gewesen wäre, die Kantone seien nach wie vor für die Finanzierung der durch sie an den Bund abgetretenen Nationalstrassennetzerweiterungen verantwortlich, so wäre dies sowohl in der Verfassung als auch in der Ausführungsgesetzgebung zu regeln gewesen. Der Versuch, dies indirekt durch Kürzung von Beiträgen des Bundes an die Kantone, worauf diese Anspruch haben, zu unterlaufen muss als unzulässig zurückgewiesen werden. Es ist irrelevant, ob eine Forderung der Kostenneutralität in dieser Vorlage oder in den in dieser Vorlage erwähnten Steuerungs- und Planungsinstrumenten des Bundesrats postuliert wurde. Die seit dem 1. Januar 2008 mit Ausnahme der Netzvollendung praktizierte eigenverantwortliche Aufgabe des Bundes würde damit «folgt man der Vorlage» via Finanzierung wieder in eine mit der Zeit vor der NFA vergleichbare Verbundaufgabe überführt. Die klare Aufgabentrennung bei den Strassen «und damit die Abkehr von der Verbundaufgabe» wurde ganz besonders vom Bund gewünscht.

Damit kann die BPUK die vom Bundesrat beschlossene und in der Vorlage zum neuen Netzbeschluss zu berücksichtigende Kostenneutralität für sich zur Finanzierung der «neuen» Nationalstrassen in der vorliegenden Form nicht akzeptieren. Bei anderen Aufgabenteilungen «wo die Kantone seit NFA die Kosten selbst tragen» wird über veränderte Grössen in diesen zugewiesenen Aufgaben auch nicht neu verhandelt. Zudem würde «was aber im Interesse der Sache nicht anzustreben ist» die vom Bund vorgeschlagene Mitfinanzierung durch die Kantone zu einem Mitbestimmungsrecht der oder zumindest einzelner Kantone in Sachfragen führen. Eine solche Mitbestimmung widerspricht indes dem Grundsatz der Aufgabenteilung und ist vom Bund kaum gewünscht.

Vor diesem Hintergrund ist in der vorliegenden Vernehmlassung vordringlich die Diskussion über die Finanzierung der «neuen» Nationalstrassen zu führen und nicht allein über das Modell oder die damit verbundene Höhe der finanziellen Beteiligung der Kantone.

- f. Wenn der Bund die Verantwortung für die Nationalstrassen als seine Aufgabe versteht, sind, vergleichbar mit steigenden Anforderungen an die Ausübung einer Aufgabe, die Mittel zu beschaffen, die für die Erbringung dieser Aufgabe notwendig sind. Diese Mittel sind nicht via die Kantone zu beschaffen. Sie von den für das Nationalstrassennetz gemäss bestehendem Netzbeschluss reservierten Geldern abzusparen, macht auch keinen Sinn. Der Grundsatzentscheid zum neuen Netzbeschluss soll sodann nicht gleichzeitig dazu führen, zweckgebundene Mittel zulasten gleicher oder anderer Netzteile zu beschränken, sondern die benötigten Gelder sind entsprechend dem Anstieg des Umfangs der Aufgaben zu beschaffen (alleine eine Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags von 0,30 Fr./l an die Teuerung Zeitraum 1996 bis 2005 ergäbe in der Summe zusätzliche Mittel von nahezu einer CHF 1 Mrd.).

III Fragebeantwortung

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

- a. Die Vorlage setzt die Erkenntnisse aus dem vom Bundesrat genehmigten Sachplan Verkehr konsequent um. Dieser inhaltlich und sachlich von Bund und Kantonen gemeinsam ausgearbeitete Sachplan ist ausgewogen zu bezeichnen. Einzelne Kantone und/oder Regionen mögen allenfalls eine diesbezüglich differenziertere Haltung einnehmen.

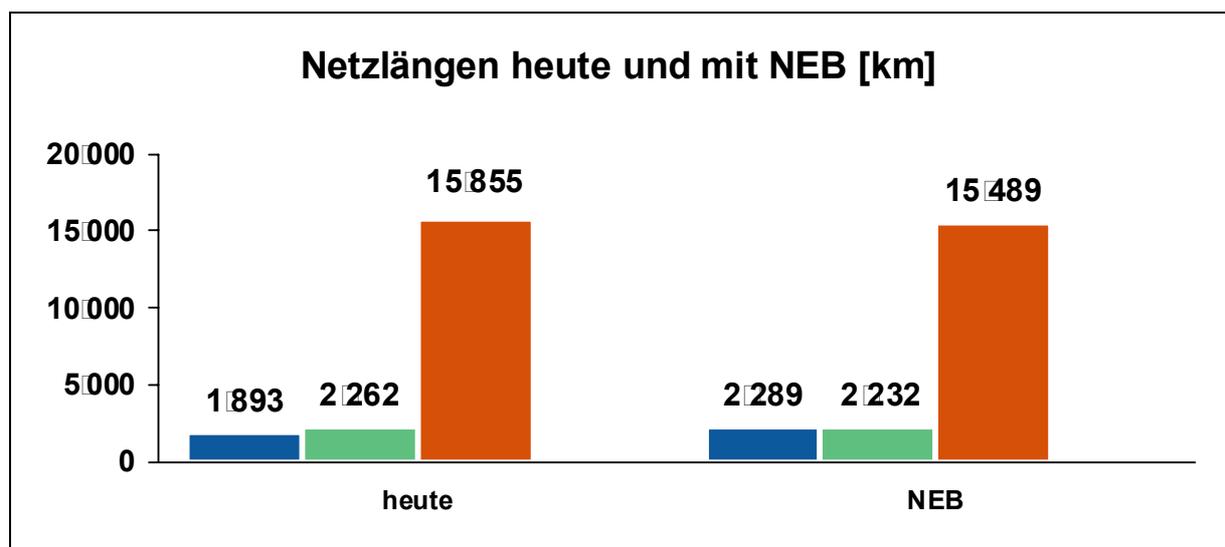
Der Bund kann mit diesem neuen Netzbeschluss seine Aufgabe als Eigentümer der Nationalstrassen effizient und effektiv wahrnehmen.

- b. Die BPUK unterstützt das etappenweise Vorgehen bei der Weiterentwicklung des Netzes mit den gleichzeitig geplanten Programmen der Engpassbeseitigung (Netzergänzungen in den grossen Agglomerationen sowie Ausbauten der bestehenden Nationalstrassen) und des Agglomerationsverkehrs. Die gleichzeitige Behandlung dieser beiden Programme in den eidgenössischen Räten macht Sinn, da über das Infrastrukturfondsgesetz (IFG) Interaktionen bestehen.

2. Sind Sie mit der Anwendung der Kriterien und den resultierenden Aufnahmen bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz einverstanden?

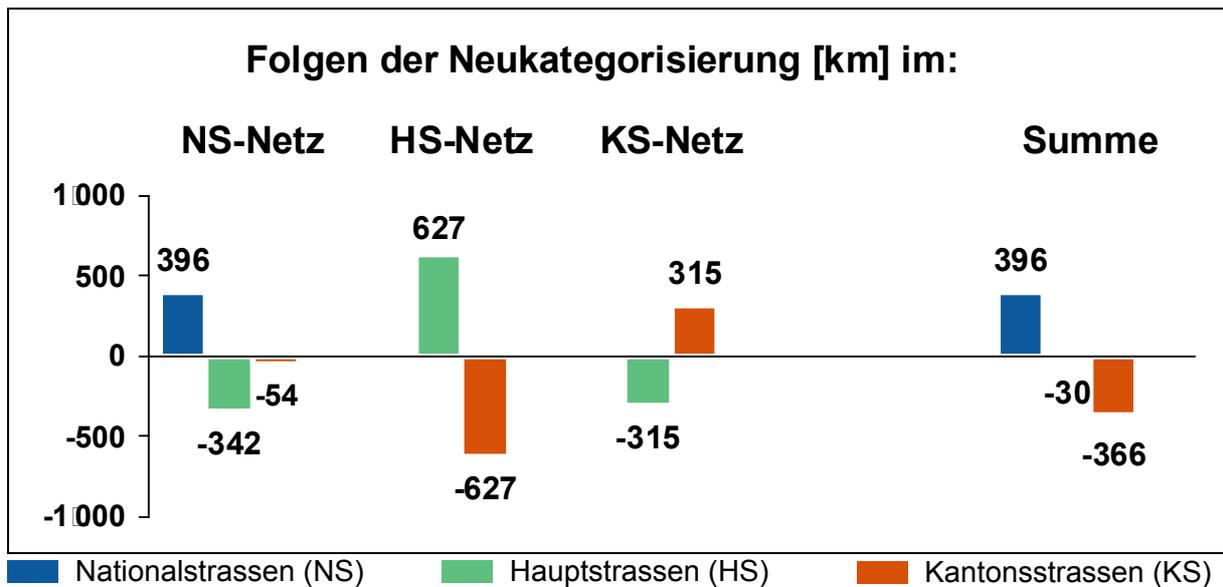
Die Kriterien selbst und deren systematische Anwendung auf das Schweizerische National-, Haupt- und Kantonsstrassennetz stammen aus dem bereits vom Bundesrat genehmigten Sachplan Verkehr. Dieser ist vom Grundsatz her ein Gemeinschaftswerk von Bund und Kantonen, das auch von der BPUK mitgetragen wird.

Die nachstehenden Grafiken verdeutlichen die Netzlängen vor und nach neuem Netzbeschluss sowie die bei diesem Wechsel vollzogenen, quantitativen Veränderungen.



Es fällt auf, dass sich die Veränderungen für die Kantone insbesondere bezüglich der für die vorliegende Finanzierungsfrage wichtigen Hauptstrassen nur unwesentlich ändern, da ein Grossteil der Abgaben ins Nationalstrassennetz durch Übernahmen aus dem

Kantonsstrassennetz kompensiert werden. Diesem Umstand würde durch eine geringfügige Veränderung des Verteilschlüssels für die Globalbeiträge und die nicht werkgebundenen Beiträge des Bundes begegnet (Seiten 35 des Berichtes für die Vernehmlassung). Dieser neue Verteilschlüssel (und damit die Verteilung der rund CHF 520 Mio. jährlich) basiert auf dem Sachplan Verkehr und den damit verbundenen Veränderungen im Schweizerischen Hauptstrassennetz. Entsprechend erachtet die BPUK diesen auf der Veränderung des Hauptstrassennetzes basierenden neuen Verteilschlüssel als ausgewogen.



3. Wie beurteilen Sie die beantragten Vorgehen zur Deckung des finanziellen Mehrbedarfs des Bundes:

- a) für Unterhalt und Betrieb?
- b) für den Ausbau

Das beantragte Vorgehen zur Deckung des finanziellen Mehrbedarfs des Bundes erachtet die BPUK für nicht zielführend (vergl. auch die einleitenden, grundsätzlichen Ausführungen oben).

Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) wurde in zweierlei Hinsicht Klarheit in den politischen und finanziellen Abgrenzungen zwischen dem Bund und den Kantonen geschaffen: Es wurde eine Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen beschlossen. Gemäss der Zuteilung der Bereiche unter Tragung der vollen finanziellen Verantwortung (hier Nationalstrassen) darf der Bund den künftige Ausbaustandard zwar selber bestimmen, darf aber von den Kantonen in keinem Fall einen Ausgleich für künftigen Ausbau und Erweiterungen verlangen.

Wenn nun der Bund durch die Übernahme von bestehenden Strassen den mit der Übernahme einhergehenden zusätzlichen Finanzbedarf für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau berechnet, ist dies in der Funktion als Aufgabenverantwortlicher der Nationalstrassen richtig.

Diese Mehraufwendungen gehen mit der Aufgabenteilung einher und sind NICHT durch Minderausgaben in einem anderen Aufgabenfeld zu kompensieren. Würden sich bei-

spielsweise in Aufgabengebieten, welche die Kantone in Eigenverantwortung tragen, durch demographische Veränderungen, etc. die Quantitäten zur Tragung dieser Aufgaben erhöhen, könnte sich der entsprechende Kanton auch nicht auf die Zeit vor der NFA berufen, und den Bund auf die "Rückbeteiligung" an der Finanzierung der nun rein kantonalen Aufgabe verpflichten. Würde man diesem Ansinnen Folge leisten, würde die NFA im Grundsatz relativiert (Schaffung von neuen, rein monetär begründeten Verflechtungen).

Zu den berechneten Finanzmitteln für Unterhalt und Betrieb von insgesamt CHF 150 Mio./Jahr fällt auf, dass diese Kosten nicht berücksichtigen, in welchem finanziellen Masse sich die Kantone in Betrieb, Unterhalt und Ausbau der betroffenen Strassen bis dato engagiert haben, respektive inwieweit die Strassen bezüglich ihres Ausbaustandards einheitlich beurteilbar sind. Der Eigentumsübergang müsste grundsätzlich auch berücksichtigt werden.

Die Summe von etwa CHF 520 Mio./Jahr für die Globalbeiträge an Hauptstrassen sowie für nicht werkgebundene Beiträge an Kantonsstrassen werden (abzüglich der benötigten Finanzmittel für Unterhalt und Betrieb von CHF 150 Mio./Jahr) "neu" verteilt. Es wird stillschweigend davon ausgegangen, dass die Kantone bislang die CHF 520 Mio./Jahr des Bundes in gleichem Masse wie die gewichteten Kilometer der übertragenen Strecken in die abzugebenden Strassen investiert haben, eine Annahme, die sich kaum auch nur annähernd mit der Realität deckt, und über die nachfolgend noch geschrieben wird.

In den nachfolgenden Bemerkungen wird Zahlenmaterial des Bundesamts für Statistik verwendet¹; der Beobachtungshorizont berücksichtigt Mittelwerte aus den Jahren 2001 bis und mit 2005.

a) für den Unterhalt und Betrieb?

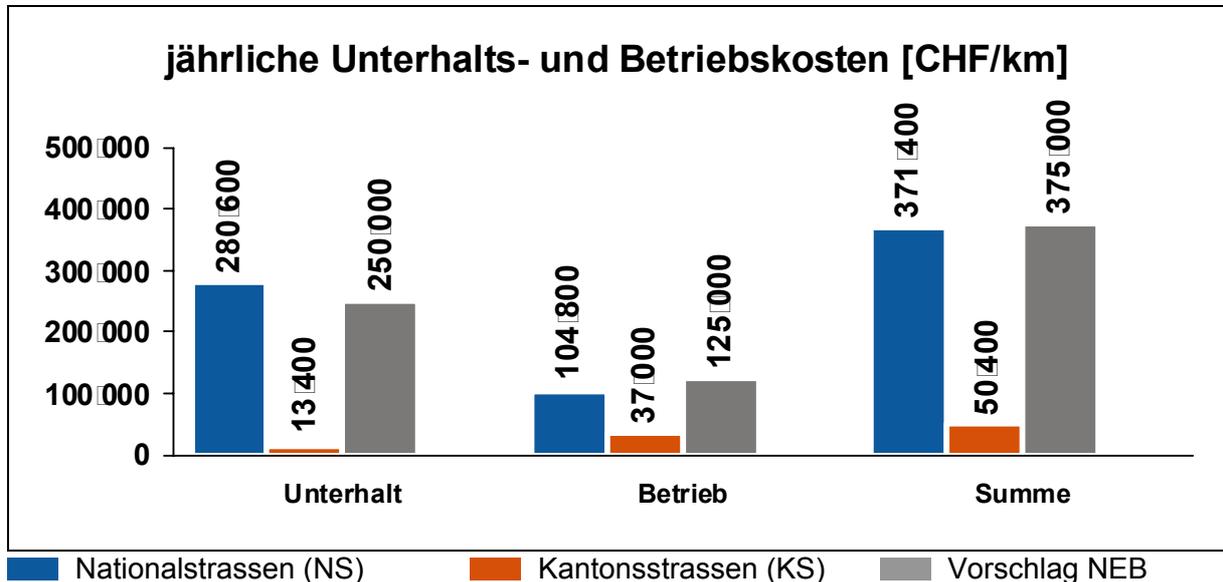
Für die Herleitung der Kosten für Unterhalt und Betrieb bedient sich der Bund mit Erfahrungswerten für die bestehenden Nationalstrassen, inkl. Lohnkosten. Umgerechnet auf den Kilometer Nationalstrasse rechnet der Bund damit mit jährlichen Unterhalts- und Betriebskosten von etwa CHF 250'000 respektive CHF 125'000 pro Kilometer neu übernommener Nationalstrasse.

Zu über 98% der in Betrieb stehenden Nationalstrassen bestehen diese aus mindestens vierstreifigen Autobahnen. Dieser Umstand äussert sich darin, dass grosse Positionen des betrieblichen Unterhalts (z.B. Winterdienst, Reinigung, etc.) nahezu den Gesetzmässigkeiten der Strassenfläche folgen. Für den zukünftigen Betrieb der neu übernommenen Nationalstrassen ist aber nicht a priori von einer grundsätzlich vierstreifigen Verkehrsführung auszugehen. Insofern erstaunt es nicht, dass in der Strassenrechnung des Bundes die durchschnittlichen Aufwendungen für den betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen (Jahre 2001-2005) lediglich rund CHF 37'000 pro Kilometer Kantonsstrasse (inkl. CHF 5'000 für Verwaltung) ausmachen.

Würde man als Extremfall annehmen, dass die Kantone für ihre Hauptstrassen im Mittel etwa doppelt so viele Aufwendungen für den betrieblichen Unterhalt tätigen würden wie für ihre übrigen Kantonsstrassen, so ergäbe sich ein theoretischer Finanzbedarf für den betrieblichen Unterhalt der durch den Bund zu übernehmenden Hauptstrassen von ledig-

¹ Bundesamt für Statistik (BFS), Strassenrechnung

lich rund CHF 29 Mio. statt der vom Bund vorgeschlagenen CHF 50 Mio. Insofern lässt sich auf einfache Weise belegen, dass die zu übernehmenden Hauptstrassen zur Gänze zweispurige Strassen sind, welche in ihrem betrieblichen Unterhalt entsprechend weniger Aufwendungen verlangen, wie dies die bestehenden Nationalstrassen tun.



Noch prägnanter fallen diese Betrachtungen ins Gewicht, wenn man sich den Aufwendungen für den Unterhalt zuwendet. Auch hier basiert der Bund auf den nachstehenden theoretischen Grundlagen:

	Bestehendes Nationalstrassennetz	zusätzliche Nationalstrassen gemäss NEB
Wiederbeschaffungswert	CHF 36 Mrd. CHF 20 Mio./km	CHF 6,6 Mrd. CHF 17 Mio./km
Unterhalt	CHF 280'600/km	CHF 250'000/km
Unterhalt in Prozenten des Wiederbeschaffungswertes	1,4%	1,5%

Insbesondere der Wiederbeschaffungswert der zusätzlichen Nationalstrassen ist zu diskutieren. Bereits bestehende, zu Nationalstrassen aufgewertete Hauptstrassen dürften kaum CHF 17 Mio. pro Kilometer verschlingen, selbst wenn sie im Gebirge liegen und damit einen höheren Anteil an Kunstbauten aufweisen.

Im Sinne einer extremen Annahme wird folgender Vergleich aufgeworfen: Wird angenommen, dass die Kantone sämtliche Gelder für den Unterhalt nur für ihre bestehenden Hauptstrassen aufwenden würden, d.h. rund CHF 240 Mio. pro Jahr, ergäben sich Aufwendungen von rund CHF 106'000 pro Kilometer Hauptstrasse und nicht etwa CHF 250'000 pro Kilometer zu übernehmender Hauptstrasse. Dies lässt nur folgenden Schluss zu: die Aufwendungen für den Unterhalt der zusätzlichen Nationalstrassen gemäss NEB sind vom Bund aufgrund der Erfahrungen mit vierstreifigen Strassen und aufgrund theoretischer Modelle ermittelt worden. Mit den tatsächlichen Zahlen der Kantone sind sie – wenn überhaupt – nur beschränkt vergleichbar.

Dieses theoretische Beispiel untermauert die Wirkung der Kürzung der Globalbeiträge und der nicht werkgebundenen Beiträge des Bundes auf die kantonsseitigen Investitionen ihres übrigen, mehrfach grösseren Netzes als es die Nationalstrassen sind.

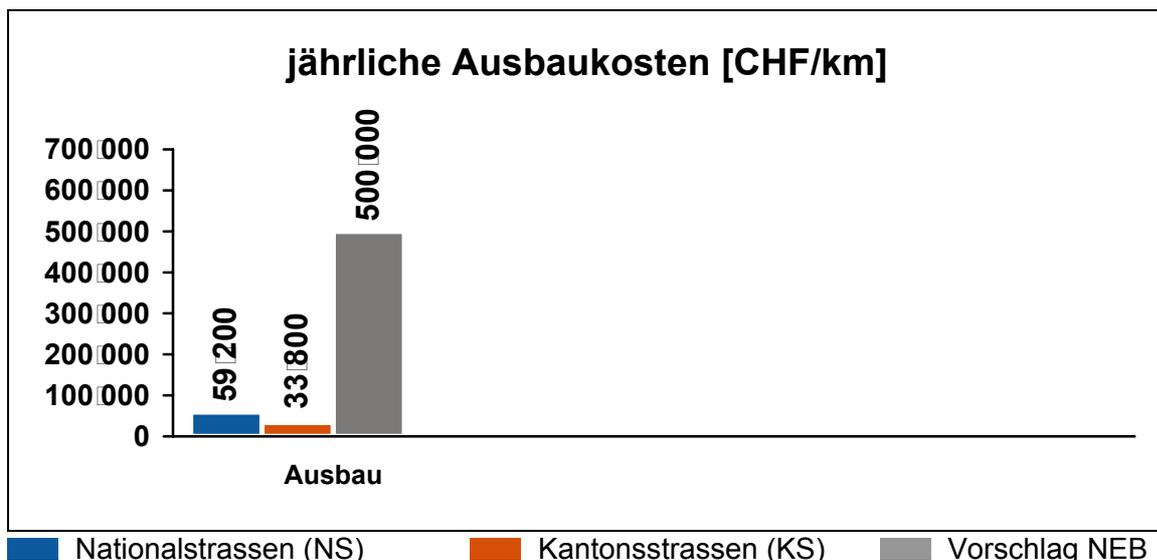
Die grossen Differenzen zwischen den Zahlen des Berichts der Vernehmlassung und den Zahlen aus der Strassenrechnung haben zudem fatale Folgen: Werden Globalbeiträge und nicht werkgebundene Beiträge wie vorgesehen systematisch um einen Betrag gekürzt, ist wohl keine einvernehmliche Lösung der Finanzierungsfrage zwischen Bund und Kantonen möglich, denn sowohl bezüglich seiner Grundlagen als auch bezüglich seiner Kalkulation beruhen die Berechnungen des Bundes für die Finanzierung seiner *neuen* Nationalstrassen auf den Erfahrungen seiner bestehenden Nationalstrassen und führen dazu, dass die Kantone Betrieb und Unterhalt der abgegebenen Strassen indirekt und in einer finanziellen Höhe mitfinanzieren sollten, für welches es weder inhaltliche noch technisch belegbare Anknüpfungspunkte gibt.

b) für den Ausbau?

Beim Ausbau sind die Berechnungen des Bundes noch weniger nachvollziehbar. Es besteht keine Transparenz bei der Berechnung der individuellen Reduktion der Globalbeiträge und der nicht werkgebundenen Beiträge. Hinzu kommt, dass die betroffenen Kantone trotz ihrer Beiträge an die Finanzierung keiner Gewähr erhalten, inwieweit *ihre* Projekte überhaupt eine Chance für die Realisierung haben. Zudem besteht kaum politische Akzeptanz dafür, dass die Kantone beim Ausbau in ihrer Gesamtheit von Ausbauprojekten auf dem Kantonsgebiet einzelner Kantone betroffen sein sollten.

Der Bund suggeriert, dass die Ausbauprojekte an den neuen Nationalstrassen bis zu CHF 200 Mio. jährlich benötigen (vgl. nachstehende Grafik).

Die vom Bund und von den Kantonen eingesetzten Mittel pro Kilometer Strasse zugunsten deren Ausbaus sind vor dem Hintergrund der hauptsächlichlichen Fahrstreifenanzahl nahezu übereinstimmend. Die vom Bund geschätzten Ausbauskosten von CHF 500'000 pro Kilometer führen zu folgenden Überlegungen: Für die neuen Nationalstrassen sollen Mittel für den Ausbau benötigt werden, die rund doppelt so hoch sind, wie ihre Unterhaltskosten. Die Ausbauskosten wären um etwa den Faktor 8 höher, als sie derzeit für bestehende Nationalstrassen aufgewendet werden.



Würde man in Analogie zu den anderen Vergleichsrechnungen sämtliche derzeitigen Ausbaugelder der Kantone nur auf ihre bestehenden Hauptstrassen verteilen, ergeben sich jährliche Kilometeraufwendungen von rund CHF 270'000. Diese Differenz vom Faktor zwei zu den Zahlen des Bundes lässt sich wiederum kaum herleiten oder begründen.

Vor diesem Hintergrund ist der Vorschlag der Kompensation der Aufwendungen für Ausbauprojekte aus prinzipiellen Gründen abzulehnen. Gerade der Ausbau der Nationalstrassen (ob nun bestehende oder neue) ist vom Grundsatz her die Aufgabe des Bundes. Er trägt die Verantwortung und die Finanzierung. Es sei ihm überlassen, die Projekte gemäss seinen Bewertungen und Prioritäten relational in die richtige Reihenfolge zu stellen und entsprechend der verfügbaren Mittel zu realisieren.

Schliesslich führt die Anwendung der vorgeschlagenen fallweisen Reduktion der Globalbeiträge und der nicht werkgebundenen Beiträge zu einem Streit zwischen Bund und Kantonen und unter den Kantonen selbst. Ebenso darf nicht sein, dass sollten die Kantone tatsächlich indirekt belangt werden ihre Projekte, die sie vor dem neuen Netzbeschluss in Eigenregie und mit eigenen zugegebenermassen partiell subventionierten Geldern vorangetrieben haben, einfach auf die lange Bank geschoben werden, sie aber Teile der Finanzierung selber tragen müssen.

4. Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung für die Kantone ohne Nationalstrassen einverstanden?

Die BPUK unterstützt das Ansinnen, eine Regelung für die Kantone ohne oder weniger Nationalstrassen zu suchen. Die vorgeschlagene Lösung macht Sinn.

Auf eine weitere inhaltliche Auseinandersetzung wird an dieser Stelle verzichtet.

5. Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Rechtsänderungen (Eigentumsübertragung, Übernahme laufender Projekte)?

Das vorgeschlagene Verfahren erachtet die BPUK als sinnvoll.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage

Sämtliche Aspekte sind in der Stellungnahme eingeflossen.

IV Abschliessende Würdigung

Der von Bund und Kantonen gemeinsam erarbeitete Sachplan Verkehr ist die ideale Basis für den vorgeschlagenen neuen Netzbeschluss. Der neue Netzbeschluss soll raschmöglichst den eidgenössischen Räten zum Beschluss vorgelegt werden.

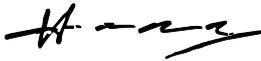
Die Finanzierung der neuen Teile des Nationalstrassennetzes kann nicht wie vorgesehen zulasten der Kantone erfolgen. Die Finanzierung des Ausbaus ist genauso wie diejenige für den Unterhalt und den Betrieb durch den Bund zu tragen. Die BPUK möchte ferner, dass die Finanzierung des neuen Netzbeschlusses Nationalstrassen nicht zulasten der gewohnten Gelder für die bestehenden Nationalstrassen kompensiert werden.

Die BPUK wehrt sich dagegen, dass eine Vergrößerung des Umfangs der Aufgaben des Bundes zur indirekten Reduktion anderer zweckgebundener Aufgaben der Kantone führt. Sie vertritt klar die Meinung, dass die Finanzierung durch den Bund selbst sichergestellt werden muss und dass damit der mit der NFA eingeschlagene Weg der Trennung der Aufgaben konsequent umgesetzt wird.

Freundliche Grüsse

Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK

der Präsident:



Regierungsrat Willi Haag

der Geschäftsführer:



Dr. George Ganz

Kopie an: - alle Mitglieder der BPUK
- Publikation auf der Homepage