

Herrn Bundesrat
Hans-Rudolf Merz
Vorsteher
Eidg. Finanzdepartement (EFD)
3003 **Bern**

Bern, den 15. Februar 2005

Schlussbericht der Projektorganisation zur NFA-Ausführungsgesetzgebung

Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS (Fédération Routière Suisse) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. Der Strassenverkehrsverband FRS umfasst rund 40 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen schweizerischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Da der Strassenverkehrsverband FRS vom Schlussbericht der Projektorganisation zur Ausführungsgesetzgebung hinsichtlich der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen in wesentlichen Punkten unmittelbar betroffen ist, erlauben wir uns – obwohl offiziell zur Mitwirkung nicht eingeladen –, im Rahmen der entsprechenden Vernehmlassung Stellung zu nehmen, und äussern uns zu besagtem Schlussbericht wie folgt:

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Am 28. November 2004 haben Volk und Stände den Bundesbeschluss zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) mit einem

Anteil von gut 64 Prozent Ja-Stimmen angenommen.¹ Auch der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hatte den NFA-Bundesbeschluss befürwortet und unterstützt. Dies primär deshalb, weil der Bund gemäss NFA-Bundesbeschluss die Nationalstrassen künftig in eigener Regie und Verantwortung baut, betreibt sowie unterhält und dafür auch die Kosten allein trägt.

Der Strassenverkehrsverband FRS respektiert und anerkennt selbstverständlich das Ergebnis der Volksabstimmung zur NFA. Seine hienach gemachten Ausführungen tragen den dadurch modifizierten bzw. neu hinzugefügten Verfassungsbestimmungen Rechnung.

Wir sind mit den für uns relevanten Vorschlägen im vorliegenden Entwurf der NFA-Projektorganisation für ein Bundesgesetz über die Schaffung und die Änderung von Erlassen zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) grundsätzlich einverstanden. Wir werden uns im Rahmen der nachfolgenden Detailbemerkungen ausschliesslich auf die Beantwortung der im Begleitschreiben gestellten Frage eins beschränken. Diese lautet: „Sind Sie mit den vorgeschlagenen Modifikationen in den einzelnen Aufgabenbereichen, wie sie in Ziffer 4 des Schlussberichtes ausführlich dargelegt werden, einverstanden?“

II. Detailbemerkungen

1. Öffentliche Werke und Verkehr (Ziffer 4.7)

1.1 Nationalstrassen (Ziffer 4.7.1)

Vorab möchten wir darauf hinweisen, dass das 1960 beschlossene Nationalstrassennetz seit über 40 Jahren seiner Fertigstellung harrt. Die Fertigstellung „bleibt im Hinblick auf den fortgeschrittenen Stand eine Gemeinschaftsaufgabe“² von Bund und Kantonen. Der Strassenverkehrsverband FRS appelliert an Bund und Kantone, ihrer mit der entsprechenden neuen Verfassungsnorm³ sowie der NFA-Ausführungsgesetzgebung erneuerten Verpflichtung nachzukommen und das Nationalstrassennetz so rasch als möglich fertig zu stellen.

In diesem Zusammenhang lehnen wir als Mitglied der breit abgestützten Allianz Verkehr auch die in der Botschaft zum Entlastungsprogramm 2004 für den Bundeshaushalt (EP 04) geplanten Kürzungen im Bereich der Nationalstrassen ab.⁴ Angesichts der Bedeutung des Netzes sowohl für die Wirtschaft als auch für die Regionen unseres Landes kann es nicht länger hingenommen werden, dass die Fertigstellung aus kurzfristigen Überlegungen immer und immer wieder hinausgeschoben wird. Die Fertigstellung der Transjurane (A16) beispielsweise wurde innerhalb der letzten zehn Jahre um 14 Jahre verschoben. Ebenso wenig können Abstriche an der Leistungsfähigkeit und Funktionstüchtigkeit des Netzes akzeptiert werden. Damit würden

¹ BBl 2005 951

² Vernehmlassungsbericht der NFA-Projektorganisation über die Ausführungsgesetzgebung, Bern, 24. September 2004, S. 64

³ Art. 197 Ziff. 3 BV [Übergangsbestimmung zu Art. 83 (Nationalstrassen)]: „Die Kantone erstellen die im Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz aufgeführten Nationalstrassen (Stand bei Inkrafttreten des BB vom 3. Okt. 2003 zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen) nach den Vorschriften und unter Oberaufsicht des Bundes fertig. Bund und Kantone tragen die Kosten gemeinsam. (...)“

⁴ BBl 2005 816 ff

die Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung, der Städte und Regionen sowie der Wirtschaft nicht ernst genommen.

Künftig soll die strategische Steuerung – wie bisher – von der Bundesversammlung, dem Bundesrat und dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) bzw. dem Bundesamt für Strassen (Astra) wahrgenommen werden. Die operative Steuerung hingegen soll neu durch eine noch zu errichtende selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes mit Namen „Schweizerische Nationalstrassen“ (SNS) erfolgen. Diese operativen Aufgaben müssten nicht Kernkompetenzen der Verwaltung sein, weshalb sie ausgelagert werden sollen, zumal hier mehr unternehmerische Autonomie gefragt sei und der politische Einfluss in den Hintergrund trete. Es biete sich deshalb die Form einer selbständigen Anstalt an.⁵ **Der Strassenverkehrsverband FRS kann sich mit diesem vorgeschlagenen Modell grundsätzlich einverstanden erklären.**

Im Gegensatz zur Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) bzw. zu den Kantonen befürworten und fordern wir die Gründung der vorgeschlagenen SNS. Diese ist absolut verfassungskonform: Gemäss dem neuen Art. 83 Abs. 2 der Bundesverfassung (BV) baut, betreibt und unterhält der Bund die Nationalstrassen. Er trägt auch die Kosten dafür. Zudem kann er diese Aufgabe ganz oder teilweise öffentlichen, privaten oder gemischten Trägerschaften übertragen.⁶ Da der Bund künftig die Kosten für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen zu hundert Prozent selbst übernimmt, soll er getreu dem Motto „Wer zahlt, befiehlt“ und gemäss dem neuen Art. 43a Abs. 3 BV⁷ auch bestimmen können, welche Organisationsform er dafür als am effizientesten erachtet. **Von der SNS erwartet der Strassenverkehrsverband FRS nicht nur Kosten optimierende Impulse, sondern auch, dass sie den Bedürfnissen nach einem unbehinderten Verkehr – insbesondere bei Bau und Unterhaltsmassnahmen – auf dem gesamten Nationalstrassennetz gerecht wird.**

Nach Prüfung unterschiedlichster Modelle hat sich der Bund für die Errichtung einer SNS entschlossen: Es gehe schliesslich auch darum, sich für ein Modell zu entscheiden, das es den Kantonen erlaubt, die ausführenden Aufgaben beim Betrieb zum Teil selber zu übernehmen, um NFA-konform Synergien zwischen Nationalstrassen und Kantonsstrassen nutzen zu können. Bei den Aufgaben Ausbau und Unterhalt jedoch könnten die Kantone die Ausführung gar nicht selber übernehmen. Die operative Steuerung in diesen Bereichen müsse in einer Hand erfolgen, damit die NFA-Zielvorgaben (fiskalische Äquivalenz, Wirtschaftlichkeit, Konzentration des Know-how, usw.) umgesetzt werden können. Eine andere Lösung würde auf das heutige Modell hinauslaufen.⁸

Gemäss den Erläuterungen zum vorgeschlagenen neuen Art. 59i des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG)⁹ wird die konkrete Ausgestaltung der materiellen und finanziellen Steuerung der SNS zurzeit ausgearbeitet. Dabei soll die Ausgestaltung der finanziellen Steuerung insbesondere auf die Folgearbeiten zum abgelehnten Avanti-Gegenvorschlag¹⁰ abgestimmt werden.¹¹

⁵ Vernehmlassungsbericht der NFA-Projektorganisation über die Ausführungsgesetzgebung, Bern, 24. September 2004, S. 65 ff

⁶ BBl 2002 2562

⁷ Art. 43a Abs. 3 BV: „Das Gemeinwesen, das die Kosten einer staatlichen Leistung trägt, kann über diese Leistung bestimmen.“

⁸ a.a.O., S. 65

⁹ SR 725.11

¹⁰ BBl 2004 2199

¹¹ Vernehmlassungsbericht der NFA-Projektorganisation über die Ausführungsgesetzgebung, Bern, 24. September 2004, S. 75

Im Rahmen der Arbeiten zu „dopo avanti“ hat das Uvek Vorschläge zum weiteren Vorgehen präsentiert.¹² Von den vorgeschlagenen Varianten für eine Fondslösung erachtet der Strassenverkehrsverband FRS einzig die Variante eines „Infrastrukturfonds/Hauptstrassenbeiträge“ als akzeptabel. Bei der Erarbeitung der Leistungsvereinbarung, mit der die Ziele und Mittel der SNS für die Dauer von vier Jahren partnerschaftlich zwischen Bund und Anstalt festgelegt werden, sollen die Kantone angehört werden. Dies ist u.E. nicht ausreichend. Wir plädieren dafür, dass die Rolle der Kantone in Art. 59i NSG präzise geregelt wird.

Dass das Personal der SNS bei der Pensionskasse des Bundes (Publica), die bei ihrer Errichtung am 1. Juni 2003 einen Fehlbetrag von rund 12 Milliarden Franken ausgewiesen hat¹³, versichert wird, lehnen wir strikte ab. Mit der Gründung der SNS muss vielmehr von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, „dass die Anstalt mit Ermächtigung des Bundesrates eine eigene Pensionskasse führen oder ihr Personal bei einer anderen Pensionskasse versichern kann (...)“.¹⁴ **Daher beantragen wir, dass der vorgeschlagene neue Art. 59d NSG ersatzlos gestrichen wird.** Dies auch deshalb, weil er u.E. im Widerspruch zum postulierten Art. 57 Abs. 3 NSG¹⁵ steht.

Der Vernehmlassungsbericht hält fest, dass „der Bundesrat nach wie vor das generelle Projekt genehmigt. Die Federführung obliegt dem Astra; mit der technischen Ausarbeitung werden nicht mehr die Kantone beauftragt, sondern in der Regel die SNS. (...) Neu werden die Kantone mit den Ausführungsprojekten direkt nichts mehr zu tun haben. Zudem wird das Verhältnis des Astra zur SNS im Vergleich zu heute gegenüber den Kantonen stark ändern. Das Astra bekommt eine vergleichbare Position wie das BAV gegenüber den Bahnen. (...) Das Astra genehmigt deshalb neu das Ausführungsprojekt, und für die Erarbeitung ist die SNS vorzusehen.“¹⁶ **Dieser Neuregelung der Zuständigkeiten bei den Verfahren stimmt der Strassenverkehrsverband FRS zu.**

Dem Antrag der BPUK bzw. der Kantone, dass für die operative Führung von Ausbau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen direkt das Astra zuständig sein soll und letzteres die Kantone einzubeziehen habe, können wir uns deshalb lediglich eventualiter anschliessen. Ebenso sind wir mit dem Antrag der BPUK bzw. der Kantone, dass der betriebliche Unterhalt (Leitung, Ausführung) sowie der Ausbau und bauliche Unterhalt (Koordination, Projekt- und Oberbauleitung) in den gleichen Perimetern mit denselben Verantwortlichen zu regeln sei, nur eventualis einverstanden. Hätte man daran festhalten wollen, hätte es in der Tat keiner Verfassungsänderungen bedurft. Es war ja gerade das Ziel der NFA, hier eine Entflechtung bzw. einen Systemwechsel herbeizuführen.

Der Vernehmlassungsbericht hält diesbezüglich denn auch deutlich fest: „Die Verfassung würde es zwar an sich erlauben, dass die Kantone ihre Aufgaben in der heutigen Form behalten könnten, der Bund diese aber zu 100% entschädigt. Hauptsächlich folgende Gründe sprechen indessen für eine Aufgabenerfüllung durch den Bund und nicht durch die Kantone: Es soll im Sinne der NFA-Grundsätze keine Verflechtung mehr bestehen; operative Steuerung der Aufgaben Bau/Ausbau/Unterhalt und Betrieb liegen in einer Hand (und nicht bei den ein-

¹² <http://www.parlament.ch/ed-pa-berichte-parlament-kvf-dopoavanti.pdf>

¹³ <http://www.efd.admin.ch/d/dok/medien/medienmitteilungen/2003/10/publica.htm>

¹⁴ Vernehmlassungsbericht der NFA-Projektorganisation über die Ausführungsgesetzgebung, Bern, 24. September 2004, S. 74

¹⁵ „Die SNS kann alle Rechtsgeschäfte tätigen, die mit dem Zweck des Unternehmens direkt oder indirekt im Zusammenhang stehen oder die geeignet sind, diesen zu fördern. (...)“

¹⁶ Vernehmlassungsbericht der NFA-Projektorganisation über die Ausführungsgesetzgebung, Bern, 24. September 2004, S. 67

zelen Kantonen), was eine optimale Koordination erlaubt, die Durchsetzung der Bundesvorgaben erleichtert und auch auf dem Beschaffungsmarkt Vorteile bringt; die Bundeslösung erlaubt ein Aufbrechen der heutigen Kantonsgrenzen zwecks Erzielung optimaler Betriebs- und Projektperimeter (...).¹⁷

1.2 Hauptstrassen (Ziffer 4.7.2)

Wie die BPUK bzw. die Kantone sind auch wir der Auffassung, dass es derzeit schwierig ist, die Lösung betreffend die Hauptstrassen ohne verabschiedeten Sachplan Verkehr und ohne Vorliegen der Arbeiten zu „dopo avanti“ abschliessend zu beurteilen. Grundsätzlich begrüsst der Strassenverkehrsverband FRS aber den Wechsel von projektbezogenen Beiträgen hin zu Globalbeiträgen.

Mit dem vorgeschlagenen Modell, das für die Verteilung der Globalbeiträge an die Kantone das Kriterium der „Gewichteten Hauptstrassenkilometer“ vorsieht, können wir uns einverstanden erklären. Weil diese Globalbeiträge zweckgebunden für die Hauptstrassen einzusetzen sind, fordern wir, dass alle diesbezüglichen kantonalen Erlasse entsprechend angepasst werden müssen.¹⁸

Nicht zuletzt weisen wir darauf hin, dass das Hauptstrassennetz, dem hinsichtlich der Verbindungen insbesondere in ländlichen Regionen und Berggebieten eine entscheidende Funktion zukommt, teilweise mit erheblichen Sicherheitsrisiken behaftet ist. So ist eine aktuelle Studie des Touring Club Schweiz (TCS) zum Schluss gelangt, dass derzeit rund 90 Hauptstrassenabschnitte ein mittleres bis hohes Sicherheitsrisiko aufweisen. Es ist u.E. daher unabdingbar, die Investitionen ins Hauptstrassennetz nicht nur aufrecht zu erhalten, sondern sogar zu verstärken.

1.3 Übrige werkgebundene Beiträge (Ziffer 4.7.3)

Mit der vorgeschlagenen Entflechtung bei den übrigen werkgebundenen Beiträgen im Bereich der Spezialfinanzierung Strassenverkehr ist der Strassenverkehrsverband FRS einverstanden.

1.4 Nicht werkgebundene Beiträge (Ziffer 4.7.4)

In Übereinstimmung mit der BPUK bzw. den Kantonen sind wir der Meinung, dass auch in Zukunft mindestens 12 Prozent der zweckgebundenen Strasseneinnahmen (Art. 4 Abs. 5 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer [MinVG]¹⁹) für die nicht werkgebundenen Beiträge zur Verfügung stehen müssen.

Die Neubemessung der nicht werkgebundenen Beiträge aufgrund einer Komponente bzw. eines Indikators „Strassenlasten“ (Kompensation für eine überdurchschnittliche Belastung gestützt auf die Strassenrechnung)²⁰ erachtet der Strassenverkehrsverband FRS zumindest als problematisch. Die in der Schweiz praktizierte theoretische Strassenrechnung wird den methodischen Anforderungen einer reinen Finanzierungsrechnung bei weitem nicht gerecht. Sie enthält nämlich Kostenelemente, die bei den Finanzhaushalten der Kantone effektiv nicht anfallen bzw. die in der Vergangenheit bereits finanziert worden sind. U.E. muss deshalb zwingend auf eine Finanzrechnung abgestellt werden, die sich auf den jährlich anfallenden Ausgaben für Bau und Betrieb der Strasseninfrastruktur abstützt.

¹⁷ a.a.O., S. 66

¹⁸ a.a.O., S. 81

¹⁹ SR 725.116.2

²⁰ Vernehmlassungsbericht der NFA-Projektorganisation über die Ausführungsgesetzgebung, Bern, 24. September 2004, S. 85

1.5 Agglomerationsverkehr (Ziffer 4.7.6)

Der Strassenverkehrsverband FRS hat den Gegenentwurf zur Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“²¹ unterstützt. Auf dessen Basis waren Beiträge in der Höhe von jährlich 300 bis 350 Millionen Franken an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Agglomerationen vorgesehen. Die Massnahmen hätten Infrastrukturen von Strasse und Schiene betroffen, soweit sie innerhalb dieser Räume liegen, der Verbesserung des Agglomerationsverkehrs dienen und nicht anderweitig durch Bundesmittel mitfinanziert werden können. Die Beiträge hätten die Bedeutung beider Verkehrsträger berücksichtigt und zu einer national ausgewogenen Siedlungsentwicklung beigetragen.

„Nachdem der Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative von Volk und Ständen am 8. Februar 2004 abgelehnt worden ist, verbleiben für die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs die aus der Umlagerung innerhalb der Spezialfinanzierung Strassenverkehr resultierenden Mittel in der Grössenordnung von 30 bis 40 Millionen Franken pro Jahr.“²² Das entspricht lediglich noch knapp einem Neuntel der im Rahmen des Avanti-Gegenentwurfs vorgesehenen finanziellen Mittel. Den Betrag von 30 bis 40 Millionen Franken erachtet der Strassenverkehrsverband FRS als Höchstwert. Losgelöst von den übrigen Anliegen des Avanti-Gegenentwurfs wie insbesondere dem Infrastrukturfonds kommt aus Respekt vor dem Volksnein zum Avanti-Gegenvorschlag eine weitere Erhöhung dieser Finanzmittel für den Agglomerationsverkehr nicht in Frage.

Wie hievor bereits erwähnt hat das Uvek im Rahmen der Arbeiten zu „dopo avanti“ Vorschläge zum weiteren Vorgehen präsentiert. Von den vorgeschlagenen Varianten für eine Fondslösung erachtet der Strassenverkehrsverband FRS einzig die Variante eines „Infrastrukturfonds/Hauptstrassenbeiträge“ als akzeptabel. Die den zweckgebundenen Strassengeldern entnommenen Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr müssen dabei zwingend je hälftig für die Infrastrukturen des privaten und öffentlichen Verkehrs verwendet werden.

Wir können uns mit der Schaffung der Möglichkeit, mit dem neuen Art. 86 Abs. 3 Bst. b^{bis} BV zweckgebundene Mittel aus den Verkehrsabgaben in diesem Umfang auch für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen einzusetzen, unter hievor erwähnter Beschränkung der finanziellen Mittel einverstanden erklären. Mit der Formulierung in Art. 86 Abs. 3 Bst. b^{bis} BV wird zudem klar zum Ausdruck gebracht, „dass nur Verkehrsinfrastrukturen und keinesfalls Betriebskosten mitfinanziert werden sollen. (...) Betriebsbeiträge sind ausgeschlossen. (...) Die Beiträge sind explizit auf Verkehrsinfrastrukturen beschränkt. Es können keine Betriebsbeiträge geleistet werden.“²³

Zudem weisen wir mit Nachdruck auf den verfassungsrechtlich verankerten Grundsatz hin, dass der Bund die zweckgebundenen Mittel für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu verwenden hat.²⁴ Damit „soll die bisherige Strassenbaupolitik wei-

²¹ BBl 2003 6603

²² Vernehmlassungsbericht der NFA-Projektorganisation über die Ausführungsgesetzgebung, Bern, 24. September 2004, S. 93

²³ a.a.O., S. 93 ff

²⁴ Art. 86 Abs. 3 BV: „Er [*der Bund*] verwendet die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr: (...)“

tergeführt werden (...)“.²⁵ Und „diese Generalklausel soll als Auslegungshilfe dienen und klarstellen, dass der öffentliche Verkehr nicht aus Treibstoffzollerträgen subventioniert werden darf“.²⁶ Das heisst, dass jegliche Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen, die per se nichts mit dem Strassenverkehr zu tun haben, ausgeschlossen ist. Hingegen ist die Finanzierung von Umfahrungsstrassen oder Tramlinien in Städten und Agglomeration laut neuem Art. 86 Abs. 3 Bst. b^{bis} BV zulässig.

Den betreffend die Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen vorgeschlagenen Ausführungsbestimmungen im **MinVG**²⁷ können wir nicht vollumfänglich zustimmen. Wir beantragen folgende Änderungen:

Art. 17a Abs. 1

Antrag: Der Bund leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren, ~~und nachhaltigeren~~ **bedarfsgerechten und wirtschaftlichen** Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen.

Begründung: Der Komparativ ist u.E. völlig fehl am Platz. Es braucht keine Bezugnahme auf eine bestehende Situation, sondern eine klare Aussage darüber, wie diese Situation zu sein hat. Der Begriff der Nachhaltigkeit ist je nach Standpunkt sehr umstritten und tendiert heute stark dazu, beliebig ausgelegt zu werden. Um das Gesamtverkehrssystem zu qualifizieren, ist er deshalb untauglich. U.E. hat sich das Gesamtverkehrssystem primär an den reell existierenden Bedürfnissen der Benutzer und am Kosten/Nutzen-Faktor zu orientieren und muss daher bedarfsgerecht und wirtschaftlich sein.

Dies fordert explizit auch der neue Art. 43a Abs. 5 BV: „Staatliche Aufgaben müssen bedarfsgerecht und wirtschaftlich erfüllt werden.“²⁸ Konkret bedeutet dies: „Das Gemeinwesen, dem eine staatliche Aufgabe zugeteilt werden soll, muss in der Lage sein, diese bedarfsgerecht und wirtschaftlich zu erfüllen. Der Begriff ‚bedarfsgerecht‘ verlangt eine grundsätzliche Übereinstimmung zwischen Bedarf und Leistung. Der Begriff ‚wirtschaftlich‘ verlangt, dass die angestrebten Wirkungen tatsächlich erreicht werden und die Leistungserbringung zudem zu möglichst geringen volkswirtschaftlichen Kosten erfolgt.“²⁹

Art. 17d Abs. 2 Bst. a

Antrag: ~~bessere Qualität~~ **bedarfsgerechte und wirtschaftliche Ausgestaltung** des Verkehrssystems,

Begründung: Die Formulierung „bessere Qualität“ ist äusserst vage und wird je nach Optik unterschiedlich interpretiert. Es sind vielmehr die echten Bedürfnisse der Benutzer und der optimale Einsatz des Steuerfrankens, denen entsprechend Rechnung getragen werden muss. Deshalb muss das Wirkungsziel unserer Meinung nach in erster Linie die bedarfsgerechte und wirtschaftliche Ausgestaltung des Verkehrs-

²⁵ EHRENZELLER, St. Galler Kommentar zu Art. 86 BV, Rz 4

²⁶ HÖHN/VALLENDER, Komm. aBV zu Art. 36^{ter} aBV, Rz 11

²⁷ Vernehmlassungsbericht der NFA-Projektorganisation über die Ausführungsgesetzgebung, Bern, 24. September 2004, S. 2581 f

²⁸ BBl 2002 2560

²⁹ BBl 2002 2459; Botschaft zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA)

systems sein. Dies verlangt ausdrücklich auch der bereits hievor erwähnte Art. 43a Abs. 5 BV. „Die neue Bestimmung [Art. 43a BV; Anm. d. Verf.] hält fest, nach welchen Grundsätzen die Zuweisung und Erfüllung staatlicher Aufgaben erfolgen soll. Sie (...) enthält (...) auch Grundprinzipien für die Gesetzgebung und den Vollzug und richtet sich damit an den Gesetzgeber und die Vollzugsbehörden.“³⁰

Art. 17 Abs. 3

Antrag: Den Vorrang haben Beiträge an Agglomerationsprogramme, die zur ~~Lösung~~ **Erfüllung** der ~~grössten~~ **tatsächlich vorhandenen** Verkehrsbedürfnisse ~~und Umweltprobleme~~ beitragen.

Begründung: Priorisiert werden sollen u.E. Agglomerationsprogramme, die in der Lage sind, die reell existierenden Verkehrsbedürfnisse mit dem besten Kosten/Nutzen-Verhältnis abzudecken. Dem Umweltgedanken wird bereits in Art. 17d Abs. 2 Bst. c ausreichend Rechnung getragen. Eine Repetition ist unserer Meinung nach deshalb nicht angezeigt.

1.6 Verkehrstrennungsmassnahmen (Ziffer 4.7.7)

Gemäss Vernehmlassungsbericht wird die Verkehrstrennung aus der BV gestrichen. An ihre Stelle wird die Grundlage für die Agglomerationsfinanzierung gelegt.³¹ Der Strassenverkehrsverband FRS ist damit einverstanden und verweist auf seine hievor unter Punkt 1.5 gemachten Bemerkungen.

1.7 Regionalverkehr (Ziffer 4.7.8)

Mit dem Grundsatz, dass „das neue System (...) die Aufrechterhaltung des Leistungsangebots in schwach besiedelten, wirtschaftlich benachteiligten Gebieten sicherstellen soll“,³² können wir uns nur insofern einverstanden erklären, als sich dieser Grundsatz nach dem hievor bereits genannten neuen Art. 43a Abs. 5 BV richtet. Der Bund ist demnach gehalten, diese staatliche Aufgabe bedarfsgerecht und wirtschaftlich zu erfüllen. Konkret bedeutet dies, dass aus Rentabilitätsüberlegungen statt Eisenbahnlinien durchaus (Ruf-)Busse oder alternative Lösungen zu prüfen und zu verwirklichen sind.

2. Umwelt (Ziffer 4.8)

2.1 Luftreinhaltung und Lärmbekämpfung (Ziffer 4.8.1)

Der Strassenverkehrsverband FRS hat zur Kenntnis genommen, dass im Zuge des Entlastungsprogramms 2003 für den Bundeshaushalt (EP 03) die projektbezogenen Subventionen für die Luftreinhaltmassnahmen im Bereich des übrigen Strassennetzes ganz aufgehoben und die Bundesbeiträge für Umweltschutzmassnahmen im gleichen Bereich auf Lärm- und Schallschutzmassnahmen beschränkt worden sind sowie der Beitragssatz halbiert worden ist.³³

³⁰ BBl 2002 2458; Botschaft zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA)

³¹ Vernehmlassungsbericht der NFA-Projektorganisation über die Ausführungsgesetzgebung, Bern, 24. September 2004, S. 99

³² a.a.O., S. 101

³³ a.a.O., S. 106

Wir sind mit der vorgeschlagenen Mittelzuteilung durch ein Programm betreffend den Lärm-schutz an den übrigen Strassen einverstanden und begrüssen die damit verfolgte Absicht, die Zuteilung der Mittel von einer gewissen Qualität der Vorhaben – von der erzielten Wirkung – abhängig zu machen: „Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln soll eine gute Wirkung erzielt werden, d.h. mit den eingesetzten Finanzmitteln soll die belastete Bevölkerung eine deutliche Lärmentlastung erfahren (grosse Wirkung, hohe Effektivität) bei möglichst geringem Mittelein-satz (hohe Effizienz).“³⁴

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

Der Generalsekretär

Hans Koller

³⁴ a.a.O.