

Entlastungsprogramm 2004

Konferenzielle Vernehmlassung

mit dem Schweizerischen Städteverband und dem Schweizerischen Gemeindeverband

vom 17. November 2004, 14:00 Uhr

PROTOKOLL

Anwesend

Gustave Sigisbert Urs	Muheim Lutz Geissmann	Syndic de Belmont-sur-Lausanne Direktor SGV Direktor SSV
Peter Karl	Siegenthaler Schwaar	Direktor EFV Vizedirektor EFV
Marianne Marianne	Widmer Weber	EFV EFV (Protokoll)

Nach der Begrüssung gibt **P. Siegenthaler** einen Überblick über die wesentlichen Massnahmen des Entlastungsprogramms 2004 und zeigt kurz die Hauptstossrichtung einer ersten, durch die KdK abgeseigneten Stellungnahme der Kantone auf.

G. Muheim, au nom des communes et des villes, exprime ses remerciements concernant la possibilité de prendre position. Il souligne qu'en raison de la brièveté des délais, la prise de position de l'Association des Communes Suisses n'a pas pu être endossée par le Comité.

U. Geissmann führt an, dass weitere Verschiebungen im **Nationalstrassenbau** schmerzhaft seien. Insbesondere die Umfahrung Biel muss realisiert und darf nicht nochmals verzögert werden. Biel ist heute die einzige grössere Schweizer Stadt, durch die der ganze Durchgangsverkehr führt. Mit einem raschen Baubeginn würde Biel eine bedeutende Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität erfahren.

Von den in den Vernehmlassungsunterlagen zur Diskussion gestellten Varianten unterstützt der Städteverband klar die Variante 1, wonach noch nicht in Angriff genommene Vorhaben später zum Bau freigegeben würden. Die Variante 2 wird abgelehnt, weil aus einer Verzögerung von laufenden Projekten schlussendlich höhere Kosten resultieren können. Was die geplante Vorlage für einen Fonds als Lösung der grössten Verkehrsprobleme angeht, würde der Städteverband den Infrastruktur- und den Agglomerationsverkehrsfond dem Härtefallfonds vorziehen.

S. Lutz führt aus, dass die Entlastungsmassnahmen im Bereich Nationalstrassenbau mit Ausnahme des Projekts Umfahrung Biel primär peripher gelegene Gebiete betreffen und das Gefälle zwischen Stadt- und Mittellandkantonen einerseits und Bergkantonen andererseits verstärken würden. Es lässt sich kaum begreiflich machen, warum der Kanton Graubünden sechs Mal stärker betroffen sein soll als der Kanton Basel-Stadt. Die Verschiebung der Projekte sei zwar verständlich. Aber es müsste klar kommuniziert werden, wann die Projekte effektiv realisiert respektive fertiggestellt werden. Es sind dies langjährige Projekte, die sich nicht mehr einfach auf die lange Bank schieben lassen.

P. Siegenthaler stellt klar, dass eine Verschiebung um ein Jahr grundsätzlich nicht entscheidend sein kann. Mühsam sind wiederholte Verschiebungen. Dessen sei man sich bewusst. Bezüglich der Schaffung eines Fonds zeigten die Verhandlungen in den Verkehrskommissionen eine klare Priorität für einen Infrastrukturfonds unter Einschluss von Agglomerationsverkehrsprojekten und von Nationalstrasseninvestitionen. Es wurde jedoch auch festgestellt, dass damit schwierige und zeitintensive Verteil-

prozesse verbunden sein werden. Deshalb wird der Bundesrat die Härtefonds-Variante als vorgezogene Lösung weiterverfolgen, insbesondere für den Fall, dass die Schaffung eines Infrastrukturfonds relativ viel Zeit beanspruchen wird. Insgesamt soll eine Fondslösung zu mehr Konstanz in der Verwirklichung der Strassenbauprogramme beitragen.

Auf Frage von **G. Muheim** erklärt **P. Siegenthaler**, dass es noch verfrüht sei, von konkreten Beträgen zu sprechen, die an den Fonds geleistet würden. Sicher werde vorerst eine Einmal-Überweisung aus der Strassenkasse erfolgen. Der Infrastrukturfonds müsste jedoch auch jährlich geöffnet werden. Die Höhe dieser Leistungen wird in Abhängigkeit der Projekte festzulegen sein, die über diesen Fonds finanziert werden sollen. Ein Härtefallfonds würde demgegenüber mit einer Einmalüberweisung dotiert, so dass über ihn vorübergehend dringliche Projekte finanziert werden können.

Auf Frage von **U. Geissmann** bestätigt **P. Siegenthaler**, dass der Härtefallfonds keine Dauerlösung darstellt. Über den Härtefallfonds können Projekte des Agglomerationsverkehrs, der Nationalstrassen und allenfalls sogar der Hauptstrassen finanziert werden. Der Härtefallfonds wird jedoch finanziell schmalbrüstiger ausfallen und befristet sein.

K. Schwaar weist darauf hin, dass eine Vernehmlassung zur Fondsfrage für anfangs nächstes Jahr vorgesehen ist.

U. Geissmann begrüsst, dass die Massnahmen im **Regionalen Personenverkehr** nicht dauerhafter, sondern befristeter Natur sind.

P. Siegenthaler hält dazu fest, dass die vom Bundesrat den Kantonen in Aussicht gestellte Verständigungslösung die ungleiche Betroffenheit von Stadt- und Landkantonen relativieren würde, indem auf die Streichung des ausserordentlichen allgemeinen Strassenbeitrags verzichtet würde, und die Massnahmen in den Bereichen Regionalverkehr und Mineralölsteuer zeitlich gestaffelt würden.

U. Geissmann weist darauf hin, dass die Kantone durch Änderung des Verteilschlüssels in den Tarifverbunden Mehrbelastungen im Bereich Regionalverkehr auf die Gemeinden abwälzen können. Die Kantone würden ihre Einnahmen aus den Treibstoffzöllen sehr zögerlich an die Gemeinden weitergeben. Das in der Strassenrechnung jährlich ausgewiesene Defizit von 1 bis 1,5 Mrd. CHF finanzieren die Gemeinden aus allgemeinen Steuermitteln. So steuert die Stadt Bern jährlich 50, die Stadt Genf 55,

Lausanne 58 und die Stadt Zürich 140 Mio. Franken an den Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes bei. Der Städteverband wird sich vor diesem Hintergrund gegen die Abschaffung der Rückerstattung der Mineralölsteuer einsetzen; die Städte wollen nicht mit ihren Verkehrsmitteln zur Sanierung der Bundeskasse beitragen. An dieser Haltung wird auch eine zeitliche Verschiebung der Massnahmen nichts ändern.

P. Siegenthaler gibt zu bedenken, dass der Infrastrukturfonds zur Finanzierung u.a. des Agglomerationsverkehrs als eine greifbare Lösung auch aus genau diesen Mitteln gespiesen wird. Dieser Umstand sollte die Städte veranlassen, ihre Haltung zur Rückerstattung der Mineralölsteuer im Sinne einer Gesamtschau zu überdenken.

S. Lutz äussert Bedenken zur Kürzung der Verwaltungspauschale im **Asyl- und Flüchtlingsbereich**: die Gemeinden helfen dem Bund gerne beim Vollzug seiner Aufgaben. Sie sind jedoch nicht bereit, auch noch die Kosten des Vollzugs zu übernehmen: die Asylpolitik ist Sache des Bundes und darf keine finanziellen Folgen für die Gemeinden haben.

U.Geissmann weist darauf hin, dass sich die Massnahmen des EP 03 im Asylbereich nun auswirken und insbesondere den Städten Probleme bereiten, die diese jedoch nicht lösen können: Für die Rückschaffungen ist der Bund zuständig. Letztlich ist die heutige Situation das Eingeständnis einer misslungenen Rückschaffungspolitik. Der Städteverband begrüsst, dass das EP 04 diese mit dem EP 03 eingeläuteten Massnahmen nicht weiterführt. Der Städteverband begrüsst, dass im EP 04 zumindest nicht mehr versucht wird, Asylprobleme via Entlastungsprogramme zu lösen.

Auf Hinweis von **G. Muheim** räumt **P. Siegenthaler** ein, dass die Massnahme im Bereich der **Arbeitslosenversicherung** eine befristete Lastenverschiebung darstelle. Sie nimmt einen Teil der im Rahmen der letzten Gesetzesrevision beschlossenen Mehrbelastung der öffentlichen Hand zurück.

Über die **Auswirkungen des EP 04 auf die NFA-Globalbudgets** erstellt derzeit eine Projektgruppe einen Bericht. Es wird zugesichert, dass der Gemeinde- und der Städteverband je ein Exemplar dieses Berichts erhalten werden.