



P453-1135

Bern, 7. März 2017

Teilrevision der Schwerverkehrsabgabeverordnung, der Nationalstrassenverordnung, der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr und der Durchgangsstrassenverordnung

Erläuternder Bericht

1. Ausgangslage

1.1 Beschlüsse der Bundesversammlung im Rahmen der Botschaft vom 18. Februar 2015 zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (NAF-Botschaft)

Infolge der strukturellen Mängel in der heutigen Spezialfinanzierung Strassenverkehr und aufgrund der sich abzeichnenden Finanzierungslücke, hat der Bundesrat der Bundesversammlung am 18. Februar 2015 die NAF-Botschaft¹ überwiesen. Ziel dieser Vorlage ist es, einen Fonds für die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs zu schaffen und damit eine künftige Finanzierungslücke zu schliessen. Zudem soll ein Strategisches Entwicklungsprogramm für die Nationalstrassen geschaffen sowie die Weiterführung der Agglomerationsprogramme gesichert werden.

Zu den Einzelheiten verweisen wir auf den entsprechenden Botschaftstext².

Die NAF-Vorlage umfasst insgesamt vier Teilvorlagen, die in Bezug auf ihr Inkrafttreten miteinander verknüpft sind und vom Parlament wie folgt verabschiedet wurden:

1. Der Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr, der den Fonds auf Verfassungsebene verankert und die Mittel festlegt, die dem Fonds zugewiesen werden.
2. Das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG), das die Funktionsweise des Fonds festlegt. Zudem ist mit dem Erlass des NAFG die Aufhebung des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006³ (IFG) sowie die Teilrevision des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996⁴ (MinöStG), des CO₂-Gesetzes vom 23. Dezember 2011⁵, des Schwerverkehrsabgabengesetzes vom 19. Dezember 1997⁶ (SVAG), des Bundesgesetzes vom 8. März 1960⁷ über die Nationalstrassen (NSG), des Bundesgesetzes vom 22. März 1985⁸ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG) sowie des Nationalstrassenabgabengesetzes vom 19. März 2010⁹ (NSAG) verbunden.
3. Der Bundesbeschluss vom 10. Dezember 2012¹⁰ über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss 2012), mit dessen Inkraftsetzung¹¹ das Nationalstrassennetz um rund 400 Kilometer kantonaler Strassen erweitert und mit je einem neuen Abschnitt im Raum Lausanne/Morges («Umfahrung Morges») und im Raum Zürich / Glatttal («Glatttalautebahn») ergänzt wird. Die Zuständigkeit für den Ausbau, Betrieb und Unterhalt dieser Strecken geht damit von den Kantonen auf den Bund über.
4. Der Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006¹² über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds, dessen Anpassung als Folge der Inkraftsetzung des Netzbeschlusses 2012 notwendig wird. Mit der Anpassung dieses Bundesbeschlusses wird die im Zusammenhang mit dem vorerwähnten Netzbeschluss 2012 bereits gemachte Änderung bei den Beiträgen an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen korrigiert, da der Netzbeschluss 2012 nicht wie ursprünglich vorgesehen 2014 in Kraft getreten ist (vgl. dazu die Bemerkungen in der Fussnote 11).

¹ BBI 2015 2065

² Abrufbar unter <https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2015/2065.pdf>

³ SR 725.13

⁴ SR 641.61

⁵ SR 641.71

⁶ SR 641.81

⁷ SR 725.11

⁸ SR 725.116.2

⁹ SR 741.71

¹⁰ BBI 2013 2625

¹¹ Die eidgenössischen Räte haben dem neuen Netzbeschluss bereits im Jahr 2012 zugestimmt, dieser konnte jedoch aufgrund der in der Volksabstimmung vom 23. November 2013 abgelehnten Erhöhung der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) nicht in Kraft gesetzt werden.

¹² BBI 2007 8553

Am 15. Juni bzw. am 14. September 2016 hat die Bundesversammlung der Änderung des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds (Vorlage 4) bzw. des Netzbeschlusses 2012 (Vorlage 3) zugestimmt. Am 30. September 2016 hat das Parlament ebenfalls den Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (Vorlage 1) beschlossen¹³, das NAFG (Vorlage 2) erlassen sowie die damit verbundenen Gesetzesänderungen gutgeheissen.

Die mit der Verabschiedung der Vorlage 1 einhergehende Teilrevision der Bundesverfassung wurde in der Abstimmung vom 12. Februar 2017 von Volk und Ständen angenommen. Damit können auch die übrigen drei Beschlüsse der Bundesversammlung in Kraft gesetzt werden.

1.2 Nachvollzug der vom Parlament beschlossenen Rechtsänderungen auf Verordnungsebene sowie weitere Verordnungsanpassungen

Die von der Bundesversammlung im Rahmen der Vorlage 2 beschlossenen Änderungen im SVAG, im NSG, im MinVG sowie die Änderungen im Netzbeschluss 2012 erfordern punktuelle Anpassungen auf Verordnungsebene. So müssen in der Folge die Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000¹⁴ (SVAV), die Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007¹⁵ (NSV), die Verordnung vom 7. November 2007¹⁶ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV) sowie die Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991¹⁷ teilweise revidiert werden.

Das NAFG erfordert keine Ausführungsbestimmungen. Dies in Analogie zum Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013¹⁸ (BIFG) und zum mit dem Erlass des NAFG aufgehobenen IFG. Ebenfalls keine Anpassungen auf Verordnungsebene ist für die Änderung des NSAG nötig.

Die durch die Änderung von Artikel 12 Absatz 2 MinöStG notwendig werdende Anpassung von Artikel 19 der Mineralölsteuerverordnung vom 20. November 1996¹⁹ ist nicht Teil dieser Vorlage. Diese Anpassung kann erst mit der Inkraftsetzung der vorgenannten MinöStG-Bestimmung, d. h. erst bevor die Reserve des Fonds unter den Betrag von 500 Millionen Franken fallen würde, erfolgen (vgl. Art. 13 Abs. 4 Bst. a NAFG). Dieser Zeitpunkt ist momentan noch offen. Ebenfalls nicht Teil dieser Vorlage ist die Anpassung von Artikel 37 der CO₂-Verordnung vom 30. November 2012²⁰. Diese erfolgt zusammen mit den Rechtsänderungen zur Umsetzung des ersten Massnahmenpakets der Energiestrategie 2050.

Im Rahmen der vorerwähnten Verordnungsrevisionen sollen noch zusätzliche Änderungen in der NSV sowie in der MinVV vorgenommen werden, die nicht in einem direkten Bezug zu den Beschlüssen des Parlamentes stehen. Es handelt sich hierbei um die Ergänzung von Artikel 2 Buchstabe i NSV mit den Warteräumen und Abstellplätzen, sowie um die Überarbeitung der Anhänge 1 (Strecken, die im Rahmen der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes durch die Kantone erstellt werden) und 3 der NSV (Strassen, für die die Kantone Verkehrsmanagementpläne zu erstellen haben). Die nicht NAFBedingten Änderungen in der MinVV betreffen die Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen (Art. 21a und 22 MinVV).

Das Parlament hat den Bundesrat mit der Inkraftsetzung der einzelnen Vorlagen betraut. Es ist vorgesehen, die Verordnungsänderungen zusammen mit den vom Parlament verabschiedeten Rechtsänderungen - mit Ausnahme derjenigen Bestimmungen, die in einem direkten Zusammenhang mit der Übernahme der rund 400 Kilometer aus dem kantonalen Strassennetz ins Nationalstrassennetz stehen - per 1. Januar 2018 in Kraft zu setzen. Die Bestimmungen im Zusammenhang mit der Übernahme der kantonalen Strecken ins Nationalstrassennetz sollen nach dem Willen des Parlamentes erst zwei Jahre später, also per 1. Januar 2020 in Kraft gesetzt werden.

¹³ BBl 2016 7587

¹⁴ SR 641.811

¹⁵ SR 725.111

¹⁶ SR 725.116.21

¹⁷ SR 741.272

¹⁸ SR 742.140

¹⁹ SR 641.611

²⁰ SR 641.711

2. Erläuterungen zu den einzelnen Verordnungsbestimmungen

2.1 Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000 (SR 641.811)

Artikel 38

Absatz 1

Im Rahmen des Erlasses des neuen NAFG wurde das IFG aufgehoben und der unter Artikel 38 Absatz 1 SVAV erwähnte Artikel 14 Absatz 1 IFG aus systematischen Gründen im Artikel 19a SVAG verankert. Der Verweis auf Artikel 14 Absatz 1 IFG im Artikel 38 Absatz 1 SVAV ist daher entsprechend anzupassen.

Absatz 4

Infolge der Aufhebung des IFG wird die Verwendung und Verteilung der Mittel neu im Artikel 14 MinVG geregelt. Auch hier ist der heutige Verweis auf Artikel 14 IFG den neuen Verhältnissen anzupassen.

2.2 Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (SR 725.111)

Artikel 2 Buchstabe i

Die Warteräume und Abstellplätze sind in der aktuellen Fassung von Artikel 2 NSV nicht explizit erwähnt. Diese Anlagen bestehen bereits heute und bilden einen wichtigen Bestandteil insbesondere des alpenquerenden Schwerverkehrsmanagements. Bis anhin wurden diese Anlagen unter Artikel 2 Buchstabe n NSV subsumiert. Ursprünglich wurde diese Bestimmung jedoch für den Bau von Kontrollzentren für die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen geschaffen. Damit klar wird, dass es sich bei den Warteräumen und Abstellplätzen um Anlagen des Verkehrsmanagements handelt, soll der bestehende Buchstabe i entsprechend ergänzt werden.

Artikel 3a

Diese Bestimmung gibt den Mindestinhalt für den Bericht des Bundesrates zum nächsten geplanten Ausbauschnitt im Nationalstrassennetz vor, der dem Parlament gemäss Artikel 11a Absatz 2 NSG alle vier Jahre vorzulegen ist.

Artikel 7

Nach dem neuen Artikel 7a NSG, können die Rastplätze neu auch mit Anlagen für die Abgabe von alternativen Treibstoffen bzw. Antriebsmitteln versehen werden. Bislang konnten auf Rastplätzen lediglich mobile Versorgungs- und Verpflegungseinrichtungen betrieben werden. Der Betrieb von Anlagen für die Abgabe von Treib- und Schmierstoffen, unter die auch Anlagen für die Abgabe von alternativen Antriebsmitteln zu subsumieren sind, ist heute einzig auf Nebenanlagen i.S.v. Artikel 7 NSG möglich. Im Bereich der Abgabestellen von alternativen Antriebsmitteln ist insbesondere an Anlagen für die Abgabe von Elektrizität (Schnellladestationen) zu denken. Das Parlament hat den Bundesrat mit dem Aufstellen der nötigen Grundsätze beauftragt (Art. 7a Abs. 3 NSG). Diese Grundsätze werden im ergänzten Artikel 7 NSV verankert. Der bestehende Artikel wird entsprechend überarbeitet, wobei der heutige Absatz 1 gestrichen werden kann. Dass Rastplätze der kurzzeitigen Erholung dienen wird neu auf Gesetzesstufe festgehalten (vgl. neuArt. 7a Abs. 1 NSG). In der Folge ändert sich die Nummerierung der einzelnen Absätze. Zudem wird für die Regelung der Entgeltlichkeit ein eigener Absatz geschaffen.

Absatz 1

Zuständig für die Erteilung der notwendigen Bewilligungen ist das ASTRA. Dieses war bereits bisher für die Erteilung von Bewilligungen für den Betrieb von Versorgungs- und Verpflegungsständen verantwortlich; diese Zuständigkeit soll auch für die Bewilligung für Anlagen für die Abgabe von alternativen Antriebsmitteln gelten. Die Mindestbewilligungsdauer für Versorgungs- und Verpflegungsstände soll wie bisher belassen werden; diese hat sich in der Praxis bewährt. Hingegen sollen Bewilligungen für Anlagen für die Abgabe von alternativen Antriebsmitteln im Hinblick auf die im Vergleich mit mobilen Versorgungs- und Verpflegungsständen hohen Investitionskosten für längere Zeit erteilt werden können. Eine maximale Bewilligungsdauer von 20 Jahren scheint hier angemessen zu sein. Sind die Voraussetzungen für ein Weiterbestehen der Anlagen erfüllt, kann eine neue Bewilligung auch an den bisherigen Bewilligungsinhaber ausgestellt werden.

Absatz 2

Dass das ASTRA für den Betrieb von Anlagen für die Abgabe von alternativen Antriebsmitteln sowie für den Betrieb von Versorgungs- und Verpflegungsständen ein Entgelt verlangen kann, wird neu in einem eigenständigen Absatz geregelt. Die Entgeltlichkeit der Nutzung des Areals im Eigentum der Nationalstrasse ergibt sich ebenfalls aus Artikel 29 Absatz 2 NSV.

Absätze 3 bis 6

Die Absätze 3 bis 6 werden dahingehend ergänzt, dass diese Bestimmungen weiterhin ausschliesslich für Versorgungs- und Verpflegungsstände gelten.

Absatz 7

Dem ASTRA soll die Kompetenz übertragen werden, bei Bedarf Vorgaben zur technischen Ausgestaltung der Anlagen für die Abgabe von alternativen Antriebsmitteln zu machen. Dies ist stufengerecht; zudem ist es bei der momentan raschen Entwicklung in diesem Sektor bei technologischen Neuerungen notwendig, rasch reagieren zu können. Im Rahmen der technischen Vorgaben hat sich das ASTRA an den am Markt gängigen Anlagen zu orientieren.

Artikel 13 Absatz 4

Bei der Übernahme insbesondere von künftigen Nationalstrassen 3. Klasse vom Kantons- ins Nationalstrassennetz im Rahmen von Artikel 8a Absatz 1 NSG existieren regelmässig nur die nach kantonalem Recht festgelegten Baulinien und Strassenabstände. Zur Vermeidung einer Rechtsunsicherheit sollen diese Abstände bis zum rechtsgültigen Erlass von Nationalstrassenbaulinien, was erfahrungsgemäss einige Jahre dauern kann, weiterhin gelten. Die Wirkung von Nationalstrassenbaulinien gilt analog auch für vorbestehende Baulinien und Strassenabstände nach kantonalem Recht. So haben bspw. die nach kantonalem Recht zuständigen Baubewilligungsbehörden das ASTRA im Sinne von Artikel 24 Absatz 2 NSG vor der Erteilung einer Bewilligung für Bauprojekte innerhalb der bestehenden Baulinien und Strassenabständen vorgängig anzuhören.

Anhang 1 (Strecken, die im Rahmen der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes durch die Kantone erstellt werden)

Dieser Anhang wurde letztmals per 1. März 2015 angepasst. Bis zum 31. Dezember 2017 konnten bzw. können weitere Strecken des im Jahre 1960 beschlossenen Nationalstrassennetzes fertiggestellt und dem Verkehr übergeben werden. Die Änderungen präsentieren sich im Einzelnen wie folgt:

Buchstabe A: Liste der in Arbeit stehenden Strecken

Bis auf die beiden Projekte der N09 im Kanton VS konnten alle Arbeiten soweit abgeschlossen und aus der Liste gestrichen werden. Die Strecke Sierre – Gampel wurde teilweise fertiggestellt, weshalb der noch fertigzustellende Streckenabschnitt neu noch 8 km beträgt. Weiter wurde die Umfahrung Küblis eröffnet. Bei der Strecke gibt es jedoch noch Restarbeiten, weshalb sie neu unter Buchstabe B geführt wird. Gleichzeitig wird der Anschluss Jenaz-Küblis nur noch mit Anschluss Küblis bezeichnet, da Jenaz und der entsprechende Anschluss Teil der aktuell laufenden Planungsstudie Jenaz – Dalvazza (Aufgeführt unter Buchstabe C) ist. Neu ebenfalls unter Buchstabe B aufgeführt sind die beiden Projekte im

Kanton BE (Biel Ost [Längfeld] – Biel Süd [Brüggmoos] sowie Court – Loveresse [neu Court – Tavan-nes]) und im Kanton JU (Delémont Est – Frontière BE).

Buchstabe B: Liste der in Betrieb befindlichen Strecken mit Restarbeiten und –zahlungen

Nebst den vorerwähnten Strecken, die von der List A in die Liste B übernommen wurden, konnten die Strecken Payerne (Frontière FR) – Avenches im Kanton VD und Glovelier – Delemont Ouest im Kanton JU endgültig abgeschlossen und aus der Liste gestrichen werden. Beim fertiggestellten Teil der Strecke der N09 zwischen Sierre und Gampel sind auf einer Länge von 7.5 km noch Restarbeiten oder –zahlungen offen, weshalb dieser Streckenabschnitt neu in der Liste B geführt wird.

Buchstabe C: Liste der noch nicht begonnenen Strecken

Der N05 Zubringer Nidau (Porttunnel) wird umbenannt in Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel). Weiter wurde bei der neuen Axenstrasse (N04) der Rophaien-Tunnel gestrichen, da dieser weder im generellen Projekt noch im Ausführungsprojekt zur neuen Axenstrasse vorgesehen ist. Zudem wäre der Rophaien-Tunnel, sollte er später einmal notwendig werden, nicht als Netzzollendungsprojekt durch den Kanton sondern als Ausbauprojekt durch das ASTRA zu realisieren. Der Wegfall des Rophaien-Tunnels hat zudem eine Anpassung der Streckenlänge (neu 1.7 km) zur Folge.

Anhang 3 (Strassen, für die die Kantone Verkehrsmanagementpläne zu erstellen haben)

Gemäss Artikel 52 Absatz 2 NSV kann das ASTRA den Anhang 3 bei geänderten Verhältnissen anpassen. Diese Kompetenz beschränkt sich jedoch auf punktuelle Anpassungen. Da der Anhang 3 vorliegend umfassend revidiert wird, ist diese Änderung vom Bundesrat zu beschliessen.

Der Anhang wurde im Hinblick auf die bisher gemachten Erfahrungen in Zusammenarbeit mit den Kantonen vollständig überarbeitet. Mit den vorgenommenen Anpassungen wurde der Anhang einerseits mit den Strassen des nachgelagerten Strassennetzes ergänzt, die mit Verkehrsüberlastungen zu kämpfen haben und für deren Beseitigung die Nationalstrassen einen Beitrag leisten kann. Andererseits werden neu diejenigen Strassen bezeichnet, für die der Bund im Bedarfsfall auf die Erarbeitung eines kantonalen Verkehrsmanagementplans bestehen kann.

2.3 Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (SR 725.116.21)

Titel und Ingress

Zusammen mit dem Erlass des NAFG wurde der Titel des MinVG geändert. Diese Änderung soll auch im Titel der Verordnung zum Ausdruck kommen. Infolge der Aufhebung des IFG kann zudem der entsprechende Verweis im Ingress gestrichen werden. Neu aufzunehmen ist hingegen Artikel 14 Absatz 2 MinVG, welcher den Bundesrat verpflichtet die Kantone zu bezeichnen, die vom Bund Pauschalbeiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen erhalten. Diese Bestimmung stammt ursprünglich aus dem IFG (Art. 8) und wurde aus systematischen Gründen in das MinVG überführt.

Artikel 1 Absatz 1

Die MinVV regelt nicht nur die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer, sondern auch die Verwendung von weiteren für den Strassenverkehr zweckgebundenen Mitteln. Der bestehende Artikel 1 Absatz 1 ist daher entsprechend zu ergänzen bzw. redaktionell anzupassen. Bei dieser Gelegenheit werden der besseren Lesbarkeit halber die einzelnen Bereiche, für welche die Mittel verwendet werden, unter den Buchstaben a - e einzeln aufgeführt.

Artikel 4a

Bereits nach geltendem Recht ist es möglich, dass auf Wunsch der Kantone Bestandteile der Nationalstrasse, die überwiegend kantonalen, regionalen oder lokalen Interessen dienen, neu gebaut oder bestehende derartige Anlagen baulich angepasst werden können, wenn die Kantone die Kosten dafür tragen. Zu denken ist hier insbesondere an erweiterte Lärmschutzmassnahmen (z. B. Überdeckungen

etc.) oder den Bau von neuen bzw. den Ausbau von bestehenden Anschlüssen aufgrund der lokalen baulichen Entwicklung. Der Bund kann sich heute mit maximal 30 Prozent an den anrechenbaren Kosten beteiligen (vgl. Art. 8 Abs. 3 MinVG). Welche Kosten anrechenbar sind, ergibt sich aus Artikel 21 MinVV. Der Entscheid ob, und falls ja mit welchem Betrag sich der Bund an diesen Kosten beteiligt, obliegt dem Bundesrat. Dieser entscheidet im Einzelfall in der Regel im Rahmen der Genehmigung des generellen Projektes. Mit der NAF-Vorlage hat das Parlament beschlossen, diese Möglichkeit auch auf Dritte auszuweiten. Zudem hat der Gesetzgeber festgelegt, dass sich der Bund im Rahmen von Ausbauschritten nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer 2 NAFG an den Kosten von Varianten bzw. von speziell auf die Bedürfnisse der Kantone oder Dritter ausgerichteten Projekten oder Projektbestandteilen, die über die zweckmässige Variante (sog. Basisvariante) hinausgehen, mit bis zu 60 Prozent beteiligen kann. Bei solchen Varianten ist insbesondere zu denken an eine andere Linienführungen oder Tunnelvarianten. Auch hier entscheidet der Bundesrat im Einzelfall im Rahmen des generellen Projektes über die finanzielle Beteiligung des Bundes.

Der neue Artikel 4a MinVV legt fest, nach welchen Kriterien das ASTRA als für die Nationalstrassen zuständige Fachbehörde derartige Projekte zu beurteilen hat (Abs. 1). Sowohl aus der Nationalstrassengesetzgebung (vgl. Art. 5 Abs. 2 NSG) als auch aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichts ergibt sich, dass für sämtliche Nationalstrassenprojekte das öffentliche Interesse nachzuweisen ist. Demzufolge müssen auch Bauvorhaben im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 MinVG nebst dem Nutzen für den Gesuchsteller immer auch einen Nutzen für die Nationalstrasse aufweisen (Bst. a). Dieser Nutzen muss umso grösser sein, je gewichtiger die der Projektrealisierung entgegenstehenden öffentlichen (z. B. Natur- und Landschaftsschutz) oder privaten (z. B. Eigentumsgarantie) Interessen sind (Bst. b). Zudem hat das ASTRA insbesondere im Hinblick auf die zeitliche Umsetzung eines solchen Projektes seine Unterhalts- und Ausbauplanung in seine Überlegungen mit einzubeziehen (Bst. c).

Gemäss Artikel 8 Absatz 3 MinVG sind auch die Kosten des künftigen baulichen- und betrieblichen Unterhalts in die Bau- und Ausbaukosten mit einzurechnen. Es handelt sich dabei um die Mehrkosten, welche dem Bund durch die auf Wunsch eines Kantons oder eines Dritten gebauten Anlagen oder Anlagenteile entstehen. Diese Kosten sind zum dannzumal geltenden Zinsfuss zu kapitalisieren. Der Zeitraum für die Kapitalisierung beträgt je nach Anlage in der Regel 25 Jahre. Der Zinsfuss orientiert sich am arithmetischen Mittel der letzten 5 Jahre der Rendite von 30-jährigen Obligationen der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Der geschuldete Betrag ist mittels einer einmaligen Zahlung zum Zeitpunkt der Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme der Anlage zu leisten. Dabei können diejenigen Kosten in Abzug gebracht werden, die das ASTRA mit der Realisierung einer Variante oder einem Drittprojekt allenfalls andernorts (bspw. beim Unterhalt) einsparen kann (Abs. 2). Diese Einsparungen müssen jedoch funktional, zeitlich und räumlich in einem engen Zusammenhang mit der Variante bzw. dem Drittprojekt stehen. Bei mehreren Beteiligten sind die Kosten proportional zum entstehenden Nutzen aufzuteilen (Abs. 3).

Eine allfällige Kostenbeteiligung des Bundes nach dem neuen Artikel 8 Absatz 4 Buchstaben a und b MinVG legt der Bundesrat wie bisher im Einzelfall fest. Die Beteiligung an den Kosten von Varianten bzw. von speziell auf die Bedürfnisse der Kantone oder Dritter ausgerichteten Projekten oder Projektbestandteilen bei Ausbauschritten, die über die zweckmässigste Lösungsvariante (sog. Basisvariante) hinausgehen, bemisst sich an dem den Nutzen der Basisvariante übersteigenden Zusatznutzen einer Variante bzw. eines Projektes für die Nationalstrasse (Abs. 4 Bst. a). Für die übrigen Projekte ist der alleinige Nutzen des Drittprojektes für die Nationalstrasse massgebend (Abs. 4 Bst. b).

Artikel 8 Absatz 2

Die Abkürzung „ASTRA“ wird neu bereits unter Artikel 4a eingeführt.

Gliederungstitel vor Artikel 15a

Aus systematischen Gründen soll der neue Artikel 15a MinVV im 2. Kapitel verankert werden. Dieses Kapitel regelt die Finanzierung der Nationalstrassen, wofür auch die Beiträge der Kantone für die Kompensation von Mehraufwendungen für neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strecken verwendet werden. Da heute sowohl der Unterhalt als auch der Betrieb in einem eigenständigen Abschnitt

geregelt sind, soll auch für die Regelung der Kompensationsbeiträge ein eigener Abschnitt geschaffen werden. Der neue 5. Abschnitt beinhaltet wie der 2. und der 3. Abschnitt des 2. Kapitels nur eine Bestimmung.

Artikel 15a

Artikel 15a MinVV führt den neuen Artikel 5 MinVG aus, welcher auf Gesetzesstufe die Höhe des von den Kantonen insgesamt zu erbringenden Kompensationsbeitrages von total 60 Millionen Franken festlegt. Dieser Beitrag ist von jenen Kantonen anteilmässig zu erbringen, die im Rahmen der Inkraftsetzung des Bundesbeschlusses vom 10. Dezember 2012 über das Nationalstrassennetz Strecken aus dem kantonalen Strassennetz ins Nationalstrassennetz abgeben. Artikel 5 MinVG regelt weiter, wie dieser Kompensationsbeitrag von den einzelnen betroffenen Kantonen zu erbringen ist. Der Gesetzgeber hat dafür einen kaskadenartigen Kompensationsmechanismus wie folgt festgelegt: Zunächst wird durch die Eidgenössischen Räte im Voranschlag der Gesamtbetrag für die Hauptstrassen entsprechend den abzugebenden Strecken reduziert; damit erhalten die abgebenden Kantone aufgrund des Verteilmechanismus weniger Hauptstrassenbeiträge und leisten somit einen ersten Teil des Kompensationsbeitrages. Der Restbetrag wird bei der Auszahlung der nicht werkgebundenen Beiträge kompensiert. Dabei werden die nicht werkgebundenen Beiträge aufgrund der neuen Daten (Strassenlängen, Strassenlasten) berechnet und zur Auszahlung an die Kantone aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr entnommen. Bevor die Überweisung an die Kantone erfolgt, wird der fehlende Betrag bei denjenigen Kantonen, bei denen seitens des Bundes noch ein Kompensationsanspruch besteht, in Abzug gebracht. Schliesslich werden einzelnen Kantonen allfällige Restforderungen in Rechnung gestellt. Auf Verordnungsstufe bleibt demnach einzig noch festzulegen, wie die einzelnen Kantone aufgrund der ins Nationalstrassennetz abgegebenen Kantonsstrassen belastet werden und wer für die Rechnungsstellung verantwortlich ist.

Absatz 1

Der Absatz 1 verweist auf den Anhang 6, in welchem die genauen Kompensationsbeiträge pro Kanton ausgewiesen werden.

Absatz 2

Die Verantwortung für die Rechnungsstellung wird dem Bundesamt für Strassen übertragen. Es ist stufengerecht, wenn die Rechnungsstellung bei denjenigen Kantonen, bei denen noch Restforderungen seitens des Bundes bestehen, direkt durch die für die Nationalstrassen zuständige Fachbehörde erfolgt.

Artikel 17 Absatz 2

Infolge der Aufhebung des IFG ist der zweite Satz dieser Bestimmung redaktionell anzupassen. Dass das Kriterium Höhenlage und Bergstrassencharakter viermal höher zu gewichten ist als das Kriterium Verkehrsstärke ergibt sich neu aus Artikel 13 Absatz 3 MinVG.

Artikel 18

Die Aufhebung des IFG erfordert auch hier eine redaktionelle Anpassung. Die Pauschalbeiträge für Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen werden neu im Artikel 14 MinVG geregelt.

Artikel 19 Absatz 3

Der Bundesrat bezeichnet nach Anhörung der Kantone die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (Art. 17b Absatz 2 MinVG). Letztere sind in Anhang 4 der MinVV festgelegt (vgl. Art. 19 Abs. 1 MinVV). Der im bisherigen Wortlaut von Absatz 3 enthaltene Grundsatz, dass das UVEK diesen Anhang bei Gemeindefusionen anpassen kann, war in der Praxis kaum umsetzbar, weil das UVEK von Gemeindefusionen nicht immer Kenntnis erlangt. Neu soll daher für Fusionen zwischen Gemeinden, die im Anhang 4 aufgeführt sind, keine Anpassung der Liste mehr erforderlich sein, die neu gebildete Gemeinde gilt auch ohne solche Anpassung als beitragsberechtigt.

Auch bei Fusionen von Agglomerationsgemeinden mit Gemeinden, die nicht in Anhang 4 der MinVV aufgeführt sind, soll für das UVEK gemäss Artikel 19 Absatz 3 zweiter Satz MinVV die Möglichkeit geschaffen werden, den besagten Anhang anzupassen. Der Bundesrat wird den Anhang 4 in der Regel alle 10 Jahre, im Anschluss an die Überprüfung der Definition des Raums mit städtischem Charakter durch das Bundesamt für Statistik, überprüfen und bei Bedarf anpassen. Es erscheint daher sinnvoll, dass zwischenzeitliche, fusionsbedingte Änderungen durch das UVEK vorgenommen werden können.

Artikel 21a

Die bisherigen Erfahrungen mit der 1. und 2. Generation von Agglomerationsprogrammen zeigen auf, dass gewisse Bereiche optimiert werden können. Optimierungspotential besteht insbesondere bei den von den Agglomerationen bzw. Trägerschaften zur Mitfinanzierung eingereichten Massnahmen, die durch den Bund im Prüfprozess bislang den „Eigenleistungen“ zugeordnet wurden. Diese Zuordnung erfolgte aufgrund begrenzter Mittel, des Fokus auf die Unterstützung der wirksamsten Massnahmen und / oder der vom Bund nur lokal eingestuften Wirkung der betreffenden Massnahmen. Mit Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Sinn von Artikel 24 MinVV verpflichtete sich die Agglomeration bzw. Trägerschaft in der Vergangenheit schliesslich, auch diese vom Bund typisierten „Eigenleistungen“ umzusetzen, ohne dafür einen finanziellen Anreiz zu erhalten. Dies ist für die Agglomerationen bzw. Trägerschaften unbefriedigend und wurde des Öfteren beanstandet. So bedarf es für den Abschluss der Leistungsvereinbarung mit dem Bund der Zustimmung sämtlicher Gemeinden im Perimeter der Agglomeration und es wurde für die Trägerschaften schwierig, von einer Gemeinde die Zustimmung zum Agglomerationsprogramm zu erhalten, wenn die auf eine Gemeinde entfallenden Massnahmen vom Bund (entgegen der Eingabe im Agglomerationsprogramm und entsprechend der Erwartung der Gemeinde) als „Eigenleistungen“ qualifiziert wurden.

Ein weiterer Bereich, bei dem der administrative Aufwand sowohl auf Seiten der Agglomerationen bzw. Trägerschaften wie auch auf Seiten des Bundes deutlich reduziert werden kann, besteht sodann bei Kleinmassnahmen. In der Regel gehören solche Massnahmen zu einem Massnahmenpaket (beispielsweise im Bereich des Langsamverkehrs). Bislang musste für jede einzelne Massnahme jeweils eine separate Finanzierungsvereinbarung i.S.v. von Artikel 24 Absatz 4 MinVV abgeschlossen sowie eine Schlussabrechnung erstellt und beim Bund eingereicht werden. Dies bedeutet einen ähnlichen Aufwand wie bei Einzelmassnahmen im Umfang eines zweistelligen Millionenbetrags, weshalb sich hier insbesondere die Frage nach der Verhältnismässigkeit stellt.

Mit der Einführung pauschaler Bundesbeiträge für gewisse Massnahmen, die bis anhin als Eigenleistungen kategorisiert wurden, sowie für bestimmte Kleinmassnahmen kann die vom Bund getätigte Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen verbessert werden. Gestützt auf Artikel 21a MinVV soll es für den Bund künftig möglich sein, für Massnahmen der Agglomerationsprogramme in den Bereichen Langsamverkehr, Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums sowie Verkehrssystemmanagement bis zu einer Kostengrenze von 5 Millionen Franken pro Massnahme Pauschalbeiträge auszurichten. Als Pauschale wird ein im Voraus festgelegter Beitrag pro Leistungseinheit verstanden. In diesen Beiträgen sind bereits Teuerung und Mehrwertsteuer berücksichtigt. Ein solcher pauschaler Bundesbeitrag führt zur administrativen Entlastung aller Beteiligten bei der Prüfung und Umsetzung von Agglomerationsprogrammen für die erwähnten Massnahmen. Insbesondere wird nur noch eine Finanzierungsvereinbarung pro Massnahmenkategorie mit den zuständigen Stellen des Kantons abzuschliessen sein. Die Auszahlung der Bundesmittel erfolgt pauschal nach Umsetzungsfortschritt. Einer Schlussabrechnung bedarf es nicht mehr. Alle übrigen Massnahmen werden jedoch weiterhin als Einzelmassnahmen behandelt.

Die Zulässigkeit, Pauschalbeiträge auszurichten, ergibt sich aus Artikel 38 MinVG. Gemäss dieser Bestimmung ist es dem Bundesrat erlaubt, statt auf die effektiven Kosten abzustellen (vgl. Art. 17d Absatz 1 MinVG, Art. 21 f. MinVV), Pauschalen festzulegen. Es erscheint stufengerecht, wenn das Departement die Einzelheiten der Berechnung der pauschalen Bundesbeiträge, d.h. die anzuwendende Methode, festlegt. Das Departement regelt auch die Prüfung und Bewertung der Agglomerationsprogramme als solche im Sinn einer subventionsrechtlichen Prioritätenordnung (vgl. Art. 13 Abs. 2 des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990²¹ [SuG]), die Regelung der Methode für die Berechnung der

²¹ SR 616.1

pauschalen Bundesbeiträge bildet einen Teil davon. Zudem gewährt die Regelung der Methode auf Stufe Departement auch die nötige Flexibilität, um Anpassungen aufgrund gemachter Erfahrungen verhältnismässig rasch und unkompliziert vornehmen zu können.

Die Verordnung enthält Vorgaben, die das Departement bei der Regelung der Einzelheiten der Berechnung der Pauschalen berücksichtigen muss. Der pauschale Beitrag wird auf der Grundlage von standardisierten Kosten und Leistungseinheiten berechnet (z.B. bei Verkehrswegen Laufmeter, bei anderen Massnahmen Quadratmeter oder Knoten). Für die Festlegung der standardisierten Kosten wird die Qualität der Konzeption, welche den einzelnen Massnahmenkategorien im Agglomerationsprogramm zugrunde liegt, mit berücksichtigt. Das bedeutet, dass die standardisierten Kosten nicht in allen Agglomerationen gleich hoch sein müssen. Die Einzelheiten der Methode zur Bestimmung des schliesslich auszurichtenden Pauschalbeitrags für die erwähnten drei Massnahmenkategorien wird aus Gründen der Transparenz und zur Sicherstellung der rechtsgleichen Behandlung, gleich wie auch bereits die Methode der Prüfung der Agglomerationsprogramme, in einer Weisung des UVEK zu regeln sein.

Auch bei Pauschalbeiträgen an Massnahmen der erwähnten Kategorien muss die Agglomeration bzw. Trägerschaft dem Bund über die Umsetzung berichten (Umsetzungsreporting) und auf Nachfrage – im Rahmen von Stichprobenkontrollen – dem Bund auch nachweisen, dass sie die Massnahmen bzw. die vereinbarte Anzahl Leistungseinheiten tatsächlich umgesetzt hat. Sie muss aber bei pauschal mitfinanzierten Massnahmen keine Schlussabrechnung mehr einreichen. Dies reduziert den administrativen Aufwand in erheblicher Weise.

Absatz 1

Pauschale Bundesbeiträge sollen für Massnahmen in den Bereichen Langsamverkehr (sog. LV-Paket) und Aufwertungs- / Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum, insbesondere auf der Basis von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (sog. BGK-Paket), sowie Verkehrssystemmanagement (sog. Verkehrsmanagement-Paket) ausgerichtet werden. Als Massnahmen im Bereich des Langsamverkehrs kommen z.B. Langsamverkehrs-Wege, Fussgängerquerungen, Unterführungen, Passerellen, Brücken oder Abstellanlagen infrage. Unter Verkehrssystemmanagementmassnahmen versteht man betriebliche Massnahmen der Verkehrssteuerung (z.B. Priorisierung des öffentlichen Verkehrs bei Lichtsignalanlagen, Dosierungsmassnahmen oder Stauraummanagement) oder bauliche Massnahmen an der Infrastruktur (z.B. Anpassung von Knoten und Einrichtung von Busspuren).

Die Massnahmen in den erwähnten Bereichen eignen sich besonders für Pauschalbeiträge, weil sie auf alle Kriterien des Bewertungsprozesses der Agglomerationsprogramme grundsätzlich positiv wirken und daher in vielen Agglomerationsprogrammen enthalten sind. Weiter sind sie relativ kostengünstig und oft in Massnahmenpaketen zusammengefasst. Bei diesen Massnahmenkategorien ist es vergleichsweise einfach, pauschale Ansätze zu definieren, die in allen Agglomerationen gleichermassen zur Anwendung gelangen. Im Rahmen der 2. Generation von Agglomerationsprogrammen wurden bereits Benchmarks für diese drei Massnahmenkategorien durchgeführt, anhand derer die Kosten planiert wurden und damit ein gutes oder sehr gutes Kosten- / Nutzenverhältnis sichergestellt werden konnte (siehe Weisung des UVEK vom 16. Februar 2015 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation).

Analysen der 1. und 2. Generation von Agglomerationsprogrammen aller Agglomerationsgrössenklassen zeigen, dass Massnahmen der in Absatz 1 genannten Kategorien mit einer Kostengrenze der Investitionskosten von 5 Millionen Franken als Kleinmassnahmen zusammengefasst werden können. Diese haben teilweise nur lokale Wirkung oder werden bereits von den Agglomerationen zu Paketen zusammengelegt, sodass sich finanztechnische Optimierungen in Form von pauschalen Bundesbeiträgen anbieten. Deshalb sollen Massnahmen der genannten Kategorien bis zur festgelegten Kostengrenze von 5 Millionen Franken pauschal abgegolten werden.

Absatz 2

Die Bundesbeiträge werden bei pauschalen Beiträgen auf der Grundlage von standardisierten Kosten und von Leistungseinheiten bemessen. Die Methode für die Ermittlung der standardisierten Kosten wird in der Weisung des UVEK dargelegt. Die Leistungseinheiten und die Begründung für die für eine konkrete Agglomeration geltenden standardisierten Kosten werden im Erläuterungsbericht zur Prüfung einer Generation von Agglomerationsprogrammen beschrieben.

Absatz 3

Die Umsetzung der pauschal mitfinanzierten Massnahmen muss sich an einer Konzeption für die entsprechende Massnahmenkategorie orientieren, welche Teil des Agglomerationsprogramms bildet.

Die standardisierten Kosten werden aufgrund von Erfahrungswerten ermittelt. Gemäss Absatz 4 soll aber auch die Qualität der im Agglomerationsprogramm den entsprechenden Massnahmenkategorien zu Grunde gelegten Konzeption mit berücksichtigt werden. Das bedeutet, dass die standardisierten Kosten nicht für jede Agglomeration gleich hoch sein müssen.

Artikel 22

Mit der Einführung von pauschal mitfinanzierten Massnahmen ist Artikel 22 MinVV zu ergänzen. Die Beteiligung des Bundes an den Agglomerationsprogrammen ist nun nicht mehr ausschliesslich abhängig von den gemäss Artikel 21 MinVV nachgewiesenen anrechenbaren Kosten, sondern von der Summe dieser Kosten und der gemäss Artikel 21a MinVV pauschal errechneten Kosten (Pauschalbeiträge sind die Multiplikation der standardisierten Kosten mit den in Aussicht gestellten Leistungseinheiten mit evtl. Kürzung aufgrund der Qualität der Konzeption).

Als Präzisierung wird anstelle von „Höchstbetrag“ künftig der Begriff „Höchstbeitrag“ verwendet, da es sich dabei um den maximal auszurichtenden Bundesbeitrag handelt.

Artikel 23a

Mit Inkrafttreten des NAFG legt das UVEK Fristen für den Beginn der Ausführung der Bauvorhaben fest (vgl. neuer Art. 17e Abs. 2 MinVG). Wenn der Baubeginn nicht innerhalb dieser Fristen erfolgt, ist der Anspruch auf Auszahlung der vom Parlament in Aussicht gestellten Bundesbeiträge an eine Massnahme eines Agglomerationsprogramms verwirkt. Um eine einheitliche Anwendung zu gewährleisten, soll in Absatz 1 von Artikel 23a die festzulegende Dauer sowie Beginn und Ende dieser Frist für sämtliche Massnahmenkategorien gleichermassen gelten. Schliesslich sind Fälle des Fristenstillstands zu normieren. Die Fristen sollen wegen ihrer Bedeutung für die Agglomerationen (Rechtssicherheit) und auch im Hinblick auf ihre Anwendung für die dritte Generation von Agglomerationsprogrammen auf Stufe MinVV geregelt werden.

Absatz 1

Der Beginn der Ausführung der Bauvorhaben nach Artikel 17e Absatz 2 MinVG bzw. der Beginn der Umsetzung der Massnahmen eines Agglomerationsprogramms hat innert vier Jahren zu erfolgen. Dies gilt für sämtliche Massnahmen, d.h. für Einzelmassnahmen, Teilmassnahmen einer Einzelmassnahme oder eines Massnahmenpakets sowie für pauschal mitfinanzierte Massnahmen. Eine solche Ausführungsfrist wird angesichts der Dauer, die für alle Agglomerationsprogramme künftiger Generationen einheitlich vier Jahre beträgt, und im Hinblick auf eine gleiche Behandlung aller Massnahmenkategorien als sinnvoll erachtet. Die gemäss Artikel 7 Buchstabe b NAFG vorgesehenen Verpflichtungskredite werden alle vier Jahre auf Antrag des Bundesrates vom Parlament beschlossen. Dies legt es nahe, die Verpflichtungsmöglichkeiten auf die der Beschlussfassung folgenden vier Jahre zu begrenzen. Den Agglomerationen bzw. Kantonen ist jedoch aufgrund der Fachgespräche mit dem Bund bereits vorgängig zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr bekannt, dass gewisse Massnahmen aufgrund der durchgeführten Bundesprüfung in der Botschaft zum besagten Bundesbeschluss beim Parlament zur Mitfinanzierung beantragt werden. Aus diesem Grund stehen ihnen zusammen mit der in Artikel 23a Absatz 1 MinVV festgelegten Ausführungsfrist schliesslich rund sechs Jahre für den Beginn der Ausführung der Bauvorhaben bzw. der Umsetzung der Massnahmen zur Verfügung. Ausserdem zwingt eine Frist von vier Jahren die Agglomerationen bzw. Trägerschaften dazu, Agglomerationsprogramme nur mit solchen Massnahmen einzureichen, bei denen innert kurzer Zeit mit dem Bau begonnen werden kann. Massnahmen, die in diesem Zeitraum absehbar nicht baureif werden, sollen im Rahmen der nächsten Generation von Agglomerationsprogrammen zur Freigabe der Mittel eingegeben werden. Dies erscheint zumutbar, da bei einer späteren Einreichung dieser Massnahmen aufgrund der kontinuierlichen Finanzierung aus dem NAF das heute bestehende Risiko entfällt, keine Mittel mehr zur Verfügung zu haben.

Wird eine Massnahme nicht innert der Frist von Artikel 23a Absatz 1 MinVV umgesetzt, verfallen die in Aussicht gestellten Bundesmittel bzw. wird der Anspruch auf deren Auszahlung verwirkt (vgl. neuer Art. 17e Absatz 2 zweiter Satz MinVG). Dies gilt auch für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen. Damit kann das im NAF verbleibende Geld für andere Vorhaben und Massnahmen nach Artikel 5 Absatz 1 NAFG verwendet werden.

Absatz 2

Mit dem vorgeschlagenen Fristbeginn drei Monate nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses über die Freigabe der Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr wird ein für alle Agglomerationen, Kantone bzw. Trägerschaften einheitlicher Zeitpunkt für die Frist des Beginns der Ausführung des Bauvorhabens bzw. der Umsetzung von Massnahmen gewählt. Im Vergleich dazu wäre der Fristbeginn unterschiedlich, würde man auf die Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Sinn von Artikel 24 MinVV abstellen. Die Wahl dieses Zeitpunkts würde einen zusätzlichen Aufwand bei der Prüfung der Einhaltung der Fristen bedeuten, was unerwünscht erscheint. Mit dem vorgeschlagenen Fristbeginn wird ausserdem der Tatsache Rechnung getragen, dass die Leistungsvereinbarungen erst unterzeichnet werden, nachdem seit Gültigkeit des entsprechenden Bundesbeschlusses etwas Zeit verstrichen ist. Die Frist von Artikel 23a ist eingehalten, wenn mit der Ausführung der Bauvorhaben bzw. der Umsetzung der Massnahme begonnen wird. Dies gilt für sämtliche Massnahmen, d.h. für Einzelmassnahmen, Teilmassnahmen einer Einzelmassnahme oder eines Massnahmenpakets sowie für pauschal abgegoltene Massnahmen.

Absatz 3

Der Fristenlauf steht während eines Rechtsmittelverfahrens für die vom Rechtsmittelverfahren betroffene Massnahme bzw. Teilmassnahme und die davon abhängigen Massnahmen still. Soweit die Umsetzung einzelner Massnahmen oder Teilmassnahmen durch ein Rechtsmittelverfahren blockiert werden, soll die Verwirkungsfrist gemäss Absatz 1 still stehen. Der Fristenstillstand gilt selbstverständlich nicht für alle Massnahmen eines Agglomerationsprogramms, sondern nur für jene Massnahmen oder Teilmassnahmen, die vom Rechtsmittelverfahren betroffen sind sowie darüber hinaus für jene Massnahmen, welche in einer Abhängigkeit mit der vom Rechtsmittelverfahren betroffenen Massnahme stehen, deren Umsetzung also nur dann sinnvoll erscheint, wenn auch die vom Rechtsmittelverfahren betroffene Massnahme umgesetzt werden kann.

Artikel 24

Absatz 4

Grundsätzlich konnten auch bisher nur für baureife Massnahmen Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen. Entsprechend werden die Sätze 1 und 2 von Absatz 4 inhaltlich nicht geändert.

Für pauschal mitfinanzierte Massnahmen wird jedoch nur noch eine Finanzierungsvereinbarung pro Massnahmenkategorie abzuschliessen sein. Für den Abschluss dieser Finanzierungsvereinbarung müssen die einzelnen, pauschal mitfinanzierten Massnahmen nicht baureif sein.

Absatz 6

Dieser Absatz wurde gestrichen, weil er neu in Artikel 32 Absatz 6 geregelt wird.

Artikel 24a Absatz 1 Buchstabe d

Infolge der Aufhebung des Infrastrukturfonds und der gleichzeitigen Einführung des Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr ist diese Bestimmung redaktionell anzupassen.

Artikel 32 Absätze 5 und 6

In Absatz 5 soll eine Grundlage für die unter geltendem Recht vom Departement erlassenen Dokumente für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme geschaffen werden. Zudem sollen mit dem neuen Absatz 6 die Zuständigkeiten des Bundesamts für Raumentwicklung im Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen festgehalten werden.

Anhang 2 (Hauptstrassen, für die der Bund Globalbeiträge gewährt)

Der Anhang wurde aufgrund der von den Kantonen im Rahmen der vom Parlament beschlossenen Änderung des Netzbeschlusses vom 10. Dezember 2012 der ins Nationalstrassennetz abgegebenen Hauptstrassen bereinigt. Den neuen Gegebenheiten angepasst wurden unter anderem die Streckenlängen der einzelnen Hauptstrassen, was direkte Auswirkungen auf die Höhe der vom Bund an die einzelnen Kantone auszurichtenden Globalbeiträge hat.

Anhang 4 (Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte)

Der Bundesrat bezeichnet nach Anhörung der Kantone die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen. Neu orientiert er sich dabei gemäss Art. 17b Abs. 2 MinVG an der Definition des Bundesamts für Statistik (BFS). Mit dieser Anpassung zieht er künftig die Definition des BFS als eine Grundlage für die Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte (nachfolgend Liste der BeSA) heran. Nachfolgend wird aufgezeigt, inwieweit sich die Definition des BFS (nachfolgend Definition gemäss 2012) als Grundlage zur Ermittlung der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte verändert hat und wo leichte Abweichungen davon vorgenommen wurden.

Gestützt auf Daten aus dem Jahr 2012 hat das BFS Ende 2014 eine neue Definition des Raumes mit städtischem Charakter und ihre Berechnungen kommuniziert und daraus abgeleitet die Agglomerationsdefinition überarbeitet (nachfolgend Berechnung[en] gemäss 2012). Vergleicht man die bisherige Definition, die gestützt auf Daten aus dem Jahr 2000 vorgenommen wurde (nachfolgend Berechnung bzw. Definition gemäss 2000), mit denjenigen von 2012, so stellt man erhebliche Unterschiede fest. Nach Definition gemäss 2012 gelten die neu definierten Agglomerationskerngemeinden (d.h. Haupt- und Nebenkerngemeinden) und auch die Gürtelgemeinden als Agglomeration. Die Agglomerationsgürtel haben sich gegenüber der Definition aus dem Jahre 2000 deutlich erweitert. Sodann hat die Zuordnung einzelner Gemeinden zu einer Agglomeration gegenüber der bisherigen Definition gewechselt, sie gehören nun einer anderen Agglomeration an. Überdies werden über 300 vormals ländliche Gemeinden neu zu den Agglomerationen gezählt. Schliesslich gibt es zahlreiche Gemeinden, die neu mehreren Agglomerationskernen zugeordnet werden und nicht mehr als Agglomeration betrachtet werden.

Im Anhang 4 der MinVV waren bislang die beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte in einer Liste nach Massgabe der Agglomerationsdefinition aufgrund der Datenlage aus dem Jahr 2000 aufgeführt. Die bestehende Liste der BeSA entspricht somit nicht den neuen Berechnungen des BFS gestützt auf Daten von 2012. Dabei ist insbesondere der Kreis der städtisch geprägten Gemeinden zwischen den Berechnungen gemäss 2000 und denjenigen gemäss 2012 deutlich grösser geworden. Angesichts der geschilderten Veränderungen muss der Anhang 4 der MinVV bzw. die Liste der BeSA überarbeitet werden.

Eine breit abgestützte Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des Bundes (ASTRA, BAFU, BAV und BFS), der Kantone und Agglomerationen sowie des Städte- und Gemeindeverbands, hat unter Federführung des ARE die vorliegend zur Vernehmlassung unterbreiteten Ergänzungen zur Liste der BeSA erarbeitet. Dabei wurden zunächst verschiedene Anpassungsmöglichkeiten für die besagte Liste auf Grundlage der Definition des BFS gestützt auf Daten aus dem Jahr 2012 geprüft. Einigkeit herrschte darüber, dass der Kreis der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte nicht zu gross werden sollte. Grössere Schwierigkeiten und Akzeptanzprobleme machte die Arbeitsgruppe des Weiteren dort aus, wo Gemeinden oder ganze Agglomerationen aufgrund der neuen Datenlage ihre Beitragsberechtigung verlieren würden. Den Agglomerationen und Kantonen war es ein grosses Anliegen, die Beitragsberechtigung jener Gemeinden beizubehalten, die bisher beitragsberechtigt waren und in einem Agglomerationsprogramm zusammenarbeiten würden. Damit kann der gut eingespielte Zusammenarbeitsprozess in den Agglomerationen auf Seiten des Bunds weiterhin unterstützt werden. Aus diesem Grund kam die Arbeitsgruppe zum Schluss, den bisher im Anhang 4 der MinVV bzw. in der Liste der BeSA erwähnten Gemeinden die Beitragsberechtigung zu belassen. In der Folge hat die Arbeitsgruppe die Aufnahme der Gemeindekategorien „Mehrfach orientierte Gemeinde“ sowie „Kerne ausserhalb Agglomerationen“, die vom BFS neu definiert wurden, in die Liste der BeSA nicht weiter verfolgt.

Die überarbeitete Liste der BeSA setzt sich wie folgt zusammen: Wie erwähnt bleiben alle bislang im Anhang 4 der MinVV aufgelisteten Städte und Agglomerationen weiterhin Bestandteil der Liste und damit beitragsberechtigt. Gemäss der Definition von 2012 des BFS betreffend den Raum mit städtischem

Charakter werden Agglomerationskerngemeinden (Haupt- und Nebenkerngemeinden) sowie eine reduzierte Anzahl von Agglomerationsgürtelgemeinden aufgelistet. Die Reduktion der Anzahl Gürtelgemeinden wurde durch die Anwendung von bestimmten Dichte- und Grössenkriterien (Mindestanzahl und Mindestdichte von EBL²² in den Zonen, Verhältnis der EBL in diesen Zonen zum Total der EBL in der Gemeinde sowie minimaler Pendleranteil der Gemeinden nach Agglomerationen) erreicht. In Beachtung der vom Parlament im Rahmen der NAF-Vorlage beschlossenen Vorgabe, die Hauptorte angemessen zu berücksichtigen (vgl. neuer Art. 17d Abs. 4 MinVG), wurden überdies die Gemeinden Sarnen (Hauptort des Kantons Obwalden) und Appenzell (Hauptort des Kantons Appenzell Innerrhoden) im Anhang 4 der MinVV aufgenommen. Damit sind inskünftig alle Hauptorte der Kantone im Anhang 4 der MinVV bzw. in der Liste der BeSA enthalten. Schliesslich hat das ARE im Zusammenhang mit Arrondierungen und Lückenfüllungen bei wenigen Agglomerationen noch kleine Bereinigungen der Liste der BeSA vorgenommen. Dabei kam eine Methode zur Anwendung, die das ARE entwickelt und gegenüber den Agglomerationen und Städten bereits kommuniziert hat. Einerseits wurde dabei die räumliche Einheit einer beitragsberechtigten Agglomeration oder Stadt sichergestellt und andererseits die Gleichbehandlung aller Gemeinden gewährleistet. Die betroffenen Gemeinden sind in der überarbeiteten Liste der BeSA mit ^{AL} gekennzeichnet.

Zu erwähnen bleibt, dass der Anhang 4 der MinVV gestützt auf den neuen Artikel 17b Absatz 2 MinVG infolge regelmässiger Überarbeitungen der Definition der Agglomerationen durch das BFS entsprechend zu überprüfen ist. Allenfalls muss daher die darin enthaltene Liste der BeSA erneut angepasst werden, wenn eine Gemeinde die Agglomerationsdefinition des BFS zweimal nacheinander nicht erfüllt hat. Gleiches gilt für den Fall, dass sich eine Gemeinde während zweier Generationen von Agglomerationsprogrammen nicht daran beteiligt hat.

Nachfolgend findet sich eine Karte zu den bestehenden beitragsberechtigten Agglomerationen und Städten in der Schweiz²³:

Liste der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (BeSA)

Liste des villes et agglomérations ayant droit aux contributions (VACo)

BeSA 2012
VACo 2012

Stand / Etat au: 21.11.2016

Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
Villes et agglomérations ayant droit aux contributions

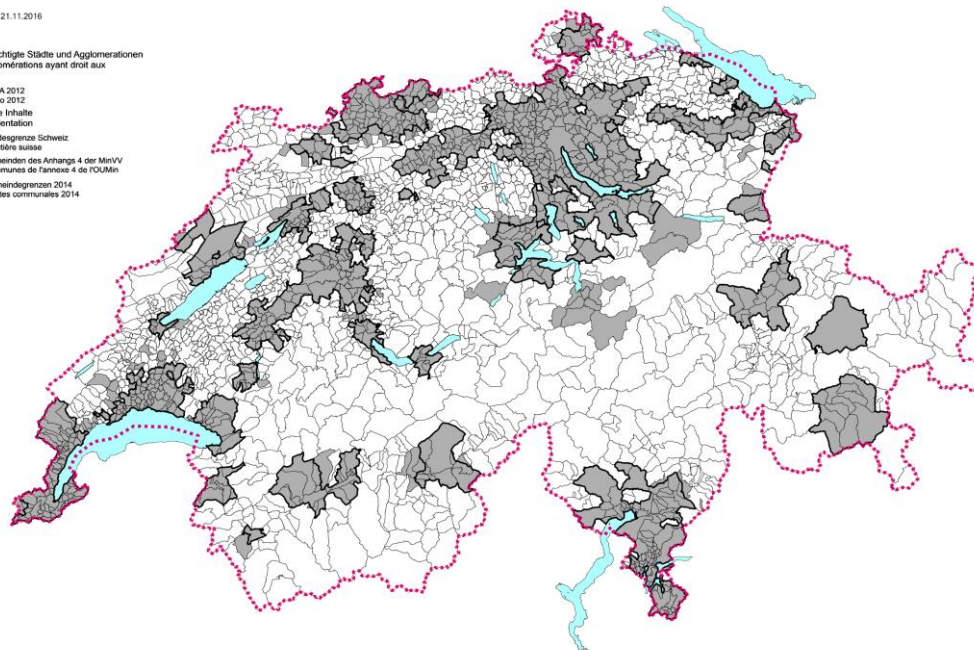
BeSA 2012
VACo 2012

Orientierende Inhalte
Elément d'orientation

Landesgrenze Schweiz
Frontière suisse

Gemeinden des Anhangs 4 der MinVV
Communes de l'annexe 4 de l'OU/Min

Gemeindengrenzen 2014
Limites communales 2014



Quellen: INFOPLAN-ARE; GEOSTAT-BFS; swisstopo
Sources: INFOPLAN-ARE; GEOSTAT-OFS; swisstopo

© ARE

²² EBL steht als Akronym für die Summe von Einwohnern (ständige Wohnbevölkerung) Beschäftigten und Logiernächten (Hotel- und Kurbetrieben) gemessen in Einwohnergleichwert)

²³ Die Karte zeigt den Stand vom 1. Januar 2014 auf.

Anpassungen in der Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte aufgrund der Überarbeitung

In der folgenden Liste sind alle Einträge ergänzend zur bestehenden Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte aufgeführt. Der Name der Agglomeration basiert mit Ausnahme von Sarnen und Appenzell auf der Definition des Raumes mit städtischem Charakter 2012. Falls die Agglomeration nicht in der neuen Agglomerationsdefinition des BFS erwähnt ist, übernimmt die Agglomeration den Namen, der im bestehenden Anhang 4 der MinVV verwendet worden ist. Die Gemeinden mit * sind aufgrund der neuen Definition des BFS Teil einer anderen Agglomeration geworden; in Klammern ist der Name der bisherigen Agglomeration erwähnt. Einzelfälle von Arrondierungen und Lückenfüllungen sind mit ^{AL} gekennzeichnet.

Ergänzungen/Anpassungen in der bestehenden Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte

Altdorf (UR)

Gemeinden: Altdorf (UR), Attinghausen, Bürglen (UR), Erstfeld, Flüelen, Schattdorf, Seedorf (UR), Silenen^{AL}

Appenzell

Gemeinde: Appenzell

Baden–Brugg

Gemeinden: Neuenhof* (Zürich), Remigen

Basel

Gemeinden: Arisdorf, Buckten, Buus, Büsserach, Diegten, Hellikon, Hersberg^{AL}, Kleinlützel, Känerkinden, Maisprach, Nunningen, Nussdorf^{AL}, Obermumpf, Olsberg^{AL}, Reigoldswil, Rickenbach (BL)^{AL}, Rümelingen, Seewen, Wegenstetten, Wenslingen, Wintersingen^{AL}, Wittinsburg, Zullwil, Zuzgen

Ausländische Gemeinden: Hausen im Wiesental, Schwörstadt, Zell im Wiesental, Durmenach, Ferrette, Niffer, Oberdorf, Riesbach, Roppentzwiller, Vieux-Ferrette, Waldighofen

Bellinzona

Gemeinden: Moleno, San Vittore

Bern

Gemeinden: Biglen, Hindelbank, Jaberg, Kiesen, Kirchdorf, Mühlethurnen, Oppligen, Schlosswil^{AL}, Utigen* (Thun), Zäziwil

Biel/Bienne

Gemeinden: Jens, Meisberg, Orvin, Péry

Brig–Visp

Gemeinden: Ausserberg, Bürchen, Mörel-Filet, Niedergesteln, Raron

Buchs (SG)

Gemeinde: Gams

Bulle

Gemeinde: Broc

Chiasso–Mendrisio

Ausländische Gemeinden: Albavilla, Alserio, Alzate Brianza, Anzano del Parco, Nesso, Orsenigo

Delémont

Gemeinden: Boécourt, Courtételle

Fribourg

Gemeinde: Prez-vers-Noréaz

Genève

Gemeinden: Avully, Begnins, Bursinel^{AL}, Bursins, Dardagny, Gilly, Mont-sur-Rolle, Rolle, Russin^{AL}

Ausländische Gemeinden: Arbusigny, Boège, Challex, Clarafond-Arcine, Contamine-sur-Arve, Cornier, Habère-Poche, La Tour, Nernier^{AL}, Peillonex, Saint-Jean-de-Tholome, Scientrier, Villard, Villen-Sallaz^{AL}, Viuz-en-Sallaz, Vulbens, Yvoire

Glarus

Gemeinden: Glarus, Glarus Nord

Kreuzlingen

Gemeinde: Reichenau

La Chaux-de-Fonds–Le Locle

Gemeinde: Les Brenets

Lausanne

Gemeinden: Apples, Bercher, Chavornay, Chexbres, Eclépens, Gollion, La Sarraz, Montricher, Pampigny, Poliez-Pittet, Rivaz, Villars-le-Terroir, Vuarrens, Yens

Lenzburg

Gemeinde: Holderbank (AG)

Luzern

Gemeinden: Eschenbach (LU), Hildisrieden, Inwil, Malters, Neuenkirch, Rain

Lugano

Gemeinde: Monteggio

Ausländische Gemeinden: Bene Lario, Carlazzo, Corrido, Cremenaga, Porlezza, San Bartolomeo Val Cavargna, Valsolda

Martigny

Gemeinde: Martigny-Combe

Neuchâtel

Gemeinden: Cressier (NE), Le Landeron, Valangin^{AL}

Olten–Zofingen

Gemeinde: Wikon

Rheintal

Gemeinden: Altstätten* (Heerbrugg), Au (SG)* (Heerbrugg), Balgach* (Heerbrugg), Berneck* (Heerbrugg), Diepoldsau* (Heerbrugg), Eichberg* (Heerbrugg), Marbach (SG)* (Heerbrugg), Rebstein* (Heerbrugg), St. Margrethen* (Heerbrugg), Widnau* (Heerbrugg)

Ausländische Gemeinden: Alberschwende, Altach* (Heerbrugg), Bildstein, Bregenz, Dornbirn* (Heerbrugg), Eichenberg, Feldkirch, Frastanz, Fraxern^{AL}, Fußach, Gaißau* (Arbon - Rorschach), Göfis, Götzis* (Heerbrugg), Hard, Hohenems* (Heerbrugg), Hohenweiler, Höchst* (Heerbrugg), Hörbranz, Kennelbach, Klaus, Koblach* (Heerbrugg), Krumbach, Langenegg, Lauterach, Lingenau, Lochau, Lustenau* (Heerbrugg), Meiningen, Mäder* (Heerbrugg), Rankweil, Röthis, Satteins, Schwarzach* (Heerbrugg), Sulz, Sulzberg, Viktorsberg^{AL}, Weiler, Wolfurt, Zwischenwasser

Sarnen

Gemeinde: Sarnen

Schaffhausen

Gemeinden: Merishausen, Siblingen

Sion

Gemeinden: Ayent, Grône* (Sierre), Veysonnaz

Solothurn

Gemeinden: Deitingen, Günsberg

St. Gallen

Gemeinden: Berg (SG)^{AL}, Eggersriet, Roggwil (TG)* (Arbon - Rorschach), Untereggen

Stein (AG)

Gemeinden: Münchwilen (AG), Stein (AG)* (Basel), Wallbach* (Basel)

Ausländische Gemeinde: Bad Säckingen

Wil (SG)

Gemeinde: Jonschwil

Winterthur

Gemeinde: Elgg

Yverdon-les-Bains

Gemeinde: Yvonand

Zug

Gemeinden: Knonau* (Zürich), Meierskappel, Oberrüti

Zürich

Gemeinden: Buchberg, Bäretswil* (Wetzikon-Pfäffikon (ZH)), Dättlikon* (Winterthur), Hausen am Albis, Hinwil* (Wetzikon-Pfäffikon (ZH)), Hittnau* (Wetzikon-Pfäffikon (ZH)), Künten, Pfungen* (Winterthur), Pfäffikon* (Wetzikon-Pfäffikon (ZH)), Rifferswil, Schneisingen, Weisslingen, Wetzikon (ZH)* (Wetzikon-Pfäffikon (ZH))

Anhang 6 (Beiträge der Kantone zur Kompensation von Mehraufwendungen für neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strecken)

Im Anhang 6 werden die jährlich zu leistenden Kompensationsbeiträge pro Kanton ausgewiesen. Der Totalbetrag von 60 Millionen Franken ergibt sich aus Artikel 5 Absatz 1 MinVG. Die Beiträge der einzelnen Kantone berechnen sich aus den geschätzten Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt der neu ins Nationalstrassennetz aufgenommenen Strassen. Der Kompensationsbedarf wurde bereits im Rahmen der Erarbeitung des Anhörungsberichts „Kompensation der Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt infolge der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz“ vom 28. Juni 2010 durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und das Eidgenössische Finanzdepartement vom ASTRA ermittelt und überprüft. Dabei hat sich herausgestellt, dass sich der tatsächliche Kompensationsbedarf jährlich auf 105 Millionen Franken belaufen würde. In der Folge hat das Bundesamt für Strassen den Kompensationsbedarf streckenspezifisch erfasst und den abtretenden Kantonen zugeteilt. Dadurch hätte bspw. der Kanton ZH einen jährlichen Kompensationsbeitrag von 11.35 Millionen Franken zu entrichten gehabt. Da sich die Kantone nach dem Willen des Gesetzgebers anstelle der 105 Millionen Franken mit 60 Millionen Franken an den zusätzlichen Betriebs- und Unterhaltskosten für die vom Bund übernommenen Strecken zu beteiligen haben, wurden die Kantonsbeiträge im Verhältnis reduziert. Der Kanton ZH hat sich somit entsprechend mit 6.49 Millionen Franken an den total 60 Millionen Franken zu beteiligen.

2.4 Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (SR741.272)

Anhänge 1 und 2

Die Änderungen in den Anhängen 1 (Liste der Autobahnen) und 2 (Liste der Hauptstrassen) sind der Änderung des Netzbeschlusses vom 10. Dezember 2012 geschuldet. Die beiden Anhänge wurden unter Berücksichtigung der neuen Verhältnisse revidiert.

3. Auswirkungen

Auswirkungen ergeben sich insbesondere durch die von der Bundesversammlung bereits verabschiedeten Rechtsänderungen im Rahmen der NAF-Beschlüsse. Mit Ausnahme der pauschalen Bundesbeiträge für die in der MinVV vorgesehenen Kategorien von Massnahmen eines Agglomerationsprogramms, der Konkretisierung des neuen Artikels 17e Absatz 2 MinVG bzw. der Fristen für die Umsetzung der Massnahmen eines Agglomerationsprogramms sowie der überarbeiteten Liste der BeSA, sind die Auswirkungen der vorliegend vorgeschlagenen Verordnungsänderungen auf den Bund und die Kantone rein finanzieller Natur.

3.1 Für den Bund

Auswirkungen für den Bund ergeben sich im Bereich der Nationalstrasse lediglich durch die vom Parlament bereits beschlossenen Rechtsänderungen. Insbesondere entstehen dem Bund Kosten für den Betrieb und Unterhalt der rund 400 Kilometer, die aus dem kantonalen Strassennetz in das Nationalstrassennetz übernommen werden. An diesen Kosten haben sich die Kantone gemäss Artikel 5 MinVG jedoch mit 60 Millionen Franken zu beteiligen. Zudem muss das Bundesamt für Strassen als für den Bau, Betrieb und Unterhalt zuständige Fachbehörde für die Bewirtschaftung der neuen Streckenabschnitte seinen Personalbestand erhöhen. Die Verordnungsänderungen selber haben für den Bund in diesem Bereich keine Auswirkungen.

Mit der Einführung pauschalisierter Kategorien von Massnahmen werden künftig gleichzeitig zwei verschiedene Finanzierungsmethoden bestehen. Für diejenigen Massnahmen, die über Pauschalen abgewickelt werden sollen, kommt dabei eine neue Methode zum Einsatz. Die anderen Massnahmen werden als Einzelmassnahmen behandelt. Das Vorgehen bei der Berechnung der Pauschalbeiträge muss beim Bund eingeführt werden und sich einspielen, was während einer Übergangszeit entsprechenden Aufwand bedeutet. Insbesondere wird dabei die Ermittlung der eingereichten Lauf- bzw. Quadratmeter bei Massnahmen des Langsamverkehrs sicherlich einen gewissen Zusatzaufwand mit sich bringen. Längerfristig ist indessen mit einer administrativen Entlastung und damit Optimierung der Prüfung und Umsetzung von solchen Massnahmen zu rechnen.

Es ist nicht mit einer Flut von Gesuchen pauschalisierter Massnahmen zu rechnen, zumal die Agglomerationen bzw. Trägerschaften mindestens 50 Prozent der Kosten solcher Massnahmen selber zu tragen haben.

Falls die Frist von vier Jahren bis zum Beginn der Ausführung der Bauvorhaben bzw. der Umsetzung der Massnahme (d.h. Einzelmassnahme, Teilmassnahme einer Einzelmassnahme oder eines Massnahmenpakets sowie für eine pauschal abgegoltene Massnahme) eines Agglomerationsprogramms unbenutzt verstreicht bzw. nicht mit dem Bau begonnen wird, so verwirkt der Anspruch auf Auszahlung der zugesprochenen Bundesbeiträge wegen Nichtumsetzung oder zu spätem Beginn der Ausführung der Bauvorhaben (vgl. neuer Art. 17e Abs. 2 MinVG). Durch die Verankerung der Dauer dieser Ausführungsfrist wird darauf hingewirkt, dass diese Bundesbeiträge wieder zur Entnahme für Nationalstrassen oder für Beiträge an den Agglomerationsverkehr verwendet werden können (vgl. Art. 5 Abs. 1 NAFG). Dies garantiert eine effiziente Verwendung der Gelder aus dem NAF.

Mit der moderaten Erweiterung der Liste beitragsberechtigter Städte und Agglomerationen werden die im NAF für den Agglomerationsverkehr vorgesehenen Mittel von 9 bis 12 Prozent (vgl. neuer Art. 17f MinVG) künftig auf einen erweiterten Kreis beitragsberechtigter Gemeinden verteilt.

Weitere Auswirkungen für den Bund, insbesondere solche, die in einem direkten Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Verordnungsänderungen stehen, sind nicht ersichtlich.

3.2 Für die Kantone und Gemeinden, insbesondere auch für Städte, Agglomerationen und Berggebiete

Durch die Abgabe von Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz erhalten die abgebenden Kantone weniger Hauptstrassenbeiträge vom Bund. Zudem werden die nichtwerkgebundenen Beiträge an die Kantone nach Massgabe der zu leistenden Kompensationsbeiträge im Sinne von Artikel 5 MinVG gekürzt. Die Mindereinnahmen der Kantone werden dem NAF zugewiesen und dienen der Kompensation für die Mehraufwendungen des Bundes für die Übernahme der kantonalen Strecken ins Nationalstrassennetz. Im neuen Anhang 6 MinVV werden die jährlichen Beiträge der einzelnen Kantone festgelegt. Gleichzeitig werden die Kantone finanziell entlastet, da der Unterhalt der ins Nationalstrassennetz abgegebenen Strassen neu beim Bund anfällt.

Mit der Einführung pauschaler Bundesbeiträge bei bestimmten Massnahmen der Agglomerationsprogramme in den Bereichen Langsamverkehr und Verkehrsmanagementmassnahmen sowie Aufwertungs- / Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum werden im Prüfprozess bislang als „Eigenleistungen“ kategorisierte Massnahmen soweit als möglich eliminiert. Dies kommt den Agglomerationen bzw. Trägerschaften zugute, da sich diese bislang ohne finanzielle Anreize seitens des Bundes zur Umsetzung solcher Massnahmen im Rahmen der Leistungsvereinbarung verpflichten mussten.

Für die Agglomerationen bzw. Trägerschaften entsteht mit Einführung pauschaler Bundesbeiträge ein gewisser Aufwand, um die neue Finanzierungsmethode einzuführen. Mittelfristig können die Agglomerationen bzw. Trägerschaften jedoch ihren administrativen Aufwand in Bezug auf die erwähnten Massnahmenkategorien, für die Pauschalbeiträge ausgerichtet werden, deutlich verringern. Insbesondere wird der Nachweis der Umsetzung der jeweiligen Massnahmen im Vergleich zur heutigen Praxis stark vereinfacht, zumal eine Schlussabrechnung gänzlich entfällt.

Mit der Konkretisierung der Frist von Artikel 17e Absatz 2 MinVG bzw. der Verankerung von Dauer, Beginn, Ende und Stillstand der Frist für den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben in Artikel 23a MinVV erhalten die Agglomerationen bzw. Trägerschaften klare Vorgaben, in welchem Zeitraum die Massnahmen (d.h. Einzelmassnahme, Teilmassnahmen einer Einzelmassnahme oder eines Massnahmenpakets sowie für pauschal abgegoltene Massnahmen) eines Agglomerationsprogramms umzusetzen sind bzw. zu welchem Zeitpunkt ihr Anspruch auf Auszahlung der dafür zugesprochenen Bundesbeiträge verwirkt ist.

Mit der Beibehaltung der Beitragsberechtigung jener Städte und Agglomerationen, die bislang beitragsberechtigt waren, werden die begonnenen Prozesse der Zusammenarbeit in den betroffenen Städten und Agglomerationen weiterhin unterstützt. Die Ergänzung der Liste der BeSA durch Hinzufügen von neuen Städten, Agglomerationen und Gemeinden führt einerseits dazu, dass dem heutigen Stand der gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Entwicklung Rechnung getragen wird. Andererseits wird damit der Wettbewerb um die Mittel des NAF im Bereich des Agglomerationsverkehrs innerhalb der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen nochmals verstärkt.

3.3 Für die Volkswirtschaft, die Gesellschaft und die Umwelt

Mit der Konkretisierung der Frist von Artikel 17e Absatz 2 MinVG für den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben bzw. der Umsetzung von Massnahmen eines Agglomerationsprogramms sowie der Anpassung des Kreises der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen ergibt sich insgesamt eine positive Auswirkung auf die Volkswirtschaft. Der volkswirtschaftliche Nutzen der Festlegung der Dauer der genannten Frist besteht darin, dass bei verspätetem Beginn der Umsetzung bzw. Nichtumsetzung der Massnahmen eines Agglomerationsprogramms die in Aussicht gestellten Bundesmittel verfallen. Diese verbleiben im NAF. Damit können sie wieder für Nationalstrassenvorhaben gemäss Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a NAFG oder Beiträge an andere Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs gemäss Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b NAFG verwendet werden. Die moderate Erweiterung des Kreises der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen trägt der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung der letzten Jahre und den damit verbundenen Anforderungen zur Verbesserung der Verkehrssysteme Rechnung. Weitere Auswirkungen der Ordnungsänderungen auf die Volkswirtschaft, die Gesellschaft oder die Umwelt sind nicht ersichtlich.

4. Rechtliche Aspekte

Die Verordnungsänderungen stehen im Einklang mit dem übergeordneten Recht. Sie stützen sich auf folgende Gesetzesbestimmungen:

- die Änderung der SVAV stützt sich auf Artikel 19 SVAG;
- die Änderung der NSV stützt sich auf Artikel 60 NSG;
- die Änderung der MinVV stützt sich auf die Artikel 12 Absatz 1, 13 Absatz 3, 17b Absatz 2, 17e Absatz 2 (neu) und 38 MinVG;
- die Änderung der Durchgangsstrassenverordnung stützt sich auf Artikel 2 Absatz 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01).

Die Änderungen haben keine Berührungspunkte mit dem internationalen Recht und verstossen insbesondere nicht gegen internationale Verpflichtungen der Schweiz.

Es sind keine Bestimmungen von der Ausgabenbremse betroffen.

Die Zulässigkeit, Pauschalbeiträge auszurichten, ergibt sich aus Artikel 38 MinVG. Gemäss dieser Bestimmung ist es dem Bundesrat erlaubt, statt auf die effektiven Kosten abzustellen (vgl. Art. 17d Absatz 1 MinVG, Art. 21 f. MinVV), Pauschalen festzulegen. Zudem soll dem ASTRA mit Artikel 7 Absatz 6 NSV neu die Kompetenz übertragen werden, Vorgaben zur technischen Ausgestaltung von Schnellladestationen auf Rastplätzen zu erlassen.