



Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben NFA

Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches - RPT

Nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti - NPC

## **Projektgruppe 5**

**„Regionalverkehr, Niveauübergänge,  
Verkehrstrennungsmassnahmen“**

# **Schlussbericht**

**zuhanden des Leitorgans**

für die Sitzung vom 16. Januar 2004

Bern, 13. November 2003, EFV, PL NFA

## Übersicht über die Entscheide des Politischen Steuerungsorgans zu den Anträgen der Projektgruppe 5 (Regionalverkehr, Verkehrstrennung)

<b>Antrag</b>	<b>Gegenstand</b>	<b>Erwägungen / Entscheid des politischen Steuerungsorgans</b>
(Schlussbericht S. 11 und 17:) Zu den Bereichen „Regionalverkehr“ und „Verkehrstrennung“ hat die Projektgruppe keine Anträge gestellt.	Regionalverkehr und Verkehrstrennung	Das Politische Steuerungsorgan hat vom Schlussbericht zustimmend Kenntnis genommen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>Regionalverkehr</b>	<b>6</b>
1. Ausgangslage	6
2. Auftrag gemäss Botschaft und Mandat	6
3. Zwischenbericht der Projektgruppe	7
4. Beschlüsse des Leitorgans und des Steuerungsorgans	7
5. Neue Lösung: Gesetzesänderungen mit Kommentaren	8
6. Zusammenarbeits- und Finanzierungsform Bund – Kantone	8
7. Erforderliche Anpassungen auf kantonaler Ebene	8
8. Anpassungen auf Verordnungsstufe	9
9. Auswirkungen	9
9.1 Personelle Auswirkungen	9
9.2 Finanzielle Auswirkungen	9
9.3 Anreizwirkungen und Effizienzgewinne	10
9.4 Auswirkungen auf die Städte und Gemeinden und die Leistungserbringer	10
10. Übergangsprobleme	11
11. Anträge an das Leitorgan	11
<i>Anhang 1: Anpassungen im Eisenbahngesetz (EBG) im Einzelnen</i>	12
<i>Anhang 2: Anreizwirkungen und Effizienzgewinne im Regionalverkehr (Tabelle)</i>	13
<b>Aufhebung der Bundesbeiträge für die Verkehrstrennung</b>	<b>14</b>
1. Ausgangslage	14
2. Auftrag gemäss Botschaft und Mandat	14
3. Zwischenbericht der Projektgruppe	15
4. Beschlüsse des Leitorgans und des Steuerungsorgans	15
5. Neue Lösung: Gesetzesänderungen mit Kommentaren	15
6. Erforderliche Anpassungen auf kantonaler Ebene	16
7. Anpassungen auf Verordnungsstufe	16

8.	Auswirkungen	16
8.1	Personelle Auswirkungen	16
8.2	Finanzielle Auswirkungen	16
8.3	Anreizwirkungen und Effizienzgewinne	17
8.4	Auswirkungen auf die Städte und Gemeinden und die Leistungserbringer	17
9.	Übergangsprobleme	17
10.	Anträge an das Leitorgan	17
 <i>Anhang 3:</i> Anpassungen im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) im Einzelnen		18
<i>Anhang 4:</i> Übergangsprobleme im Bereich Niveauübergänge (Tabelle)		20

## Zusammenfassung

### I. Aufgabenbereich und personelle Zusammensetzung der Projektgruppe

Die Projektgruppe 5 hatte die Aufgabenbereiche Regionalverkehr, Niveauübergänge und Verkehrstrennungsmassnahmen zu bearbeiten. Bezüglich der zwei letztgenannten Bereiche besteht ein Querbezug zur Projektgruppe 4 „Agglomerationsverkehr“: Die heutigen Bundesbeiträge für die Sanierung von Niveauübergängen und für Verkehrstrennungsmassnahmen sollen aufgehoben und die entsprechenden Mittel sollen für die Mitfinanzierung der Infrastruktur zugunsten des Agglomerationsverkehrs eingesetzt werden.

Ihrem Aufgabenbereich entsprechend setzte sich die Projektgruppe personell wie folgt zusammen:

Vorsitz:	Frau	C. Appetito, BAV
Kantonsvertreter:	Herren	U. Brasser, GR W. Müller, TG M. Tinguely, FR
Bundesvertreter:	Herren	J. Béguin, ASTRA A. Berndt, BAV / K. Kolden, BAV S. Pfammatter, EFV
seitens PL NFA:	Herr	F. Bangerter, PL NFA

Seit März 2003 hat sich die Projektgruppe zu insgesamt 5 Sitzungen getroffen.

### II. Ergebnis der Projektgruppenarbeit

Entsprechend der NFA-Botschaft vom 14. November 2001<sup>1</sup> wird beim **Regionalverkehr** einerseits der Bundesbeitrag auf rund 50 Prozent zurückgenommen (Abgeltung) und andererseits – wie in allen Aufgabenbereichen – die Abstufung der Beiträge nach der Finanzkraft der Kantone fallen gelassen (Abgeltung und Investitionsbeiträge); der Finanzausgleich wird künftig über das neue, von der Subventionierung losgelöste Instrument des Ressourcenausgleichs sichergestellt. Die Investitionsbeiträge des Bundes verbleiben indessen auf bisheriger Höhe; dies ebenfalls in Übereinstimmung mit der Vorgabe gemäss der NFA-Botschaft vom 14. November 2001.

---

<sup>1</sup> BBI 2001 2451 / FF 2001 2312f.

Die Vorschläge für die entsprechenden Gesetzesänderungen mit Erläuterungen wie auch die Stossrichtungen der Verordnungsänderungen liegen vor.

Bezüglich des Bestellverfahrens bei den Transportunternehmungen schlägt die Projektgruppe keine Änderungen vor; dies ebenfalls im Einklang mit der NFA-Botschaft. Entsprechende Untersuchungen erfolgen im Rahmen der anstehenden Bahnreform.

Die Projektgruppe hat sich zudem mit den Auswirkungen der neuen Lösungen auf die Kantone, Gemeinden und Transportunternehmungen auseinandergesetzt und äussert sich im Weiteren zu den personellen und finanziellen Auswirkungen sowie zu den Anreizwirkungen und möglichen Effizienzgewinnen. Im Regionalverkehr dürften keine namhaften Übergangsprobleme auftreten.

**Für Niveauübergänge und Verkehrstrennungsmassnahmen ausserhalb von Agglomerationen** entfällt künftig der Bundesbeitrag. Die im heutigen Regime dafür aufgewendeten Mittel (Grössenordnung 35 Mio. pro Jahr) werden neu zur Mitfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Agglomerationen verwendet (vgl. Schlussbericht der *Projektgruppe 4*).

Auch für die Bereiche Niveauübergänge und Verkehrstrennung ausserhalb von Agglomerationen hat die Projektgruppe die nötigen Gesetzes- und Verordnungsänderungen ausgearbeitet und die diversen Auswirkungen eines Rückzugs des Bundes bzw. einer Streichung der entsprechenden Bundesbeiträge eruiert. Der Übergang vom heutigen zum neuen Regime dürfte keine grösseren Probleme bieten.

## **Regionalverkehr**

### **1. Ausgangslage**

Die Finanzierung des Regionalverkehrs ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Im Rahmen einer Globalsteuerung, deren zentrales Instrument die Kantonsquoten sind, werden die Finanzierungsanteile von Bund und Kanton an den Abgeltungen Regionalverkehr festgelegt. Der zweckgebundene Finanzierungsanteil des Bundes liegt gemäss Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV; SR 742.101.2) bei durchschnittlich 69 Prozent, wobei unter der Abgeltung Regionalverkehr die gesamten Beiträge an die ungedeckten Kosten sowohl der Infrastrukturbetriebe der Privatbahnen als auch der Verkehrsleistungen aller Transportunternehmen (TU) zusammengefasst werden. Die Kantonsanteile für die Abgeltung betragen entsprechend durchschnittlich 31 Prozent. Die Satzspanne der Bundesanteile liegt zur Zeit (ab Fahrplanjahr 2004) zwischen 37% für den Kanton Basel-Stadt und 92% für den Kanton Jura. Die Kantonsbeteiligung wird unter Berücksichtigung der Finanzkraft und der strukturellen Voraussetzungen des jeweiligen Kantons ermittelt (Bevölkerungsdichte, Privatbahnlängen). Neben demjenigen an den Abgeltungen Regionalverkehr besteht noch ein durch die KAV definierter Kantonsanteil an den Investitionsbeiträgen. Der durchschnittliche Finanzierungsanteil des Bundes beträgt hier etwa 50%, wobei sich die Satzspanne der Bundesanteile derzeit von 5% (für BS) bis 82% (für GR) erstreckt. Mit dieser Finanzierungslösung wurden 1996 bei der Revision des Eisenbahngesetzes entscheidende Anliegen der NFA schon vorweggenommen.

### **2. Auftrag gemäss Botschaft und Mandat**

Die Abgeltungen für den öffentlichen Regionalverkehr bleiben eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Instrumente der Globalsteuerung sind auch künftig die Kantonsquoten und die Kantonsanteile, welche weiterentwickelt werden:

- Der Anteil des Bundes wird auf durchschnittlich 50 Prozent herabgesetzt.
- Die Abstufung des Bundesbeitrages zur Angleichung der Nettobelastungen der Kantone pro Kopf erfolgt ohne Berücksichtigung der Finanzkraft der Kantone.

### 3. Zwischenbericht der Projektgruppe

Die neue Lösung ist durch folgende Ziele und Rahmenbedingungen gekennzeichnet:

#### a) Grundsätzlich

- Der gesamte öffentliche Regionalverkehr bleibt eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen.
- Der Bund finanziert wie bisher neben den Regionalverkehrsangeboten gemeinsam mit den Kantonen die Privatbahninfrastrukturen.
- Das neue System soll – im Interesse einer flächendeckenden, nachhaltigen Verkehrspolitik – die Aufrechterhaltung des Leistungsangebotes in schwach besiedelten, wirtschaftlich benachteiligten Gebieten sicherstellen.

#### b) Bereich Abgeltungen

- Die Abgeltungen des Bundes für den regionalen Personenverkehr reduzieren sich von bisher 69 % auf insgesamt rund 50 % der ungedeckten Kosten.
- Die Bundesbeiträge sollen eine Annäherung der Nettobelastungen der Kantone pro Kopf bewirken. Sie werden nach einem Index zur Berücksichtigung der strukturellen Voraussetzungen – ohne Berücksichtigung der Finanzkraft der Kantone – abgestuft.
- Der Bund nimmt eine Globalsteuerung über die Kantonsquoten vor.

#### c) Bereich Investitionsbeiträge

- Das Beitragsvolumen des Bundes bleibt auf dem bisherigen Niveau.
- Die Beiträge des Bundes werden nach einem Strukturindex abgestuft – ohne Berücksichtigung der Finanzkraft der Kantone. Die Beitragssätze verschieben sich für die einzelnen Kantone nur marginal gegenüber bisher.

### 4. Beschlüsse des Leitorgans und des Steuerungsorgans

Das Leitorgan hat an seiner ersten Sitzung am 3. Juli 2003 vom Zwischenbericht „Regionalverkehr“ der Projektgruppe Kenntnis genommen. Das Politische Steuerungsorgan hat von diesem Zwischenbericht ebenfalls Kenntnis genommen. Der Auftrag gemäss Mandat lautet wie unter Punkt 2 beschrieben. Das Leitorgan hat auf Grund der Unabhängigkeit beider Vorlagen den Willen geäußert, die Ausführungen über die Bahnreform 2 im Schlussbericht aus dem Text herauszunehmen. Die Bahnreform 2 wird vollständig getrennt von der NFA-Vorlage behandelt.



## 5. Neue Lösung: Gesetzesänderungen mit Kommentaren

Notwendig ist eine Anpassung von *Artikel 53* des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101). Die Änderungen betreffen die Absätze 1 und 2 des Artikels. Diese werden wegen des logischen Ablaufs im Sinne einer besseren Transparenz in der Reihenfolge gewechselt und wie folgt angepasst:

- Absatz 1 (alt): „insbesondere die Finanzkraft“ wird gemäss dem Auftrag (siehe Punkt 2) gestrichen.
- Absatz 2 (alt): Weil die Finanzkraft (IFK) aus der Formel herausgenommen wird, sind Ober- und Untergrenzen nicht mehr nötig; dies umso weniger, als die Streuung bei Nichtberücksichtigung der Finanzkraft ohnehin geringer ausfällt. Gemäss der NFA-Botschaft<sup>2</sup> soll der Bundesanteil an den gesamten Abgeltungen rund 50 Prozent betragen.

Auf Grund der Änderungen im Artikel 53 muss ebenfalls *Artikel 61* angepasst werden. Bei den Investitionsbeiträgen beinhaltet der Auftrag, das Gesamtvolumen zu belassen, jedoch die Finanzkraft als Bemessungskriterium fallenzulassen.

Im Einzelnen gehen die nötigen Gesetzesänderungen aus *Anhang 1* hervor.

## 6. Zusammenarbeits- und Finanzierungsform Bund – Kantone

Die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen, dem Bund und den Transportunternehmen (TU) sollen weiter vereinfacht werden; zudem ist eine weitergehende Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen wünschbar. Wie bereits in der NFA-Botschaft<sup>3</sup> ausgeführt, wird das Anliegen im Rahmen der Bahnreform 2 weiterentwickelt.

## 7. Erforderliche Anpassungen auf kantonaler Ebene

Die Beteiligung der Gemeinden und Städte an der Regionalverkehrsfinanzierung ist in den verschiedenen Kantonen rechtlich unterschiedlich geregelt. Sollten die Veränderungen durch die NFA für Gemeinden und Städte finanziell neutral sein, bedürfte es Anpassungen in den Gesetzen und Regelungen zur Beteiligung der Gemeinden und Städte auf kantonaler Ebene.

---

<sup>2</sup> BBI 2001 2451 / FF 2001 2312f.

<sup>3</sup> BBI 2001 2451 / FF 2001 2312f.

## **8. Anpassungen auf Verordnungsstufe**

Notwendig ist eine Anpassung der Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV; SR 742.101.2). Diese betrifft die Artikel 3, 4 und 9.

Wesentliche inhaltliche Änderungen sind:

- Streichung der Finanzkraft
- Veränderung der Formel, damit der Bundesanteil sowohl bei den Investitionsbeiträgen als auch bei den Abgeltungen insgesamt rund 50% beträgt.

Die Projektgruppe empfiehlt, die Parameter möglichst entsprechend der NFA-Botschaft zu Grunde gelegten Variante festzulegen. Insbesondere bei den Investitionsbeiträgen wird die Formel so verändert, dass die kantonsweisen Verschiebungen gegenüber der Botschaftsvariante so gering wie möglich gehalten werden können.

## **9. Auswirkungen**

### **9.1 Personelle Auswirkungen**

Die Senkung des durchschnittlichen Bundesbeitrags von 69 auf 50 % und die Streichung der Finanzkraft in der Berechnung haben grundsätzlich keine personellen Auswirkungen auf Bund und Kantone.

### **9.2 Finanzielle Auswirkungen**

Auf der Basis aktualisierter Daten (Referenz: Kalenderjahre 2001 und 2002) ist die neue Lösung bei der Abgeltung für den regionalen Personenverkehr mit einer Lastenverschiebung von rund 290 Mio. Franken zugunsten des Bundes und zulasten der Kantone verbunden. Der absolute Kantonsanteil steigt von ca. 500,5 Mio. Franken auf ca. 790,5 Mio. Franken, während der absolute Bundesanteil von ca. 1'101,5 Mio. Franken auf ca. 811,5 Mio. Franken sinkt (Durchschnittswerte für die Jahre 2001-2002).<sup>4</sup> Die nachstehende Tabelle 1 zeigt, wie sich die veränderte Formel auf die Abgeltungszahlungen auswirkt.

---

<sup>4</sup> In der NFA-Globalbilanz gemäss Botschaft vom 14.11.2001 (Basis 1998/1999) ist eine Lastenverschiebung von 290 Mio. Fr. bei den Abgeltungen ausgewiesen. Etwa dieselbe Verschiebung entsteht auf Basis 2001/2002.

**Tabelle 1: Lastenverschiebung Bund – Kantone beim öffentlichen Regionalverkehr (ohne Berücksichtigung der Bahnreform 2; in 1000 Franken)**

Finanzkraftzuschläge (Rubrik „Abgeltung“)	2001 <b>222'683</b>	2002 <b>224'230</b>	Durchschnitt 2001/2002 <b>223'456</b>		
Beiträge des Bundes an die Kantone (nur Abgeltung)	bisher ( <i>inkl. Finanzkraftzuschläge</i> ):				
	2001 <b>1'097'781</b>	2002 <b>1'105'332</b>	Durchschnitt 2001/2002 <b>1'101'556</b>		
	neu mit NFA ( <i>keine Finanzkraftzuschläge</i> ):			<b>Lastenverschiebung durch NFA:</b>	
	2001 <b>808'284</b>	2002 <b>813'786</b>	Durchschnitt 2001/2002 <b>811'035</b>	Belastung Kantone (= Entlastung Bund) <b>290'521</b> <i>(davon Wegfall Finanzkraftzuschläge:</i> <b>223'456)</b>	

Bei den Investitionsbeiträgen entsprechen die Verhältnisse Bund – Kantone den Vorgaben aus der NFA-Botschaft vom 14. November 2001.

### 9.3 Anreizwirkungen und Effizienzgewinne

Mit der Senkung des durchschnittlichen Bundesbeitrags bzw. der entsprechenden Erhöhung der Kantonsanteile sind keine direkten Effizienzgewinne verbunden. Auf indirektem Weg dürfte die erhöhte Kongruenz von Entscheidungskompetenz und finanzieller Verantwortung das Verhalten der Besteller jedoch günstig beeinflussen. Vergleiche dazu auch *Anhang 2*.

### 9.4 Auswirkungen auf Städte, Gemeinden und Leistungserbringer

Die Beteiligung der Gemeinden und Städte an der Regionalverkehrsfinanzierung ist in allen Kantonen unterschiedlich geregelt. Wenn innerhalb der Kantone bestimmt wurde, dass Gemeinden und andere Körperschaften an der Abgeltung für den regionalen Personenverkehr beteiligt werden, hat eine Mehrbelastung der Kantone zu einem bestimmten Grad auch Einfluss auf das Beteiligungsniveau von Städten, Gemeinden bzw. anderen Körperschaften. Die Kantone können für einen Ausgleich sorgen, da sie über die Mechanismen der NFA vom Bund eine Kompensation in Form zweckfreier Mittel erhalten.

Für die Leistungserbringer (TU) ergeben sich keine Änderungen, da das Bestellverfahren im Rahmen der NFA nicht geändert wird.

## **10. Übergangsprobleme**

Für den Regionalverkehr sind keine Übergangsprobleme absehbar.

## **11. Anträge an das Leitorgan**

Es bestehen keine Differenzen zum Mandat; das Leitorgan hat bezüglich des Regionalverkehrs keine Entscheide zu treffen.

***Anhänge 1 und 2***

**Anpassungen im Eisenbahngesetz (EBG)<sup>5</sup> im Einzelnen****Art. 53**

~~1 Die Anteile von Bund und Kantonen an der Abgeltung werden durch den Bundesrat festgelegt, nachdem er dazu die Kantone angehört hat. Berücksichtigt werden insbesondere die Finanzkraft sowie die strukturellen Voraussetzungen der Kantone. Der Bund beteiligt sich an den Abgeltungen der durch Bund und Kantone gemeinsam bestellten Angebote im Regionalverkehr mit insgesamt rund 50 Prozent.~~

<sup>2</sup> ~~Der Anteil des Bundes beträgt mindestens 36 und höchstens 94 Prozent.~~<sup>6</sup> Die Anteile von Bund und Kantonen an der Abgeltung werden durch den Bundesrat festgelegt, nachdem er dazu die Kantone angehört hat. Berücksichtigt werden die strukturellen Voraussetzungen der Kantone.

**Art. 61**

<sup>1</sup> Der Anteil des Bundes an den Leistungen für technische Verbesserungen (Art. 56) beträgt mindestens 5 und höchstens 50 Prozent. Im übrigen gelten die Bestimmungen von Artikel 53 Absätze 4–2, 3, 4 und 5.

---

<sup>5</sup> SR 742.101.

Anreizwirkungen und Effizienzgewinne im Regionalverkehr

Öff. Regionalverkehr		Punkte	Durchschnitt	Kommentar
Effizienz	1.1 Werden Verfahrenswege kürzer?	0	0.0	Das Bestellverfahren bleibt dasselbe (Verbundaufgabe Bund-Kte).
	1.2 Werden Kompetenzen gebündelt?	0		Siehe 1.1.
	1.3 Werden personelle Doppelspurigkeiten abgebaut?	0		Siehe 1.1.
	1.4 Können grössere Mengen zu geringeren Durchschnittskosten bewältigt werden?	0		Vielleicht. Siehe dazu Punkt 3.3.
	<b>1. Effizienz Total</b>	<b>0</b>		
Effektivität	2.1 Entsprechen Leistungen stärker den Bedürfnissen der Bürger?	0	0.3	Vielleicht, weil mehr Verantwortung beim Kanton.
	2.2 Fallen Entscheidungen näher beim Bürger?	1		Ja, siehe 2.1.
	2.3 Wird der "Eindruck von Bürokratie" abgebaut?	0		Siehe 1.1.
	2.4 Können Ziele einfacher und/oder schneller erreicht werden?	0		Siehe 1.1.
	<b>2. Effektivität Total</b>	<b>1</b>		
Anreize	3.1 Werden Fehlanreize in Bezug auf die Prioritätenordnung abgebaut?	1	1.3	Ja, siehe 2.1.
	3.2 Werden Fehlanreize in Bezug auf die Produktionsmenge abgebaut?	1		Ja, siehe 3.3.
	3.3 Werden Fehlanreize in Bezug auf die Produktionskosten abgebaut?	2		Kantone übernehmen mit erhöhter fin. Beteil. mehr Verantw. für die Kosten im öV, was zu verstärkten Spar- u. Effizianzenreizen führt.
	3.4 Werden Fehlanreize in Bezug auf die Lastenverteilung zwischen Bund und Kantonen abgebaut?	1		Ja, siehe 3.3.
	<b>3. Anreize Total</b>	<b>5</b>		
<b>Durchschnitt Total</b>			<b>0.5</b>	

## **Aufhebung der Bundesbeiträge für die Verkehrstrennung**

### **1. Ausgangslage**

Gestützt auf die geltende Verfassung (Art. 86, Abs. 3, Bst. B, BV) werden im Rahmen der Verkehrstrennung laut Gesetz (MinVG; SR 725.116.2) drei für den vorliegenden Bericht relevante Anliegen unterstützt:

- 1) die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen
- 2) die Verlegung von Bahngleisen oder Strassen zur räumlichen Trennung von motorisiertem Privatverkehr und schienengebundenem Verkehr der Bahnen des allgemeinen Verkehrs
- 3) Massnahmen zur Verkehrstrennung und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in Agglomerationen

Im Rahmen des Stabilisierungsprogramms 1998 wurden die Bundesbeiträge massgeblich gekürzt. Für die Entflechtung Schiene/Strasse unter Federführung des BAV besteht ein Kredit, der für die Jahre 2001 und 2002 jeweils rund 28 Millionen Franken<sup>7</sup> beträgt. Es werden dort nur noch vom Bundesrat festgelegte Vorhaben unterstützt. Beim ASTRA sind für Niveauübergänge und Verkehrstrennungsmassnahmen zusätzlich noch 12 Millionen Franken<sup>2</sup> jährlich eingestellt. Hier ist die Neuaufnahme von kleinen Projekten begrenzt auf sehr gefährliche unbewachte Übergänge heute noch möglich.

### **2 Auftrag gemäss Botschaft und Mandat**

Die Verkehrstrennung wird aus der Verfassung gestrichen und an ihrer Stelle wird die Grundlage für die Agglomerationsfinanzierung gelegt. In der NFA war ursprünglich geplant, die erwähnten insgesamt jährlich 40 Millionen Bundesbeiträge an die Verkehrstrennung als Globalbeiträge an Zweckverbände für den Agglomerationsverkehr auszurichten. Heute wird im Zusammenhang mit der Agglomerationsverkehrsfinanzierung von wesentlich höheren Bundesbeiträgen gesprochen (s. dazu Projektgruppe 4).

---

<sup>7</sup> Zahlen von 2001; die im Jahr 2002 ausbezahlten Subventionen lagen etwas tiefer.

### 3. Zwischenbericht der Projektgruppe

Für die Verkehrstrennung besteht kein Regelungsbedarf mehr. Die neue Agglomerationsfinanzierung wird in der *Projektgruppe 4* behandelt.

### 4. Beschlüsse des Leitorgans und des Steuerungsorgans

Das Leitorgan hat an seiner ersten Sitzung am 3. Juli 2003 vom Zwischenbericht „Verkehrstrennung“ der Projektgruppe Kenntnis genommen und hatte dazu keine Bemerkungen. Das Politische Steuerungsorgan hat von diesem Zwischenbericht ebenfalls Kenntnis genommen.

### 5. Neue Lösung: Gesetzesänderungen mit Kommentaren

Die notwendigen Anpassungen des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer vom 22. März 1985 (MinVG; SR 725.116.2) werden von der Projektgruppe 4 Agglomerationsverkehr vorgenommen. Die Projektgruppe 5 beantragt folgende Änderungen:

- In den *Artikeln 3, 18 und 19* werden die Ausführungen zu Niveauübergängen und Verkehrstrennung gestrichen. Entsprechend fällt *Artikel 20* gänzlich weg.
- *Artikel 19, Absatz 1* wird im Weiteren betreffend die Finanzierung von Anschlussgleisen der heutigen Praxis angepasst und bildet neu *Artikel 18, Absatz 2*. Somit entfällt *Artikel 19*, und die Bestimmungen zu den Bundesbeiträgen an private Anschlussgleise können in einen einzigen Artikel zusammengefasst werden. Die Satzspanne von 40-80 Prozent bezog sich auf Niveauübergängen und Verkehrstrennungsmassnahmen. Weil die Ausführungen dazu gestrichen werden, sind Beitragssätze von über 60 Prozent an dieser Stelle im Gesetz nicht mehr aktuell.

Weil Artikel 19 aufgehoben wird, wird in Artikel 11 Absatz 2 des *Bundesgesetzes über die Anschlussgleise* (SR 742.141.5) der Bezug zu Artikel 19 MinVG zu streichen sein; der Bezug wird sich auf Artikel 18 MinVG beschränken müssen.

- Um Übergangsprobleme bei laufenden Verträgen zu vermeiden, werden die *Übergangsbestimmungen* mit einem entsprechenden Absatz 1 versehen.

Im Einzelnen gehen die von der Projektgruppe 5 beantragten Gesetzesänderungen aus *Anhang 3* hervor.



## 6. Erforderliche Anpassungen auf kantonaler Ebene

Da mit dem Stabilisierungsprogramm 1998 die Beiträge an die Verkehrstrennung schon massgeblich gekürzt wurden, haben die Strasseneigentümer die fehlenden Mittel insbesondere bei den Niveauübergängen schon bisher ersetzen müssen und die Kantone mehrheitlich die entsprechenden Grundlagen geschaffen. Was den Agglomerationsverkehr betrifft, ist auf die entsprechenden Ausführungen der *Projektgruppe 4* zu verweisen.

## 7. Anpassungen auf Verordnungsstufe

Die Verordnung über die Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen und an andere Massnahmen zur Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr (Verkehrstrennungsverordnung; SR 725.121) wird aufgehoben.

## 8. Auswirkungen

### 8.1 Personelle Auswirkungen

Die vollständige Aufhebung der Bundesbeiträge an die Verkehrstrennung wird für den Bund keine weiteren personellen Auswirkungen haben. Betreffend die Globalbeiträge an die Agglomerationen wird auf die Ausführungen der *Projektgruppe 4* verwiesen.

### 8.2 Finanzielle Auswirkungen

Bereits im Rahmen des Stabilisierungsprogramms 1998 wurden die Auswirkungen der Kürzung der Bundesbeiträge auf 40 Millionen abgehandelt<sup>8</sup>. Was die künftige Verwendung der 2001/2002 durchschnittlich ausbezahlten Bundesbeiträge an die Verkehrstrennung von insgesamt rund 35 Millionen betrifft, verweisen wir auf die Ausführungen der *Projektgruppe 4*. Die Lastenverschiebung Bund – Kantone präsentiert sich im Einzelnen wie folgt:

**Tabelle 2: Lastenverschiebung Bund – Kantone bei den Niveauübergängen und der Verkehrstrennung (insgesamt; in 1000 Franken)**

Beiträge des Bundes an die Kantone <sup>9</sup>	bisher:			Lastenverschiebung durch NFA: Belastung Kantone (= Entlastung Bund)
	2001	2002	Durchschnitt 2001/2002	
	<b>38'306</b>	<b>28'339</b>	<b>33'323</b>	<b>33'323</b>

<sup>8</sup> Botschaft zum Stabilisierungsprogramm 1998 vom 28. September 1998, BBl 1999 46-51.

### **8.3 Anreizwirkungen und Effizienzgewinne**

Die Auswirkungen der Streichung dieser Beiträge wurden wie oben erwähnt bereits im Hinblick auf das Stabilisierungsprogramm beschrieben<sup>10</sup>. Die Effekte des neuen Systems werden von der *Projektgruppe 4* behandelt.

### **8.4 Auswirkungen auf Städte, Gemeinden und die Leistungserbringer**

Siehe Kapitel 8.3.

## **9. Übergangsprobleme**

Die geplanten Verkehrstrennungsprojekte werden bis zur Inkraftsetzung der NFA grösstenteils realisiert sein. Für allfällige hängige Projekte wird eine Übergangsbestimmung zum MinVG vorgesehen (vgl. Kap. 5 dieses Berichtsteils).

Ein mögliches finanztechnisches Problem auf dem Gebiet der Niveauübergänge wäre die Verzögerung der Abrechnungen von im Laufe des Jahres 2006 zugeteilten Subventionsentscheiden. Das Problem kann indessen mittels der vorgeschlagenen Übergangsbestimmung gelöst werden, bzw. indem der nicht gebrauchte Kredit im Umfang von ca. 2 Millionen Franken auf das Jahr 2007 übertragen wird (vgl. dazu *Anhang 4*).

## **10. Anträge an das Leitorgan**

Es bestehen keine Differenzen zum Mandat; das Leitorgan hat bezüglich der Verkehrstrennung keine Entscheide zu treffen.

## **Anhänge 3 und 4**

---

<sup>9</sup> Die im heutigen Regime an die Sanierung der Niveauübergänge ausgerichteten Finanzkraftzuschläge werden nicht gesondert ausgewiesen, weil sie nicht dem Ressourcenausgleich zugeführt werden können, sondern – wie die Grundbeiträge – ebenfalls dem Agglomerationsverkehr zukommen sollen (NFA-Botschaft: dem Agglomerationsverkehr fliessen die *gesamten* heutigen Beiträge an die Sanierung der Niveauübergänge und die Verkehrstrennung zu).

<sup>10</sup> Botschaft zum Stabilisierungsprogramm 1998 vom 28. September 1998, BBl **1999** 46-51.

**Anpassungen im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG)<sup>11</sup> im Einzelnen**

**Art. 3 Grundsatz**

Der Bund verwendet die Mineralölsteuer, die für den Strassenverkehr bestimmt ist, nach Abzug seiner Aufwendungen für seine Mitarbeit beim Vollzug dieses Bundesgesetzes wie folgt:

- c. für die übrigen werkgebundenen Beiträge, nämlich:
  1. Beiträge ~~an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen~~, an private Anschlussgeleise und ~~an andere Massnahmen zur Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr~~;

**1. Abschnitt:**

**Beiträge ~~an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen~~, an private Anschlussgeleise und ~~an andere Massnahmen zur Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr~~**

**Art. 18 Grundsatz**

<sup>1</sup> ~~Der Bund fördert die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen; er unterstützt Massnahmen zur Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr. Den Vorrang haben Massnahmen, welche die Verkehrssicherheit rasch und wirksam heben, sowie solche, die dem Umweltschutz dienen. Der Bund kann überdies Beiträge an die Kosten der Erstellung privater Anschlussgeleise leisten.~~

<sup>2</sup> Beiträge des Bundes nach Absatz 1 dürfen 60 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht überschreiten.

**Art. 19**

*aufgehoben*

---

<sup>11</sup> SR 725.116.2.

**Art. 20**

*aufgehoben*

**Übergangsbestimmung zur Aenderung vom ....**

Beitragszusicherungen an Niveauübergänge, die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung erfolgten, behalten ihre Gültigkeit.

Laufende Verträge betreffend die Verkehrstrennung werden berücksichtigt und vereinbarte Bundesbeiträge geleistet.

Finanztechnische Übergangsprobleme beim Bund**Aufgabenbereich**    Niveauübergänge und Verkehrstrennung

<b>Art des finanztechnischen Übergangsproblems<sup>1)</sup></b>	<b>Mutmasslicher Umfang in 1000 Franken am Jahresende 2006</b>	<b>Lösungsansatz</b>
<i>Niveauübergänge:</i> Verzögerung bei den Abrechnungen von im Laufe von 2006 zugeteilten Subventionsentscheiden	1 - 3 Millionen Franken	Übergangsbestimmung im MinVG und Übertrag des nicht beanspruchten Kredits auf das Jahr 2007 (ca. 2 Millionen Franken)
<i>Verkehrstrennung:</i> Restzahlungen aus abgeschlossenen Investitionsvereinbarungen	2 - 5 Millionen	Übergangsbestimmung im MinVG und Budgetierung der notwendigen vereinbarten Bundesbeiträge

1) Nachschüssiges Beitragssystem, langfristige Beitragszusicherungen, andere