

## Mobilität nach Mass

### Direkter Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative

15. Dezember 2003

Nummer 46/2

4. Jahrgang

# dossierpolitik



## Abstimmungsvorlage für eine gesamtheitliche Verkehrspolitik in der Schweiz

Am 8. Februar 2004 entscheidet das Volk an der Urne über den Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative, der Mobilität nach Mass zum Ziel hat. Stimmt das Volk mit Ja, werden die geplanten verkehrspolitischen Massnahmen in den kommenden Jahrzehnten endlich umgesetzt. Der Bundesrat strebt eine koordinierte Verkehrspolitik an, bei der kein Verkehrsträger vernachlässigt wird. Die Vorlage ist wichtig für die Entwicklung der Agglomerationen und bedeutungsvoll für Strasse und Schiene.

### Aktuelle Verkehrssituation in der Schweiz

Mobilität ist ein wichtiger Standortfaktor für eine moderne Volkswirtschaft. Will die Schweiz ihre Standortvorteile und damit ihren Wohlstand wahren, ist die Erfüllung der stetig wachsenden Verkehrsbedürfnisse ein zentrales Anliegen.

Trotz der gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur tauchen bei den Strassen Kapazitätsengpässe auf. Neuralgische Punkte sind insbesondere das Umfeld der grösseren Agglomerationen und einzelne Abschnitte auf der Ost-West-Achse. Um die Funktionstüchtigkeit des Gesamtnetzes zu erhalten, sind Abschnitte, auf denen es regelmässig zu Behinderungen kommt, zu sanieren. Aus- und Neubauten bewirken heute aber nicht nur wegen der bedenklichen finanziellen Schieflage des Bundes, sondern auch aus politischen Gründen erheblichen Widerstand.

Und obwohl der öffentliche Verkehr in der Schweiz – verglichen mit allen anderen europäischen Ländern – einen sehr hohen Anteil hat, sind auch hier Verbesserungen zugunsten eines qualitativ hoch stehenden Angebots anzustreben. Die Bahnen sind gefordert.

### Verkehrspolitik ist Sache aller politischen Ebenen

#### Nationalstrassennetz

Im Jahr 1958 erhielt der Bund die Kompetenz zum Bau des Nationalstrassennetzes, einem Gemeinschaftswerk von Bund und Kantonen. Von den geplanten 1858 Kilometern waren Ende 2001 90 Prozent in Betrieb. Das Strassennetz wird etwa 2015 fertig erstellt sein.

Die Aufwendungen für Bau, Unterhalt und Betrieb des Nationalstrassennetzes werden von Bund und Kantonen gemeinsam getragen. Die Kantone bauen und unterhalten diese Strassen nach den Vorschriften des Bundes, der die Oberaufsicht hat. Die Beiträge des Bundes an die Kantone sind unterschiedlich, je nach Finanzkraft, Belastung und Interesse des Kantons. An Bau und Unterhalt bezahlt der Bund durchschnittlich 88 Prozent, an den Betrieb 67 Prozent.

Der Bundesbeitrag stammt aus zweckgebundenen Einnahmen und wird einerseits durch 50 Prozent der Grundsteuer auf Treibstoff sowie einem Steuerzuschlag von 30 Rappen pro Liter, andererseits durch die Nationalstrassenabgabe (Vignette) finanziert. Der Bundesanteil an den gesamten Aufwendungen für das Nationalstrassennetz betrug Ende des Jahres 2002 52,8 Mrd. Franken, der Anteil der Kantone 8,8 Mrd. Franken. Die Fertigstellung des heutigen Strassennetzes kostet schätzungsweise weitere 18 bis 20 Mrd. Franken.

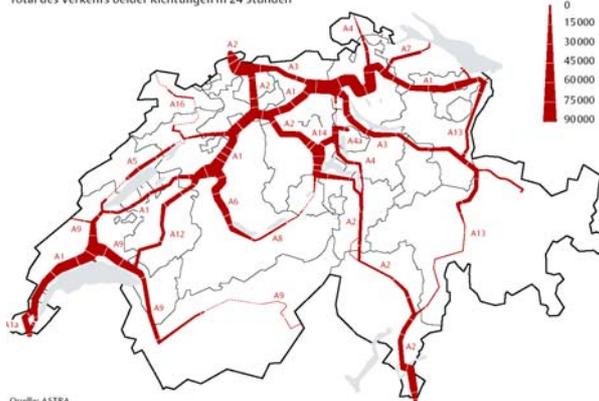
Der Bundesrat schlägt in der Botschaft zum Neuen Finanzausgleich vor, Ausbau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen als alleinige Bundesaufgabe auszugestalten. Der Bund könnte diese Aufgaben ganz oder auch nur teilweise staatlichen, privaten oder gemischten Trägerschaften übertragen.

#### Verkehrsnetz in den Agglomerationen<sup>1</sup>

Der Agglomerationsverkehr macht an einzelnen Orten zum Teil bis zu 80 Prozent des Verkehrs auf den Auto-

### Automatische Strassenverkehrszählung 2002

Durchschnittlicher Tagesverkehr der Motorfahrzeuge 2002  
Total des Verkehrs beider Richtungen in 24 Stunden



<sup>1</sup> Unter den Begriff „Agglomeration“ fallen dabei sowohl die kleinen und mittleren wie die grossen Agglomerationen. Wir gehen von der Definition des Bundesamts für Statistik aus, die insgesamt über 50 Agglomerationen und isolierte Städte umfasst.

bahnen aus.<sup>2</sup> Der Bund finanziert somit die städtischen Autobahnen, die Hauptstrassen und den Regionalverkehr als Teil des Agglomerationsverkehrs.

Für den Ortsverkehr – ohne National- oder Hauptstrassen – sind indes die Kantone und Gemeinden finanziell selber verantwortlich. Sie verwenden dafür zum Teil Erträge aus der Motorfahrzeugsteuer und aus nicht werkgebundenen Beiträgen aus der Mineralölsteuer, zum grossen Teil aber aus allgemeinen Haushaltsmitteln.

Der öffentliche Verkehr in den Agglomerationen fällt hauptsächlich unter den Regionalverkehr, an dessen Kosten sich der Bund mit Abgeltungs- und Investitionsbeiträgen beteiligt.

### **Öffentlicher Verkehr**

Eines der zentralen Elemente der Schweizer Verkehrspolitik ist die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Bei seinen Beiträgen im öffentlichen Verkehr unterscheidet der Bund nach Orts-, Regional- und Fernverkehr. Beim Ortsverkehr richtet der Bund nur Investitionsbeiträge aus.

Die Infrastruktur der SBB wird durch den Bund finanziert. Sie dient dem Fern- und Regionalverkehr.

Infolge der anstehenden Mehrausgaben für den öffentlichen Verkehr, vor allem für die Realisierung der Eisenbahngrossprojekte (NEAT, Bahn 2000), des Nachholbedarfs im Strassennetz und der Kapazitätsengpässe im Agglomerationsverkehr sind grosse finanzielle Aufwendungen zu erwarten. Mit einem Ausgabenwachstum von 4,5 Prozent pro Jahr wäre zu rechnen. Dies würde einem Total von 20 Mrd. Franken im Jahr 2010 entsprechen.<sup>3</sup>

### **Von der Avanti-Initiative zum Gegenvorschlag**

Am 28. November 2000 reichten die Strassenverkehrsverbände, der Schweizerische Gewerbeverband und die Erdölvereinigung die Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ ein. Sie verlangte im Wesentlichen die Beseitigung der Engpässe auf den Autobahnabschnitten Genf–Lausanne, Bern–Zürich und Erstfeld–Airolo (zweite Gotthard-Röhre inkl. Nordrampe).

Nach Auffassung des Bundesrats war die Avanti-Initiative zu undifferenziert, weshalb er sie ablehnte. Er formulierte mit der Botschaft vom 15. Mai 2002 einen Gegenvorschlag, dessen Kernstück die Beseitigung der Engpässe in den grösseren Agglomerationen und punktuell auf der Ost-West-Achse des schweizerischen Nationalstrassennetzes ist. Eine zweite Gotthard-Röhre lehnte der Bundesrat ab. Die Finanzierungsgrundlage für den ursprünglichen

Gegenvorschlag des Bundesrats sollte der neue Finanzausgleich (NFA) zwischen Bund und Kantonen bilden. Dieser sieht vor, dass die zweckgebundenen Mittel aus der Mineralölsteuer und den Autobahnvignetten ab 2006 neu auch für Schienen- und Strasseninvestitionen in Städten und Agglomerationen eingesetzt werden können.

Der Vorschlag des Bundesrats wurde im Parlament weitgehend übernommen, gleichzeitig aber durch die zweite Gotthard-Röhre und einen Spezialfonds ergänzt. Gegen den Willen des Bundesrats beschloss der Nationalrat, aus den zweckgebundenen Treibstoffgeldern einen Infrastrukturfonds zu schaffen. Der Ständerat schloss sich dem Nationalrat im Wesentlichen an. Das Parlament stimmte dem ausgearbeiteten Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative in der Herbstsession 2003 mit 101:85 im Nationalrat und 34:8 im Ständerat zu.

Da der vom Parlament am 3. Oktober 2003 verabschiedete Gegenvorschlag den Anliegen der Initianten Rechnung trägt, zogen diese am 17. Oktober 2003 die Avanti-Initiative zurück. Die im Initiativ-Komitee vertretenen Organisationen unterstützen den Gegenvorschlag des Parlaments.

### **Gegenvorschlag: „Mobilität nach Mass“**

Der Gegenvorschlag verfolgt den fortschrittlichen Weg einer ganzheitlichen Verkehrspolitik. Strasse und Schiene erhalten beide eine leistungsfähige Infrastruktur.

### **Allgemeiner Auftrag an den Bund**

Als Grundsatz wird im Gegenvorschlag festgehalten, dass sich der Bund für die angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen einsetzt. Er fördert im Rahmen seiner Zuständigkeit Ausbau und Unterhalt der Infrastrukturen für den Strassen- und Eisenbahnverkehr. Laut Art. 81 Abs. 2 BV trägt er zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe bei. Zu betonen gilt, dass im Gegensatz zur Avanti-Initiative der Strassen- und Eisenbahnverkehr gleichermaßen erfasst werden und Handlungsbedarf nicht nur bei Nationalstrassen, sondern insbesondere auch beim Agglomerationsverkehr gesehen wird, der neu vom Bund auch subventioniert wird.

### **Bauprogramm**

Der Bundesrat wird verpflichtet, innerhalb eines Jahres ein Programm zum Ausbau der Infrastruktur mit folgenden Elementen vorzulegen (Art. 197 BV als Übergangsbestimmung zu Art. 1 Abs. 2, öffentliche Werke):

1. *Fertigstellung des Nationalstrassennetzes:* Die Fertigstellung des vom Parlament 1960 beschlossenen Netzes wird in das Programm aufgenommen, damit sie bei der finanziellen Prioritätensetzung nicht zugunsten neuer Ausbauprojekte zurückgestellt wird.

<sup>2</sup> Quelle Beispiel Lausanne: ITEP/EPFL / Transitec 1995

<sup>3</sup> dossierpolitik 13/2, 7.4.2003, S. 5

2. *Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes:* Neben der Fertigstellung der Nationalstrassen sollen die neuralgischen Stellen des Netzes beseitigt werden. Die zu berücksichtigenden Teilstücke werden nicht schon in der Verfassung explizit genannt, wie in der Avanti-Initiative vorgesehen.
3. *Agglomerationsverkehr:* Massnahmen für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen sind ein weiterer Schwerpunkt des Gegenvorschlags. Der Bund wird zum ersten Mal beauftragt, den Agglomerationsverkehr, die Infrastruktur aller Verkehrsträger (öffentlicher und privater Verkehr auf Schiene und Strasse; inkl. S-Bahn-Systeme) mitzufinanzieren. In diesem Bereich bestanden bisher beträchtliche Finanzierungslücken. Die entsprechende Verfassungsgrundlage ist im NFA vorgesehen. Es sollen jedoch nicht mehr einzelne Projekte unterstützt werden, sondern nur eigentliche ganzheitliche Agglomerationsprogramme.

Das Autobahnnetz wird somit endlich fertig erstellt, und Engpässe können beseitigt werden. Die wachsenden Verkehrsprobleme in den Agglomerationen werden gelöst, indem die verschiedenen Verkehrsträger nicht mehr gegeneinander ausgespielt werden, sondern Hand in Hand ein Verkehrsnetz knüpfen, das auf die Bedürfnisse der Schweiz ausgerichtet ist. Eine Limitierung der Projekte gibt es aber nicht.

#### Finanzierung über Infrastrukturfonds

Zur Finanzierung des vorgesehenen Infrastrukturausbauprogramms wird ein rechtlich unselbstständiger Fonds mit eigener Rechnung geschaffen (Art. 197 Ziff. 3 BV als Übergangsbestimmung zu Art. 86) – analog zum FinöV-Fonds für Eisenbahngrossprojekte. Das Finanzkonzept soll haushaltsneutral erfolgen, da soviel in den Fonds verausgabt wird, als von der Finanzierungsseite zur Verfügung steht. Nach Abschluss des vom Gegenvorschlag vorgesehenen Bauprogramms soll der Fonds aufgelöst werden.

Bisher flossen die zweckgebundenen Treibstoffgelder sowie die Nationalstrassenabgabe in die allgemeine Bundeskasse; die Aufwendungen für den Strassenbau stellte der Bund jährlich in sein Budget ein. Da der Bund seit dem Jahr 1995 regelmässig mehr Geld aus zweckgebundenen Treibstoffgeldern eingenommen hat als für das Strassenwesen ausgegeben wurde, finanzierte er mit den zweckgebundenen Einnahmen seine allgemeinen Aufgaben. Insgesamt wurden auf diese Weise 3,7 Mrd. Franken zweckentfremdet. Dies brachte beträchtliche Verzögerungen bei den Bauprogrammen mit sich. Dieser Praxis soll mit der Einrichtung des Infrastrukturfonds ein Riegel geschoben werden.

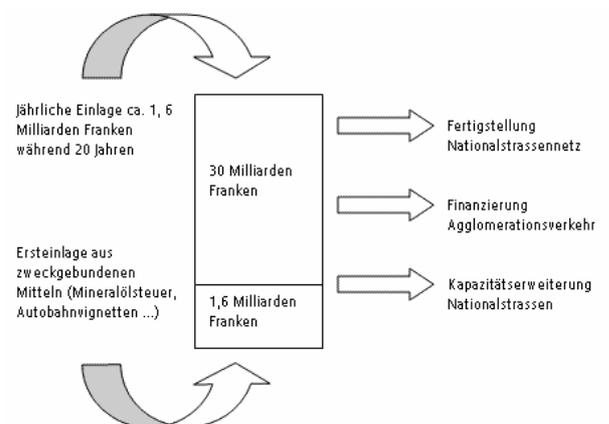
Dem Fonds fliessen somit folgende Mittel zu:

1. Die Hälfte der heute vorhandenen Reserven aus der zweckgebundenen Spezialfinanzierung (Treibstoffgelder) als Ersteinlage (= 1,6 Mrd. Franken). Gemäss Art. 86 Abs. 3 BV verwendet der Bund die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe für Aufgaben im Strassenverkehr.
2. Ein von der Bundesversammlung festgelegter Teil (gemäss UVEK voraussichtlich 30 bis 40 Prozent) der oben genannten Mittel soll jährlich in den Fonds fliessen. Die restlichen Erträge werden wie bisher für die übrigen Strassenausgaben des Bundes und für Beiträge an den öffentlichen Verkehr verwendet.<sup>4</sup> Nach heutigem Stand würde diesem Fonds jährlich etwa 1,6 Mrd. Franken zugewiesen.

Der Fonds darf sich nicht verschulden, das Fondsvermögen bleibt unverzinst. Nicht ausser Acht gelassen werden darf, dass die Mittel des Fonds auch für Infrastrukturvorhaben der Bahn in den Agglomerationen verwendet werden können, was eine Erweiterung der Zweckbestimmung von Art. 86 BV bedeutet. Der Fonds schafft neu eine verlässliche Finanzierung des Agglomerationsverkehrs durch jährliche Bundesbeiträge in der Höhe von rund 300 bis 350 Mio. Franken (gegenwärtig sind es ungefähr 25 Mio. Franken).

Mit der Bildung des Fonds wird die sachgerechte Finanzierung von Strassen- und Schienenbauprogrammen gesichert; Gelder können nicht mehr zweckentfremdet wer-

#### Zusammensetzung Infrastrukturfonds



<sup>4</sup> Übriger Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen sowie Hauptstrassen, übrige Subventionsbereiche und nicht werkgebundene Beiträge und Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV).

den. Es werden keine neuen Steuern geschaffen, um die geplanten Verkehrsprojekte in die Tat umzusetzen.

### Die zweite Gotthard-Röhre

Der Grossteil des Verkehrs durch den Gotthard ist schweizerischer Binnenverkehr. Staus werden vorwiegend vom Personenverkehr verursacht und beschränken sich auf einige Tage im Jahr.

Ein Tunnel von 16,3 Kilometer Länge mit Gegenverkehr birgt ein erhebliches Sicherheitsrisiko in sich. Das haben sowohl der Brand im Gotthard-Tunnel vom 24. Oktober 2001 sowie Unfälle im Mont-Blanc- und Tauern-Tunnel gezeigt. Ein Tunnel mit zwei richtungsgetrennten Röhren ist weit weniger gefährlich, zumal bei Unfällen in der einen Röhre die andere als Rettungsweg genutzt werden kann. Der Sicherheitsaspekt steht denn auch im Vordergrund, wenn es um die Planung einer zweiten Gotthard-Röhre geht.

Der Bau der zweiten Gotthard-Röhre wird im Gegenvorschlag nicht vorrangig behandelt. „Mobilität nach Mass“ erlaubt jedoch prinzipiell die Planung. Jedoch immer mit dem Vorbehalt, dass die Verlagerungsziele der NEAT damit nicht gefährdet werden.

Der Grundsatz des Schutzes des Alpengebiets vor negativen Auswirkungen des Transitverkehrs (Alpenschutzartikel) wird mit dem Gegenvorschlag nicht in Frage gestellt, sondern explizit bekräftigt.

In Abweichung zum bestehenden Verfassungstext fordert der Gegenentwurf jedoch, dass bestehende und absehbare Engpässe auf der Strasse beseitigt werden. Für den möglichen Bau zusätzlicher Fahrspuren zwischen Amsteg und Airolo wird somit eine Ausnahme vom Alpenschutzartikel vorgesehen (Art. 84 Abs. 3, zweiter Satz). Wann die Engpässe auf der Gotthard-Autobahn zu beseitigen sind, bestimmt das Parlament.

Bei der ganzen Diskussion um den Gotthard-Tunnel gilt es zu beachten, dass eine zweite Röhre kaum vor 2020 bereitstehen wird; zu einem Zeitpunkt, zu dem der bestehende Tunnel unweigerlich einer umfassenden Sanierung unterzogen werden muss.

### Umsetzung des Gegenvorschlags

Der Bundesrat hat dem Parlament ein Jahr nach der Volksabstimmung ein Programm für eine abgestimmte Verkehrs- und Raumordnungspolitik vorzulegen.

- Für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes sind die Strecken bereits festgelegt. Hier wird es darum gehen, die noch nicht gebauten Streckenabschnitte auf der Zeitachse zu planen.
- Für die gezielte Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes hat der Bundesrat den dringendsten Handlungsbedarf auf der Ost-West-Achse sowie in den

Agglomerationen definiert. Die zweite Gotthard-Röhre ist nach Auffassung des Bundesrats ein Projekt dritter Priorität.

- Mit dem Agglomerationsverkehr wird die schwierigste Aufgabe zu lösen sein. Die jährlich ungefähr 300 bis 350 Mio. Franken Bundesbeiträge (d.h. etwa sechs Milliarden Franken für die nächsten 20 Jahre) sollen unter einem möglichst guten Kosten-Nutzen-Verhältnis eingesetzt werden. Die Agglomerationen (Kantone und Städte) haben als Entscheidungsgrundlagen für die Verteilung der finanziellen Mittel Gesamtverkehrskonzepte (Agglomerationsprogramme) vorzulegen.

Zudem wird eine Änderung des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer notwendig, und das Fondsreglement für den Infrastrukturfonds muss ausgearbeitet werden.

### Die wichtigsten Unterschiede zwischen Gegenvorschlag und Avanti-Initiative

- Der Gegenvorschlag verzichtet darauf, konkrete Ausbaustrecken in der Verfassung festzuschreiben. Dagegen sah die Avanti-Initiative vor, die vorrangigen Teilstrecken (Genf–Lausanne, Bern–Zürich, Erstfeld–Airolo) explizit zu nennen.
- Der Gegenvorschlag legt ein Schwergewicht auf den Agglomerationsverkehr und fördert dabei den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Die Avanti-Initiative klammerte den Agglomerationsverkehr aus und befasste sich ausschliesslich mit dem Strassenverkehr.
- Der Gegenvorschlag sieht eine Zweckerweiterung der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette für den Agglomerationsverkehr vor und schafft mit dem Infrastrukturfonds eine längerfristig verlässliche Finanzierung, während die Avanti-Initiative nichts an der geltenden Finanzierung ändern wollte.

### Die Haltung der Parteien

Für die FDP hat der Ausbau des Nationalstrassennetzes, des eigentlichen Rückgrats des schweizerischen Strassensystems, oberste Priorität. Die ständigen Verzögerungen der versprochenen Fertigstellung des Netzes führen ansonsten zu einem Glaubwürdigkeitsverlust der Politik. Die FDP unterstützt eine langfristige Finanzierung über einen Fonds. Ein besonderes Augenmerk verdient neben der Kapazitätsanpassung auch die Erhaltung der Substanz als volkswirtschaftliches Anlagevermögen. Der Bund müsse aus seiner besonderen Verantwortung für die übergeordneten Netze im Agglomerationsverkehr subsidiär Unterstützung bieten, und zwar für den Strassen- und Schienenverkehr. Die FDP sprach sich für eine zweite Gotthard-Röhre aus.

Die CVP erachtet flüssigen, funktionierenden Verkehr und die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Nationalstrassen als wichtig. Die Partei fordert, dass sich der Bund bei der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs mehr engagiert. Die Idee des Fonds für Strassen und Schiene in der Agglomeration wird gutgeheissen. Ursprünglich lehnte die CVP den Bau einer zweiten Gotthard-Röhre ab. Nun befürwortet sie offiziell zumindest die Planung der zweiten Röhre.

Die SVP war massgebend an der Ausformulierung des Gegenvorschlags beteiligt. Neben dem Ausbau des Nationalstrassennetzes forderte die Partei, die zweite Gotthard-Röhre mit den Erträgen aus der Mineralölsteuer und den Treibstoffzöllen zu finanzieren.

SP und Grüne unterstützen den Bundesrat in seiner Prioritätensetzung des Agglomerationsverkehrs vor dem Bau der zweiten Gotthard-Röhre, da dieser die Rentabilität der NEAT gefährde. Jedoch sehen sie in der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs eine Bevorzugung der Strassen gegenüber den Schienen.

### **Kommentar**

Eine leistungsfähige und flächendeckende Verkehrsinfrastruktur mit effizienten Verkehrsmitteln bildet einen zentralen Standortfaktor für Bevölkerung und Wirtschaft.

Mit einem auf die notwendigen Strecken beschränkten Ausbau der Nationalstrassen lassen sich Staus und entsprechende Staukosten gezielt vermindern. Gleichzeitig führt die stärkere Prioritätensetzung auf Agglomerationen und die dort vorherrschenden Verkehrsprobleme insgesamt zu einer wesentlichen Reduktion von Staukosten, da ein beträchtlicher Teil der heutigen Staus in Agglomerationen stattfindet. Eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur in den Städten und Agglomerationen erhöht die Standortattraktivität und verbessert die wirtschaftliche Position der Schweiz gegenüber dem Ausland.

Damit nicht der Vorwurf eines „Fasses ohne Boden“ aufkommt, ist dafür zu sorgen, dass das Bauprogramm entsprechend limitiert wird, so dass nicht andere Verkehrsbereiche aus der Finanzierung verdrängt werden bzw. der gesamte finanzpolitische Spielraum des Bundes eingeengt wird. Dabei wird eine Fokussierung auf Engpasskriterien bzw. Rentabilitätskriterien von Nöten sein, um die Marktgerechtigkeit der Bauten zu gewährleisten. Das Zustandekommen des Fonds darf keineswegs die Tür zur Privatfinanzierung bzw. marktkonformen Projektfinanzierung verschliessen. Gerade ausländische Beispiele zeigen, dass private bzw. gemischtfinanzierte Lösungen im Bereich der Strasse funktionieren und marktkonforme Projekte von budgetären Restriktionen der öffentlichen Hand befreien.

---

### **Rückfragen:**

sascha.dubach@economiesuisse.ch

peter.hutzli@economiesuisse.ch

## Anhang

---

### Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 81 Abs. 2

<sup>2</sup> Er setzt sich für die angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen ein. Er fördert im Rahmen seiner Zuständigkeiten den Ausbau und den baulichen Unterhalt der Infrastrukturen für den Strassen- und Eisenbahnverkehr und trägt zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe bei.

Art. 82 Abs. 4

<sup>4</sup> Für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung gilt ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot. Die Ausführungsbestimmungen regeln die Einzelheiten und bestimmen die Ausnahmen.

Art. 84 Abs. 3, zweiter und dritter Satz

<sup>3</sup> ... Von dieser Beschränkung ausgenommen sind der Bau zusätzlicher Fahrspuren zwischen Amsteg und Airolo sowie Umfahungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten. Das Gesetz regelt die Einhaltung des Verlagerungsziels.

Art. 197 Ziff. 2 und 3

2. Übergangsbestimmung zu Art. 81 Abs. 2 (Öffentliche Werke)

<sup>1</sup> Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung ein Jahr nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 ein befristetes Programm:

- a. zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes gemäss Stand bei Inkrafttreten dieser Bestimmung;
- b. zur Erweiterung der Kapazität des Nationalstrassennetzes;
- c. für Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Agglomerationen. Die Massnahmen betreffen Infrastrukturen von Strasse und Schiene, soweit sie innerhalb dieser Räume liegen, der Verbesserung des Agglomerationsverkehrs dienen und nicht anderweitig durch Bundesmittel mitfinanziert werden können. Die Beiträge berücksichtigen die Bedeutung beider Verkehrsträger und tragen zu einer national ausgewogenen Siedlungsentwicklung bei.

<sup>2</sup> Das Programm ist so auszugestalten, dass Projekte erster Dringlichkeit spätestens acht Jahre nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 öffentlich aufgelegt werden.

<sup>3</sup> Der Bundesrat berichtet der Bundesversammlung alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms. Er beantragt die vorgesehene weitere Realisierung und einen Zahlungsrahmen für die nächste Programmperiode.

3. Übergangsbestimmung zu Art. 86

<sup>1</sup> Die Umsetzung des Programms nach Artikel 197 Ziffer 2 (Übergangsbestimmung zu Art. 81) wird durch einen rechtlich unselbstständigen Fonds mit eigener Rechnung finanziert. Die Bundesversammlung erlässt das Fondsreglement in Form einer Verordnung.

<sup>2</sup> Der Fonds wird wie folgt gespeist:

- a. durch die Übertragung der Hälfte des Standes der Spezialfinanzierung Strassenverkehr bei Inkrafttreten von Artikel 81 Absatz 2 als Ersteinlage; b. aus einem von der Bundesversammlung festgelegten Teil der Reinerträge nach Artikel 86.

<sup>3</sup> Die Einlagen in den Fonds sind so festzulegen, dass sowohl die über den Fonds finanzierten Aufgaben wie auch die übrigen Aufgaben nach Artikel 86 über genügend Mittel verfügen.

<sup>4</sup> Der Fonds darf sich nicht verschulden. Das Fondsvermögen wird nicht verzinst.

<sup>5</sup> Bei der Auflösung des Fonds wird der Saldo der Fondsrechnung auf die Spezialfinanzierung übertragen.