

7864

**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung  
über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils  
am Treibstoffzollertrag**

(Vom 3. Juli 1959)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen hiermit den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Ertrag des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke zu unterbreiten.

**A. Allgemeines**

Ende des Jahres 1958 ist die Geltungsdauer des Bundesbeschlusses vom 17. Dezember 1954 über die Verwendung der kantonalen Benzinzollhälfte in den Jahren 1955 bis 1958 abgelaufen. In der Abstimmung vom 6. Juli 1958 haben indessen Volk und Stände der ihnen von der Bundesversammlung unterbreiteten Revision der Bundesverfassung im Strassenwesen zugestimmt und damit die Grundlagen für den Erlass eines neuen Bundesbeschlusses über die Verwendung des Treibstoffzollanteils geschaffen. In einer eindrücklichen Willenskundgebung hat sich das Schweizervolk dahin ausgesprochen, neben dem weiteren Ausbau des allgemeinen Strassennetzes seien insbesondere die wichtigsten Strassenzüge von gesamtschweizerischer Bedeutung den heutigen und künftigen Verkehrsbedürfnissen anzupassen und in grosszügiger Weise auszubauen.

Gleichzeitig mit dieser Vorlage haben wir Ihnen den Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Nationalstrassen unterbreitet. Dieser Gesetzesentwurf ordnet die Projektierung, den Bau, den Unterhalt und – in den Grundzügen – auch die Finanzierung der Nationalstrassen. Da sich der Bund jedoch nach den neuen

Strassenbauartikeln der Bundesverfassung nicht nur mit den Nationalstrassen, sondern, wie bis anhin, auch mit der Subventionierung des übrigen schweizerischen Strassenbaues zu befassen haben wird, ist das ganze Strassenfinanzierungsproblem, wie es sich für den Bund stellt, in einem besonderen Bundesbeschluss zu regeln. Das Departement des Innern hat daher nach Prüfung der Anträge seiner Kommission für die Planung des Hauptstrassennetzes, nach Fühlungnahme mit der Schweizerischen Baudirektorenkonferenz und nach eingehenden bundesinternen Untersuchungen einen Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Verwendung des strassengebundenen Anteils am Treibstoffzollertrag ausgearbeitet. Dieser Beschlussextrakt wurde den Kantonen und den interessierten Verbänden anfangs April 1959 zur Vernehmlassung unterbreitet.

Von sämtlichen antwortenden Ständen und Verbänden ist der Entwurf in seinen Grundzügen gutgeheissen worden. Neben vereinzelt materiellen und redaktionellen Änderungsanträgen zu bestimmten Artikeln wurden jedoch von den Kantonen und von einzelnen Verbänden zum Teil übereinstimmend nach drei Richtungen hin Änderungsanträge gestellt. Die Schweizerische Baudirektorenkonferenz, die Finanzdirektorenkonferenz und auch die Kantone selbst traten mehrheitlich für eine sofortige Erhebung des zweckgebundenen Zollzuschlages auf Treibstoffen für motorische Zwecke gemäss Artikel 36ter, Absatz 2 der Bundesverfassung ein. Mehrere Kantone bekämpften sodann die im Vernehmlassungsextrakt vorgesehene Stabilisierung des Finanzausgleiches auf jährlich 12 Millionen Franken; demgegenüber schlugen die finanzschwachen Kantone in einer gemeinsamen Eingabe eine Stabilisierung des Finanzausgleichsbetrages auf 19 Millionen Franken vor. Übereinstimmend wurde schliesslich von der Mehrzahl der Kantone und Verbände eine Beschränkung der Geltungsdauer des künftigen Bundesbeschlusses auf fünf Jahre verlangt.

Während wir die von mehreren Kantonen gerügte Stabilisierung des Finanzausgleiches fallengelassen haben, glaubten wir das Begehren der Kantone auf sofortige Erhebung eines zweckgebundenen Treibstoffzollzuschlages in diesem Bundesbeschluss aus verfassungsrechtlichen Gründen ablehnen zu müssen. In der Absicht, in dieser heiklen Frage keinen Antrag zu stellen, bevor nicht die rechtliche Zulässigkeit der sortigen Erhebung eines zweckgebundenen Zollzuschlages abgeklärt sei, ersuchte das Eidgenössische Departement des Innern das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement, sich hierüber gutachtlich zu äussern, und es legte ihm zu diesem Zwecke die einlässlich begründete Eingabe der Schweizerischen Baudirektorenkonferenz vom 30. April 1959 vor. Das Justiz- und Polizeidepartement äusserte sich in seinem Rechtsgutachten vom 21. Mai 1959 zu dieser Frage wie folgt:

«Der Baudirektorenkonferenz ist beizupflichten, dass der Wortlaut des Artikels 36ter, Absatz 2 der Bundesverfassung bei extensiver Interpretation der sofortigen Erhebung eines Sonderzollzuschlages nicht eindeutig entgegenstehen würde. Die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen werden wie folgt umschrieben: „Ergeben die Finanzierungspläne, dass die verfügbaren Mittel zur Deckung

des Anteils des Bundes an den Kosten der Nationalstrassen nicht ausreichen, so entscheidet die Bundesversammlung . . . inwieweit die Fehlbeträge durch Erhebung eines zweckgebundenen Zollzuschlages . . . zu decken sind“. Es wird nicht gesagt, wie die massgebenden Finanzierungspläne beschaffen sein müssen und wer sie aufzustellen hat. Somit würde irgendein Finanzierungsplan, also auch ein solcher der Strassenplanungskommission, genügen.

Eine Verfassungsbestimmung darf aber nicht nur nach dem Wortlaut interpretiert werden, sondern die mit der Anwendung betrauten Behörden müssen auch dem Geist der Bestimmung und dem Willen des Gesetzgebers Rechnung tragen. Aus den Materialien geht einerseits der Wille hervor, die Erhebung des Zollzuschlages nicht erst dann zu ermöglichen, wenn die Strassen bereits gebaut sind oder wenn der Bau bereits weit fortgeschritten ist. Die ursprüngliche Fassung des Artikels 36ter, Absatz 2 im bundesrätlichen Entwurf (vgl. BBl 1957, II, 816 ff.), welche die Erhebung des Zuschlages an die Voraussetzung knüpfte, dass die vorhandenen Mittel tatsächlich nicht ausreichen, wurde mit der Begründung abgelehnt, dass sie den Zuschlag erst nach Jahren in einem politisch ungünstigen Zeitpunkt ermöglicht hätte. Indem der Nationalrat auf die Finanzierungspläne abstellte, wollte er offenkundig den Zeitpunkt der Zulässigkeit des Zuschlages vorverschieben (vgl. StenBull NR 1958, S. 221, 238, 240, 243; StR 1958, S. 149), ohne allerdings den genauen Zeitpunkt anzugeben. Andererseits geht aus den Materialien ebenso deutlich hervor, dass eine Lösung getroffen werden sollte, welche den massgebenden Organisationen der Strassenbenützer den Rückzug der Strassenbauinitiative ermöglichte (StenBull StR 1958, S. 11; NR 1958, S. 225, 240). Es unterliegt keinem Zweifel, dass diese Organisationen sich nur unter der Voraussetzung mit einem Sonderzuschlag einverstanden erklären konnten, dass ein solcher auf Grund zuverlässiger Unterlagen sich als notwendig erweist. Ebenso steht fest, dass die Bundesversammlung, um einen Rückzug der Initiative zu erwirken und eine Gefährdung der neuen Strassenartikel in der Volksabstimmung abzuwenden, den Bestrebungen der interessierten Kreise Rechnung tragen wollte.

Der von den Initianten und von der Verfassung geforderte Beweis der Notwendigkeit eines Sonderzuschlages kann nicht durch beliebige Finanzierungspläne erbracht werden. Sonst hätte die Verfassung der Bundesversammlung ebensogut die Kompetenz einräumen können, die Frage nach freiem Ermessen zu entscheiden. Gerade das wurde aber abgelehnt. Es muss ein Finanzierungsplan vorliegen, der auf sicheren Grundlagen beruht.

Zunächst einmal muss rechtlich feststehen, dass überhaupt ein Netz von Nationalstrassen gebaut wird. Dazu bedarf es (vom Ausnahmefall der bereits beschlossenen Autobahn Lausanne-Genf abgesehen) in erster Linie der Annahme des Nationalstrassengesetzes oder einer anderen gesetzlichen Grundlage. Das Nationalstrassengesetz liegt heute erst in einem Departementsentwurf vor. Der Bundesrat muss noch über den an die eidgenössischen Räte zu stellenden Antrag Beschluss fassen. Dann kommt die parlamentarische Beratung und, wenn das Referendum ergriffen wird, letzten Endes noch eine Volksabstimmung. Würde das Gesetz vom Parlament abgelehnt oder in der Volksabstimmung verworfen,

dann wäre der Bau des Nationalstrassennetzes um geraume Zeit verzögert und man käme vermutlich in Verlegenheit, wenn sich die Frage stellen würde, was mit einem vorher erhobenen zweckgebundenen Zollzuschlag in rechtlich einwandfreier Weise geschehen könnte. Die Gefahr eines negativen Parlaments- oder Volksentscheides ist zwar klein; aber es geht nicht an, das Zustandekommen des Gesetzes jetzt schon wie eine feststehende Tatsache zu behandeln.

In zweiter Linie muss auf Grund des einmal angenommenen Nationalstrassengesetzes oder eines anderen gesetzgeberischen Erlasses die Bundesversammlung oder eine andere zuständige Behörde über Art, Umfang und Ausgestaltung der Nationalstrassen Beschluss fassen. Erst wenn das Netz verbindlich festgelegt ist, kann man sich über die Höhe der Kosten ein zuverlässiges Bild machen. Heute liegen aber noch keine Beschlüsse im Rechtssinn, sondern lediglich unverbindliche Empfehlungen einer eidgenössischen Expertenkommission vor. Obschon diese Kommission in technischer und verkehrswirtschaftlicher Hinsicht eine fast beispiellos gründliche Arbeit geleistet und ihre Anträge auf das sorgfältigste begründet hat, besteht die Möglichkeit, dass die zuständige Behörde ein beschränkteres oder ausgedehnteres Strassennetz beschliessen oder eine andere Art der Ausgestaltung der Strassen wählen wird.

Endlich muss ein Finanzierungsplan, um auf der geforderten soliden Grundlage zu beruhen, auch auf einem rechtsverbindlichen Beschluss über die Höhe des vom Bund zu übernehmenden Kostenanteils fussen können. Auch hier liegen heute nur unverbindliche Empfehlungen vor. Heute fehlen noch alle Voraussetzungen, um die Finanzierungspläne der Strassenplanungskommission als Finanzierungspläne im Sinne der Verfassung anzuerkennen.

In den parlamentarischen Beratungen ist übrigens von bundesrätlicher Seite wiederholt zum Ausdruck gebracht worden, dass kein Zuschlag erhoben werde, ohne vorher mit den massgebenden Organisationen des Strassenverkehrs Fühlung zu nehmen (StenBull StR 1958, S. 11; NR 1958, S. 243). Das mag zum Rückzug der Initiative beigetragen haben. Nach diesen Erklärungen wäre es unseres Erachtens nicht loyal, einen Sonderzuschlag in den vorliegenden Entwurf einzubauen, ohne nochmals ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Gegen die Auffassung, dass die in Artikel 36ter, Absatz 2 der Bundesverfassung erwähnten Finanzierungspläne, aus denen die Notwendigkeit eines Zollzuschlages sich ergibt, auf einem verbindlichen Beschluss über das Strassennetz und über den Kostenanteil des Bundes beruhen müssen, wendet die Baudirektorenkonferenz ein, dass in diesem Falle auch mit der Verteilung des normalen Benzinzolls bis zum Vorliegen eines verbindlichen Beschlusses zugewartet werden müsste und dass man umgekehrt heute schon auf Grund blosser Annahmen einen Zollzuschlag beschliessen könne, wenn man glaube, auch die Verteilung des Treibstoffzoll sei auf Grund von Annahmen zulässig.

Diese Argumentation ist aus folgenden Gründen abzulehnen:

Die Verteilung des normalen Treibstoffzoll muss, da 60 Prozent davon von Verfassungswegen für bestimmte Zwecke des Strassenbaues und namentlich auch des Baues von Nationalstrassen zu reservieren sind, sofort und

unter der einzigen Voraussetzung vorgenommen werden, dass überhaupt Treibstoffzölle eingehen. Es wäre verfassungswidrig, mit der Verteilung der normalen Benzinzölle zuzuwarten, bis Klarheit über die Ausgestaltung des Nationalstrassennetzes besteht. Die Verteilung muss daher notwendigerweise auf Grund blosser Annahmen erfolgen.

Zur Erhebung eines Zollzuschlages dagegen ist die Bundesversammlung verfassungsrechtlich nicht verpflichtet, sondern lediglich ermächtigt; sie kann – wenn sie die Deckung aus allgemeinen Bundesmitteln beschliesst – auf die Erhebung verzichten, ohne eine Verfassungswidrigkeit zu begehen. Die Ermächtigung besteht nur unter bestimmten Voraussetzungen hinsichtlich des Verhältnisses der entstehenden Kosten und der vorhandenen Mittel. Hier müssen die von der Verfassung verlangten Tatsachen gegeben sein; blosser Annahmen genügen nicht.»

Der Bundesrat teilt diese gutachtlich geäusserte Auffassung seines Justiz- und Polizeidepartements. Ausgehend von der Tatsache, dass der Wille des Gesetzgebers betreffend den Zeitpunkt der Erhebung eines allfälligen Treibstoffzollzuschlages in Artikel 36ter, Absatz 2 der Bundesverfassung unmissverständlich zum Ausdruck kommt, glauben wir zur Verwirklichung dieser Massnahme einen andern als den verfassungsmässigen Weg nicht beschreiten zu dürfen. Bevor die Pläne für die Finanzierung des Nationalstrassenbaues aufgestellt werden können, müssen somit gestützt auf diesen Bundesbeschluss das Nationalstrassennetz festgelegt und dessen voraussichtliche Kosten ermittelt werden, und wir haben über das allgemeine Bauprogramm zu befinden. Erst nach Vorliegen dieser Beschlüsse – es wird dies, wenn die Behandlung des Beschlussesentwurfes über die Treibstoffzollverteilung und der kommenden Vorlage über die Festlegung des Nationalstrassennetzes in den eidgenössischen Räten den vorgesehenen Gang nimmt, in der ersten Hälfte des Jahres 1960 der Fall sein – ist die Bundesversammlung in der Lage, gemäss Artikel 36ter, Absatz 2 der Bundesverfassung darüber zu beschliessen, ob für die Finanzierung der Nationalstrassen weitere Mittel notwendig sind und wie diese beschafft werden sollen (vgl. Buchstabe B, II, hiernach).

### **B. Erläuterung der Vorlage**

Der vorliegende Beschlussesentwurf über die Verwendung des Treibstoffzollanteils gliedert sich in acht Abschnitte. Der erste Abschnitt regelt die grundsätzliche Aufteilung der dem Strassenwesen verfassungsmässig reservierten 60 Prozent des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke. Im zweiten Abschnitt werden die Nationalstrassen definiert, die Anteile des Bundes an ihren Erstellungskosten bestimmt und seine finanziellen Verpflichtungen in bezug auf die Unterhalts- und Betriebskosten festgelegt. Hinsichtlich der Bestimmungen der nächsten fünf Abschnitte folgt der Beschlussesentwurf in seinem Aufbau weitgehend dem Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1950 über die Verteilung der kantonalen Treibstoffzollhälfte, und er bringt – mit Ausnahme der Bestimmung über die Strassenrechnung – grundsätzlich nichts Neues. Im achten Abschnitt sind die Übergangs- und Schlussbestimmungen enthalten.

### I. Grundsätzliche Aufteilung des Treibstoffzollanteils

Durch den bis Ende 1958 verlängerten Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1950 über die Verteilung der Hälfte des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke an die Kantone in den Jahren 1950–1954 ist die für den Strassenbau bestimmte Treibstoffzollhälfte wie folgt auf die Kantone verteilt worden:

- a. für Beiträge an die allgemeinen Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen jährlich 40 Prozent der zu verteilenden Summe;
- b. für zusätzliche Beiträge an die Strassenbaulasten der Kantone mit geringer Finanzkraft jährlich 20 Prozent der zu verteilenden Summe;
- c. für den Ausbau und den Neubau von Hauptstrassen im Alpengebiet und von solchen ausserhalb des Alpengebietes, die zu einem vom Bundesrat zu bezeichnenden Netz gehören, jährlich je 20 Prozent der zu verteilenden Summe.

Nach dem neuen Artikel 36ter der Bundesverfassung verwendet der Bund künftighin drei Fünftel des Treibstoffzollertrages:

- a. für seinen Anteil an den Kosten der Nationalstrassen;
- b. für Beiträge an die Kosten des Baues der übrigen Hauptstrassen, die zu einem vom Bundesrat zu bezeichnenden Netz gehören und bestimmten technischen Anforderungen genügen;
- c. für allgemeine Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen;
- d. für zusätzliche Beiträge an die Strassenlasten der Kantone, die eines Finanzausgleiches bedürfen;
- e. für jährliche Beiträge an die Kantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis mit Rücksicht auf ihre dem internationalen Verkehr dienenden Alpenstrassen. Hierbei entfallen auf

	Fr.
Uri . . . . .	240 000
Graubünden . . . . .	600 000
Tessin . . . . .	600 000
Wallis . . . . .	150 000

Aufgabe des Gesetzgebers ist es nunmehr, den Anteil des Strassenbaues am Treibstoffzollertrag prozentmässig auf die im Verfassungsartikel aufgezählten Verwendungsarten zu verteilen.

Die Planungskommission des Departements des Innern machte es sich zur Pflicht, bei der Festlegung des neuen Verteilschlüssels sowohl die Forderungen des nationalen und internationalen Fernverkehrs wie auch die Bedürfnisse der Kantone zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen. Sie prüfte unter diesem Gesichtswinkel verschiedene Lösungsmöglichkeiten, um schliesslich von den beiden folgenden der Variante A den Vorzug zu geben.

Tabelle 1

*Aufteilung des Reinertrages des Treibstoffzollens  
nach den Vorschlägen der Planungskommission*

	Variante A in Prozenten		Variante B in Prozenten	
	Anteil des Bundes an den Kosten der Nationalstrassen . . . . .	20	33 $\frac{1}{3}$	25
Beiträge an das Hauptstrassennetz (Werksubventionen) . . . . .	15	25	12	20
Beiträge an die allgemeinen Strassenkosten . . . . .	20	33 $\frac{1}{3}$	18	30
Finanzausgleich . . . . .	5	8 $\frac{1}{3}$	5	8 $\frac{1}{3}$
	60	100	60	100
Bund	40		40	
	100		100	

Konnte zur Zeit der Antragstellung der Planungskommission noch zweifelhaft sein, ob sich das Schweizer Volk tatsächlich in seiner Mehrheit für die Errichtung eines modernen und grosszügig erstellten Strassennetzes von gesamtschweizerischer Bedeutung – eines Nationalstrassennetzes – aussprechen werde, bestehen in dieser Frage nach der Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 keine Zweifel mehr. Mit einer kaum je in einer eidgenössischen Volksbefragung festgestellten Einmütigkeit haben Volk und Stände die vorgegeschlagene Teilrevision der Bundesverfassung gutgeheissen, was nur dahin ausgelegt werden kann, dass die Errichtung eines modernen Autostrassennetzes als wichtigste Aufgabe des schweizerischen Strassenbaues betrachtet wird. Diese durch den Volksentscheid gegebene Zielsetzung haben sich die gesetzgebenden Behörden des Bundes vor Augen zu halten, wenn es nunmehr gilt, eine der wesentlichsten Aufgaben der Ausführungsgesetzgebung zu den neuen Verfassungsartikeln, die Aufstellung des neuen Verteilschlüssels, zu lösen. Der Anteil des Strassenbaues am Treibstoffzollertrag ist somit in einer Weise zu verteilen, dass dem als dringlich erklärten Nationalstrassenbau genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Dieses Ziel lässt sich unseres Erachtens deshalb um so eher erreichen, weil in den vergangenen Jahren als Folge der Strassenplanung, die vorerst abzuklären hatte, welche wichtigsten schweizerischen Strassenzüge durch Neuanlagen zu ersetzen seien, der Ausbau der Hauptstrassen hintangehalten und vornehmlich die Nebenstrassen ausgebaut worden sind. So verfügt denn die Schweiz heute anerkanntermassen über ein gut ausgebautes Nebenstrassennetz, was es den Kantonen erleichtern sollte, nunmehr die Errichtung des Nationalstrassennetzes voranzutreiben und hierfür die erforderlichen finanziellen Mittel freizugeben.

In Verfolgung dieser grundsätzlichen Überlegung schlagen wir in Artikel 1 des Beschlussesentwurfes die folgende Aufteilung des für den Strassenbau bestimmten Treibstoffzollertrages vor:

*Aufteilung des Reinertrages des Treibstoffzolles  
nach dem Vorschlag des Bundesrates*

	Prozent	Prozent
Anteil des Bundes an den Kosten der Nationalstrassen . . .	24	40
Beiträge an das Hauptstrassennetz (Werksubventionen). . .	13,2	22
Beiträge an die allgemeinen Strassenkosten . . . . .	18	30
Finanzausgleich . . . . .	4,8	8
	60	100
Bund	40	
	100	

Vorgängig dieser Verteilung sind vom Strassenbauanteil die verfassungsmässigen Beiträge an die Kantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis sowie der jährliche Beitrag zur Förderung der Strassenbauforschung abzuziehen.

Dieser Vorschlag soll nachstehend im einzelnen wie folgt begründet werden:

*II. Der Anteil des Bundes an den Kosten der Nationalstrassen*

Nach den Anträgen der Planungskommission soll das Nationalstrassennetz eine Länge von rund 1670 km (ohne städtische Nationalstrassen) aufweisen. Zwei Drittel dieser Strassen, 1230 km, wären in einer ersten Bauetappe zwischen den Jahren 1960–1970 zu erstellen, wofür Baukosten in der Höhe von 2,9 Milliarden Franken errechnet wurden. Die später anschliessende zweite Bauetappe, welche die einzelnen Nationalstrassenzüge erst zu einem sinnvollen Netz zusammenschliesst, dürfte einen weiteren Aufwand von rund 900 Millionen Franken erfordern.

Gestützt auf diese Annahmen hat es die Planungskommission unternommen, ausführliche Pläne für die Finanzierung der Strassenbaukosten aufzustellen (siehe Tabelle 3). Danach sollen etwas mehr als zwei Drittel der Aufwendungen für die Nationalstrassen vom Bunde übernommen werden. Da der durch die Planungskommission für die Nationalstrassen reservierte Teil des verfügbaren Treibstoffzollertrages nicht ausreichen würde, um die errechneten Aufwendungen des Bundes für die Nationalstrassen zu decken, schlug die Kommission zugunsten der Nationalstrassen eine Erhöhung des Treibstoffzolles vor; diese sollte im Mittel 3 Rappen je Liter – unter angemessener Mehrbelastung des Dieselöls – betragen.

Da es nach der im Wurf liegenden Bundesgesetzgebung über die Nationalstrassen Sache der Bundesversammlung sein soll, einerseits das Nationalstrassennetz und andererseits die durchschnittliche Beteiligung des Bundes an den Erstellungskosten dieser Strassen festzulegen, können die Kosten des Werkes und die erforderlichen finanziellen Aufwendungen des Bundes erst in einem Zeitpunkt verlässlich errechnet werden, wo die Bundesversammlung über diese Fragen ent-

Vorschlag der Planungskommission für die  
Finanzierung der Nationalstrassen durch den Bund (I. und II. Bauetappe)

Annahme bezüglich der Zollerträge	Zur Verfügung stehende Mittel während der Bau- und Amortisationsperiode					Aufwand				Überschuss am Ende der Tilgungs- periode	
	Zollertrag			Ertrag des Aktivzinses von 3 Prozent für zurück- gestellte Überschüsse	Fremd- gelder (Anleihen)	Beiträge an Baukosten <sup>1)</sup>	Beiträge an Unterhalts- kosten wäh- rend der Bau- und Amorti- sations- periode	Passiv- zinsen während der Bau- und Amorti- sations- periode	Rück- zahlung der Anleihen (vgl. Spalte 6)		
	während der		Total								
	Bauperiode	Amorti- sations- periode		Millionen Fr.	Millionen Fr.	Millionen Fr.	Millionen Fr.	Millionen Fr.	Millionen Fr.	Millionen Fr.	Millionen Fr.
Jahre	Jahre	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Jahr	Fr.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>Variante A</i> <sup>2)</sup>											
I. (optimistisch)	1960-1974	1975-1994	4445	25	1725	2840	191	1355	1725	1994	84
II. (vorsichtig)	1960-1974	1975-2021	6651	65	2118	2840	381	3432	2118	2021	63
<i>Variante B</i> <sup>3)</sup>											
I. (optimistisch)	1960-1974	1975-1987	3934	6	1393	2840	142	836	1393	1987	122
II. (vorsichtig)	1960-1974	1975-2001	4901	31	1845	2840	240	1812	1845	2001	40

<sup>1)</sup> I. Bauetappe (1960-1969): Totaler Bauaufwand 2918 Millionen Franken, Anteil des Bundes: 2140 Millionen Franken.

II. Bauetappe (1970-1974): Totaler Bauaufwand 900 Millionen Franken, Anteil des Bundes: 700 Millionen Franken.

<sup>2)</sup> Variante A: 20 Prozent + zusätzlich 13,5 Prozent = 33,5 Prozent des geschätzten Reinertrages.

<sup>3)</sup> Variante B: 25 Prozent + zusätzlich 13,5 Prozent = 38,5 Prozent des geschätzten Reinertrages.

schieden hat. Zieht man indessen in Erwägung, dass einerseits das von der Planungskommission vorgeschlagene Nationalstrassennetz und die beantragte etappenweise Erstellung zweifellos den bestehenden und künftigen Bedürfnissen des Verkehrs gerecht werden und dass die Planungskommission andererseits in ihren Berechnungen bewusst die zu erwartende Baukostenverteuerung unberücksichtigt und auch die Kosten der erforderlichen Landumlegungen längs Autobahnen, die nur im konkreten Einzelfalle errechnet werden können, ausser acht gelassen hat, so steht fest, dass die endgültigen Kosten des Nationalstrassennetzes und damit der Anteil des Bundes nicht unter der Annahme der Planungskommission liegen werden. Sodann ist ohne weiteres ersichtlich, dass die Finanzierung des Nationalstrassenbaues durch langfristige Anleihen des Zinsendienstes wegen ganz enorme Mehrkosten verursacht, weshalb zur raschen Amortisation der Baukosten möglichst grosse Beiträge von den laufenden Mitteln abgezweigt werden sollten. Das verpflichtet den Gesetzgeber, bei der Aufteilung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag dem Nationalstrassenbau einen grösstmöglichen Anteil zuzuweisen, dies um so mehr, als die für die Erstellung des Nationalstrassennetzes benötigten Mittel nur dann ausreichen werden, wenn die Bundesversammlung zudem einen angemessenen Treibstoffzollzuschlag beschliessen wird, sobald die in Artikel 36ter, Absatz 2 der Bundesverfassung verlangten Voraussetzungen gegeben sind, sobald also das Nationalstrassennetz bestimmt und rechtskräftige Bau- und Finanzierungsbeschlüsse gefasst worden sind (vgl. Art. 2, Abs. 2 bis 4 des Beschlussesentwurfes).

Wenn auch die Forderung der Strassenverkehrsverbände, es sei mindestens die Hälfte des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag für den Nationalstrassenbau zu reservieren, aus verschiedenen Gründen unerfüllbar ist, so halten wir doch dafür, dass der Anteil des Nationalstrassenbaues mindestens 40 Prozent, also ungefähr 24 Prozent des gesamten Treibstoffzollertrages betragen soll. Dieser Anteil würde es – zusammen mit dem später zu erhebenden zweckgebundenen Zollzuschlag – erlauben, ein Nationalstrassennetz im Umfange des von der Planungskommission vorgeschlagenen, innerhalb einer tragbaren Zeitspanne und ohne eine allzu grosse Anleiheverschuldung zu errichten. Überdies würden, wie die folgenden Ausführungen zeigen sollen, für den Ausbau des übrigen schweizerischen Strassennetzes noch genügend Mittel verbleiben.

Wie wir weiter oben erwähnt haben, sollen die Kompetenz und die erforderlichen Richtlinien zur Festlegung des schweizerischen Nationalstrassennetzes im kommenden Bundesgesetz über die Nationalstrassen statuiert werden. Da die Beratungen des Ihnen gleichzeitig unterbreiteten Gesetzesentwurfes über die Nationalstrassen voraussichtlich längere Zeit beanspruchen werden, ist anzunehmen, dass der vorliegende Beschlussesentwurf über die Verwendung des Treibstoffzollanteils vor dem Bundesgesetz über die Nationalstrassen in Kraft treten wird. Im Interesse einer baldigen Verwirklichung des geplanten Nationalstrassennetzes erscheint es daher zweckmässig, in diesem Erlass überdies die

erforderlichen Grundlagen zu schaffen, damit anschliessend das Nationalstrassennetz festgelegt, die Bau- und Finanzierungsprogramme aufgestellt und endlich der Bundesbeschluss über die Erhöhung des Treibstoffzolles erlassen werden kann. Der Bundesbeschluss über die Verwendung des Treibstoffzollanteiles wird daher Bestimmungen enthalten müssen, die ihren eigentlichen Platz im Gesetz über die Nationalstrassen haben und nach Inkrafttreten des Gesetzes in diesem Bundesbeschluss entbehrlich sein werden.

Der Beschlussesentwurf bezeichnet als Nationalstrassen die von der Bundesversammlung zu solchen erklärten wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung. Strassenverbindungen im Sinne des Entwurfes sind nicht nur die grossen Durchgangsstrassen, sondern insbesondere auch städtische Expreßstrassen, welche die verschiedenen Äste der Autobahnen durch das Gebiet der grossen Städte miteinander verbinden. Diese innerstädtischen Strassenzüge können nach dem Ermessen der Bundesversammlung wie die Durchgangsstrassen dann zu Nationalstrassen erklärt werden, wenn sie von gesamtschweizerischer Bedeutung sind. Die Nationalstrassen gliedern sich in Nationalstrassen erster und zweiter Klasse (Autobahnen) und in Nationalstrassen dritter Klasse (Gemischtverkehrsstrassen). Deren wichtigste Begriffsmerkmale sollen im Bundesgesetz über die Nationalstrassen umschrieben werden, während Einzelheiten der Regelung durch die Vollziehungsverordnung überlassen bleiben (Art. 2).

Artikel 36bis, Absatz 4 der Bundesverfassung bestimmt, dass die Erstellungskosten der Nationalstrassen auf Bund und Kantone zu verteilen sind, wobei die Belastung der einzelnen Kantone durch die Nationalstrassen sowie ihr Interesse und ihre Finanzkraft berücksichtigt werden sollen. Bei der Festlegung der Leistungen des Bundes ist also einerseits das grosse Interesse des Landes an guten Verkehrswegen zu beachten, und andererseits ist der Nutzen, den diese Neuanlagen den kantonalen Volkswirtschaften bringen, gebührend in Rechnung zu stellen. Nicht zuletzt deshalb haben die Kantone an der technischen Planung, insbesondere der Autobahnen, ein starkes Interesse bekundet. Bei der Festsetzung des Bundesanteils für die im Bereiche der grossen Städte zu bauenden Nationalstrassen ist davon auszugehen, dass diese Strassen wohl Bestandteile des Netzes hoher Ordnung bilden, aber doch weitgehend auf die Bedürfnisse dieser Agglomerationen abgestimmt werden. Das grosse Eigeninteresse der Kantone und Städte an derartigen Strassen soll daher seinen billigen Ausdruck in der Bemessung des Bundesanteils finden. Auf Grund dieser Überlegungen schlagen wir in Artikel 3 die folgende mittlere Beteiligung des Bundes an den Baukosten der Nationalstrassen vor:

	Prozent
Für Nationalstrassen 1. und 2. Klasse	
- ausserhalb von Städten . . . . .	80
- im Gebiet von Städten (Expreßstrassen) . . . . .	70

Für Nationalstrassen 3. Klasse	
– im Alpengebiet . . . . .	80
– ausserhalb des Alpengebietes . . . . .	60
– im Gebiet von Städten. . . . .	50

Es wird Sache des Bundesrates sein, innerhalb des durch Artikel 3 bestimmten Rahmens im Einzelfalle die Bundesanteile und damit auch die Kantonsanteile festzulegen. Hiezu wird er sich schlüssig werden müssen, wie die drei in der Bundesverfassung aufgeführten Kriterien zweckmässig auszugestalten sind und welches Gewicht ihnen beizumessen ist. Mit dieser rechtlichen Disposition ist zugleich die Frage beantwortet, ob die Kantone zur Bereitstellung ihres Anteils an den Kosten der Nationalstrassen weiterhin über den Weg des kantonalen Parlaments und gegebenenfalls über einen Volksentscheid zu gehen haben. Nach Artikel 36<sup>bis</sup> der Bundesverfassung ist der Bau der Nationalstrassen keine der freien Entscheidung der Kantone verbleibende Staatsaufgabe mehr, die sie im Rahmen ihrer Strassenhoheit ausüben können. Die Kompetenz zum Strassenbau stellt inskünftig, soweit die Nationalstrassen in Frage stehen, nicht nur ein Recht, sondern eine bundesverfassungsmässige Pflicht dar. Der Kanton hat die Strassen nach den Anordnungen des Bundes zu bauen, zu unterhalten und den Kostenanteil, der ihm von Bundes wegen auferlegt wird, zur Verfügung zu halten. Soweit verbindliche Anordnungen des Bundes vorliegen, kann es keine kantonalen Kompetenzen zu selbständigen und freien Ermessensentscheiden geben. Diese bundesrechtliche Verpflichtung der Kantone zum Nationalstrassenbau lässt sich beispielsweise mit der in Artikel 27 der Bundesverfassung umschriebenen kantonalen Pflicht vergleichen, für einen genügenden, in öffentlichen Schulen unentgeltlichen Primarunterricht zu sorgen; auch dieser bundesrechtlich verlangten Aufgabe könnte sich ein Kanton nicht durch Beschlüsse seines Parlamentes oder durch Volksentscheide entledigen.

Die Erstellungskosten, die für die Berechnung des Bundesanteils massgebend sein sollen, werden in Artikel 4 des Beschlussesentwurfes, nach einzelnen Ausgabenposten gegliedert, umschrieben. Für die Unterhalts- und Betriebskosten der Nationalstrassen und ihrer technischen Einrichtungen haben die Kantone als Werkeigentümer selbst aufzukommen. In besonderen Fällen können ihnen jedoch Bundesbeiträge ausgerichtet werden, die ebenfalls im einzelnen nach den in Artikel 36<sup>bis</sup>, Absatz 4 der Bundesverfassung erwähnten Grundsätzen durch Verfügung des Bundesrates zu bemessen sind. So kann der Bund Beiträge an die Unterhaltskosten von Nationalstrassen gewähren, wenn diese einen Kanton im Verhältnis zu seinem Interesse an der Strasse und seiner Finanzkraft über Gebühr belasten würden. Unter den gleichen Voraussetzungen wird er Beiträge an den Betrieb von Strassentunneln ausrichten können, sofern die Erhebung kostendeckender Benützungsgebühren nicht möglich ist (Art. 5).

### III. Beiträge an die Kosten des Ausbaues der Hauptstrassen

Seit 1950 wurden den Kantonen für den Ausbau und Neubau von Strassen, die dem vom Bundesrat bezeichneten Hauptstrassennetz angehören, in Form von Werkbeiträgen 40 Prozent der für das Strassenwesen bestimmten Treibstoffzollhälfte zugesichert. Die durch verschiedene Bundesratsbeschlüsse bis Ende 1958 zur Verfügung gestellten Kredite erreichen für die Alpenstrassen eine Summe von 134 914 940 Franken und für die Talstrassen eine solche von 131 866 100 Franken. Diese Mittel sind – wohl teilweise bedingt durch die Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt – von den Kantonen recht unterschiedlich beansprucht worden. Bis Ende 1958 verwendeten die Kantone

	Millionen Franken	
für Talstrassen	82	das sind 62 Prozent der bis zu jenem Zeitpunkt verfügbaren Mittel
für Alpenstrassen	115	das sind 85 Prozent der verfügbaren Mittel
Total	197	oder 74 Prozent der verfügbaren Mittel

Es darf somit festgestellt werden, dass die Kantone einen beachtlichen Teil der ihnen in den Jahren 1950–1958 zugewiesenen Werksubventionen nicht zu verbauen vermochten. Da die Kantone für das künftige Hauptstrassennetz, dessen wichtigste und teuerste Strecken durch Nationalstrassen ersetzt werden sollen, inskünftig zweifellos noch geringere Summen aufzuwenden haben, liegt es nahe, einen Teil der für den Nationalstrassenbau benötigten Mittel durch eine Kürzung des Anteils der Werksubventionen zu beschaffen. Ein gültiges Mass für die zulässige Kürzung lässt sich freilich nur schwer finden, weil das neue Netz der schweizerischen Hauptstrassen erst im Anschluss an das von der Bundesversammlung festzulegende Nationalstrassennetz bestimmt werden kann. Mit einiger Gewissheit darf jedoch angenommen werden, dass die meisten heutigen Hauptstrassen, mit Ausnahme der wichtigsten Fernverkehrsstrassen, die durch Nationalstrassen ersetzt werden, auch künftighin dem neuen Hauptstrassennetz angehören werden. Durch die Errichtung eines rund 1670 km langen Nationalstrassennetzes würde das heutige Hauptstrassennetz von 3710 km auf ungefähr 2000 km verkürzt. Würden die Zuwendungen für die Subventionierung dieses neuen Netzes proportional verringert, ergäbe sich für die Hauptstrassen ein Anteil von  $18\frac{1}{3}$  Prozent des dem Strassenwesen reservierten Treibstoffzollertrages.

Der zulässige neue Anteilssatz der Hauptstrassen kann aber auch auf Grund der voraussichtlichen Aufwendungen für den weiteren Ausbau des Hauptstrassennetzes errechnet werden. Diese Kosten sind im Juli 1957 vom Eidgenössischen Oberbauinspektorat gestützt auf Angaben der Kantone und in Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse sowie der finanziellen Möglichkeiten geschätzt worden. Wenngleich das den Schätzungen zugrunde gelegte Haupt-

strassennetz in seiner Form nicht endgültig ist, bieten die mutmasslichen Aufwendungen gesamthaft betrachtet doch einigermaßen sichere Anhaltspunkte zur Beurteilung der künftigen Belastung der Kantone. So veranschlagte das Oberbauinspektorat die Aufwendungen für den Hauptstrassenausbau in den Jahren 1959–1970 auf 616 Millionen Franken. Nachdem im Ausbauprogramm 1955–1958 aus dem Treibstoffzollanteil bereits Mittel für ein Bauvolumen von 146 Millionen Franken bereitgestellt wurden, sind noch rund 470 Millionen Franken, d. h. 230 Millionen Franken für Talstrassen und 240 Millionen Franken für den Alpenstrassenausbau zu subventionieren. Mittlere Subventionssätze von 70 Prozent für die Alpenstrassen und 40 Prozent für die Talstrassen vorausgesetzt, wäre daher mit einem künftigen Geldbedarf des Bundes von 260 Millionen Franken zu rechnen; das sind 15–18 Prozent des während der gleichen Periode zu erwartenden Treibstoffzollanteils. Auf Veranlassung der Baudirektorenkonferenz haben die Kantone im Sommer 1958 die voraussichtlichen Aufwendungen für den Ausbau der Hauptstrassen in den Jahren 1960–1969 neu bestimmt. Sie rechnen für den Alpenstrassenausbau mit 381 Millionen Franken und für die Talstrassen mit einem Aufwand von 522 Millionen Franken, insgesamt also mit 903 Millionen Franken. Da von Bundes wegen für Werksubventionen höchstens 22 Prozent des zu verteilenden Treibstoffzollanteils in Aussicht genommen werden können, reduziert sich das mögliche Bauvolumen auf 650 bis 800 Millionen Franken. Es ist dies immer noch eine Summe, die wesentlich über den seinerzeitigen Schätzungen des Oberbauinspektorates liegt und wohl nur bei günstiger Konjunkturlage verwendet werden kann.

Schliesslich kann auch noch mit der folgenden, dritten Berechnungsart nachgewiesen werden, dass sich im Hinblick auf die Errichtung eines Nationalstrassennetzes eine Kürzung des Anteils der Werksubventionen am Treibstoffzollertrag verantworten lässt. Die vom Bunde befolgte Subventionspolitik, vornehmlich solche Werke zu fördern, die den nationalen und internationalen Verkehrsbedürfnissen dienen müssen, hat dazu geführt, dass seit 1950 auch künftige Nationalstrassen mit Werksubventionen bedacht wurden. Hätte der Wille zur Errichtung eines Nationalstrassennetzes schon damals bestanden, wären diese Zuteilungen dem Kredit für die Nationalstrassen und nicht demjenigen für das Hauptstrassennetz belastet worden. Wie Berechnungen ergeben haben, sind 41 Prozent der zugeteilten Werksubventionen Strassen reserviert worden, die, wie beispielsweise die Gotthard- oder die Simplonstrasse, zu Nationalstrassen erklärt werden dürften. Auf die übrigen Hauptstrassen entfielen 59 Prozent. In Zukunft wird jedoch der für Werksubventionen bestimmte Anteil voll dem neuen Hauptstrassennetz zugute kommen. Vorausgesetzt, dass künftighin der Ausbau des Hauptstrassennetzes nicht wesentlich stärker gefördert wird – es schliesst dies eine absolute Zunahme der Aufwendungen nicht aus –, würde es genügen, wenn der Bund für Werksubventionen einen Anteil von  $19\frac{2}{3}$  Prozent reservierte.

Wie diese Berechnungen zeigen, kann eine Kürzung des für Werksubventionen bereitzustellenden Anteils am Reinertrag des Treibstoffzolles ohne weiteres verantwortet werden. Wir erachten daher einen Anteilssatz von 22 Prozent, d. h.

13,2 Prozent des gesamten Reinertrages, als durchaus angemessen, in der Meinung, dass damit der Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes sogar etwas beschleunigt werden kann, sofern die Kantone neben der neuen grossen Aufgabe des Nationalstrassenbaues überhaupt dazu in der Lage sind.

Gemäss Artikel 1, Absatz 2 des Bundesbeschlusses von 1950 war der für Beiträge an die Kosten des Ausbaues der Hauptstrassen bestimmte Treibstoffzollanteil grundsätzlich hälftig für die Alpenstrassen und die Talstrassen zu verwenden. Da das Alpenstrassennetz eine Länge von rund 1500 km und das Talstrassennetz eine solche von rund 2200 km aufwies und andererseits an den Ausbau der Alpenstrassen Bundesbeiträge von in der Regel zwei Dritteln der Kostensumme ausgerichtet wurden gegenüber Beiträgen von einem Drittel an die Talstrassen, war eine hälftige Aufteilung dieses Treibstoffzollanteils gerechtfertigt. Mit der Festlegung eines dem Antrag der Planungskommission entsprechenden Nationalstrassennetzes würde das Alpenstrassennetz auf rund 1200 km und das Talstrassennetz auf rund 800 km verkürzt. Die zu erwartende wesentliche Entlastung des Talstrassennetzes erlaubt daher eine angemessene Verlagerung der Zuteilungen auf die Alpenstrassen und damit eine weitere Förderung des Ausbaues jener Strassenzüge. Immerhin sollen diese Zuwendungen 65 Prozent des Gesamtanteils der Hauptstrassen nicht übersteigen (Art. 7, Abs. 3).

Die übrigen Bestimmungen des vorliegenden Beschlussesentwurfes über die Beiträge an die Kosten des Ausbaues der Hauptstrassen (Art. 7–14) sind im grossen und ganzen unverändert dem Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1950 entnommen und lediglich systematisch anders gegliedert worden. Es erübrigt sich daher, auf diese Vorschriften näher einzutreten.

#### *IV. Allgemeine Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen*

Die Ausrichtung von allgemeinen Beiträgen an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen sichert die Weiterführung des sogenannten alten Benzinzollviertels. Nach früherem Recht war die Verwendung dieser Beiträge wenigstens teilweise zweckgebunden, indem vor allem die Poststrassen zu verbessern und Niveauübergänge zu beseitigen waren; auch die Ausrichtung des Benzinzollviertels bezweckte somit die Förderung des Strassenausbaues. Da dieses Ziel nun aber durch die Errichtung eines Nationalstrassennetzes und die gezielte Werksubventionierung viel direkter erreicht werden soll, muss die Höhe dieses Anteils grundsätzlich in Frage gestellt werden. Dies um so mehr, als sich eine allfällige Reduktion nicht zuungunsten der Kantone auswirkt, sondern ihnen auf anderem Wege wieder zukommt: wie die Kantonsstrassen sind auch die mit Bundeshilfe auszubauenden Hauptstrassen und die künftigen Nationalstrassen kantonale Strassen. Es entbehrt daher der logischen Begründung, eine Reduktion des Anteils für die allgemeinen Beiträge als «Opfer» der Kantone zu bezeichnen. Es ist in diesem Zusammenhang interessant festzustellen, dass der Bundesrat die Notwendigkeit einer Kürzung des Benzinzollviertels bereits im Jahre 1950

erwog, stellte er doch in seiner Botschaft vom 4. Dezember 1950 betreffend die Verteilung des Benzinzollertrages an die Kantone für die Jahre 1950–1954 fest: «Auf der andern Seite harren aber neben dem Alpenstrassennetz auf dem Talstrassennetz noch grosse Bauaufgaben ihrer Erfüllung. Diese dürfen sowohl im Landesinteresse wie auch im Hinblick auf die internationalen Bestrebungen zur Verbesserung der Fernverkehrsstrassen nicht beliebig lang hinausgeschoben werden . . . . Dementsprechend wird auch der jährliche Kreditbedarf mit der Zeit zunehmen. Aus diesem Grund wird in Aussicht genommen, falls die in der Übergangsordnung vorgesehene Verteilung der Treibstoffzollhälfte an die Kantone in eine definitive Finanzordnung übergeht, den alten Treibstoffzollanteil zugunsten der allgemeinen Strassenkosten der Kantone kleiner als auf einen Fünftel festzusetzen.» (BBl 1950, III, 594.) Diese Ausführungen haben – nunmehr im Hinblick auf den Nationalstrassenbau – an Aktualität nichts eingebüsst.

Aus den genannten Überlegungen glauben wir, den Anteil für Beiträge an die allgemeinen Strassenkosten auf 30 Prozent der zu verteilenden Summe, d. h. auf 18 Prozent des gesamten Treibstoffzollertrages kürzen zu müssen. Die Reduktion des bisherigen Anteils um etwas mehr als einen Zehntel fällt nicht derart ins Gewicht, dass deswegen der Bau von Nationalstrassen hintangehalten werden darf. Im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit, aber auch aus wirtschaftspolitischen Überlegungen und aus Gründen des Fremdenverkehrs ist die Erstellung leistungsfähiger Neuanlagen auf den schweizerischen Hauptverkehrsadern derart dringlich, dass gegenwärtig eher jede andere Beschränkung im Strassenwesen in Kauf genommen werden muss, als dass mit der Verwirklichung des grossen Werkes länger zugewartet werden dürfte. Seit 1950 haben die Aufwendungen aller Kantone für das Strassenwesen eine dem Automobilbestand und dem Zolleingang ähnliche Zunahme erfahren. Es lässt sich daraus schliessen, dass die bisherigen Leistungen der Kantone ein Maximum dessen sind, was sie für das Strassenwesen verausgaben können. Auch in Zukunft wird es sich damit nicht anders verhalten, ja die an der Erstellung von Nationalstrassen beteiligten Kantone werden im Gegenteil wegen der neuen grossen Aufgabe ihr übriges Bauvolumen beschränken müssen, was einer Benachteiligung der andern Kantone im konventionellen Strassenausbau günstig entgegenwirken wird.

Der im Bundesbeschluss vom 21. September 1928 betreffend die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an die Kantone für die Automobilstrassen festgelegte Schlüssel zur Verteilung des Anteils an die allgemeinen Strassenkosten ist fast unverändert in den Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1950 übernommen worden. Nach diesem Modus wurde der Anteil zu zwei Dritteln nach den Aufwendungen der Kantone im Strassenwesen und zu einem Drittel nach bestimmten Strassenlängen der Kantone verteilt. Der Bundesrat war zudem ermächtigt, vorab einen Betrag von 200 000 Franken abzuzweigen, um damit Unbilligkeiten zu beheben, die sich aus dem Verteilungsschlüssel ergeben könnten. Dieser Schlüssel hat sich bisher im grossen und ganzen bewährt; er kann daher grundsätzlich beibehalten werden. Immerhin soll, um berechtigten Begehren der Kantone zu entsprechen, insbesondere das anrechenbare Strassennetz neu überprüft werden.

Die Verteilung des Anteils für allgemeine Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen wird im vorgeschlagenen Bundesbeschluss nur in den Grundzügen geregelt; alle Einzelheiten sind im Ausführungserslass des Bundesrates zu ordnen (Art. 15/16).

*V. Zusätzliche Beiträge an die Strassenlasten der Kantone,  
die eines Finanzausgleiches bedürfen*

Im Bundesbeschluss vom Jahre 1950 über die Verteilung der kantonalen Treibstoffzollhälfte wurden für zusätzliche Beiträge an die Strassenbaulasten der Kantone mit geringer Finanzkraft jährlich 20 Prozent der zu verteilenden Summe ausgeschieden. Ohne Zweifel haben sich diese Bundesleistungen in den betreffenden Kantonen günstig ausgewirkt, weshalb es sich rechtfertigt, auch inskünftig unter diesem Titel Ausgleichsbeiträge auszurichten. Dabei darf aber nicht übersehen werden, dass die bisherige Regelung durch die Verhältnisse gänzlich überholt ist; denn schon in den vergangenen Jahren sind für den Finanzausgleich Mittel ausgeschieden worden, die weit über das hinausgingen, was im Zeitpunkt der Aufstellung des Verteilschlüssels auch bei Annahme einer günstigen Entwicklung erwartet wurde und gerechtfertigt erschien. Der ursprüngliche Vorschlag des Bundesrates ging seinerzeit dahin, den finanzschwachen Kantonen einen Zuschlag zum allgemeinen Treibstoffzollanteil von höchstens 6 Millionen Franken zu gewähren. Aber schon 1950, im ersten Geltungsjahre der neuen Ordnung, standen 9,5 Millionen Franken zur Verfügung, und 1959 würden es über 23 Millionen Franken sein. Im Mittel der Jahre 1959 bis 1963 wird mit Einnahmen aus dem Treibstoffzoll von 228 bis 261 Millionen Franken gerechnet, so dass bei unverändertem Ansatz auf den direkten Finanzausgleich jährlich 27 bis 31 Millionen Franken entfielen.

Andererseits darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass die finanzschwachen Kantone, abgesehen von den ihnen unter dem Titel des Finanzausgleiches überlassenen Mitteln, durch eine weitere Bestimmung des Bundesbeschlusses von 1950 begünstigt waren, eine Bestimmung, die unverändert in den vorliegenden neuen Beschlussesentwurf übernommen worden ist und demzufolge auch künftighin gelten wird. So sollen gemäss Artikel 10 des Beschlussesentwurfes die Beiträge des Bundes an die Kosten des Ausbaues der Hauptstrassen in der Regel für Strassen im Alpengebiet zwei Drittel und für Talstrassen ein Drittel der Baukosten nicht übersteigen; damit stellen sich die finanzschwachen Kantone im Vergleich zu den übrigen Kantonen wesentlich besser. Die nachfolgende Aufzeichnung der mittleren Prozentsätze für Werkbeiträge, die der Bund in den Jahren 1950–1957 den finanzschwachen Kantonen Uri, Schwyz, Obwalden, Freiburg, Appenzell AR, Graubünden, Tessin und Wallis einerseits und den übrigen Kantonen andererseits ausgerichtet hat, spricht hier eine deutliche Sprache:

	Prozent
Finanzschwache Kantone . . . . .	61,9
Übrige Kantone . . . . .	36,2
Ganze Schweiz. . . . .	48,6

Die gesamten Beiträge des Bundes aus dem Treibstoffzollanteil, die in den Jahren 1950 bis 1958 an das Strassenwesen der finanzschwachen Kantone sowie der übrigen Kantone geleistet worden sind, gehen vergleichsweise aus der nachstehenden Tabelle 4 hervor.

Tabelle 4

*Die Beiträge des Bundes aus dem Treibstoffzollertrag an die finanzschwachen Kantone in den Jahren 1950–1958*

	Werkbeiträge		Allgem. Anteil		Finanzausgleich		Total Bundesbeiträge		Wohnbevölkerung 1950	
	Fr.	Prozent	Fr.	Prozent	Fr.	Prozent	Fr.	Prozent	effektiv	Prozent
finanzschwache Kantone	109 043 000	55,4	86 424 000	32,1	134 638 000	100	330 105 000	54,9	813 156	17,2
übrige Kantone	87 870 000	44,6	182 830 000	67,9	—	—	270 700 000	45,1	3 901 836	82,8
Total Schweiz	196 913 000	100	269 254 000	100	134 638 000	100	600 805 000	100	4 714 992	100

Vergegenwärtigt man sich schliesslich, dass sich die Finanzlage der Empfängerkantone seit 1950 ebenfalls verbessert hat und das Ausgleichsbedürfnis objektiv kleiner geworden ist, so drängt sich eine Reduktion des Anteils der finanzschwachen Kantone am strassengebundenen Treibstoffzollertrag gebieterrisch auf, soll die neue Rechtsordnung nicht zu einer weiteren Begünstigung einiger weniger Kantone und zu einer unbilligen Benachteiligung der übrigen führen.

Gestützt auf diese Überlegungen vertreten wir die Auffassung, dass eine Verringerung des Anteils für zusätzliche Beiträge an die Strassenlasten der Kantone, die eines Finanzausgleiches bedürfen, auf 8 Prozent der zu verteilenden Summe gerechtfertigt erscheint. Damit steht diesen Kantonen in den Jahren 1959–1968 immer noch ein mutmasslicher jährlicher Anteil von 10,6 bis 12,5 Millionen Franken zur Verfügung, was ungefähr dem doppelten Betrag entspricht, der im Jahre 1949 als absolutes Maximum für den Finanzausgleich in Aussicht genommen wurde.

Für die Aufteilung der Ausgleichsbeträge bezeichnete der Bundesbeschluss vom Jahre 1950 als massgebende Faktoren die reinen Strassenausgaben und die Strassenlängen der in Betracht fallenden Kantone. Die Verbindung dieser Fak-

toren mit der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kantone hat sich bewährt und soll nicht aufgegeben werden. Es wird indessen Sache des Bundesrates sein, die Kantone zu bestimmen, die eines Finanzausgleiches bedürfen, und den Verteilungsschlüssel festzulegen (Art. 17).

### *VI. Einführung einer allgemeinen Strassenrechnung*

In den letzten Jahren sind von Bundeswegen wiederholt Untersuchungen über die finanzwirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Motorfahrzeugverkehr und dem Staate durchgeführt worden. Dabei musste immer wieder festgestellt werden, dass sich fruchtbare Diskussionen über die Postulate der Eigenwirtschaftlichkeit der verschiedenen Verkehrsträger, also insbesondere auch des Strassenverkehrs, erst führen lassen, wenn zuverlässige und vergleichbare Rechnungsunterlagen vorliegen. Jede Beurteilung der Stellung des Motorfahrzeugverkehrs zu den übrigen Verkehrsträgern litt jedoch bisher gerade unter dem Mangel genügender derartiger Unterlagen. Im Zeitpunkt des beginnenden Nationalstrassenbaues erscheint es daher gegeben, die Aufstellung einer gesamtschweizerischen Rechnung über das Strassenwesen vorzusehen. Artikel 19 des Beschlussesentwurfes ermächtigt demzufolge den Bundesrat, eine Strassenrechnung führen zu lassen, in welcher die Kosten und Erträge der Strassen ermittelt und einander gegenübergestellt werden sollen, und die Kantone werden verpflichtet, die für die Führung dieser Rechnung erforderlichen Unterlagen auf Aufforderung hin bereitzustellen.

### **C. Schlussbetrachtungen**

Wie die vorstehenden Ausführungen erkennen lassen, dreht sich bei der Neuaufteilung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag die Frage vor allem darum, wie weit die bisherigen Beitragsleistungen an die Kantone zugunsten des Nationalstrassenbaues verlagert werden können. Der Natur der Sache entsprechend, sind die Meinungen hierüber geteilt. Während in Automobilistenkreisen nun vor allem eine Konzentration auf die grossen neuen Aufgaben erwartet wird, setzen sich die Kantone verständlicherweise auch für ihre andern Bedürfnisse im Strassenbauwesen ein. Da der neue Verteilungsschlüssel nach verfassungsrechtlicher Vorschrift dem Referendum unterliegt, drängt es sich auf, von Anfang an eine Lösung zu suchen, die sowohl den legitimen Bedürfnissen der Kantone als auch den berechtigten Wünschen der Automobilisten gerecht wird. Der Bundesrat glaubt für sich in Anspruch nehmen zu dürfen, Ihnen einen Vorschlag zu unterbreiten, der diesem Erfordernis bestmöglich entspricht.

Entgegen den im Vernehmlassungsverfahren geäusserten Begehren, es sei die Geltungsdauer des neuen Bundesbeschlusses auf fünf Jahre zu beschränken, haben wir auf eine derartige Befristung der Vorlage verzichtet. Erweist sich der Beschluss im Laufe der Jahre als revisionsbedürftig, so kann er auf dem Wege des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens jederzeit den veränderten Verhältnissen angepasst werden. Man zwingt jedoch damit den Gesetzgeber nicht, ein

Gesetz auf einen bestimmten Termin hin zu diskutieren, wenn dazu materiell gar kein Anlass besteht.

Durch diese Botschaft und den vorgeschlagenen Beschlussesentwurf sind das Postulat Bossi, Nr. 6767, vom 24. März 1955, über das schweizerische Strassennetz, und das Postulat Kämpfen, Nr. 7324, vom 24. September 1958, betreffend vorfinanzierter Strassenbau, berücksichtigt worden. Wir beantragen daher, die beiden Postulate abzuschreiben.

Gestützt auf diese Ausführungen beehren wir uns, Ihnen die Annahme des beiliegenden Beschlussesentwurfes zu empfehlen, und wir versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 3. Juli 1959.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**P. Chaudet**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**

---

(Entwurf)

**Bundesbeschluss**  
über  
**die Verwendung des für den Strassenbau  
bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag**

---

Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf die Artikel 36<sup>bis</sup>, 36<sup>ter</sup> und 37 der Bundesverfassung,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 3. Juli 1959,  
beschliesst:

**Grundsätzliche Aufteilung des Treibstoffzollanteiles**

Art. 1

Der Anteil des Strassenbaues am Reinertrag des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke wird nach Abzug der verfassungsmässigen Beiträge an die Kantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis sowie des Beitrages zur Förderung der Strassenbauforschung jährlich wie folgt verwendet:

- a. Zu 40 Prozent für den Anteil des Bundes an den Kosten der Nationalstrassen.
- b. Zu 22 Prozent für Beiträge an die Kosten des Baues von Hauptstrassen im Alpengebiet und ausserhalb des Alpengebietes, die zu einem vom Bundesrat zu bezeichnenden Netz gehören.
- c. Zu 30 Prozent für allgemeine Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen.
- d. Zu 8 Prozent für zusätzliche Beiträge an die Strassenlasten der Kantone, die eines Finanzausgleiches bedürfen.

## Anteil des Bundes an den Kosten der Nationalstrassen

### Art. 2

<sup>1</sup> Zu Nationalstrassen können die wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung erklärt werden. Sie gliedern sich in Nationalstrassen erster, zweiter und dritter Klasse.

<sup>2</sup> Die Bundesversammlung bestimmt das Nationalstrassennetz.

<sup>3</sup> Der Bundesrat legt nach Anhören der Kantone das Bauprogramm fest und stellt die Finanzierungspläne auf.

<sup>4</sup> Mit der Verwirklichung des Bauprogrammes darf erst begonnen werden, wenn die Baufinanzierung, soweit nötig durch Erhebung eines zweckgebundenen Zollzuschlages auf Treibstoffen für motorische Zwecke, sichergestellt ist.

### Art. 3

<sup>1</sup> Der Anteil des Bundes an den Erstellungskosten der Nationalstrassen darf in der Regel nicht mehr betragen als:

	Prozent
a. Für Nationalstrassen erster und zweiter Klasse	
– ausserhalb von Städten . . . . .	80
– im Gebiet von Städten (Expreßstrassen) . . . . .	70
b. Für Nationalstrassen dritter Klasse	
– im Alpengebiet . . . . .	80
– ausserhalb des Alpengebietes . . . . .	60
– im Gebiet von Städten . . . . .	50

<sup>2</sup> Der Anteil des Kantons für Nationalstrassen erster und zweiter Klasse ausserhalb von Städten sowie für Nationalstrassen dritter Klasse im Alpengebiet hat mindestens 10 Prozent zu betragen, für Expreßstrassen mindestens 20 Prozent und für Nationalstrassen dritter Klasse ausserhalb des Alpengebietes und im Gebiet von Städten mindestens 30 Prozent.

<sup>3</sup> Der Bundesrat bemisst den Bundesanteil im Einzelfalle nach den Richtlinien von Artikel 36<sup>bis</sup>, Absatz 4 der Bundesverfassung. Er kann an die Ausrichtung der Bundesanteile besondere Bedingungen knüpfen.

### Art. 4

<sup>1</sup> Für die Berechnung des Bundesanteils an den Erstellungskosten der Nationalstrassen werden berücksichtigt die Kosten der Projektierung, einschliesslich allfälliger Bodenuntersuchungen, des Landerwerbes mit Ausnahme dessenjenigen für die Errichtung von Nebenanlagen, die dem Strassenbau anzulastenden Kosten von Landumlegungen, die Kosten der Bauausführung, einschliesslich der erforderlichen Anpassungsarbeiten sowie die Kosten der unmittelbaren Bauaufsicht.

<sup>2</sup> Der Bund leistet seine Zahlungen im Verhältnis des Fortschreitens der Vorbereitungs- und Bauarbeiten. Er kann in diesem Rahmen die vom Kanton

zu leistenden Zahlungen gegen angemessene Verzinsung bevorschussen. Der Bundesrat bestimmt die Einzelheiten des Zahlungsverkehrs.

#### Art. 5

<sup>1</sup> Wird ein Kanton durch die Kosten des Unterhaltes von Nationalstrassen im Verhältnis zu seinem Interesse an der Strasse und seiner Finanzkraft unzumutbar belastet, so kann der Bund dem Kanton jährliche Beiträge an diese Kosten leisten.

<sup>2</sup> Unter den gleichen Voraussetzungen kann der Bund dem Kanton auch jährliche Beiträge an die Kosten des Betriebes der technischen Einrichtungen von Nationalstrassentunneln leisten, sofern keine kostendeckenden Benützungsgebühren erhoben werden.

<sup>3</sup> Werden an Nationalstrassen durch Naturereignisse Werke von grösserer Bedeutung zerstört, so leistet der Bund an deren Wiederherstellung angemessene Beiträge.

<sup>4</sup> Der Bundesrat befindet über das Vorliegen der Voraussetzungen zur Beitragsleistung, und er legt die Beiträge nach den Richtlinien von Artikel 36<sup>bis</sup>, Absatz 4 der Bundesverfassung im Einzelfalle fest.

#### Art. 6

Die Kosten der Mitarbeit des Bundes bei der Errichtung des Nationalstrassennetzes sind dem für diese Strassen bestimmten Anteil am Treibstoffzollertrag zu belasten.

### **Beiträge an die Kosten des Ausbaues der Hauptstrassen**

#### Art. 7

<sup>1</sup> Das mit Bundeshilfe auszubauende Netz der Hauptstrassen im Alpengebiet umfasst Strassen, deren Ausbau oder Neubau für den Durchgangsverkehr oder zur Förderung des Fremdenverkehrs von wesentlicher Bedeutung sind und die nicht von der Bundesversammlung zu Nationalstrassen erklärt worden sind.

<sup>2</sup> Das Netz der Hauptstrassen ausserhalb des Alpengebietes umfasst Strassen von allgemein schweizerischer oder internationaler Bedeutung, die nicht dem Nationalstrassennetz angehören, nämlich:

- a. Durchgangsstrassen, die ihren Anschluss an die entsprechenden Strassenzüge des Auslandes finden;
- b. Strassen, welche der Verbindung zwischen Städten und zwischen den einzelnen Landesteilen dienen;
- c. Zufahrtsstrassen zum Alpengebiet, welche die Nationalstrassen an das Netz der Alpenstrassen anschliessen.

<sup>3</sup> Die Aufteilung des für die Hauptstrassen bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag auf die Strassen im Alpengebiet und diejenigen ausserhalb des

Alpengebietes richtet sich nach den Notwendigkeiten des Strassenausbaues. Die Zuteilung für die Strassen im Alpengebiet darf jedoch 65 Prozent des gesamten Anteils nicht übersteigen.

#### Art. 8

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet nach Anhören der Kantone das Hauptstrassennetz; er legt für den Ausbau und Neubau dieser Strassen verbindliche Normalien fest und stellt generelle Ausbauprogramme auf.

<sup>2</sup> Das Eidgenössische Departement des Innern prüft und genehmigt die von den Kantonen nach Massgabe der generellen Ausbauprogramme alljährlich einzureichenden Bauprojekte, Bauprogramme und Kostenvoranschläge.

<sup>3</sup> Es erteilt die Baubewilligungen, wobei die Konjunkturlage angemessen zu berücksichtigen ist.

#### Art. 9

<sup>1</sup> Der Beitrag des Bundes an die Kosten des Ausbaues oder Neubaus von Hauptstrassen soll in der Regel für Strassen im Alpengebiet zwei Drittel und für Strassen ausserhalb des Alpengebietes einen Drittel der ausgewiesenen Baukosten im Höchstbetrage der genehmigten Kostenvoranschläge nicht übersteigen.

<sup>2</sup> Wird durch den Ausbau oder Neubau einer Strasse die Finanzkraft eines Kantons, auch bei Gewährung des vorgesehenen Höchstansatzes, unzumutbar beansprucht, so kann ausnahmsweise ein höherer Ansatz bewilligt werden.

<sup>3</sup> Der Bundesrat bemisst den Beitragssatz im Einzelfalle nach dem Interesse des Kantons an der betreffenden Strasse, seiner Finanzkraft und der allgemeinen Bedeutung des Werkes. Er kann an die Bewilligung der Beiträge besondere Bedingungen knüpfen.

#### Art. 10

Für die Berechnung des Bundesbeitrages an die Baukosten der Hauptstrassen werden berücksichtigt die Kosten der Ausarbeitung des Ausführungsprojektes und des endgültigen Kostenvoranschlages einschliesslich allfälliger Bodenuntersuchungen, des Landerwerbes, der Bauausführung und der unmittelbaren Bauaufsicht. Dagegen sind die Kosten irgendwelcher anderer Vorbereitungen, der Zeitverwendung von Behörden und Kommissionen sowie der Beschaffung und Verzinsung der Baukredite nicht anrechenbar.

#### Art. 11

Die Kantone können in ihren Ausführungsbestimmungen die Anwendung des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 <sup>1)</sup> über die Enteignung vorschreiben. Für

<sup>1)</sup> BS 4, 1133.

diesen Fall wird ihnen das Enteignungsrecht im Sinne von Artikel 3, Absatz 2 des Enteignungsgesetzes übertragen.

#### Art. 12

<sup>1</sup> Die Kantone führen die Bauarbeiten aus.

<sup>2</sup> Dem Schutze und der Erhaltung des Landschaftsbildes ist angemessen Rechnung zu tragen.

#### Art. 13

Der Unterhalt der Strassen obliegt den Kantonen.

#### Art. 14

<sup>1</sup> Übersteigen die von den Kantonen angeforderten Beiträge den zur Verfügung stehenden Jahreskredit, so entscheidet der Bundesrat nach Anhören der beteiligten Kantone unter Würdigung der Bedeutung der auszuführenden Strassenbauten und unter Berücksichtigung der Konjunkturlage über die Reihenfolge der Bauten beziehungsweise der zu bewilligenden Beiträge.

<sup>2</sup> Nicht verwendete Kredite werden zurückgestellt und dienen zur Deckung der Ausgaben in den folgenden Jahren.

### **Allgemeine Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen**

#### Art. 15

Der Bundesrat verteilt die allgemeinen Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen, nach allfälligem Abzug des in Artikel 16 genannten Ausgleichsbetrages, wie folgt auf die Kantone:

- a. Zu zwei Dritteln nach dem Verhältnis der Gesamtausgaben, die der Kanton für das dem Motorfahrzeugverkehr dienende Strassennetz in den drei letzten dem Subventionsjahre vorangehenden Jahren gemacht hat, zu den entsprechenden ausgewiesenen Ausgaben sämtlicher Kantone. Die Leistungen des Bundes an die Kosten der Nationalstrassen und der Hauptstrassen sowie die auf Motorfahrzeugen erhobenen kantonalen Steuern und Gebühren werden von den Gesamtausgaben des Kantons abgezogen.
- b. Zu einem Drittel nach bestimmten, den Strassenlängen entsprechenden prozentualen Ansätzen.

#### Art. 16

Der Bundesrat kann vom Anteil für die allgemeinen Strassenkosten einen angemessenen Betrag, jedoch höchstens 500 000 Franken, abzweigen, um damit Unbilligkeiten zu beheben, die sich aus dieser Verteilung ergeben.

**Zusätzliche Beiträge an die Strassenlasten der Kantone,  
die eines Finanzausgleiches bedürfen**

Art. 17

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet die Kantone, die im Hinblick auf ihre Finanzlage zusätzlicher Beiträge an ihre Strassenlasten bedürfen.

<sup>2</sup> Er legt die Beiträge in Berücksichtigung der anrechenbaren reinen Strassenausgaben, der anrechenbaren Strassenlängen und der Finanzkraft dieser Kantone fest.

Art. 18

Die zusätzlichen Beiträge an die Strassenlasten eines Kantons mit geringer Finanzkraft dürfen zusammen mit den andern Bundesbeiträgen für das Strassenwesen 90 Prozent der Strassenausgaben dieses Kantons nicht übersteigen.

**Allgemeine Strassenrechnung**

Art. 19

<sup>1</sup> Der Bundesrat wird eine Strassenrechnung führen lassen, in welcher die anrechenbaren Erträge der öffentlichen Hand aus dem Motorfahrzeugverkehr dessen anteiligen Strassenkosten gegenüberzustellen sind.

<sup>2</sup> Die Kantone sind verpflichtet, dem Bundesrat die für die Führung dieser Rechnung erforderlichen Unterlagen auf Aufforderung hin zur Verfügung zu stellen.

**Förderung der Strassenbauforschung**

Art. 20

Der Bundesrat kann von dem jährlich zu verteilenden Anteil des Strassenbaues am Treibstoffzollertrag einen angemessenen Betrag abzweigen zur Förderung von Forschungsarbeiten und Untersuchungen auf dem Gebiete des Strassenwesens, die im allgemeinen Interesse der Kantone liegen.

**Übergangs- und Schlussbestimmungen**

Art. 21

<sup>1</sup> Durch diesen Beschluss wird der Bundesbeschluss vom 21. September 1928 betreffend die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an die Kantone für die Automobilstrassen aufgehoben.

<sup>2</sup> Der Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1950 <sup>1)</sup> über die Verteilung der Hälfte des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke an die Kantone in den Jahren 1950–1954 bleibt bis zum 31. Dezember 1958 in Kraft.

<sup>1)</sup> AS 1951, 165; 1955, 429.

<sup>3</sup> Der dem Strassenbau mit der Teilrevision der Bundesverfassung über das Strassenwesen anfallende zusätzliche Zehntel des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke ist bis zum Inkrafttreten dieses Beschlusses für Beiträge an die Kosten der Vorbereitungsarbeiten für den Bau von Nationalstrassen zu verwenden.

#### Art. 22

<sup>1</sup> Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt; er erlässt die erforderlichen Ausführungsbestimmungen.

<sup>2</sup> Der Bundesrat wird beauftragt, gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Bekanntmachung dieses Bundesbeschlusses zu veranlassen.

#### Art. 23

Dieser Beschluss tritt rückwirkend auf den 1. Januar 1959 in Kraft.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag (Vom 3. Juli 1959)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1959
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7864
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.07.1959
Date	
Data	
Seite	155-181
Page	
Pagina	
Ref. No	10 040 659

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.