

84.054

**Botschaft
über den Neubau eines Eidgenössischen
Motorfahrzeug-Typenprüfzentrums in Bösingen FR**

vom 12. Juni 1984

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir beehren uns, Ihnen Botschaft und Entwurf zu einem Bundesbeschluss über den Neubau eines Eidgenössischen Motorfahrzeug-Typenprüfzentrums in Bösingem mit dem Antrag auf Zustimmung zu unterbreiten.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

12. Juni 1984

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Vizepräsident: Furgler
Der Vizekanzler: Couchepin

Übersicht

Für den Bau eines Eidgenössischen Motorfahrzeug-Typenprüfzentrums in Bösinggen FR wird mit vorliegender Botschaft um einen Objektkredit von insgesamt 14 200 000 Franken ersucht.

Die Anlage ist notwendig und dringend, weil das heute für Lärmmessungen benutzte Gelände in Frutigen den Anforderungen (hinsichtlich Grundschallpegel, Längsgefälle, Länge, Höhenlage über Meer), insbesondere im Hinblick auf die strengeren Lärmgrenzwerte von 1986, nicht mehr genügt. Auch die neuen Abgasvorschriften, die ebenfalls 1986 eine Verschärfung erfahren, erfordern den Ausbau der Prüfmöglichkeiten.

Die Anlage ermöglicht es überdies, die heute an über 30 Prüforten durchgeführten technischen Fahrzeugprüfungen (in bezug auf Verkehrssicherheit) zusammen mit der Lärmprüfung an einem Ort durchzuführen. Dadurch kann u. a. die Aufstokkung des Personalbestandes für den Vollzug der verschärften Lärm- und Abgasvorschriften vermieden werden. Die Anlage dient also neben der Verkehrssicherheit vor allem der Bekämpfung des Motorfahrzeuglärms sowie der Durchsetzung der bereits beschlossenen oder noch zu treffenden Massnahmen zur Verbesserung der Luftqualität durch Verminderung der Motorfahrzeugabgase.

Das Projekt kann rasch verwirklicht werden, weil wegen Verzicht auf ein geplantes Regionallager der PTT-Betriebe in Bösinggen ein Gelände zur Verfügung steht, das die Anforderungen für ein Typenprüfzentrum erfüllt. Zahlreiche Versuche, ein solches Gelände zu finden, sind bisher gescheitert.

Die Motorfahrzeug-Typenprüfung ist selbsttragend konzipiert. Die mit den Anlagekosten verbundenen Zinsen und Amortisationen – wie auch die Betriebskosten – sind vollumfänglich nach dem Verursacherprinzip in Form von Gebühren von den Motorfahrzeugimporteuren, welche die Fahrzeuge typenprüfen lassen, zu tragen.

Bei der Planung und der Erstellung wird den Anliegen von Natur-, Landschafts- und Umweltschutz weitestgehend Rechnung getragen. Das in der Nähe befindliche Naturschutzgebiet Aured wird durch die Lärmprüfungen auf der Anlage nicht beeinträchtigt. Es ist im übrigen vorgesehen, für die Detailplanung einen unabhängigen Experten für Fragen des Natur-, Landschafts- und Umweltschutzes beizuziehen.

Botschaft

1 Aufgaben der Eidgenössischen Typenprüfstelle

11 Ausgangslage

Fahrzeug-Typenprüfungen wurden in der Schweiz erstmals 1947 aufgrund einer freien Vereinbarung zwischen den interessierten Verbänden und der damaligen Vereinigung der Chefs der kantonalen Motorfahrzeugkontrollen durchgeführt. Sie wiesen in dieser Form Nachteile auf, die gestützt auf das Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) durch die Einführung der Typenprüfungspflicht und eine formelle Regelung der Organisation behoben werden konnten. Die Leitung und Organisation ging damit an die Eidgenössische Polizeibehörde über (heute Bundesamt für Polizeiwesen), wobei das Arbeitssystem mit Kommissionen aus kantonalen und eidgenössischen Sachverständigen beibehalten wurde.

Dieses System vermochte zufolge der durch das Prüfobligatorium bewirkten Arbeitszunahme und der erhöhten prüftechnischen Anforderungen, wie sie mit der Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge vom 27. August 1969 (BAV; SR 741.41) eingeführt wurden, je länger je weniger zu genügen.

Die Vereinheitlichung der Prüfungen war infolge der unterschiedlichen Anwendung der technischen Vorschriften durch die einzelnen Prüfausschüsse kaum möglich. Zum Teil fehlten die Fachleute für die Prüfung von Spezialfahrzeugen, und die vielfach lange Anreisezeit verunmöglichte den rationellen Einsatz der Experten. Die Behebung dieser Mängel drängte sich auf. Mit der Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV; SR 741.51) wurde daher auf die formelle Einsetzung einer gemischten Kommission verzichtet und die Durchführung der Typenprüfungen grundsätzlich der Eidgenössischen Typenprüfstelle übertragen (vgl. Ziff. 12). Die Sachverständigen der Kantone und von Bundesstellen werden seither von Fall zu Fall beigezogen (Art. 98 Abs. 2 VZV).

12 Organisation und Aufgaben

Die Typenprüfstelle ist eine Sektion der Abteilung Verkehrszulassung in der Hauptabteilung Strassenverkehr des Bundesamtes für Polizeiwesen. Es obliegt ihr der Vollzug der gesamten Typenprüfung für Fahrzeuge und die der Typenprüfung unterstehenden Bestandteile und Ausrüstungsgegenstände. Sie stellt die für die kantonalen Zulassungsbehörden bei der Inverkehrsetzung typenprüfungspflichtiger Fahrzeuge verbindlichen Typenscheine aus. Sie erteilt die Typengenehmigung für prüfpflichtige Fahrzeugteile und Apparate aufgrund der Prüfberichte der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt (EMPA) und des Eidgenössischen Amtes für Messwesen (EAM).

Die Typenprüfstelle hat gegenüber den Fahrzeugherstellern und Importeuren die Verpflichtung, die für den Handel und die Verkehrszulassung von serienmässig hergestellten Fahrzeugen vorgeschriebenen Prüfungen nach den gesetzli-

chen Vorschriften über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge durchzuführen. Die gleiche Verpflichtung hat sie gegenüber den Firmen, welche mit prüfungspflichtigen Bestandteilen und Apparaten Handel treiben. Sie steht in direktem Kontakt zu zahlreichen schweizerischen Firmen der Fahrzeugbranche (Hersteller und Importeure) und des Zubehör- und Apparatebaus.

13 Arbeitsvorgang bei der Typenprüfung von Fahrzeugen

Es sind drei verschiedene Prüfbereiche zu unterscheiden.

131 Technische Prüfung

Die technischen Prüfungen (z. B. Bremsen, Lenkung) werden heute dezentral in über 30 Motorfahrzeugprüfhallen (kantonale Prüfstellen, Importeure und Hersteller von Fahrzeugen) unter Beizug kantonalen Sachverständiger durchgeführt. Diese Dezentralisierung ist technisch und betrieblich unbefriedigend und verursacht dem Bund einen zusätzlichen Personalaufwand von drei Personaletatstellen.

132 Geräuschmessung

Die Geräuschmessung nach der für die Typenprüfung vorgeschriebenen Vorbeifahrtmethode erfordert ein besonderes Prüfgelände mit ausreichender Beschleunigungs- und Bremsstrecke. Es muss aufgrund der internationalen Entwicklung davon ausgegangen werden, dass solche Vorbeifahrtmessungen auf absehbare Zeit unerlässlich sind. Die Geräuschmessungen werden getrennt von der technischen Typenprüfung auf dem provisorischen Prüfgelände der heute unbenutzten Flugpiste in Frutigen durchgeführt. Diese Anlage weist folgende Nachteile auf:

- Höhenlage; die Höhe des Messplatzes Frutigen von 800 m ü. M. bewirkt gegenüber der mittleren Landeshöhe einen Motor-Leistungsverlust von 3–4 Prozent. Dies bewirkt nichttolerierbare Abweichungen und Messunsicherheiten bei der Geräuschmessung. Die Pistenanlage ist zudem in der Zeit von Dezember bis März nur beschränkt benützbar (Witterungsverhältnisse, Wind, Schneefall).
- Längsgefälle; die für die Geräuschmessungen in beiden Richtungen zu befahrende Piste weist ein Längsgefälle auf, das die Messergebnisse bei schweren Motorwagen und Arbeitsfahrzeugen bis zu 6 dB(A) verfälschen kann. Deshalb muss gelegentlich auf eine andere Prüfstrecke ausgewichen werden (z. B. Strecke Kerzers-Ins oder ein noch nicht in Betrieb genommenes Autobahn-Teilstück), was zu zusätzlichen Schwierigkeiten und Umtrieben führt. Fundationsschicht und Pistenbelag sind im übrigen für die bei der Typenprüfung vorkommenden Belastungen nicht geeignet.
- zu kurze Versuchsstrecke; die benützbare Länge von etwa 800 m reicht als Beschleunigungsstrecke zum Erreichen der Messgeschwindigkeit bei schweren Motorwagen und Arbeitsfahrzeugen nicht immer aus.

- Grundsollpegel; die im Bau befindliche Autostrasse für die Umfahrung von Frutigen in Richtung Kandersteg verläuft etwa 80 m seitlich parallel zur Versuchspiste. Der für die Geräuschmessungen notwendige tiefe Grundsollpegel wird nach Inbetriebnahme dieser stark frequentierten Autostrasse (Lötschberg-Autoverlad) nicht mehr gewährleistet sein.

Diese Mängel der Flugpiste Frutigen bewirken, dass die Geräuschmessungen nach den seit dem 1. Oktober 1982 geltenden Lärm-Grenzwerten bereits heute nur mit grösster Mühe durchgeführt werden können; die Prüfung der ab 1. Oktober 1986 geltenden tieferen Grenzwerte ist nicht mehr möglich. Hierzu braucht es eine Prüfstrecke ohne die vorerwähnten Mängel.

133 Rauch- und Abgasmessung

Auf der Flugpiste Frutigen führt die Typenprüfstelle auch die vorgeschriebenen Rauchmessungen an Dieselfahrzeugen durch.

Dabei bewirkt die Höhenlage von 800 m ü. M., wie bei der Geräuschmessung, nicht tolerierbare Abweichungen und Messunsicherheiten.

Dagegen wird die Abgas-Typenprüfung für Fahrzeuge mit Benzinmotoren sowie für Motorräder von der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt (EMPA) in Dübendorf durchgeführt. Die Anlagen der EMPA genügen den heutigen Anforderungen. Die Kapazität wird auch nach Inbetriebnahme des projektierten Typenprüfzentrums für die Nachüberprüfungen zur Erteilung der Abgasgenehmigungen und für die Serienüberprüfungen voll genutzt werden, wie sie die Abgasverordnung vom 1. März 1982 (AGV; SR 741.434) vorschreibt. Indessen verlangt die Luftreinhaltung, dass auch Motorfahrzeuge mit Dieselmotoren der Abgas-Typenprüfung unterstellt werden. Zudem ist es unerlässlich, das Abgasverhalten der Produktionsfahrzeuge auf Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ konsequent zu überprüfen. Deshalb wird im projektierten Typenprüfzentrum eine bauliche Reserve für solche Abgasprüfungen vorgesehen. Der Ausbau für die Abgasmessung soll nach Ausschöpfung der in der EMPA bestehenden Möglichkeiten im Sinne einer zweckmässigen Arbeitsteilung der beiden beteiligten Bundesstellen erfolgen.

Die mit der Einführung von bleifreiem Benzin möglich werdende Ausrüstung der Fahrzeuge mit Katalysator hat grundsätzlich keinen Einfluss auf das Prüfprogramm bei den Abgasmessungen. Denkbar ist allerdings, dass zusätzlich Serienüberprüfungen bei einem grösseren Kilometerstand nötig sein werden.

14 Dringlichkeit eines Typenprüfzentrums

Wie die dargelegten Unzulänglichkeiten zeigen, kann die gesetzlich verlangte Fahrzeug-Typenprüfung mit den heutigen technischen und organisatorischen Mitteln nicht wirksam und rationell durchgeführt werden. Die technische Prüfung muss an über 30 verschiedenen Prüforten vorgenommen werden. Die nötige Messgenauigkeit ist heute nur mit Mühe und ab 1. Oktober 1986 wegen der dann noch tieferen Lärmgrenzwerte nicht mehr zu erreichen. Schliesslich erfor-

dert auch der Vollzug der Abgasvorschriften (insbesondere systematische Durchführung der Serienüberprüfungen), die ebenfalls auf den 1. Oktober 1986 verschärft worden sind und in absehbarer Zeit auf Fahrzeuge mit Dieselmotoren ausgedehnt werden müssen, den Ausbau der Prüfmöglichkeiten.

Es kann auch nicht durch Anerkennung ausländischer Fahrzeug-Typenprüfungen Abhilfe geschaffen werden, weil unsere Bau- und Ausrüstungsvorschriften in wesentlichen Belangen anders und vielfach strenger sind als die ausländischen. Dies gilt beispielsweise für die Anforderungen an Bremsen, Lenkung und Beleuchtung, insbesondere aber für die Geräusch- und Abgasvorschriften, die im Interesse eines wirksamen Umweltschutzes wesentlich strenger sind als im Ausland.

Unerlässliche Voraussetzung ist deshalb, dass die Typenprüfstelle in die Lage versetzt wird, die Einhaltung der Vorschriften wirksam zu kontrollieren. Hierzu braucht es ein Typenprüfzentrum, wo die technischen und organisatorischen Voraussetzungen zur Durchführung der verlangten Prüfungen vorliegen. Der Bau ist insbesondere im Hinblick auf die ab 1. Oktober 1986 geltenden Lärmvorschriften dringlich.

2 Neubau eines Typenprüfzentrums in Böisingen für die Eidgenössische Typenprüfstelle

21 Landerwerb

211 Anforderungen an das Grundstück

Damit die Typenprüfstelle ihre Aufgaben sachgerecht und rationell erledigen kann, muss das Grundstück folgende Anforderungen erfüllen:

- der Landbedarf beträgt rund 100 000 m²,
- das Land sollte möglichst flach sein, da für die Geräuschmessungen eine 400–600 m lange Strecke ohne Längsgefälle mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtstrecken und Wendepunkten notwendig ist,
- das Gelände darf auf höchstens 550 m ü. M. liegen, um die Vergleichbarkeit der Messungen mit der EMPA zu gewährleisten,
- der Standort sollte über einen nahegelegenen Autobahnanschluss und eine Zufahrt für Fahrzeuge bis 2,5 m Breite verfügen,
- das Gelände muss einen Grundschnallpegel kleiner als 60 dB(A) aufweisen, da Lärmessungen sonst nicht möglich sind.

212 Landerwerb in Böisingen

Die PTT-Betriebe haben im heutigen Industriegebiet von Böisingen in den Jahren 1974–1976 rund 190 000 m² Land erworben, um ein Regionallager zu erstellen, von dem infolge Konzeptänderung heute abgesehen wird. In der Folge haben sie dieses Land der Eidgenössischen Finanzverwaltung und der Gemeinde Böisingen zum Kauf angeboten.

In Verhandlungen mit der Gemeinde und einem weiteren privaten Grundeigentümer konnte die nachfolgende Lösung gefunden werden:

- Der Bund übernimmt von den PTT rund 95 000 m², die Gemeinde Böisingen rund 100 000 m² erschlossenes Industrieland.
- Der Bund erwirbt zusätzlich rund 12 000 m² Landwirtschaftsland, das er im Rahmen eines Landabtausches einem Landwirt abtreten wird.

Die Landpreise betragen für das Industrieland mit sämtlichen Erschliessungskosten 21.40 Franken, für das Landwirtschaftsland 7 Franken je Quadratmeter. Der gesamte Landerwerb macht somit 2 100 000 Franken aus.

213 Natur-, Landschafts- und Umweltschutz

Aus Kreisen des freiburgischen Naturschutzes wird das Typenprüfzentrum seines Standortes wegen bekämpft. Man möchte die Industriezone Böisingen wesentlich verkleinern.

Diesem Begehren widersetzen sich die PTT als Landeigentümer wie auch Kanton und Gemeinde. Im Wirtschaftsförderungskonzept des Kantons Freiburg spielt die Industriezone Böisingen eine bedeutende Rolle. Die gesamte Industriezone Böisingen liegt zudem vollständig ausserhalb der kantonalen Landschaftsschutzzone.

Bei der Planung und Realisierung des Typenprüfzentrums wird den Anforderungen des Natur- und Umweltschutzes in grösstmöglicher Masse Rechnung getragen. Insbesondere wird das Naturschutzgebiet Auriéd durch die Emissionen nicht betroffen. Es ist vorgesehen, für die Detailplanung einen unabhängigen Experten für diesen Fragenkomplex beizuziehen.

Mit dem Bau des Typenprüfzentrums können zudem mehr als 60 000 m² Industrieland in die Landwirtschaftszone umgezont werden. Dies ist u. a. deshalb notwendig, weil der Betrieb des Typenprüfzentrums einen niedrigen Grundschallpegel erfordert und somit störende Industriebetriebe nicht zulässt.

22 Betriebskonzept

221 Organisationsstruktur

Das Typenprüfzentrum wird es der Eidgenössischen Typenprüfstelle ermöglichen, die Fahrzeug-Typenprüfung zentral und mittels optimaler Messanlagen durchzuführen. Dadurch ergeben sich wesentliche betriebliche und organisatorische Verbesserungen:

- eine bessere Ausnutzung der Arbeitskapazität bei gleichzeitig grösserer Leistung,
- eine Steigerung der Prüfkapazität und einheitlichere Durchführung der technischen Prüfungen,
- kürzere Prüfungstermine im Interesse der Antragsteller,
- vermehrte Möglichkeit der Durchführung von Überprüfungen der Typenkonformität,
- eine Erweiterung der technischen Prüfmöglichkeiten,
- weitgehender Wegfall der bisherigen Reisetätigkeit mit Bundes-Fahrzeugen bei entsprechender Kostenminderung.

Zu den technischen Typenprüfungen sollen auch in Zukunft Sachverständige der Kantone beigezogen werden.

222 Anforderungen

Die Gesamtanlage hat den folgenden Bedürfnissen zu entsprechen:

- Durchführung der technischen Typenprüfung der Fahrzeuge nach den Bau- und Ausrüstungsvorschriften, insbesondere hinsichtlich Betriebs- und Verkehrssicherheit (jährlich etwa 1200 Fahrzeugeinheiten).
- Durchführung von Geräuschmessungen nach der Vorbeifahrt-Messmethode (jährlich 800–1000 Messungen mit durchschnittlich vier Vorbeifahrten).
- Durchführung von Bremsenprüfungen und allgemeinen fahrdynamischen Untersuchungen (jährlich 400–600 Fahrzeugtypen zur statischen und dynamischen Bremsenprüfung).
- Anfahrprüfungen in 15 Prozent Steigung mit Motorfahrzeugen und Anhängerzügen (etwa 1800 Anfahrprüfungen im ordentlichen Typenprüfprogramm und eine unbestimmte Anzahl von Anfahrversuchen für die Bestimmung der zulässigen Anhängelast).
- Raumreserve für Abgas-Serienüberprüfungen an Motorfahrzeugen mit Benzinmotor nach Abgasverordnung (etwa 200 Einheiten pro Jahr).
- Rauchmessungen an Motorfahrzeugen mit Dieselmotor (etwa 120 Prüfungen jährlich).
- Motorleistungs- und Radleistungsmessungen an leichten und schweren Motorwagen sowie an Motorrädern/Motorfahrrädern (im Zusammenhang mit Rauch-, Abgas- und Geräuschmessungen).
- Prüfung von Beleuchtungseinrichtungen an Fahrzeugen (Einstellung und fotometrische Messung an Prüffahrzeugen).
- Typenprüfung von Fahrzeugteilen und Apparaten (etwa 120 Einheiten pro Jahr, wesentliche Zunahme zu erwarten nach Ratifikation von verschiedenen ECE¹⁾-Reglementen für Fahrzeugteile).

Eine Verwendung zu anderen Zwecken, namentlich zu motor- und radsporthlichen Veranstaltungen, ist ausgeschlossen.

23 Bauprojekt

231 Gestaltung

Mittelpunkt des Gebäudes ist eine zentrale Halle, um welche mit kurzen Verbindungswegen die Prüfstände, Werkstätten sowie der Administrationsbereich angeordnet sind (vgl. den Grundrissplan und die Modellfoto im Anhang).

Die Prüfstrecke führt parallel der Saane entlang und ist topographisch so angelegt, dass die natürliche Umgebung möglichst wenig verändert werden muss.

¹⁾ ECE = Economic Commission for Europe (Wirtschaftskommission für Europa der UNO).

232 Einzelne Anlageteile

Den Anforderungen entsprechend gliedert sich die Gesamtanlage in drei Teile, nämlich Prüfgebäude, Prüfstrecke, Umgebung.

Das *Prüfgebäude* umfasst die folgenden Bereiche:

- eine Halle mit drei Kontrollbahnen,
- Werkstätten, Prüfstände für Radleistung sowie eine Raumreserve für Abgas-Prüfstände,
- Administration mit Sekretariat, fünf Büros, Sitzungszimmer, Sanitätszimmer, Erfrischungsraum sowie Umkleide- und Sanitärräume,
- die erforderlichen Infrastrukturräume für Heizung, Lüftung, Sanitär- und Elektroeinrichtung sowie der Grubenkeller und Personenschutzraum.

Die *Prüfstrecke* wird auf eine Länge von je 300 m links und rechts des Geräuschmessplatzes gerade und eben geführt. Am südwestlichen Ende ermöglicht die Wendeschleife das Befahren mit konstanter Geschwindigkeit zurück zum Messplatz. Der Wendeplatz am Ende der Bremsprüfstrecke bildet den Abschluss gegen die überbaute Industriezone.

In der *Umgebung* liegt der Parkplatz für Besucher und Angestellte, und zwar jenseits der mit einer Schranke getrennten Vorplätze. Diese Anordnung ermöglicht eine öffentliche Nutzung des Parkplatzes ausserhalb der Arbeitszeit, insbesondere an Wochenenden und Feiertagen (z. B. Spaziergänger).

Über die Vorplätze sind alle Prüfstationen erreichbar, speziell die Kreisplattform, die Waage, der Anfahrhügel sowie die Ein- und Ausfahrt zur Prüfstrecke.

233 Konstruktion und Heizsystem

Die mit Flachdächern versehenen Gebäudeteile weisen folgende Tragkonstruktionen für die Decken auf:

- Halle in Stahl mit Leichtbeton-Elementen,
- Werkstätten/Prüfstände/Administration in Stahlbeton.

Die Fassade besteht aus Mauerwerk, Aussenisolation und hinterlüfteten Verkleidungsplatten. Dem Wärmehaushalt wurde besonders Beachtung geschenkt.

Der Heizenergiebedarf für das Gebäude wird durch eine kombinierte Holz-schnitzel-Ölfeuerungs-Anlage gedeckt, wobei das Öl nur für die Überbrückung des Spitzenbedarfs eingesetzt werden soll.

3 Finanzielle und personelle Auswirkungen

31 Baukosten

Gemäss Baukostenvoranschlag vom April 1984 (Index 1. Okt. 1983 = 129.6) ergibt sich folgende Kostenübersicht:

	Fr.
0 Grundstück	2 100 000
1 Vorbereitungsarbeiten	472 000
2 Gebäude	4 008 000
3 Betriebseinrichtungen	415 000
4 Umgebung	5 240 000
5 Baunebenkosten	283 000
8 Unvorhergesehenes	832 000
	<hr/>
0 - 8 Baukredit	13 350 000
9 Ausstattung exkl. Abgasmessausrüstung	850 000
	<hr/>
0 - 9 Total Objektkredit	14 200 000

32 Später anfallende Investitionen

Im vorliegenden Projekt sind im Einvernehmen mit der EMPA noch keine Investitionen für den Abgasmessplatz vorgesehen (vgl. Ziff. 133). Ein Entscheid über die Ausrüstung kann erst aufgrund längerer Erfahrungen mit der Abgas-Typenprüfung (insbesondere auch Serienüberprüfungen), der Erfassung der Fahrzeuge mit Dieselmotor sowie gestützt auf die künftige internationale Entwicklung getroffen werden. Es wäre nach dem heutigen Wissensstand mit Kosten von rund 1 000 000 Franken zu rechnen. Die Ausrüstung wird zu gegebener Zeit mit dem entsprechenden Voranschlag durch das Bundesamt für Polizeiwesen beantragt.

33 Betriebskosten

Die jährlichen Kosten für Energie, Wartung, Reinigung und Sicherheit belaufen sich auf rund 115 000 Franken.

34 Personelle Auswirkungen

Die Erstellung und Inbetriebnahme des Typenprüfzentrums hat keinen Mehrbedarf an Personal zur Folge. Aus der Zentralisierung resultiert im Gegenteil eine Kapazität von etwa 3 Etatstellen; dies ermöglicht es der Typenprüfstelle, mit dem gleichen Personalbestand, Aufgaben zu erfüllen, die in Zukunft nur mit einer Aufstockung des Personalbestandes zu bewältigen wären (z. B. Vollzug der verschärften Lärm- und Abgasvorschriften, Überprüfung der Typenkonformität).

4 Finanzierung

41 Investitionsplanung

Die Investitionen für das Bauvorhaben betragen 14 200 000 Franken (vgl. Ziff. 31). Es ist vorgesehen, das Zentrum in den Jahren 1985-1987 zu erstellen.

Das Bauvorhaben wurde in das Mehrjahresprogramm für zivile Bauten des Amtes für Bundesbauten aufgenommen. Der jährliche Zahlungsbedarf wird in den Voranschlag eingestellt.

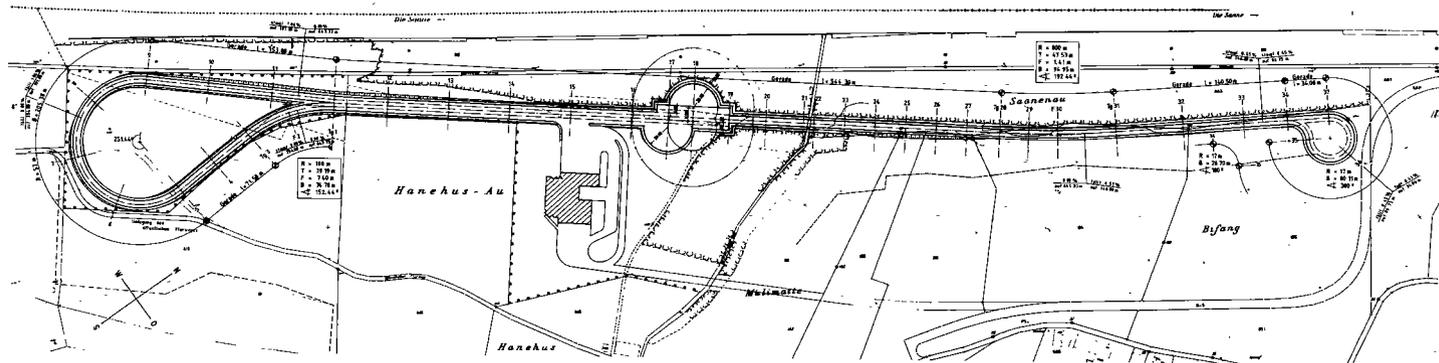
42 Auswirkungen auf die Typenprüfgebühren

Die Gebühren der Typenprüfstelle sind so zu bemessen, dass damit sämtliche dem Bund anfallenden Kosten gedeckt werden. Die heutigen Personal- und Betriebskosten (1983) betragen 2,25 Millionen Franken. Dies entspricht einer durchschnittlichen Belastung von 7 Franken je importiertes Fahrzeug. Amortisation, Verzinsung, Unterhalt und Betriebskosten des Typenprüfzentrums werden die Jahresrechnung mit rund 1 000 000 Franken pro Jahr zusätzlich belasten. Diese Mehrkosten werden den Importeuren angelastet werden müssen, was pro importiertes Fahrzeug rund 4 Franken ausmachen wird. Für die Importeure bringt die zentralisierte Typenprüfung jedoch wesentliche Vorteile, die durch die Gebührenerhöhung mehr als wettgemacht werden.

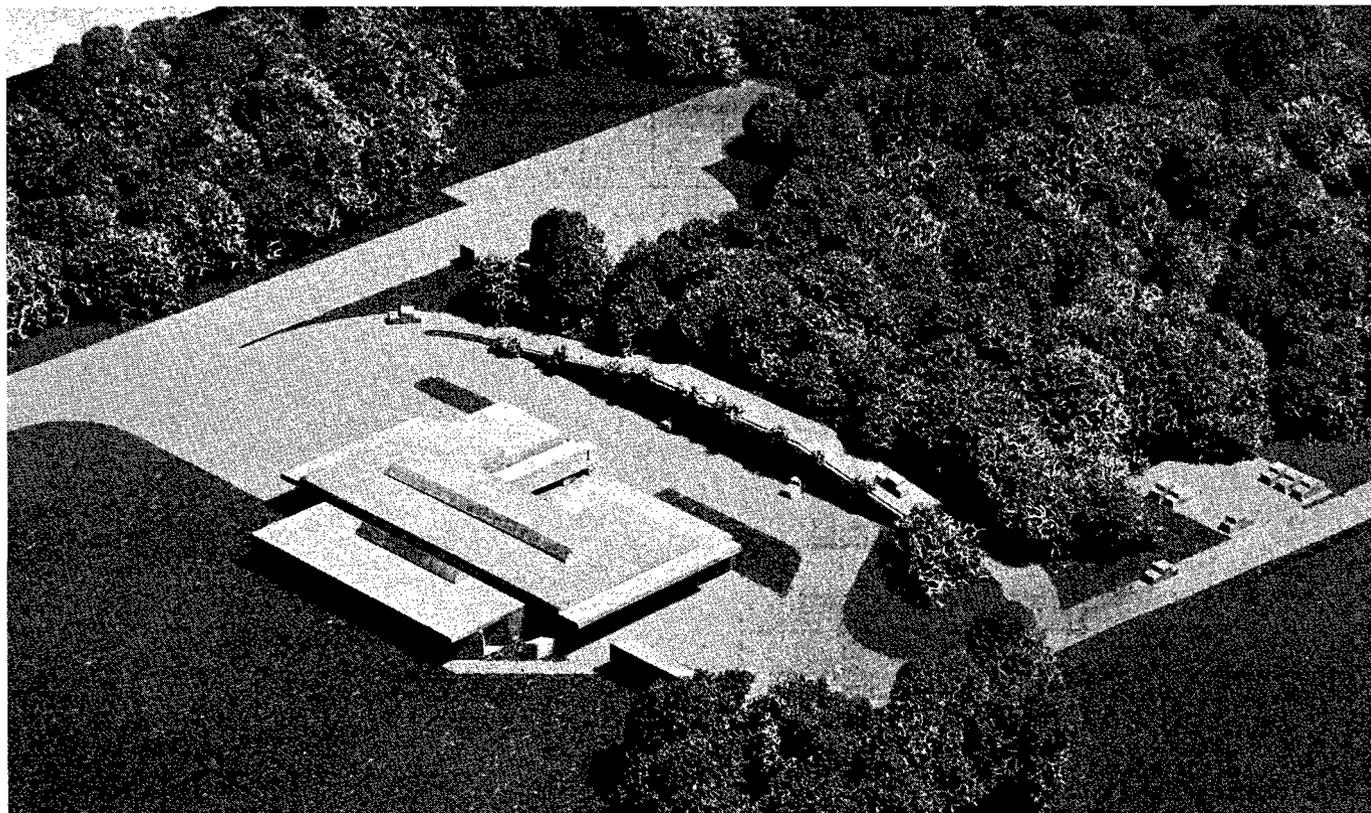
Der Bundesrat wird die Gebührenordnung auf die Inbetriebnahme des Prüfzentrums entsprechend anpassen.

5 Verfassungsmässigkeit

Die Vorlage stützt sich in der Sache auf Artikel 12 SVG in Verbindung mit Artikel 37^{bis} Absatz 1 der Bundesverfassung. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung um Bewilligung des nachgesuchten Kredites ergibt sich aus Artikel 85 Ziffer 10 der Bundesverfassung. Dem Erlass ist im Sinne von Artikel 8 des Geschäftsverkehrsgesetzes (SR 171.11) die Form eines einfachen Bundesbeschlusses zu geben, der nicht dem Gesetzesreferendum untersteht.



Situationsplan



Modellfoto

Bundesbeschluss
über den Bau eines Eidgenössischen
Motorfahrzeug-Typenprüfzentrums in Bösinggen FR

Entwurf

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 85 Ziffer 10 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 12. Juni 1984¹⁾,
beschliesst:

Art. 1

Für den Bau eines Motorfahrzeug-Typenprüfzentrums in Bösinggen wird ein Objektkredit von 14 200 000 Franken bewilligt.

Art. 2

Der Beschluss ist nicht allgemein verbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

9971

¹⁾ BBl 1984 II 859

Botschaft über den Neubau eines Eidgenössischen Motorfahrzeug-Typenprüfzentrums in Bösingen FR vom 12. Juni 1984

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	84.054
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.07.1984
Date	
Data	
Seite	859-873
Page	
Pagina	
Ref. No	10 049 352

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.