

5924**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung über die Verteilung
der Hälfte des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen
für motorische Zwecke an die Kantone
während der Jahre 1950 bis 1954**

(Vom 4. Dezember 1950)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Hiermit beehren wir uns, Ihnen einen Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Verteilung der Hälfte des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke an die Kantone während der Jahre 1950 bis 1954 vorzulegen.

I.

Der Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1949 betreffend die Übergangsordnung des Finanzhaushaltes des Bundes (Finanzordnung 1950 und 1951) sieht unter Artikel 1, C, Verbesserung des Finanzausgleiches im Strassenwesen, vor:

1. Der Bund richtet den Kantonen für die Jahre 1950 und 1951 die Hälfte des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke aus. Die Ausrichtung erfolgt in Form von Beiträgen an:

- a. die allgemeinen Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen;
- b. die Kosten des Ausbaues und Neubaus von Hauptstrassen, die zu einem vom Bundesrat zu bezeichnenden Netz gehören.

Bei der Bemessung der Beiträge ist auf die Finanzkraft der Kantone Rücksicht zu nehmen, und in Fällen von lit. b ist die Anwendung bestimmter technischer Normen zu gewährleisten. Die Bundesversammlung regelt die Einzelheiten durch allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss.

In ähnlicher Weise ist auch im Bundesbeschluss vom 29. September 1950 über die Finanzordnung 1951 bis 1954 die Abgabe der Hälfte des Treibstoffzollertrages an die Kantone vorgesehen; Artikel 7 dieses Beschlusses lautet:

¹ Der Bund richtet den Kantonen für die Jahre 1951 bis 1954 die Hälfte des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke aus. Die Ausrichtung erfolgt in Form von:

- a. Beiträgen an die allgemeinen Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen;
- b. Beiträgen an die Kosten des Neu- oder Ausbaues der Hauptstrassen, die zu einem vom Bundesrat zu bezeichnenden Netz gehören und deren Ausführung bestimmten technischen Anforderungen genügt;
- c. zusätzlichen Beiträgen an die Strassenbaulasten der Kantone mit geringer Finanzkraft.

II.

Entsprechend diesen Beschlüssen und in Anlehnung an unsere in der Botschaft vom 22. Januar 1948 betreffend die Finanzreform auf Seite 274 enthaltenen Vorschläge, sehen wir die Verteilung der Treibstoffzollhälfte auf folgende vier Hauptposten vor:

1. Anteil gemäss bisherigem Verteilungsschlüssel (Bundesbeschluss vom 21. September 1928);
2. Anteil für Beiträge an die Strassenbaulasten der Kantone mit geringer Finanzkraft;
3. Anteil für den Ausbau des Alpenstrassennetzes im Sinne der bisherigen Programme;
4. Anteil für den Ausbau der Hauptstrassen ausserhalb des Alpengebietes.

In der Bemessung dieser vier Hauptposten sind sowohl die Forderungen des nationalen und internationalen Verkehrs wie auch die Bedürfnisse der Kantone zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen. Neben diesen vier Hauptposten sollte noch ein kleiner Betrag für die Förderung der Strassenbauforschung von der Treibstoffzollhälfte abgezweigt werden. Zur Vermeidung einer unerwünschten Zersplitterung der Mittel wurde davon abgesehen, noch einen besondern Posten für die Beseitigung der wichtigsten Gefahrenquellen und insbesondere der Niveauübergänge auszuscheiden. Ein grosser Teil dieser Gefahrenquellen befindet sich auf dem vom Bundesrat zu bezeichnenden Hauptstrassennetz, so dass ihre Beseitigung im Rahmen der Ausbauprogramme ohnehin mit Bundeshilfe erfolgen wird.

Wir haben nach Anhörung der Kantone in Aussicht genommen, diese Anteile wie folgt festzulegen und zu verteilen.

1. Anteil gemäss dem bisherigen Verteilschlüssel

Seit dem Jahre 1925 leistete der Bund den Kantonen in Form des sogenannten Benzinzollviertels Beiträge an die allgemeinen Kosten des Strassenwesens. Gemäss Bundesbeschluss vom 21. September 1928 kam bisher die Hälfte des Zuschlagzolles auf Benzin und Benzol zu motorischen Zwecken zur Verteilung.

Solange der Zuschlagszoll gleich hoch war wie der Grundzoll, machte die verteilte Summe einen Viertel des Treibstoffzollertrages aus. Im Jahre 1935 wurde der Grundzoll erhöht und im Jahre 1936 noch einmal geändert, während der Zuschlagszoll gleich blieb. Seither beläuft sich der Treibstoffzollanteil der Kantone auf ziemlich genau einen Fünftel des Reinertrages. Kleinere Abweichungen dieses Prozentsatzes kommen vom Unterschied der Zollansätze für Benzin und für Dieselöl und von den jährlichen Schwankungen ihres Mengenverhältnisses her. Sie sind jedoch unbedeutend.

Die Botschaft des Bundesrates vom 22. Januar 1948 sah vor, diesen alten Treibstoffzollanteil auf 9 Millionen Franken zu stabilisieren, allerdings unter der Annahme einer zu verteilenden Summe von höchstens 30 Millionen Franken. Im Jahre 1949 betrug der Reinertrag des Treibstoffzolles 80,9 Millionen Franken; dieser Einnahme entspricht ein Kantonsanteil von 16,1 Millionen Franken, ohne die Ausgleichszuschläge im Betrag von 250 000 Franken. Die Stabilisierung auf 30 % der zu verteilenden Summe, also auf 12 Millionen Franken bei einer Treibstoffzolleinnahme von netto 80 Millionen Franken, würde eine ganz beträchtliche Kürzung dieser Beiträge an die allgemeinen Strassenkosten der Kantone bedeuten. Die Baudirektorenkonferenz hat gegen diese Kürzung Stellung genommen, indem sie geltend machte, dass die Kantone ihre Budgets und Ausbauprogramme der nächsten Jahre auf den höhern Bundesbeiträgen basieren und die kantonalen Strassenrechnungen durch die Kürzung empfindlich gestört würden. Es wurde ferner darauf hingewiesen, dass heute eine wichtige Aufgabe im Ausbau der Nebenstrassen liege, der auch in Zukunft vom Bunde nicht durch Werkbeiträge subventioniert werde. Solange dieser Ausbau nicht weiter fortgeschritten sei, wäre es schwierig, für die weitere Verbesserung der Hauptdurchgangsstrassen beträchtliche neue Mittel aufzubringen.

Diesen kantonalen Bedenken kann eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden. 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. Es ist aber aus technischen Gründen nicht möglich, mit dem Ausbau der Talstrassen überall sofort in grossem Ausmass zu beginnen. Eine allzu starke Förderung dieser Arbeiten wäre zudem im Hinblick auf die gute Beschäftigung des Baugewerbes auch gar nicht erwünscht. Das Tempo des Talstrassenausbaues soll daher erst allmählich gesteigert 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.

Für die Zeitdauer der Übergangsordnung, das heisst für die Jahre 1950 bis 1954, soll der sogenannte alte Benzinzollviertel praktisch nicht verändert

werden. Gegenüber der bestehenden Ordnung sehen wir nur insofern eine geringfügige Änderung vor, als die unter den hier diskutierten Titel fallende Quote nicht mehr als die Hälfte des Zuschlagszolles berechnet würde, sondern als Fünftel des ganzen Reinertrages des Treibstoffzolles bzw. als 40 % der an die Kantone zu verteilenden Hälfte.

Wir sind auch der Auffassung, dass der im Bundesbeschluss vom 21. September 1928 festgelegte Schlüssel zur Verteilung dieses Anteiles im Prinzip nicht geändert werden sollte. Nach diesen werden $\frac{2}{3}$ nach den Aufwendungen der Kantone im Strassenwesen und $\frac{1}{3}$ nach den Strassenlängen der Kantone verteilt. Dieser Schlüssel ist das Ergebnis langwieriger parlamentarischer Beratungen und hat bisher im grossen und ganzen befriedigt.

Die anrechenbaren Strassenlängen werden gemäss dem vorgenannten Bundesbeschluss alle fünf Jahre vom Bundesrat überprüft, wobei den im Laufe der Jahre eingetretenen wesentlichen Änderungen Rechnung getragen wird. Der gegenwärtig in Kraft stehende Bundesratsbeschluss vom 9. Mai 1950 setzte die prozentualen Strassenlängen der Kantone wie folgt fest:

Zürich	6,4 %	Schaffhausen	1,0 %
Bern	14,7 %	Appenzell A.-Rh.	1,7 %
Luzern	4,0 %	Appenzell I.-Rh.	0,4 %
Uri	2,1 %	St. Gallen	6,1 %
Schwyz	2,2 %	Graubünden	12,1 %
Obwalden	0,8 %	Aargau	6,0 %
Nidwalden	0,7 %	Thurgau	4,6 %
Glarus	1,3 %	Tessin	5,4 %
Zug	1,4 %	Waadt	9,2 %
Freiburg	4,1 %	Wallis	6,0 %
Solothurn	2,7 %	Neuenburg	2,9 %
Basel-Stadt	0,4 %	Genf	1,5 %
Basel-Land	2,3 %		

Der Bundesbeschluss vom 21. September 1928 sah ferner vor, dass ausser dem den Kantonen zufallenden Treibstoffzollanteil, der damals einen Viertel des Treibstoffzolles ausmachte, noch weitere 250 000 Franken vom Reinertrag ausgeschieden und dem Bundesrat zur Verfügung gestellt werden, um damit Unbilligkeiten, die sich aus dem beschlossenen Verteilungsmodus ergeben, durch Ausgleichszuschläge an die Kantone nach Möglichkeit zu beheben. Nachdem durch die Neuordnung die Kantone besser gestellt sind als bisher, soll in Zukunft dieser Ausgleichsbeitrag nicht mehr der dem Bunde verbleibenden Hälfte, sondern den hier zur Diskussion stehenden 40 % der zu verteilenden Hälfte entnommen werden. Nach dem bisherigen Schlüssel würden somit 40 % des Reinertrages abzüglich den Ausgleichsbetrag von 250 000 Franken verteilt.

2. Anteil für Beiträge an die Strassenbaulasten der Kantone mit geringer Finanzkraft

Die schon erwähnte Botschaft des Bundesrates vom 22. Januar 1948 über die Finanzreform sah vor, unter diesem Titel 20 % der damals im Maximum zu 30 Millionen Franken festgesetzten Verteilsumme den finanzschwachen Gebirgskantonen zur Verfügung zu stellen. Nachdem nun gemäss der Übergangsordnung die Hälfte des reinen Treibstoffzollertrages, auch wenn sie 30 Millionen Franken übersteigt, verteilt werden muss, sollen 20 % der zu verteilenden Summe, ohne Beschränkung auf ein Maximum, für den Finanzausgleich unter den Kantonen zur Verfügung gestellt werden.

Der Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1949 betreffend die Übergangsordnung 1950 und 1951 erwähnt zwar diesen Ausgleichsposten für finanzschwache Kantone nicht, sondern er schreibt nur generell vor, dass bei der Bemessung der Beiträge auf die Finanzkraft der Kantone Rücksicht zu nehmen ist. Dagegen wurde diese Bestimmung als Artikel 7, 1 c, ausdrücklich in den Bundesbeschluss vom 29. September 1950 aufgenommen, nachdem sie schon im Bundesbeschluss vom 21. März 1950 über die Finanzreform in dieser Weise vorgesehen worden war. Der Werdegang der Neuregelung der Treibstoffzollverteilung kann keinen Zweifel darüber lassen, dass die Ausgleichsbeiträge an finanzschwache Gebirgskantone nicht nur in den Jahren 1951 bis 1954, sondern schon im Jahre 1950 vorzusehen sind.

Als finanzschwache Gebirgskantone, die bei diesem Ausgleich berücksichtigt werden sollten, bezeichneten wir in der Botschaft vom 22. Januar 1948 die Kantone Uri, Schwyz, Obwalden, Appenzell A.-Rh., Appenzell I.-Rh., Graubünden, Tessin und Wallis. Zu den ausgesprochen finanzschwachen Kantonen nach Massgabe der Wehrsteuererträge gehört auch der Kanton Freiburg. Da dieser jedoch nur zum kleinern Teil gebirgigen Charakter hat, soll er bei der Berechnung dieser Ausgleichsbeiträge für das Strassenwesen nur mit einem Fünftel seiner Strassenlängen und Aufwendungen berücksichtigt werden.

Die mit den demnach in Betracht fallenden neun Kantonen gepflogenen Verhandlungen haben ergeben, dass in einem Verteilungsschlüssel den Strassenlängen, den Aufwendungen im Strassenwesen und der Finanzkraft der Kantone Rechnung getragen werden soll. Zu diesen drei Faktoren ist folgendes zu bemerken:

Strassenlängen. Der objektive Vergleich der Strassenetze der Kantone untereinander leidet immer wieder unter der Schwierigkeit, dass den administrativen Bezeichnungen Kantonsstrassen, Gemeindestrassen, öffentliche Güterstrassen und Korporationsstrassen nicht durchwegs Strassen gleichen technischen Charakters entsprechen. Was in einem Kanton seiner Bedeutung nach Gemeindestrasse ist, kann in einem andern Kanton noch Kantonsstrasse und wieder in einem andern eventuell nur Güterstrasse sein. Aus diesem Grunde gäbe die Berücksichtigung der Kantonsstrassen oder dieser und der Gemeindestrassen allein kein richtiges Bild der von der Wirtschaft des Kantons — sei

es nun direkt oder über die Gemeinden oder gar Anstösser — aufzubringenden Mittel für den Bau und den Unterhalt der Strassen und damit der potentiellen Strassenlasten. Wir sehen deshalb vor, bei der Bestimmung der Strassenlängen jedes Kantons sämtliche dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen einzubeziehen, ohne Rücksichtnahme auf ihre administrative Einteilung. Ausgenommen werden die Innerortsstrassen von Ortschaften, soweit sie nicht Teilstrecken von Ortsverbindungsstrassen sind, ferner Strassen, die nur der Bewirtschaftung der durch sie erschlossenen Grundstücke dienen, und reine Forststrassen.

Bisherige Aufwendungen im Strassenwesen. Es wäre unbillig, einen Kanton, der für seine Strassen wenig aufwendet, gleich stark am Finanzausgleich sich beteiligen zu lassen als bei sonst gleichen Verhältnissen einen anderen, der für seine Strassen grosse Mittel zur Verfügung stellt. Die Aufwendungen im Unterhalt haben sich seit dem Krieg überall wieder normalisiert. Aber auch die Kosten für den Strassenausbau dürften in den Gebirgskantonen seit dem Kriegsende vergleichbar sein; grosse Neubauten sind nirgends im Gang; der Ausbau geschieht im Rahmen des 1. Alpenstrassenprogrammes und des Überbrückungsprogrammes 1948/49. In diesen Programmen sind die Kantone ihren Bedürfnissen entsprechend berücksichtigt. Dazu kommen noch die Aufwendungen für den Ausbau von nicht subventionierten Strassen. Vorläufig sind die reinen Strassenkosten der Jahre 1945 bis 1948, also die neuesten Ergebnisse, in Rechnung zu stellen. Im Laufe der Jahre sollen die neu hinzukommenden Aufwendungen mit einbezogen werden.

Finanzkraft der Kantone. Die bei der Bemessung der Ausgleichsbeiträge zu berücksichtigende Finanzkraft der Kantone lässt sich am besten durch den Wehrsteuerertrag ausdrücken. Um Zufälligkeiten auszuschalten, wird nicht der Wehrsteuerertrag eines einzelnen Jahres, sondern das Mittel aus der II. Periode pro Jahr und aus der IV. Periode, Jahr 1948, in die Rechnung eingeführt.

Eingehende Untersuchungen und die mit den Kantonen gepflogenen Verhandlungen führen uns zu folgendem Vorschlag:

Die Hälfte der Ausgleichssumme wird verteilt nach den Strassenlängen, die mit der Masszahl «Strassenlänge pro Kopf der Bevölkerung» gewogen werden. Damit werden bei gleicher Strassenlänge die Kantone besser berücksichtigt, die die kleinere Einwohnerzahl haben, deren Strassenlast also spezifisch grösser ist.

Die andere Hälfte wird verteilt nach den reinen Strassenausgaben, die mit der Masszahl «reine Strassenausgaben dividiert durch Wehrsteuerertrag» gewogen werden. Bei gleichen Strassenausgaben wird damit ein Kanton mit geringerer Finanzkraft besser berücksichtigt als ein anderer, der eine grössere Steuerkraft aufweist. Unter reinen Strassenkosten sind dabei die Ausgaben der Kantone im Strassenwesen, abzüglich sämtlicher Leistungen des Bundes für das Strassenwesen, verstanden.

Dieser Schlüssel ergibt eine Verteilung, die den Ausgleichsbedürfnissen weitgehend gerecht wird. Kleinere verbleibende Ungleichheiten sollen durch besondere Zuwendungen aus dem Ausgleichsfonds von 200 000 Franken behoben werden, den wir gemäss Artikel 7 unseres Beschlussentwurfes aus den zur Verfügung stehenden Mitteln abzuspalten gedenken.

Da es sich bei diesen Ausgleichsbeträgen um Beiträge an die Strassenbaulasten der Kantone handelt, muss noch die generelle Präventivbedingung gestellt werden, dass die gesamten Bundesbeiträge im Strassenbau die totalen Bruttoaufwendungen des Kantons für das Strassenwesen nicht übersteigen. Mit dieser Bedingung ist die Gewähr dafür geboten, dass alle unter diesem Titel gewährten Beiträge wirklich für Strassenkosten verwendet werden.

Das vorläufige Ergebnis der auf Grund dieser Annahmen durchgeführten Berechnung der Ausgleichsbeträge ist in der Tabelle 1 zusammengestellt.

3. Anteil für den Ausbau des Alpenstrassennetzes im Sinne der bisherigen Programme

Der nach Abzug der vorgenannten Anteile für die allgemeinen Strassenkosten (40 % der Hälfte des Treibstoffzollertrages) und für den Finanzausgleich (20 %) verbleibende Rest (40 %) soll zur Subventionierung des Ausbaues der Hauptstrassen verwendet werden, die zu einem vom Bundesrat zu bezeichnenden Netz gehören. Dieses Netz wird die wichtigen Alpenstrassen und in der Hauptsache jene Talstrassen umfassen, die im Bundesratsbeschluss vom 3. Dezember 1943 genannt sind (siehe beiliegende Karte, in der die bis jetzt durch Bundesratsbeschlüsse bezeichneten Strassen eingetragen sind).

Bis heute haben die eidgenössischen Räte mit zwei Beschlüssen Kredite für den Ausbau der Alpenstrassen zur Verfügung gestellt, das erstemal mit Bundesbeschluss vom 4. April 1935 für die Jahre 1936 bis 1947 und das zweitemal mit Bundesbeschluss vom 11. März 1948 für die Jahre 1948 und 1949.

Diese Kredite wurden durch die Bundesratsbeschlüsse vom 26. Februar 1937, 19. Juli 1944 und 7. Juni 1948 wie folgt an die Kantone verteilt (siehe Tabelle 2)

Vom Gesamtkredit der Jahre 1936 bis 1949 im Betrage von 85 000 000 Franken sind also noch 11 667 826 Franken vorhanden; sie sind aber mit Ausnahme eines Betrages von 350 950 Franken für Rückstellung und Ausgleich zweckgebunden. Ein Teil hievon kommt in nächster Zeit zur Subventionierung der in den Jahren 1949 und 1950 im Rahmen der bisherigen Programme ausgeführten Arbeiten zur Auszahlung; ein anderer Teil ist für Bauten reserviert, die bis heute nicht begonnen werden konnten oder die noch nicht weit fortgeschritten sind (Walenseestrasse und Axenstrasse Kanton Schwyz).

Tabelle 1

Verteilung der Beiträge an die Strassenbaulasten der Kantone mit geringer Finanzkraft unter der Annahme, dass der Reinertrag des Treibstoffzolles 40 Millionen Franken beträgt; zu verteilende Summe 20% von 40 Millionen = 8 Millionen Franken, abzüglich 200 000 Franken gemäss Artikel 7 des Beschlusentwurfes

a. 3,9 Millionen Franken nach:
Gesamte Strassenlänge mal Strassenlänge
pro Kopf

b. 3,9 Millionen Franken nach:

Reine Strassenausgaben mal reine Strassenausgaben

Durchschnitt Wehrsteuerertrag II. Periode pro Jahr + IV. Periode 1948.

c. Freiburg ist nur mit 20% beteiligt

Kantone	Gesamte Strassenlänge km	Wohnbevölkerung 1941	Strassenlänge pro Kopf der Bevölkerung m	Masszahl I	Finanzausgleich von 7,8 Mio. Fr in 1000 Fr.	Reine Strassenausgaben im Durchschnitt d Jahre 1945/48	Wehrsteuer II. Periode pro Jahr 1000 Fr.	Wehrsteuer IV. Periode 1948 1000 Fr.	Durchschnitt Wehrsteuer II Wehrsteuer IV 1000 Fr.	Masszahl II	Finanzausgleich 1/2 Mio. Fr. in 1000 Fr.	Total Finanzausgleich (Kol. 5 + Kol. 11) 1000 Fr.
				Gesamte Strassenlänge mal Strassenlänge pro Kopf (Kol. 1 x Kol. 3)		Reine Strassenausgaben mal reine Strassenausgaben, dividiert durch Durchschnitt Wehrsteuer II + Wehrsteuer IV (Kol. 6 x Kol. 6 : Kol. 9)						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Uri	199,7	27 302	7,31	1 460	92	618	345	617	481	0,794021	232	324
Schwyz	519,5	66 555	7,81	4 057	254	604	1052	1931	1492	0,244515	71	325
Obwalden	257,0	20 340	12,64	3 248	204	208	177	275	226	0,191434	56	260
Appenzell A.-Rh.	316,0	44 756	7,06	2 231	140	867	945	1746	1346	0,558461	163	303
Appenzell I.-Rh.	107,3	13 383	8,02	861	54	122	75	162	119	0,125076	37	91
Graubünden	1780,8	128 247	13,89	24 735	1551	2875	2003	3792	2898	2,852183	833	2384
Tessin	1253,3	161 882	7,74	9 701	608	4418	2796	5173	3985	4,898049	1431	2039
Wallis	1389,6	148 319	9,37	13 021	816	2618	1309	3415	2362	2,901746	848	1664
Freiburg	1482,5	152 053	9,75	2 890 ¹	181	3155	1726	3341	2534	0,785637 ²	229	410
Total	7305,7			62 204	8900					13,351122	3900	7800

$$^1 \frac{1}{5} \times \text{Kol. 1} \times \text{Kol. 3}$$

$$^2 \frac{1}{5} \times \frac{\text{Kol. 6} \times \text{Kol. 6}}{\text{Kol. 9}}$$

Tabelle 2

Verteilung der Bundesbeiträge an die Kantone für den Alpenstrassenausbau in den Jahren 1936 bis 1949

Kanton	Zugesicherte Bundesbeiträge			Stand am 30. Sept. 1950	
	1. Kredit (BB vom 4. April 1935)	2. Kredit (BB vom 11. März 1948)	Total	Ausbezahlte Bundes- beiträge	Kreditrest
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Bern	18 699 000	520 000	19 219 000	19 201 000	18 000
Uri	16 389 000	1 130 000	17 519 000	16 980 700	538 300
Schwyz	4 091 000	—	4 091 000	1 806 947	2 284 053
Obwalden	1 200 000	—	1 200 000	1 120 600	79 400
Nidwalden	594 500	—	594 500	506 100	88 400
Glarus	4 765 000	—	4 765 000	1 196 500	3 568 500
Freiburg	—	250 000	250 000	250 000	—
St. Gallen	7 250 000	—	7 250 000	3 843 600	3 406 400
Graubünden	10 208 150	2 160 000	12 368 150	12 202 997	165 153
Tessin	7 050 000	900 000	7 950 000	7 713 000	237 000
Waadt	2 469 000	520 000	2 989 000	2 761 419	227 581
Wallis	5 183 400	1 270 000	6 453 400	5 749 311	704 089
Rückstellung und Ausgleich	343 000	7 950	350 950	—	350 950
	78 242 050*)	6 757 950*)			
	— 242 050	+ 242 050			
	78 000 000	7 000 000	85 000 000	73 332 174	11 667 826

*) Vom Überbrückungskredit von Fr. 7 000 000 mussten Fr. 242 050 zur Deckung der Mehrkosten des 1. Programmes (Kredit Fr. 78 000 000) herangezogen werden.

Mit diesen Krediten konnte bis Ende 1949 der Ausbau auf folgenden Stand gebracht werden:

Länge der Alpenstrassen, die für den Ausbau mit Bundessubventionen in Frage kommen, voraussichtlich rund 1700 km

Länge des Netzes gemäss I. Programm, Ergänzungsprogramm und Überbrückungsprogramm 1948/49 rund 1160 km

Bis heute ausgebaut » 510 km » 510 km

Noch auszubauende Strecken dieser Programme » 650 km

Weiter auszubauende Strecken, die bis heute noch in keinem Programm enthalten sind » 540 km

Im Rahmen der früheren und künftiger Programme

noch mit Bundessubventionen auszubauende Alpenstrassen rund 1190 km

Bis Ende 1949 sind von den bisherigen Programmen also 44% und vom ganzen mit Bundeshilfe auszubauenden Alpenstrassennetz erst 30% fertiggestellt worden. Von den übrigen 70% befinden sich noch lange Strecken wichtiger internationaler Durchgangsstrassen in einem schlechten Zustand. Ungenügende Breiten, nicht ausgebaute Kehren, baufällige Futter- und Stützmauern und nicht zuletzt die staubige Fahrbahn verlangen dringend nach einer Verbesserung.

Die Notwendigkeit der Weiterführung des Alpenstrassenausbau bedarf angesichts dieser Sachlage keiner weiteren Begründung mehr. Wir schlagen vor, in den Jahren 1950 bis 1954 hierfür die Hälfte des nach Abzug der unter Ziffern 1 und 2 vorstehend genannten Hauptposten verbleibenden Restes zur Verfügung zu stellen. Bei 80 Millionen Franken Reinertrag des Treibstoffzolles würde dies jährlich 8 Millionen Franken ergeben.

Hinsichtlich der Höhe der Subvention empfiehlt es sich, die bisherigen Ansätze beizubehalten. Sie betragen durchschnittlich rund $\frac{2}{3}$ der Kosten. Mit 8 Millionen Franken könnte also ein jährliches Bauvolumen von 12 Millionen Franken ausgelöst werden. Im Hinblick darauf, dass in einem nächsten Programm neue, teure Alpenstrassen kaum in Betracht kommen werden, lässt sich die mit diesem Kredit erreichbare Ausbaulänge nicht ohne weiteres mit jener des 7-Millionen-Jahreskredites des ersten Alpenstrassenprogrammes vergleichen. In diesem war die neue Sustenstrasse enthalten, die nahezu $\frac{1}{3}$ der bisherigen Alpenstrassenkredite in Anspruch genommen hat. Die Reduktion der Ausbaulänge zufolge der Teuerung wird wenigstens teilweise durch den Verzicht auf teure Neubauten kompensiert.

4. Anteil für den Ausbau der Hauptstrassen ausserhalb des Alpengebietes

Auf längere Zeit gesehen, stellt der weitere Ausbau der wichtigen nationalen und internationalen Talstrassen für die Kantone eine ebenso wichtige Aufgabe dar, wie der Ausbau der Alpenstrassen. Wie sich aus den Ausführungen unter Ziffer 3 ergibt, sehen wir vor, hierfür jährlich die gleiche Summe zur Verfügung zu stellen wie für die Alpenstrassen. Der mittlere Subventionssatz des Talstrassenausbaues sollte rund $\frac{1}{3}$ betragen; im einzelnen werden aber grosse Unterschiede in der Bemessung der Subventionen nötig sein, indem diese dem Interesse der Kantone an einem Werk und ihrer Finanzlage Rechnung tragen soll. Die untere Grenze sollte auf 15%, die obere auf zwei Drittel der Kosten festgelegt werden. Da die Bundeshilfe selbst bei finanziell stärkeren Kantonen, besonders bei Neubauten, die über den üblichen Rahmen hinausgehen, nötig sein wird, und da es Aufgabe der Strassenbaupolitik des Bundes ist, vornehmlich solche Werke zu fördern, die den nationalen und internationalen Verkehrsbedürfnissen auf lange Zeit genügen werden, sollte der Bundesrat für solche wichtige Bauten Beiträge von mehr als zwei Drittel der Kosten bewilligen können.

Auf eine Umfrage bei den kantonalen Baudirektionen haben die Kantone bis heute im Rahmen des Talstrassenprogrammes für die Jahre 1950 bis 1952 ein Bauvolumen von rund 80 Millionen Franken angemeldet. Der von uns für die Talstrassen vorgesehene Anteil würde zur Subventionierung dieses Bauvolumens nahezu ausreichen, falls in dieser Zeit jährlich 40 Millionen Franken den Kantonen zur Verfügung stehen.

Es muss aber bemerkt werden, dass nicht alle gemeldeten Projekte schon heute baureif sind. Die Arbeiten am Hauptstrassennetz werden schon aus diesem Grunde höchstens nach einer gewissen Anlaufzeit richtig in Gang kommen. Da das Baugewerbe in den nächsten Jahren voraussichtlich gut beschäftigt sein wird, liegt eine solche Verzögerung in der Linie der vom Bundesrat den Kantonen immer wieder empfohlenen Konjunkturpolitik, die dahin geht, dass mit öffentlichen Arbeiten in Zeiten der Vollbeschäftigung möglichst zurückgehalten werden soll.

Wir gedenken für den Ausbau der Talstrassen ein ähnliches Programm aufzustellen wie dies bisher für die Alpenstrassen geschehen war. Wenn auch ein solches Programm in erster Linie die dringendsten und bereits baureifen Arbeiten enthalten wird, so soll ihre Ausführung doch auch noch von den erwähnten Momenten der Arbeitsbeschaffungspolitik des Bundes abhängig gemacht werden. Auch in technischer Hinsicht kann eine gewisse Zurückhaltung erwünscht sein, indem so die Möglichkeit besteht, nicht ganz baureife Projekte noch gründlich abzuklären. Die vorläufig nicht verwendeten Kredite bleiben den Kantonen als zweckgebundene Rückstellungen sichergestellt.

Da die Bedürfnisse im Ausbau der Hauptstrassen für die nächsten Jahre gegenwärtig noch nicht vollständig überblickt werden können, soll es dem Bundesrat vorbehalten bleiben, von der hälftigen Teilung der unter 3 und 4 vorgesehenen Summe für Alpen- und Talstrassen je nach den Verhältnissen etwas abzuweichen.

5. Förderung der Strassenbauforschung

In einer anlässlich der ausserordentlichen Konferenz der kantonalen Baudirektoren vom 24. April 1950 in Olten gefassten Resolution wurde unter anderem erklärt, dass ein bescheidener Anteil der neu verfügbaren Mittel der Strassenbauforschung zugewendet werden kann, soweit diese der Gesamtheit dient und der Zersplitterung von Kräften und Kosten vorbeugt. Wir begrüssen diesen Vorschlag, da im Strassenbau seit etwa einem Jahrzehnt sowohl bei der Planung wie bei der Bauausführung neue Methoden Eingang gefunden haben, die teilweise noch der weiteren wissenschaftlichen Abklärung bedürfen. Vorläufig dürfte ein jährlicher Betrag von etwa 50 000 Franken für diesen Zweck genügen. Wir würden ihn vom gesamten, den Kantonen zufallenden Teil des Treibstoffzollertrages abzweigen, so dass er sich auf alle vier genannten Hauptposten proportional verteilen würde.

Die Baudirektorenkonferenz hat der Aufteilung der Treibstoffzollhälfte, wie sie im vorstehenden dargelegt worden ist, zugestimmt.

Gestützt auf diese Darlegungen unterbreiten wir Ihnen den beiliegenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Verteilung der Hälfte des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke an die Kantone während der Jahre 1950 bis 1954, mit dem Antrag, diesen Entwurf zum Beschluss erheben zu wollen.

Wir versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 4. Dezember 1950.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Max Petitpierre

Der Bundeskanzler:

Leimgruber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
**die Verteilung der Hälfte des Reinertrages des Zolles auf
Treibstoffen für motorische Zwecke an die Kantone
in den Jahren 1950 bis 1954**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf
den Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1949 betreffend die Übergangsordnung
des Finanzhaushaltes des Bundes (Finanzordnung 1950 und 1951) und
den Bundesbeschluss vom 29. September 1950 über die Finanzordnung 1951
bis 1954,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 4. Dezember 1950,

beschliesst:

Grundsätzliche Aufteilung der Treibstoffzollhälfte

Art. 1

Die Hälfte des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke wird in den Jahren 1950 bis 1954 wie folgt auf die Kantone verteilt:

- a. für Beiträge an die allgemeinen Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen jährlich 40 % der zu verteilenden Summe;
- b. für zusätzliche Beiträge an die Strassenbaulasten der Kantone mit geringer Finanzkraft, jährlich 20 % 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 % der zu verteilenden Summe.

Der Bundesrat kann je nach den Bedürfnissen im Hauptstrassenausbau dem einen Teil des Strassennetzes einen etwas höheren Anteil zuweisen als dem andern.

Beiträge an die allgemeinen Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen

Art. 2

Der Beitrag an die allgemeinen Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen wird nach Abzug des in Artikel 3 genannten Betrages von 250 000 Franken auf die Kantone verteilt:

- a. Zu zwei Dritteln nach dem Verhältnis der Gesamtausgaben, die der Kanton für das dem Automobilverkehr dienende Strassennetz in den drei letzten dem Subventionsjahre vorangehenden Jahren gemacht hat, zu den entsprechenden ausgewiesenen Ausgaben sämtlicher Kantone; die auf Motorfahrzeugen erhobenen Spezialsteuern werden von den Gesamtaufwendungen in Abzug gebracht.
- b. Zu einem Drittel nach den Strassenlängen gemäss den nachstehenden prozentualen Ansätzen:

Zürich	6,4 %	Schaffhausen	1,0 %
Bern	14,7 %	Appenzell A.-Rh.	1,7 %
Luzern	4,0 %	Appenzell I.-Rh.	0,4 %
Uri	2,1 %	St. Gallen	6,1 %
Schwyz	2,2 %	Graubünden	12,1 %
Obwalden	0,8 %	Aargau	6,0 %
Nidwalden	0,7 %	Thurgau	4,6 %
Glarus	1,3 %	Tessin	5,4 %
Zug	1,4 %	Waadt	9,2 %
Freiburg	4,1 %	Wallis	6,0 %
Solothurn	2,7 %	Neuenburg	2,9 %
Basel-Stadt	0,4 %	Genf	1,5 %
Basel-Land	2,3 %		

Art. 3

Von der zur Subventionierung der allgemeinen Strassenkosten vorgesehenen Summe wird vorerst ein Betrag von 250 000 Franken ausgeschieden und zur Verfügung des Bundesrates gestellt, um damit Unbilligkeiten, die sich aus diesem Verteilungsmodus ergeben, durch Ausgleichszuschläge an die Kantone nach Möglichkeit zu beheben.

Art. 4

¹ Die Beiträge sind in erster Linie für die Instandstellung und den richtigen Unterhalt der dem allgemeinen Durchgangs- und Postautomobilverkehr dienenden Strassen und auch zur Beseitigung der Niveauübergänge zu verwenden.

² Kantonale Durchgangsgebühren sind nicht zulässig.

³ Bei Missachtung dieser Vorschriften kann der Beitrag entzogen werden.

Zusätzliche Beiträge an die Kantone mit geringer Finanzkraft

Art. 5

Die Kantone, die im Hinblick auf ihre Finanzlage zusätzliche Beiträge an ihre Strassenbaulasten erhalten, und der ihnen zukommende Ausgleichsbeitrag werden vom Bundesrat bestimmt.

Art. 6

Die zusätzlichen Beiträge an die Strassenbaulasten werden nach allfälligem Abzug des unter Artikel 7 hiernach genannten Ausgleichsbetrages auf die Kantone wie folgt verteilt:

- a. die Hälfte nach den Strassenlängen, die jedoch mit der Masszahl «Strassenlänge pro Kopf der Bevölkerung» gewogen werden; die Festlegung der anrechenbaren Strassenlängen ist Sache des Bundesrates;
- b. die Hälfte nach den reinen Strassenausgaben, die mit der Masszahl «reine Strassenausgaben dividiert durch Wehrsteuerertrag» gewogen werden; die Bestimmung der anrechenbaren reinen Strassenausgaben und des zu berücksichtigenden Wehrsteuerertrages ist Sache des Bundesrates.

Art. 7

Der Bundesrat kann vom Anteil für den Finanzausgleich einen Betrag von höchstens 200 000 Franken abzweigen, um damit Unbilligkeiten, die sich aus diesem Verteilungsschlüssel ergeben, zu beheben.

Art. 8

Die zusätzlichen Beiträge an die Strassenbaulasten der Kantone mit geringer Finanzkraft dürfen zusammen mit den andern Bundesbeiträgen für das Strassenwesen die Strassenausgaben jedes Kantons nicht übersteigen.

Beiträge an den Ausbau der Hauptstrassen im Alpengebiet

Art. 9

Das vom Bundesrat im Alpengebiet zu bezeichnende Netz umfasst solche Strassen, deren Ausbau oder Neubau für den Durchgangsverkehr oder für die Förderung des Fremdenverkehrs von wesentlicher Bedeutung ist.

Art. 10

¹ Die Kantone, die nach den Bestimmungen dieses Beschlusses Bundesbeiträge für Alpenstrassen beanspruchen, haben die Baupläne und Bauprogramme mit den Kostenvoranschlägen alljährlich bis spätestens 1. Februar des Baujahres dem Bundesrat einzureichen.

² Baupläne und Bauprogramme bedürfen der Genehmigung des Bundesrates; dabei ist der Arbeitsmarktlage und den Erfordernissen der Arbeitsbeschaffung angemessen Rechnung zu tragen.

³ Die Ausführung der Arbeiten ist Sache der Kantone.

⁴ Dem Schutze und der Erhaltung des Landschaftsbildes ist angemessen Rücksicht zu tragen.

Art. 11

¹ Der Beitrag, den der Bund den Kantonen an die nachgewiesenen Auslagen für Bauarbeiten im Sinne von Artikel 1 c leistet, darf zwei Drittel der Baukosten im Höchstbetrage der genehmigten Kostenvoranschläge nicht übersteigen.

² Wird durch den Aus- oder Neubau einer Strasse die Finanzkraft eines Kantons, auch bei Gewährung des vorgesehenen Höchstansatzes, über Gebühr beansprucht, so kann der Bundesrat ausnahmsweise einen höhern Prozentsatz bewilligen.

Art. 12

Der Bundesrat kann die Bewilligung von Beiträgen an besondere Bedingungen knüpfen.

Art. 13

Für die Enteignung von Privatrechten wird das Bundesgesetz über die Enteignung vom 20. Juni 1930 angewendet.

Art. 14

Der Unterhalt der Strassen bleibt Sache der Kantone.

Art. 15

Übersteigen die von den Kantonen angeforderten Beiträge den zur Verfügung stehenden Jahreskredit, so entscheidet der Bundesrat nach Anhörung der beteiligten Kantone unter Würdigung der Bedeutung der auszuführenden Strassenbauten und unter Berücksichtigung der Arbeitslage über die Reihenfolge der Bauten bzw. der zu bewilligenden Beiträge.

Art. 16

Nicht verwendete Kredite werden zurückgestellt und dienen zur Deckung der Ausgaben in den folgenden Jahren.

Beiträge an den Ausbau der Hauptstrassen ausserhalb des Alpengebietes

Art. 17

Das vom Bundesrat zu bezeichnende Netz der Hauptstrassen ausserhalb des Alpengebietes umfasst Strassen von allgemein schweizerischer oder internationaler Bedeutung, nämlich:

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

Art. 18

¹ Der Beitrag, den der Bund den Kantonen an die nachgewiesenen Auslagen für Bauarbeiten im Sinne von Artikel 1 c leistet, soll in der Regel einen Drittel der Baukosten im Höchstbetrage der genehmigten Kostenvoranschläge betragen.

² Je nach dem Interesse des Kantons an der betreffenden Strasse, seiner Finanzkraft und der allgemeinen Bedeutung des Werkes kann der Beitrag bis auf zwei Drittel erhöht oder bis auf 15 % herabgesetzt werden.

³ In ausserordentlichen Fällen kann der Bundesrat Beiträge von mehr als zwei Drittel der Kosten bewilligen.

Art. 19

Im übrigen finden die Artikel 10, 12, 13, 14, 15 und 16 sinngemäss Anwendung.

Förderung der Strassenbauforschung

Art. 20

Von der jährlich zu verteilenden Treibstoffzollhalfte kann ein Betrag abgezweigt werden zur Förderung von Forschungsarbeiten und Untersuchungen auf dem Gebiete des Strassenwesens, die im allgemeinen Interesse der Kantone liegen.

Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 21

Durch diesen Beschluss wird der Bundesbeschluss vom 21. September 1928 betreffend die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an die Kantone für Automobilstrassen für die Jahre 1950 bis 1954 ausser Kraft gesetzt.

Art. 22

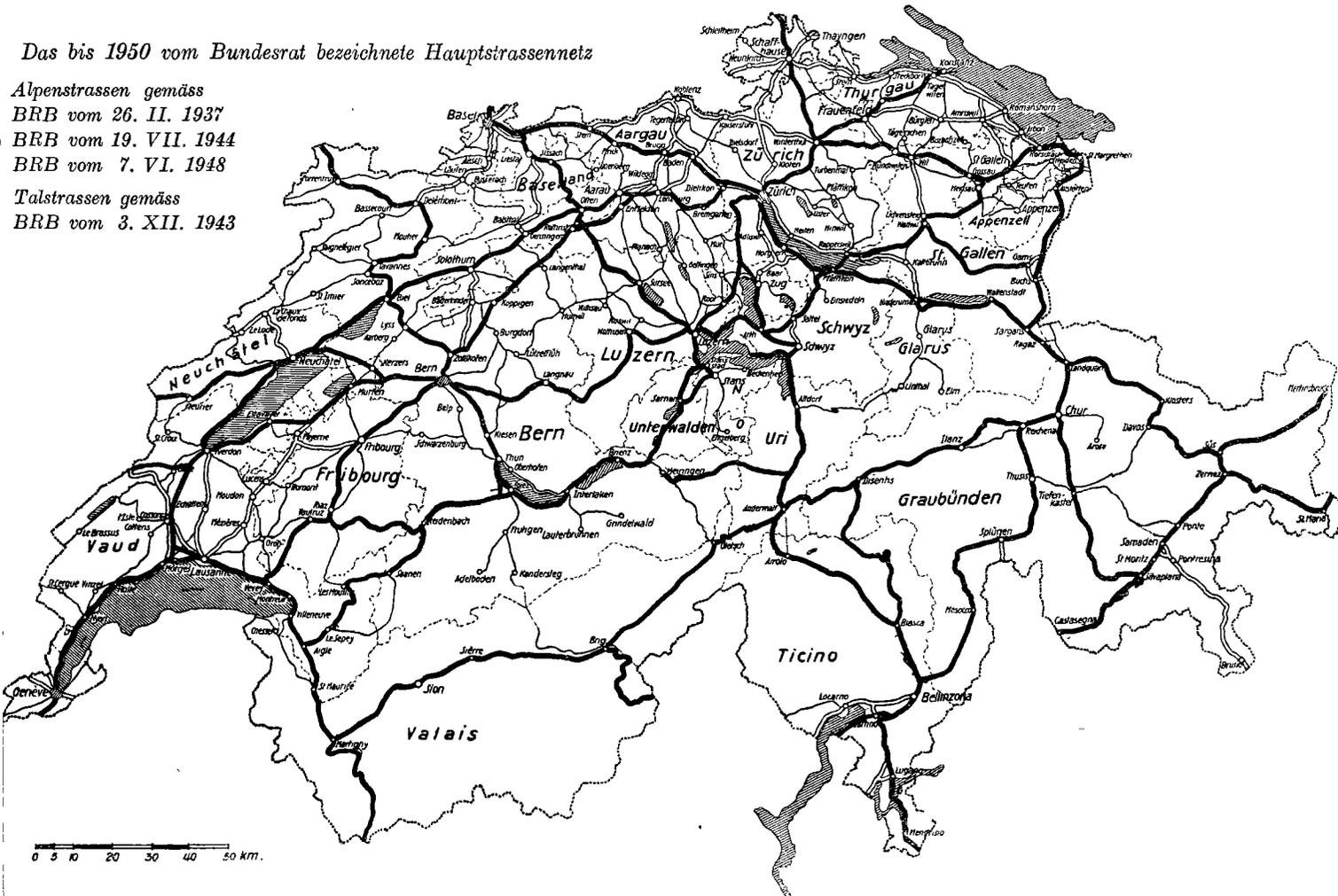
¹ Der Bundesrat ist mit dem Vollzug beauftragt und erlässt die hierzu erforderlichen Ausführungsbestimmungen.

² 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.

Das bis 1950 vom Bundesrat bezeichnete Hauptstrassennetz

*Alpenstrassen gemäss
BRB vom 26. II. 1937
BRB vom 19. VII. 1944
BRB vom 7. VI. 1948*

*Talstrassen gemäss
BRB vom 3. XII. 1943*



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Verteilung der Hälfte des Reinertrages des Zolles auf Treibstoffen für motorische Zwecke an die Kantone während der Jahre 1950 bis 1954 (Vom 4. Dezember 1950)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1950
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5924
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.12.1950
Date	
Data	
Seite	592-610
Page	
Pagina	
Ref. No	10 037 257

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.