

Postgasse 68  
Postfach  
3000 Bern 8  
www.rr.be.ch  
info.regierungsrat@sta.be.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

14. Juni 2017

RRB-Nr.: 591/2017  
Direktion Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
Unser Zeichen 051.2017 / Hf  
Ihr Zeichen  
Klassifizierung Nicht klassifiziert



## **Vernehmlassung des Bundes: Teilrevision der Schwerverkehrsabgabeverordnung, der Nationalstrassenverordnung, der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr und der Durchgangsstrassenverordnung.**

### **Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu den geplanten Verordnungsänderungen im Verkehrsbereich Stellung nehmen zu dürfen, die nach der Annahme des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und nach Ablauf der Referendumsfrist für das NAF-Gesetz notwendig werden.

### **1 Grundsätzliche Bemerkungen**

Die Verkehrsinfrastruktur beeinflusst die Standortattraktivität des Kantons Bern in hohem Masse. Mit der Annahme des NAF wurden die Finanzierung der Nationalstrassen und die Mitfinanzierung von Agglomerationsverkehrsprojekten durch den Bund auf ein solides Fundament gestellt. Der Kanton Bern ist auf Beiträge des Bundes angewiesen, um die angespannte Verkehrssituation in seinen Agglomerationen zu entschärfen. Der Regierungsrat begrüsst in diesem Zusammenhang auch grundsätzlich die Ergebnisse der Arbeitsgruppe "Beitragsberechtignte Städte und Agglomerationen", die nun im Verordnungsrecht ihre Umsetzung finden.

## 2 Schwerverkehrsabgabeverordnung

Wir haben keine Anmerkungen zur Schwerverkehrsabgabeverordnung.

## 3 Nationalstrassenverordnung (NSV)

### Antrag 1

**NSV, Artikel 7, Absatz 3, Rastplätze ist wie folgt zu ändern (kursiv):**

Vor Erteilung oder Erneuerung einer Bewilligung für eine Versorgungs- und Verpflegungseinrichtung ~~sind der Standortkanton und der Nachbarkanton anzuhören, sofern sich auf dessen Gebiet eine Raststätte zehn Kilometer vor oder nach dem betreffenden Rastplatz befindet.~~  
***müssen die Standortkantone benachbarter Raststätten vor und nach dem betreffenden Rastplatz zustimmen.***

### Begründung:

Bisher konnten auf Rastplätzen, die sich als integraler Bestandteil des Nationalstrassennetzes im Eigentum des Bundes befinden, lediglich mobile Versorgungs- und Verpflegungseinrichtungen betrieben werden. Die Bewirtschaftung von Anlagen war auf Raststätten beschränkt, die als sog. Nebenanlagen im Eigentum der Kantone stehen. Das revidierte Nationalstrassengesetz erlaubt nun auch dem Bund, auf seinen Rastplätzen Anlagen zu betreiben.

Diese Änderung ist grundsätzlich problematisch, weil damit die funktionale Grenze zwischen Rastplätzen und Raststätten an Nationalstrassen verwischt wird. Versorgungs- und Verpflegungseinrichtungen auf Rastplätzen werden direkt und unmittelbar die Betreiber von Verpflegungs- und Versorgungseinrichtungen auf den in der Zuständigkeit der Kantone liegenden Raststätten konkurrieren. Die jüngst erfolgten Investitionen privater Betreiber und der Kantone in Raststätten sind ausreichend zu schützen, weshalb wir mit Nachdruck ein Mitspracherecht für die Standortkantone benachbarter Raststätten fordern. Eine Anhörung alleine ist nicht ausreichend.

## Antrag 2

**NSV, Anhang 1, Strecken, die im Rahmen der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes durch die Kantone erstellt werden, ist wie folgt zu bereinigen:**

a. Die Strecken

- Biel Ost (Längfeld) - Biel Süd (Brüggmoos) sowie
- Court - Loveresse

sind von der Liste der in Arbeit stehenden Strecken (A) auf die Liste der in Betrieb befindlichen Strecken mit Restarbeiten oder -zahlungen (B) zu transferieren.

b. Die Liste der noch nicht begonnenen Strecken (C) ist anzupassen (*kursiv*):

N	Kl	Ab.	Bezeichnung	Spuren	km
N05	2	08	Biel Süd (Brüggmoos)–Biel West (Seevorstadt)	2 + 2	<del>5,2</del> 2,7
N05	2	01	Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel)	SN 2	2,2
N05	<del>2/3</del>	08	Biel West– <del>Schlössli</del> <i>Rusel</i> (Umfahrung <del>Biel, Tunnel</del> Vingelz)	<del>G</del> 2	<del>1,7</del> 2,7
N95	3	09	Anschluss Biel Nord	2 + 2	0,3

c. Die Resultate der Zweckmässigkeitsbeurteilung 2016 zum Brünig sind umzusetzen und der entsprechende Eintrag ist zu löschen.

### Begründung:

Der Anhang 1 wurde letztmals per 1. März 2015 angepasst. Mit der Teilrevision der Nationalstrassenverordnung sollen die bis zum 31. Dezember 2017 voraussichtlich fertiggestellten und dem Verkehr übergebenen Strecken nachgeführt werden. Die vorgeschlagenen Anpassungen tragen dem Projektfortschritt bei den durch den Kanton Bern zu erstellenden Strecken jedoch noch nicht vollständig Rechnung. Zudem wurden die Resultate der vom ASTRA in Auftrag gegebenen Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Brünig, wonach der Abschnitt Unterbach - Lungern Süd in den Nationalstrassen dritter Klasse verbleibt und die Netzfertigstellung demnach erfüllt ist, noch nicht berücksichtigt.

## 4 Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)

### Antrag 3

**MinVV, Artikel 19, Absatz 3:**

**Bei einer Fusion mit Beteiligung mindestens einer beitragsberechtigten Gemeinde wird auch die neue Gemeinde in jedem Fall beitragsberechtigt.**

### Begründung:

Die Bestimmung, wonach bei der Fusion einer Gemeinde, die im Anhang 4 (Beitragsberechtigte Agglomerationen und Städte) aufgeführt ist, mit einer Gemeinde, die nicht im Anhang 4 aufgeführt ist, das UVEK über die Beitragsberechtigung der neuen Gemeinde entscheidet,

entspricht nicht dem Stand der Diskussion der Arbeitsgruppe "Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen".

**Die Anpassung der Beitragsberechtigung an die neue Agglomerationsdefinition in Kombination mit der Besitzstandgarantie ist aus der Sicht des Kantons Bern geglückt.**

Es ist wichtig, dass die bestehenden Agglomerationen auch weiterhin Agglomerationsprogramme erarbeiten und damit einen erfolgreich eingeschlagenen Weg weitergehen können.

Im Kanton Bern wurden die Agglomerationsprogramme zu den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklungskonzepten (RGSK) weiterentwickelt, die in den Regionalkonferenz-Perimetern erarbeitet werden. Es gibt mehrere Gemeinden, die statistisch einer Agglomeration zugeteilt sind, planerisch aber einer anderen Region angehören. So wird beispielsweise die Gemeinde Hindelbank zur Regionalkonferenz Emmental zugeordnet, ist aber theoretisch in der Agglomeration Bern beitragsberechtigt. Hindelbank wird sich jedoch am RGSK Emmental beteiligen und nicht am RGSK Bern-Mittelland. Es würde auch nicht Sinn machen bzw. wäre gar nicht umsetzbar, wenn eine Gemeinde in mehreren RGSK (regionale Richtpläne) enthalten wäre. Und eine Anpassung des Regionalkonferenz-Perimeters aufgrund der Agglomerationsperimeter ist nicht opportun.

Es bestehen im Kanton Bern die folgenden Fälle abweichender Perimeter zwischen Agglomeration und Regionalkonferenz:

<u>Gemeinde</u>	<u>MinVV Anhang 4</u>	<u>RGSK / RK-Perimeter</u>
Hindelbank	Bern	Emmental
Schüpfen	Bern	Biel/Bienne-Seeland
Uttigen	Bern	Thun Oberland-West
Orvin	Biel/Bienne	Jura bernois
Péry (Péry-La Heutte)	Biel/Bienne	Jura bernois
Lengnau	Grenchen (SO)	Biel/Bienne-Seeland
Zielebach	Solothurn	Emmental

**Es muss für diese einzelnen Gemeinden (weiterhin) möglich sein, in ihren Planungsregionen bzw. Regionalkonferenzen mitarbeiten zu können, auch wenn sie in einer anderen Agglomeration beitragsberechtigt sind. Der Regierungsrat erwartet in dieser Frage eine - auf Fachebene bereits mit den Bundesbehörden diskutierte - pragmatische Haltung des Bundes.** Der administrative und planerische Aufwand wäre sonst enorm.

Der im Anhang 4 umgesetzte Vorschlag des ARE zum Umgang mit Einzelfällen ist angemessen. **Wir begrüssen die Idee, nach Möglichkeit zusammenhängende Agglomerationsgebiete zu bilden.** Da Mühlethurnen neu zur Agglomeration Bern gehört, ist zu prüfen, ob die einwohnermässig kleinen Gemeinden Kirchenthurnen und Rümligen auch dem Agglomerationsgebiet zugeordnet werden können. Damit würden die Verkehrsachsen im Gürbetal, als funktionaler Raum, zusammenhängend betrachtet.

#### Antrag 4

##### **MinVV, Artikel 21a, Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen ist wie folgt zu ändern (*kursiv*):**

<sup>1</sup> Für folgende Massnahmenkategorien werden für Massnahmen mit Investitionskosten von höchstens 5 Millionen Franken die Bundesbeiträge pauschal ausgerichtet:

- a. Langsamverkehr,
- b. Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums, sowie
- c. Verkehrssystemmanagement.***

<sup>2</sup> Die Pauschalbeiträge werden auf der Grundlage von standardisierten Kosten pro Leistungseinheit berechnet.

<sup>3</sup> Für die Festlegung der standardisierten Kosten wird die Qualität der Konzeption berücksichtigt, die den einzelnen Massnahmenkategorien des Agglomerationsprogramms zugrunde liegt.

<sup>4</sup> ***Bei besonderen Verhältnissen sind Massnahmen gemäss Abs. 1 auf Antrag der Trägerschaft als Einzelmassnahmen zu behandeln und mit ihren effektiven Kosten abzurechnen. Als besondere Verhältnisse gelten insbesondere:***

- a. grosse Abweichungen der effektiven von den standardisierten Kosten pro Leistungseinheit,***
- b. nicht definierte Standardkosten aufgrund ungenügender Erfahrungswerte.***

#### Begründung:

Die Kosten für das Verkehrsmanagement können sich in Abhängigkeit der erforderlichen Massnahmen erheblich unterscheiden. So haben Knotenumgestaltungen höhere und heterogenere Kostenfolgen als Verkehrssteuerungsanlagen oder zusätzliche Spuren, die für Busse eingeführt werden. Standardisierte Kosten pro Leistungseinheit werden sich nur mittels erheblichen Vereinfachungen definieren lassen, die der Komplexität der Vorhaben nicht gerecht werden können.

Bei den verbleibenden Massnahmenkategorien "Langsamverkehr" sowie "Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums" können Pauschalbeiträge administrative Erleichterungen bringen. Bei besonderen Verhältnissen müsste indes eine Subventionierung als Einzelmassnahme beantragt werden können, auch wenn die Gesamtkosten des Vorhabens weniger als fünf Millionen Franken betragen. Beispielsweise unterscheiden sich die spezifischen Kosten eines Veloabstellplatzes je nach Ort und Ausbauart stark. Währenddem an vielen Bahnstationen Velounterstände mit geringen Kosten ebenerdig quasi auf der grünen Wiese erstellt werden können, erfordert der Bau von Velostationen bei Hauptbahnhöfen kostenintensive Eingriffe in bereits vorhandene Infrastruktur in engen Platzverhältnissen. Ein pauschaler Bundesbeitrag wird dem nicht in jedem Fall gerecht. Zudem ist davon auszugehen, dass es, **bedingt durch die geringe Anzahl von vergleichbaren Projekten, nicht in allen Bereichen möglich sein wird, eine hinreichende Definition der Standardkosten vorzunehmen.** Eine Differenzierung der Kostensätze nach Kernstadt und Agglomeration wäre ebenfalls begrüssenswert. Wir können indes nachvollziehen, dass die Qualität des Agglomerationsprogramms bei der Höhe der Pauschalbeiträge berücksichtigt werden soll.

Die Pauschalen sollen bereits bei den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation eingeführt werden. Die konkrete Umsetzung der Pauschalsubventionierung ist, wie unsere obigen Ausführungen zeigen, noch mit vielen offenen Fragen behaftet. Die Agglomerationsprogram-

me der 3. Generation wurden in Unkenntnis der Umsetzungsdetails eingereicht. So wurden beispielsweise auch die für die Pauschalsubventionierung in Frage kommenden Massnahmenkategorien nicht explizit ausgewiesen. Im Erläuternden Bericht wird nun erwähnt, dass die Methode in einer Weisung des UVEK geregelt werden wird. Dabei wird nicht weiter ausgeführt, welche Weisung damit gemeint ist und wann sie vorliegen wird. **Der Regierungsrat begrüsst die Einführung von Pauschalbeiträgen grundsätzlich, erwartet jedoch bei den konkreten Umsetzungsarbeiten einen engen Einbezug der Kantone**, um Auslegungsprobleme und Unsicherheiten zu vermeiden. Dabei sind Ausnahmeregelungen wenn immer möglich auf Verordnungsstufe zu regeln. Es wäre zudem vorstellbar, bei zu vielen offenen Fragen, die Pauschalen erst für die Umsetzung der Massnahmen der 4. Generation einzuführen, damit genügend Zeit für die konkrete Ausgestaltung der Finanzierungsbestimmungen bleibt.

#### **Antrag 5**

**MinVV, Artikel 23a, Absatz 1, Ausführungsfrist, ist wie folgt zu ändern (*kursiv*):**

<sup>1</sup> Die Frist nach Artikel 17e Absatz 2 MinVG (Massnahmen Agglomerationsverkehr) beträgt ***vier sechs*** Jahre. ***Bei Grossprojekten kann die Frist auf 8 Jahre verlängert werden.***

#### Begründung:

Der Beginn beitragsberechtigter Bauvorhaben bzw. der Beginn der Umsetzung der Massnahmen eines Agglomerationsprogramms hat gemäss Vernehmlassungsvorlage innert vier Jahren zu erfolgen. Der Regierungsrat hat Verständnis für die Wiedereinführung von Fristen für die Umsetzung, zumal nun mit dem NAF eine langfristige Lösung zur Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme besteht. Eine Frist von vier Jahren ist jedoch zu eng gefasst. Insbesondere Grossprojekte durchlaufen komplexe und langwierige politische Prozesse und erfahren teilweise zeitraubende Projektanpassungen, die bei der Eingabe der Agglomerationsprogramme nicht absehbar sind. Verpasst eine Massnahme die vierjährige Frist knapp, läuft sie Gefahr, dass sie auch bereits zu spät für eine Anmeldung in das Agglomerationsprogramm der Folgegeneration ist. Mit einer Frist von mindestens sechs Jahren, wird eine zeitliche Überschneidung der Generationen ermöglicht. Für den Kanton Bern steht dabei fest, dass verzögerte Massnahmen Eingang in ein nächstes Agglomerationsprogramm finden können.

In Anbetracht der Tatsache, dass die Agglomerationsprogramme der dritten Generation bereits letztes Jahr eingereicht wurden, erscheint eine Übergangsbestimmung sinnvoll. Die Fristen sollen erst ab der vierten Generation wirksam werden.

#### **Antrag 6**

**MinVV, Anhang 2, Hauptstrassennetz für das der Bund Globalbeiträge gewährt:**

Die mit dem Bund in den Grundzügen bereinigte und unten aufgeführte Erweiterung des Nationalstrassen-Ergänzungsnetzes gemäss Massnahmenblatt B 07 des Richtplans des Kantons Bern ist aufzunehmen.

**Anpassungen des Ergänzungsnetzes des Bundes**

Der Kanton wünscht im Zuge einer baldigen Gesamtüberprüfung des Ergänzungsnetzes die Aufnahme folgender Kantonsstrassen:

Saanen – Gstaad – Col du Pillon (142)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Wilderswil – Zweilütschinen – Grindelwald / Lauterbrunnen (221 / 222)	Zwischenergebnis
Zweisimmen – Lenk (220)	Vororientierung
Frutigen – Adelboden (223.1)	Zwischenergebnis
Schwarzenburg – Riggisberg – Seftigen – Thun – Schallenberg – Schangnau (189 / 221 / 229.4)	Zwischenergebnis
(Kerzers) – Kallnach – Aarberg – Autobahnanschluss Lyss Süd (22)	Zwischenergebnis
Moutier – Crémines – Kantonsgrenze (30)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Kirchberg – Burgdorf – Ramsei – Huttwil – Kantonsgrenze (23)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Niederbipp – Langenthal – Huttwil (244)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Rubigen – Belp – Flughafen (221.2 / 221.3)	Vororientierung
Ramsei – Langnau (243)	Vororientierung

Begründung:

Der Kanton fordert, dass diese sachlich gerechtfertigte Erweiterung des Nationalstrassen-Ergänzungsnetzes nun rasch umgesetzt wird. Zum Nationalstrassen-Ergänzungsnetz des Bundes, an welches der Bund Globalbeiträge gewährt, zählen jene Strassen, die bedeutende Talschaften oder Regionen ohne Nationalstrassen an das Nationalstrassennetz anbinden. Die Erweiterung des Nationalstrassen-Ergänzungsnetzes bildet somit einen sachlogischen Bestandteil der Anpassungen im Zusammenhang mit dem NAF und ist nun zeitnah vorzunehmen.

**5 Durchgangsstrassenverordnung**

**Antrag 7**

**Die Anhänge der Durchgangsstrassenverordnung sind zu aktualisieren:**

**a. Anhang 1, Liste der Autobahnen und Autostrassen:**

Die Liste der Kantonalen Autostrassen (C) ist mit der **Umfahrung Kirchberg** zu ergänzen.

**b. Anhang 2, Liste der Hauptstrassen:**

Unter den Nummern 250.1, 253 und 267 ist „BE“ durch „BL“ zu ersetzen und unter Nr. 274 „BE“ zu löschen.

Die H224 ([H6/H11]–Verzweigung südlich Meiringen–nördlichen Eingang Aareschlucht) und 225 [(H6/H11)–Verzweigung südlich Meiringen–Station Reichenbachfall] sind zu streichen.

Begründung:

Der Wechsel des Laufentals zum Kanton Basel-Land ist nachzuvollziehen. Die H224 und die H225 haben untergeordnete touristische Bedeutung und können aus der Liste gestrichen werden.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Für Rückfragen steht Ihnen die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Im Namen des Regierungsrates**

Der Präsident

Bernhard Pulver

Der Staatsschreiber

Christoph Auer

Verteiler

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
- Elektronisch (Word und PDF) an: [rene.sutter@astra.admin.ch](mailto:rene.sutter@astra.admin.ch)