



16.01.2018

Erläuternder Bericht zur Änderung der Lärm- schutz-Verordnung (LSV)

Verordnungspaket Umwelt Frühling 2018 – 1. Teil

Referenz/Aktenzeichen: Q454-0241

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
1.1	Strassenlärm in der Schweiz.....	3
1.2	Pflicht zur Lärmsanierung von Strassen	3
1.3	Kosten der Lärmsanierung von Strassen.....	4
1.4	Finanzierung der Lärmsanierung der Haupt- und übrigen Strassen	4
1.5	Motion Lombardi 15.4092	5
2	Grundzüge der Vorlage	7
2.1	Wortlaut und Absicht der Motion 15.4092.....	7
2.2	Kernpunkte der Vorlage	7
2.2.1	Weiterführung der bestehenden Instrumente.....	7
2.2.2	Zeitliche Befristung	8
2.2.3	Finanzmittel	8
3	Verhältnis zum internationalen Recht	9
4	Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	10
5	Auswirkungen	11
5.1	Auswirkungen auf den Bund	11
5.2	Auswirkungen auf die Kantone.....	11
5.3	Auswirkungen auf die Umwelt und die Wirtschaft	11

1 Ausgangslage

1.1 Strassenlärm in der Schweiz

Lärm beeinträchtigt die Lebensqualität und kann krank machen, insbesondere nachts reagiert der Mensch empfindlich. Bei störenden Geräuschen gerät der menschliche Körper in Alarmbereitschaft. Er schüttet Stresshormone aus: das Herz schlägt schneller, der Blutdruck steigt und die Atemfrequenz nimmt zu. Wird der Schlaf nachts gestört, kann dies Schläfrigkeit, verminderte Aufmerksamkeit und Leistungsfähigkeit am nächsten Tag zur Folge haben. Dauert diese Lärmexposition längere Zeit an, kann dies zu kardiovaskulären Erkrankungen wie Bluthochdruck oder erhöhtem Risiko für Herzinfarkte führen. Deshalb führt Lärm zu hohen Gesundheitskosten und Wertverlusten von Immobilien, weil diese an lauten Lagen weniger nachgefragt werden und tiefere Mieten oder Verkaufspreise erzielen. Die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrslärms werden auf 1.9 Milliarden CHF pro Jahr geschätzt.¹ Davon entfallen 1.55 Milliarden CHF auf den Strassenlärm.

Der Strassenverkehr ist die grösste Lärmquelle in der Schweiz: Tagsüber ist in der Schweiz jeder fünfte Einwohner (1,6 Mio. Menschen) schädlichem oder lästigem Strassenverkehrslärm ausgesetzt, während der Nacht jeder sechste (1,4 Mio. Personen).² Hauptsächlich betroffen sind Wohnlagen in den Städten und Agglomerationen: 85 Prozent der vom Strassenlärm betroffenen Personen leben in Städten und Agglomerationen. In den Zentren von Agglomerationen ist sogar jede dritte Person von übermässigem Strassenlärm betroffen (am Tag und in der Nacht).

Aufgrund des Bevölkerungs- und Mobilitätswachstums und der zunehmenden Verdichtung des Wohnraums ist davon auszugehen, dass der Strassenlärm auch in Zukunft eine bedeutende Lärmquelle sein wird.

1.2 Pflicht zur Lärmsanierung von Strassen

Gestützt auf Artikel 74 der Bundesverfassung (BV; SR 101), das Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01) und die Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) hat der Inhaber oder die Inhaberin einer Anlage, die schädlichen oder lästigen Lärm verursacht, die Pflicht zur Lärmsanierung. Der Lärm ist gemäss Artikel 11 des USG in erster Linie durch Massnahmen bei der Quelle unter die Grenzwerte zu begrenzen. Sind diese Massnahmen unverhältnismässig, können bei öffentlichen Anlagen wie z.B. Strassen Ausnahmen gewährt werden (sog. Erleichterungen). Diese erlauben die Überschreitung der massgebenden Belastungsgrenzwerte für Lärmimmissionen, sind aber gleichzeitig mit der Pflicht verbunden, bei den lärmempfindlichen Räumen Schallschutzfenster einzubauen oder ähnliche bauliche Massnahmen zu treffen.

Die Pflicht zur Lärmsanierung von Strassen besteht seit 1987. Die Sanierung hätte ursprünglich bis 2002 durchgeführt werden müssen. Bis dahin wurden aber erst knapp ein Drittel der Arbeiten realisiert. Die Sanierungsfristen wurden deshalb für Nationalstrassen bis zum 31. März 2015 sowie für Haupt- und übrige Strassen bis zum 31. März 2018 verlängert.

Obwohl umfangreiche Massnahmen zur Lärmbegrenzung ergriffen wurden, konnten die Sanierungen weder bei den Nationalstrassen noch bei den Haupt- und übrigen Strassen in allen Kantonen fristgerecht abgeschlossen werden. Dadurch konnte bisher der Schutz der Bevölkerung vor schädlichem Strassenlärm nicht in dem Umfang erreicht werden, wie er von der Bundesverfassung gefordert wird.

¹ Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2016): Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz, Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2010 bis 2013.

² Bundesamt für Umwelt (2014): Lärmbelastung durch Strassenverkehr in der Schweiz. Zweite nationale Lärmberechnung, Stand 2012.

1.3 Kosten der Lärmsanierung von Strassen

Die Gesamtkosten für die Durchführung von erstmaligen Sanierungen aller Strassentypen bis zum Ablauf der Sanierungsfristen der Haupt- und übrigen Strassen wurden 2007 auf knapp 4 Milliarden CHF geschätzt.³ Die Hälfte dieser Kosten müssen die Kantone und Gemeinden als Anlageinhaber der Haupt- und übrigen Strassen tragen; die andere Hälfte trägt der Bund als Anlageinhaber der Nationalstrassen.

Neuere Auswertungen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) zeigen jedoch, dass bis zum 31. März 2015 bereits 2.8 Milliarden CHF in den Lärmschutz auf den Nationalstrassen investiert worden sind. Das ASTRA rechnet bis 2030 mit weiteren Investitionen von gesamthaft rund 1.3 Milliarden CHF.⁴ Daraus lässt sich schliessen, dass auch bei den Kantonen und Gemeinden wohl weit höhere als die ursprünglich geschätzten Kosten ausgelöst werden. Die Lärmbekämpfung wird eine Daueraufgabe bleiben. In der Zukunft werden einige Entwicklungen einen positiven Effekt auf die Lärmsituation ausüben: So wird beispielsweise der technische Fortschritt bei den Reifen oder den Fahrzeugen und insbesondere bei tiefen Geschwindigkeiten auch die Zunahme des Anteils an Elektromotoren die Lärmemissionen reduzieren. Das Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum sowie die zunehmende Verdichtung des Wohnraums werden jedoch gleichzeitig eine Zunahme des Lärms zur Folge haben und laufen den positiven Entwicklungen des technischen Fortschritts damit entgegen.

1.4 Finanzierung der Lärmsanierung der Haupt- und übrigen Strassen

Bei der Strassenlärmsanierung handelt sich um eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen. Der Bund gewährt deshalb Beiträge für Sanierungen und Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden bei Haupt- und übrigen Strassen. Gemäss Artikel 50 Absatz 1 des USG und Artikel 21 Absatz 2 der LSV werden bei den übrigen Strassen die Bundesbeiträge im Rahmen von Programmvereinbarungen (PV) mit den Kantonen gewährt; bei den Hauptstrassen sind die Beiträge Bestandteil der Globalbeiträge nach Artikel 13 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG; SR 725.116.2).

Das Instrument der Programmvereinbarungen mit den Kantonen zur Steuerung und Subventionierung der Lärmsanierung der übrigen Strassen wurde 2008 eingeführt und beinhaltet Bundesbeiträge von rund 30 Millionen CHF pro Jahr. Die Beiträge des Bundes richten sich nach der Wirksamkeit der Massnahmen. Im Mittel trägt der Bund so rund 20 Prozent an die Sanierungskosten der Kantone bei. Die Bundesbeiträge wurden bis anhin mit Finanzmitteln aus dem Reinertrag der Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe finanziert.

Das Instrument der Programmvereinbarungen hat sich grundsätzlich bewährt. Gestützt auf die Vereinbarungen und auch aufgrund der Unterstützung des Bundes wurden in den Kantonen sehr hohe Investitionen in den Lärmschutz ausgelöst (s. Abbildung 1).

³ Bundesamt für Umwelt (2007): Sanierung Strassenlärm, Stand und Perspektiven.

⁴ Medienmitteilung des Bundesamts für Strassen ASTRA vom 31. März 2015.

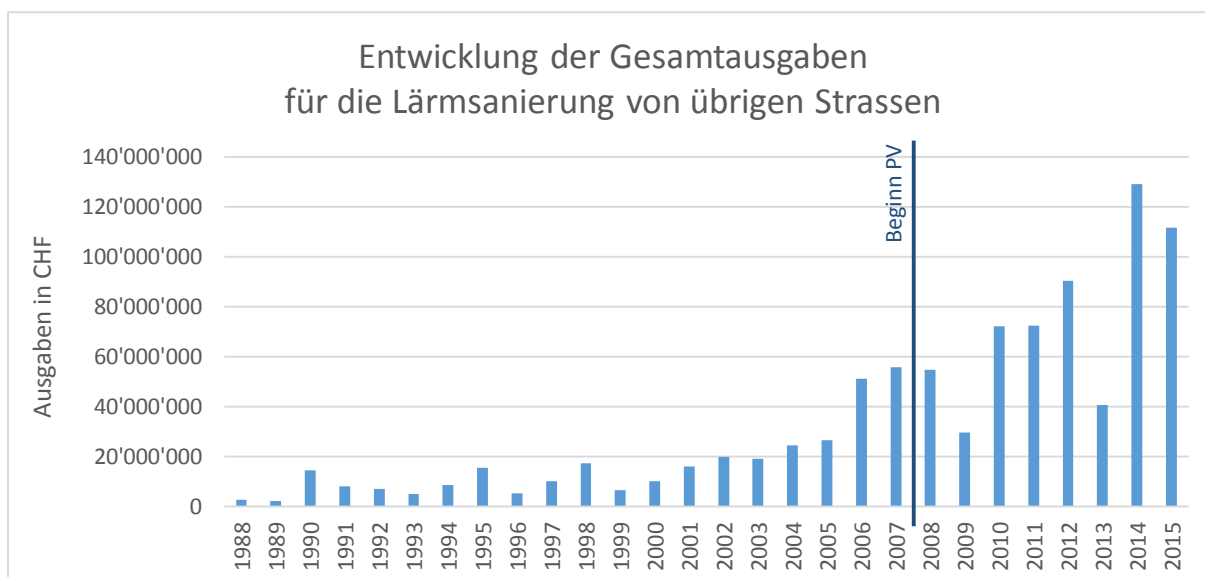


Abbildung 1: Entwicklung der Gesamtausgaben für die Lärmsanierung von übrigen Strassen. Die Gesamtausgaben umfassen die Ausgaben der Kantone sowie die Beiträge des Bundes. BAFU 2016.

Ausserdem kann über das Instrument der Programmvereinbarungen die notwendige Steuerung und Kontrolle der Ausgaben und deren Effekt auf den Schutz der Bevölkerung vorgenommen werden. Dies hat dazu geführt, dass sich der Schutz der Bevölkerung seit Beginn der Programmvereinbarungen deutlich verbesserte. Gemäss Reporting der Kantone konnten bei den übrigen Strassen zwischen 2008 und 2015 (PV 1 und 2) insgesamt 95'000 Personen geschützt werden. Mit der laufenden PV 3 können bis zum Fristende im März 2018 voraussichtlich weitere 60'000 Personen geschützt werden.

Bei den Hauptstrassen sind die Bundesbeiträge wie erwähnt Bestandteil der Globalbeiträge nach Artikel 13 des MinVG. Die Globalbeiträge werden den Kantonen für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Hauptstrassen gewährt. Mit Artikel 21 Absatz 2 der LSV wird die Lärmsanierung bei Hauptstrassen unter diese Zweckbindung subsumiert. Die Globalbeiträge betragen 2015 insgesamt 174.5 Millionen CHF.⁵ Die Beiträge werden global für die genannten Aufgaben gewährt; die Anteile für die einzelnen Zwecke werden nicht separat ausgewiesen. Welche Mittel aus den Globalbeiträgen in die Lärmsanierung der Hauptstrassen in den einzelnen Kantonen fliessen, liegt in der Hoheit der Kantone. Mit dem Controlling des BAFU lässt sich feststellen, dass im Bereich der Hauptstrassen bis Ende 2015 insgesamt 27'000 Personen vor übermässigem Lärm geschützt werden konnten.

Nach heutiger Rechtslage entfallen mit Ablauf der Sanierungsfrist die rechtliche Grundlage für die Gewährung von Bundesbeiträgen an Lärmsanierungs- und Schallschutzmassnahmen bei Haupt- und übrigen Strassen. Beiträge können nur an Massnahmen ausgerichtet werden, die bis zu diesem Zeitpunkt realisiert worden sind.

1.5 Motion Lombardi 15.4092

Die Motion Lombardi 15.4092 «Lärmschutzmassnahmen bei Strassen nach 2018» beauftragt den Bundesrat, die notwendigen administrativen und gesetzgeberischen Massnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass Strassenlärmsanierungsprojekte, welche bis zum 31. März 2018 in eine Programmvereinbarung mit dem Bund aufgenommen wurden, auch dann durch Bundesbeiträge unterstützt werden, wenn die Realisierung dieser Projekte erst nach 2018 erfolgt.

⁵ Eidgenössische Finanzverwaltung, Staatsrechnung 2015.

Die Motion Lombardi wurde am 15. März 2016 im Ständerat und am 12. September 2016 im Nationalrat angenommen.

2 Grundzüge der Vorlage

2.1 Wortlaut und Absicht der Motion 15.4092

Ständerat Lombardi verlangt in der Motion 15.4092, dass «Strassenlärmsanierungsprojekte, welche bis zum 31. März 2018 in eine Programmvereinbarung mit dem Bund aufgenommen wurden, auch dann durch Bundesbeiträge unterstützt werden, wenn die Realisierung dieser Projekte erst nach 2018 erfolgt». Der Motionär geht dabei davon aus, dass die Programmvereinbarungen mit den Kantonen Kataloge mit spezifischen Sanierungsprojekten enthalten.

Die ersten Lärm-Programmvereinbarungen (PV 1, 2008-2011 und PV 2, 2012-2015) führten einen solchen Katalog mit klar definierten, spezifischen Sanierungsprojekten. In der Realität musste diese Liste aufgrund unvorhergesehener Verzögerungen (Einsparungen, Koordination mit anderen Strassenbauprojekten, kantonale Budgetkürzungen, etc.) regelmässig angepasst werden. Für diese Anpassungen mussten die Vereinbarungen jeweils formell geändert werden, was zu einem grossen administrativen Aufwand für Bund und Kantone führte.

Deshalb wurden die Verträge in der laufenden PV 3 (2016–2018) flexibel gestaltet, um so den Kantonen für die Umsetzung ihrer Vorhaben den grösstmöglichen Spielraum zu gewähren. Die Anzahl zu schützender Personen und die maximale Höhe der Subvention bei Erreichen dieses Schutzes sind festgehalten, jedoch keine im Voraus definierten Sanierungsprojekte. In der laufenden PV 3 gibt es somit keinen Katalog mit spezifischen Lärmsanierungsprojekten.

Eine wortgetreue Umsetzung der Motion würde bedingen, dass mit den Kantonen vor Ablauf der Sanierungsfrist Projektkataloge erstellt und neue Verträge abgeschlossen werden müssten. Dies würde einerseits einen hohen administrativen Aufwand auslösen und andererseits dazu führen, dass die Kantone ihren Spielraum bei der Umsetzung der Projekte verlieren würden. Die heutige Handhabung der Programmvereinbarungen ohne eine Festlegung von solchen Projektlisten hat sich in der PV 3 bewährt und sollte so beibehalten werden.

Diese Weiterführung der bisherigen Handhabung ist mit dem Sinn und Zweck der Motion vereinbar. So bezweckt die Motion insbesondere, dass Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung der übrigen Strassen vorgesehen hat, auch nach Ablauf der Sanierungsfrist verwendet werden können.

Dies ergibt sich aus einer Rücksprache mit dem Motionär sowie aus dessen Votum anlässlich der Debatte im Ständerat am 15. März 2016: «[...] bis jetzt [sind] weniger finanzielle Mittel ausgegeben worden, als 2008 angenommen worden war. Deswegen hat - unter uns gesagt - der Bund etwas gespart, sogar relativ viel gespart. Demzufolge ist es nicht falsch, wenn wir jetzt eine entsprechende Grundlage schaffen. Mit der Motion wird verlangt, dass der Bundesrat die Grundlage dafür schafft, dass diese Mittel auch später noch ausbezahlt werden, weil sie grundsätzlich versprochen worden sind.»

Deshalb sollen die Mittel, welche der Bund für die Programmvereinbarungen vorgesehen hat, aber von den Kantonen während der Laufzeit der PV-Perioden nicht verwendet werden konnten, für die Umsetzung der Motion Lombardi eingesetzt werden.

2.2 Kernpunkte der Vorlage

2.2.1 Weiterführung der bestehenden Instrumente

Die heutigen Instrumente zur Ausrichtung von Bundesbeiträgen – die Programmvereinbarungen bei den übrigen Strassen und die Integration der Lärmsanierung in die Globalbeiträge nach MinVG – haben sich bisher bewährt. Insbesondere konnten mit den Programmvereinbarungen die notwendige Steuerung und Kontrolle der Ausgaben und deren Effekt auf den Schutz der Bevölkerung vorgenommen werden. Dies hat dazu geführt, dass der Schutz der Bevölkerung und die Ausgaben seit Beginn der Programmvereinbarung stark angestiegen sind (s. Ziff. 1.4).

Bei der Umsetzung der Motion Lombardi empfiehlt sich deshalb die Weiterführung der bestehenden Instrumente zur Beitragsgewährung, wie sie in Artikel 50 Absatz 1 des USG vorgesehen sind. So können bereits bestehende Strukturen genutzt werden.

2.2.2 Zeitliche Befristung

Die Verlängerung der Bundesbeiträge für Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bei Haupt- und übrigen Strassen im Rahmen der Umsetzung der Motion Lombardi wird zeitlich befristet. Aus Sicht des Bundes sind Bundesbeiträge zwar ein sinnvolles Instrument, um die Arbeiten der Kantone und Gemeinden bei der Lärmsanierung zu unterstützen. Die Effektivität der damit umgesetzten Lärmschutzmassnahmen könnte aber noch gesteigert werden. Deshalb soll das bisherige System nicht unbefristet weitergeführt werden, sondern es sollen – insbesondere im Rahmen der Erfüllung des Postulats Barazzone 15.3840 – langfristige Lösungen für eine effektivere und effizientere Lärmbekämpfung an der Quelle ausgearbeitet werden.

Mit der vorliegenden LSV-Revision wird die zeitliche Befristung so gewählt, dass der Bund nach Ablauf der Sanierungsfristen während weiteren vier Jahren Beiträge gewähren kann. Dies entspricht der Dauer einer erneuten Programmvereinbarungsperiode. Die Beschränkung auf eine Verlängerung von vier Jahren ist zielführend, da für die Umsetzung der Motion Lombardi nur begrenzt Finanzmittel zur Verfügung stehen (s. Ziff. 2.2.3). Eine Verteilung dieser Mittel über einen längeren Zeitraum hätte zur Folge, dass die administrativen Arbeiten zur Beitragsgewährung beim Bund sowie bei den Kantonen aufrecht erhalten blieben, obwohl die eingesetzten Mittel pro Jahr geringer ausfallen. Mit der Verteilung der Mittel auf eine erneute Periode haben die Kantone genügend Kapazität zur Umsetzung von Lärmsanierungsprojekten.

2.2.3 Finanzmittel

Aus der Auslegung der Absicht des Motionärs ergibt sich, dass für die Umsetzung der Motion Lombardi die beim Bund seit 2008 für die Lärmsanierung bei Haupt- und übrigen Strassen vorgesehenen Finanzmittel, die von den Kantonen und Gemeinden bis zum Ablauf der Sanierungsfrist am 31. März 2018 nicht verwendet werden können, auch nach Fristablauf für ihren zgedachten Zweck eingesetzt werden sollen. Insgesamt hat der Bund für die bisherigen und momentan laufenden Programmvereinbarungen rund 305 Millionen CHF für den Lärmschutz budgetiert. Von diesen Geldern werden bis zum Abschluss der PV 3 voraussichtlich rund 51 Millionen CHF nicht eingesetzt, weil die Kantone die entsprechenden Leistungen nicht erbringen können.

Zur Umsetzung der Motion Lombardi wird deshalb die laufende PV 3 bis zum 31. Dezember 2022 verlängert. Mit der Verlängerung der bestehenden PV müssen die Kantone diejenigen Mittel, die sie bis zum 31. März 2018 bzw. bis zum Ende der allfälligen Frist zur Nachbesserung nicht verwenden können, dem Bund nicht zurückerstatten. Nach den Schätzungen des Bundes handelt es sich dabei um rund 15 Millionen CHF. Zusätzlich werden 36 Millionen CHF für die Verlängerung der PV 3 zur Verfügung gestellt. Die zu erreichende Ziele und die Beiträge pro Kanton werden mit den Kantonen im Rahmen von Vertragsverlängerungen vereinbart.

Bei den Hauptstrassen sind die Beiträge Bestandteil der Globalbeiträge nach Artikel 13 des MinVG. Die Höhe der Globalbeiträge bleibt ungeachtet einer Verlängerung der Bundesbeiträge nach Artikel 21 der LSV identisch. Deshalb werden in dieser Vorlage für die Hauptstrassen keine separaten Finanzmittel ausgewiesen.

3 Verhältnis zum internationalen Recht

Die vorliegende Revision der LSV betrifft ausschliesslich nationales Recht und hat keinen Bezug zu oder Auswirkungen auf internationales Recht.

4 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Artikel 21 Absatz 1 LSV Einleitungssatz

Nach heute geltendem Recht kann der Bund Beiträge für Sanierungen und Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden bis zum Ablauf der Sanierungsfrist gemäss Artikel 17 Absatz 4 Buchstabe b gewähren. Mit der vorliegenden Revision der Lärmschutz-Verordnung wird die Anbindung der Beitragsgewährung an die Sanierungsfrist gestrichen. Die zeitliche Befristung der Beitragsgewährung wird in einem neuen Absatz 3 geregelt. Abgesehen von dieser neuen Regelung der Befristung der Beiträge bleibt der materielle Inhalt des Artikels 21 der LSV bestehen. Somit wird bei den übrigen Strassen das Instrument der Programmvereinbarungen und die Auszahlung der Beiträge für Hauptstrassen über die Globalbeiträge nach Artikel 13 des MinVG weitergeführt.

Artikel 21 Absatz 3 LSV (neu)

Die zeitliche Befristung für die Gewährung von Bundesbeiträgen für Sanierungen und Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden gemäss Artikel 21 Absatz 1 der LSV wird in einem neuen Absatz 3 geregelt. Die Beitragsgewährung wird bis zum 31. Dezember 2022 befristet. Die bis zu diesem Zeitpunkt oder bis zum Ende einer allfälligen Frist zur Nachbesserung nach Artikel 27 Absatz 2 LSV nicht verwendeten Beiträge sind dem Bund zu erstatten. Massgebend dafür ist die Durchführung der Massnahmen.

Artikel 23 Absatz 3 LSV

Die Dauer der Programmvereinbarungen beträgt nach heutiger Rechtslage höchstens vier Jahre.

Die in der vorliegenden Revision vorgeschlagene Verlängerung der Bundesbeiträge wird mit einer Verlängerung der laufenden Programmvereinbarungen (PV 3) bis zum 31. Dezember 2022 umgesetzt. Damit wird die PV 3 eine Zeitdauer von insgesamt sieben Jahren aufweisen. Um darauf hinzuweisen, dass Programmvereinbarungen in der Regel vier Jahre dauern, aber um eine ausnahmsweise verlängerte Zeitdauer zu ermöglichen, wird Artikel 23 Absatz 3 LSV entsprechend angepasst.

Artikel 48a LSV Sanierung und Schallschutzmassnahmen bei Strassen

Artikel 48a der LSV wurde 2004 bei einer Reduktion der Subventionssätze als Übergangsbestimmung eingeführt.⁶ Die Übergangsbestimmung wurde 2008 bei der Einführung der Neugestaltung des Finanzausgleichs (NFA) ergänzt und regelte fortan die Handhabung der Subventionen, welche vor Einführung der NFA zugesichert wurden (sog. altrechtliche Forderungen).⁷ Diese Beitragszusicherungen erloschen am 1. Januar 2015. Damit entfällt der materielle Gehalt dieser Übergangsbestimmung. Mit der vorliegenden Revision der LSV wird der Artikel 48a der LSV deshalb aufgehoben.

⁶ AS 2004 4167

⁷ AS 2007 5823

5 Auswirkungen

5.1 Auswirkungen auf den Bund

Zur Umsetzung der Motion Lombardi werden für die Verlängerung der Beiträge für die übrigen Strassen die Mittel vorgesehen, welche der Bund zu Beginn der Programmvereinbarungen für die Lärmsanierung von übrigen Strassen bestimmt hat, die von den Kantonen aber nicht bis zum Ablauf der Sanierungsfrist verwenden werden können. Die von den Kantonen nicht verwendeten Mittel werden auf insgesamt 51 Mio. CHF geschätzt. Dieser Betrag verteilt sich mit der vorliegenden Revision der LSV auf die Periode vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2022. Mit der Verlängerung der bestehenden PV müssen die Kantone diejenigen Mittel, die sie bis zum 31. März 2018 bzw. bis zum Ende der allfälligen Frist zur Nachbesserung nicht verwenden können, dem Bund nicht zurückerstatten. Nach den Schätzungen des Bundes handelt es sich dabei um rund 15 Millionen CHF. Die zusätzlichen Beiträge von 36 Millionen CHF werden im Rahmen von Vertragsverlängerungen mit den Kantonen vereinbart.

Bei den Hauptstrassen sind die Beiträge Bestandteil der Globalbeiträge nach Artikel 13 des MinVG. Die Höhe der Globalbeiträge bleibt ungeachtet einer Verlängerung der Bundesbeiträge nach Artikel 21 der LSV identisch. Deshalb werden für die Hauptstrassen keine separaten Finanzmittel ausgewiesen.

Die für diese Vorlage notwendigen Finanzmittel werden auch nach der für den 1. Januar 2018 geplanten Inkraftsetzung des am 12. Februar 2017 von Volk und Ständen gutgeheissenen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) weiterhin der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) belastet.

Mit der Verlängerung der Bundesbeiträge fallen auch weiterhin entsprechende Vollzugsaufgaben im Bundesamt für Umwelt an. Die Arbeiten für den Abschluss der Verträge zur Verlängerung der PV 3, für das Controlling, die Unterstützung der Kantone und für begleitende administrative Arbeiten werden im selben Umfang wie bisher anfallen. Deshalb sollen auch die bis Ende 2018 bzw. bis Ende 2019 befristeten 200 Stellenprozente bis Ende 2022 verlängert werden.

5.2 Auswirkungen auf die Kantone

Die Kantone werden durch die Verlängerung der Bundesbeiträge für Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bei Haupt- und übrigen Strassen finanziell entlastet. Die Beiträge des Bundes richten sich nach der Wirksamkeit der Massnahmen. Im Mittel trägt der Bund einen Anteil von rund 20 Prozent der Sanierungskosten, die restlichen Kosten müssen von den Kantonen und Gemeinden als Anlageinhaber getragen werden.

5.3 Auswirkungen auf die Umwelt und die Wirtschaft

Mit der Verlängerung der Subventionen im Bereich Strassenlärmsanierung leistet der Bund einen beachtlichen Beitrag an die Gewährleistung der finanziellen Mittel für lärmreduzierende Massnahmen. Damit kann ein besserer Schutz der Bevölkerung vor schädlichen und lästigen Lärmbelastungen erreicht und damit mittel- bis langfristig das Wohlbefinden und die Gesundheit der Bevölkerung in der Schweiz verbessert werden. Die externen Kosten im Bereich der Gesundheit und den Wertverlusten von Immobilien können gesenkt sowie die räumlichen Auswirkungen einer hohen Lärmbelastung reduziert bzw. vermieden werden. So entstehen mehr Spielräume in der Raumplanung und die Standortattraktivität der heute lärmbelasteten Gebiete kann erhöht werden. Ferner wird die Bauwirtschaft von den Investitionen profitieren und mit diversen Forschungsvorhaben werden erhebliche Mittel in die Entwicklung und Förderung zukunftsgerichteter Technologien investiert.