

**Kleine Anfrage von Silvan Hotz
betreffend Separatrechnung Strassenbau**

Antwort des Regierungsrates
vom 28. April 2009

Am 23. März 2009 reichte Kantonsrat Silvan Hotz eine Kleine Anfrage betreffend die Separatrechnung für den Strassenbau ein. Darin heisst es, man höre immer wieder, dass die geplanten Strassenneubauten die Separatrechnung bzw. Spezialfinanzierung für den Strassenbau überfordern würden. Die Behauptung werde noch geschürt, in dem die in die Vernehmlassung geschickte „Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr“ eine generelle Erhöhung dieser Steuer von 10 % vorsehe.

Die in der Kleinen Anfrage gestellten sechs Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

1. *Lag bei der Beratung der Teilrevision der Steuern im Strassenverkehr dem Regierungsrat die Spezialfinanzierung Strassenbau mit allen seinen Auswirkungen vor? Wenn nein, warum nicht?*

Antwort: Zum Zeitpunkt der regierungsrätlichen Beratung der Teilrevision der Steuern im Strassenverkehr waren die finanziellen Auswirkungen der Strassenbauvorhaben, wie sie nachfolgend unter Frage 2 dargestellt werden, dem Regierungsrat bekannt. Der Regierungsrat hatte bei der Beratung dieses Entwurfs für eine Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr eine Modernisierung des über 20-jährigen Gesetzes im Auge, einerseits mit Blick auf gesamtschweizerische Bestrebungen und auf das eigene Energieleitbild, andererseits weil sich nach so langer Zeit eine Erneuerung aufdrängt.

Der Gesetzesentwurf steht notwendigerweise in einem Zusammenhang mit dem Gesetz über Strassen und Wege (GSW) vom 30. Mai 1996 (BGS 751.14), konkret mit seinem VIII. Abschnitt über die Finanzierung der Strassen und Wege. Dort heisst es in den §§ 35 ff., dass der Kanton die Baukosten seiner Strassen, aber auch einen Teil der Unterhaltskosten im Rahmen einer Sonderrechnung finanziert. Diese Spezialfinanzierung wird namentlich aus dem Nettoertrag aus Steuern und Gebühren des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs gespeist (§ 35 Abs. 1 Bst. a GSW).

Gesetz über Strassen und Wege und Entwurf für eine Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr sind aufeinander abgestimmt.

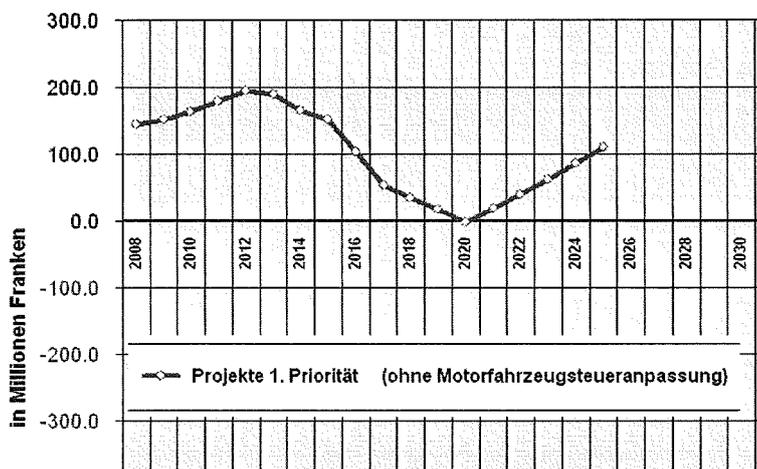
2. *Wie ist der aktuelle Saldo in der Spezialfinanzierung Strassenbau? Wie wird sich die Strassenbaufinanzierung in den nächsten 20 bis 30 Jahren (oder länger) mit den geplanten Bauvorhaben der 1. Priorität verändern? Wie mit den Bauvorhaben der 1. und 2. Priorität?*

Antwort: Der aktuelle Saldo beläuft sich per Ende 2008 auf 144,2 Mio. Franken. Die weiteren Fragen drehen sich um die Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben nach Richtplankapitel V 12 des kantonalen Richtplans vom 28. Januar 2004. Dort sind Neubauten, namentlich von Kantonsstrassen, in die Prioritäten 1, 2 und 3 eingeteilt. Zur Priorität 1 gehören die Nordzufahrt (im

Bau), die Umfahrung Cham - Hünenberg, die Verbindung zwischen Grindel und Bibersee und nicht zuletzt die Tangente Zug/Baar. In die Priorität 2 fallen die Umfahrung Unterägeri und der Stadttunnel in Zug. Die Prioritätenordnung ist allerdings in zeitlicher Hinsicht in Frage gestellt. Nachfolgend zeigen wir den Bestand der Spezialfinanzierung, wie wir ihn in den kommenden Jahren erwarten. Der Blick in die Zukunft reicht sehr weit. Die Annahme ist daher mit Unsicherheiten behaftet. Weil der Kanton für seine Verhältnisse vor umwälzenden Investitionen im Verkehrsbereich steht, ist der grosse zeitliche Rahmen jedoch gerechtfertigt. Mit Fug und Recht kann von Jahrhundertbauwerken gesprochen werden, ob es um eine Umfahrung Cham - Hünenberg geht oder um die Tunnelbauten.

Die Veränderung des Saldos der Spezialfinanzierung sieht vor diesem Hintergrund mit den Projekten der 1. Priorität wie folgt aus:

2'008	144.2	Mio Franken
2'009	151.2	Mio Franken
2'010	164.0	Mio Franken
2'011	178.9	Mio Franken
2'012	195.2	Mio Franken
2'013	189.9	Mio Franken
2'014	165.6	Mio Franken
2'015	151.9	Mio Franken
2'016	103.0	Mio Franken
2'017	53.5	Mio Franken
2'018	34.9	Mio Franken
2'019	16.6	Mio Franken
2'020	-1.6	Mio Franken
2'021	19.0	Mio Franken
2'022	40.5	Mio Franken
2'023	62.8	Mio Franken
2'024	86.0	Mio Franken
2'025	110.1	Mio Franken



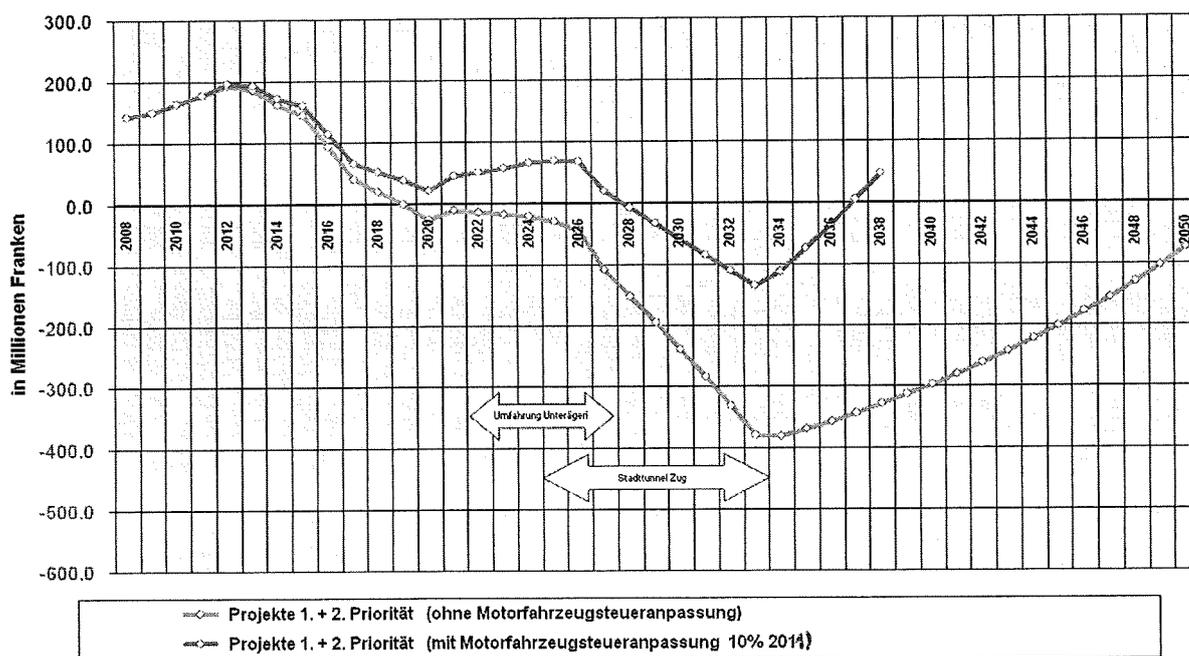
Die Veränderung des Saldos der Spezialfinanzierung mit den Projekten der 1. und 2. Priorität zeigt folgendes Bild:

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ohne MfzStE	144	151	164	179	194	187	162	146	94	40	19	-1	-26	-12	-15
mit MfzStE	144	151	164	179	197	194	173	161	114	66	52	39	22	45	51

Jahr	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
ohne MfzStE	-19	-22	-30	-45	-109	-151	-194	-239	-285	-332	-380	-382	-370	-367	-344
mit MfzStE	58	66	70	68	19	-7	-33	-58	-84	-110	-135	-112	-75	-36	5

Jahr	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
ohne MfzStE	-329	-314	-296	-280	-262	-243	-222	-201	-178	-154	-129	-103	-75
mit MfzStE	48	92	138	185	235	286	338	393	450	508	569	631	697

MfzStE: Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer



3. Können die geplanten Strassen auch ohne die generelle Erhöhung von 10 % und ohne das geplante Malus-System (Steuern im Strassenverkehr) gebaut werden? Wie verändert sich dann die Strassenbaurechnung 1. Priorität und 1.+2. Priorität?

Antwort: Die Veränderung der Strassenbaurechnung ist aus der Antwort auf Frage 2 und die dort vermittelte Darstellung zu ersehen. Die Baudirektion hat bei ihren finanziellen Berechnungen angenommen, dass die Abgaben nach dem Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer im Jahr 2011 um 10 % steigen.

4. Wie sicher sind die Prognosen zu Fragen 2 und 3? Kann mit weiteren Fördergeldern aus Bern gerechnet werden? Oder muss gar mit einem grösseren Defizit in der Strassenbaurechnung gerechnet werden?

Antwort: Die Prognosen sind für einen Zeitraum von ungefähr acht Jahren verlässlich. In diesem Zeitraum sollten die Projekte Umfahrung Cham - Hünenberg und der Ausbau Grindel - Bibersee realisiert werden können. Für diese Projekte sind sämtliche Kredite (inkl. Bau) genehmigt. Für die Tangente Zug/Baar (Projekt der 1. Priorität) als auch für die Projekte der 2. Priorität sind die weiteren Kredite (Planung, Bau- und Auflageprojekt, Landerwerb, Bau) noch ausstehend. Sämtliche Annahmen sind ohne Gewähr zu betrachten. Zurzeit sind nur die Bundessubventionen für das Projekt Nordzufahrt gesichert. Für die Umfahrung Cham - Hünenberg steht eine Bundessubvention im Rahmen von Art. 7 Abs. 3 des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006 in der Höhe von 36 Mio. Franken in Aussicht. Mit weiteren Geldern aus Bern kann momentan nicht gerechnet werden.

5. Falls die Strassenbaurechnung erst in 10 bis 20 Jahren ins Minus gerät, wenn überhaupt, warum will der Regierungsrat die Steuern im Strassenverkehr erhöhen und so Steuern auf Vorrat erheben?

Antwort: Die Steuern im Strassenverkehr steigen inflationsbereinigt nicht oder nur unwesentlich. Die Spezialfinanzierung ist jedoch auf die Nettoerträge dieser Steuern angewiesen, um im Sinne des Gesetzes über Strassen und Wege überhaupt über ausreichende Mittel verfügen zu können. Sie kommt nicht nur den in die 1. Priorität nach kantonalem Richtplan eingereihten

Projekte zugute, sondern auch jenen der 2. Priorität, namentlich der Umfahrung Unterägeri und dem Stadttunnel in Zug. Dort läuft die Raumfreihaltung und steht die Auflage von Baulinien bevor. Die für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer einschneidenden Massnahmen erfordern intensive Variantenstudien und Vorabklärungen, um einen sicheren Entscheid treffen zu können. Auch hierfür wird die Spezialfinanzierung herangezogen.

6. *Wenn die Spezialfinanzierung im Strassenbau ins Minus geraten könnte, besteht die Möglichkeit, aus der Laufenden Rechnung Strassen zu finanzieren? Wie stellt sich der Regierungsrat zum heutigen Zeitpunkt dazu?*

Antwort: Gemäss § 35 Abs. 2 GSW können heute schon bei „ausserordentlichen Bauinvestitionen“ Beiträge aus der Verwaltungsrechnung, sprich Laufenden Rechnung der Spezialfinanzierung zugewiesen werden. Der Regierungsrat hat allerdings zurzeit keinen Anlass, solche Budgetmittel der Spezialfinanzierung zuzuführen. Paragraph 35 Abs. 2 GSW kommt grundsätzlich dann zum Tragen, wenn einerseits volkswirtschaftlich wichtige Strassenbauvorhaben anstehen und andererseits die Spezialfinanzierung dafür ungenügend dotiert ist. Eine vorübergehende Verschuldung der Spezialfinanzierung ist nicht kritisch und hinzunehmen, solange die Annahme begründet ist, die Verschuldung könne nach Verwirklichung der grossen Projekte in nützlichster Frist wieder abgebaut werden. Vor diesem Hintergrund muss es Ziel sein, vorausehbare, längerfristige wesentliche Verschuldungen über die zweckgebundene Sondersteuer (Motorfahrzeugsteuer) abzudecken. Dies um so mehr, als in den nächsten Jahren angesichts der Wirtschaftskrise mit geringeren allgemeinen Steuereinnahmen zu rechnen und somit von einer Planung der Belastung der Laufenden Rechnung über eine längere Zeit abzusehen ist.

Regierungsratsbeschluss vom 28. April 2009