
Motion der Fraktion der Grünen vom 27. März 2012 betreffend Änderung der kantonalen Gesetzgebung betreffend Finanzierung von National- und Kantonsstrassen – Aufhebung der Spezialfinanzierung Strassenrechnung; Ablehnung

Aarau, 27. Juni 2012

12.68

I.

Text und Begründung der Motion wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat lehnt die Motion mit folgender Begründung ab:

Spezialfinanzierungen sind ein bewährtes Instrument, wo es darum geht, den zweckentsprechenden Einsatz von zweckgebundenen Mitteln sicherzustellen. Sie bieten weiter die Möglichkeit, Rücklagen für anstehende Investitionen zu bilden und kurzfristige Investitionsspitzen zu verstetigen. Damit kann die Finanzierung im Gegensatz zu einer kurzfristigen Budgetbetrachtung in einem längerfristigen Zeitraum sichergestellt werden. Auch der Bund führt aufgrund dieser Vorteile Spezialfinanzierungen. Er hat beispielsweise 2008 – basierend auf einer Reorganisation der Spezialfinanzierung Strassenverkehr – den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen eingeführt. Im Januar 2012 hat der Bundesrat die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) ans Parlament überwiesen; damit sollen die Kosten für Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau künftig aus dem Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) gedeckt werden. Aber auch zwölf Kantone bestreiten ihre Verkehrsausgaben aus Spezialfinanzierungen.

Der Bau, Betrieb und Werterhalt der Verkehrsinfrastruktur ist ein in sich geschlossener eigenständiger Aufgabenbereich (AB). Der Steuerungsbereich 640 AB 'Verkehrsinfrastruktur' ist wie folgt umschrieben: "Sicherstellen der Mobilität durch einen ökonomisch und ökologisch ausgewogenen Bau, Betrieb und Substanzwerterhalt einer der Allgemeinheit dienenden und sicheren Verkehrsinfrastruktur". Einnahmen und Ausgaben werden in der Spezialfinanzierung Strassenrechnung (§ 5 Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung [Strassegesetz, StrG]) verbucht. Zulasten der Strassenrechnung gehen Bau, Unterhalt und Betrieb von Kantonsstrassen sowie Ausgaben zur Vermeidung von externen Kosten des Strassenverkehrs, Beiträge an Wanderwege und Wildtierkorridore und Abgeltungen von Leistungen unter Verwaltungsabteilungen (§ 7 StrG). Finanziert werden diese Ausgaben mehrheitlich aus dem Reinertrag der Motorfahrzeugabgaben und weiter aus dem

Kantonsanteil an der Mineralölsteuer, der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und Kilometerglobale sowie durch Werkbeiträge von Bund, Gemeinden und Dritten (§ 6 StrG). Die Spezialfinanzierung Strassenrechnung weist somit eine Zweckbindung von Aufwand und Ertrag auf.

Für die Strassenanlagen mit einem Zeitwert von rund 3 Milliarden Franken und einer Lebensdauer von 50–100 Jahren muss ein bedarfsgerechter Ausbau und Werterhalt gewährleistet sein. Für eine zukunftsorientierte Infrastrukturentwicklung ist entscheidend, dass die Spezialfinanzierung Strassenrechnung umsichtig und nachhaltig bewirtschaftet wird. Nur eine zweckgebundene Finanzierung durch die Nutzer ist längerfristig eine faire und nachhaltige Finanzierung.

Anlässlich der Revision der Strassengesetzgebung war in der Anhörung (2009) und in der ersten Beratung durch den Grossen Rat (2010) nicht bestritten, dass an der bewährten Spezialfinanzierung Strassenrechnung festgehalten werden soll. Im Zug der Revision des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) begrüßten in der Anhörung (2010) die Verbände, dass die Strassenrechnung weiterhin eine Spezialfinanzierung sein wird; die Sozialdemokratische Partei Aargau (SP) forderte, die Spezialfinanzierung abzuschaffen. In der ersten Beratung durch den Grossen Rat (2011) war die Weiterführung der Spezialfinanzierung Strassenrechnung ebenfalls unbestritten.

Die Zweckbindung stellt sicher, dass die Motorfahrzeugabgabe nicht für andere Staatsaufgaben verwendet wird, aber auch, dass keine allgemeinen Steuermittel für die Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden. Der Grosse Rat nimmt im Rahmen der politischen Prozesse Einfluss auf Einsatz und Verwendung der finanziellen Mittel und setzt Prioritäten, einerseits über die Steuerungsinstrumente Budget und Aufgaben- und Finanzplan (AFP), andererseits über die Finanzierungsbeschlüsse zu den einzelnen Grossprojekten.

In der Spezialfinanzierung können Mittel für die Finanzierung von Grossprojekten längerfristig geöfnet werden. Der Grosse Rat hat kürzlich Finanzierungsbeschlüsse zu den folgenden Vorhaben gefasst respektive wird demnächst über beantragte Kredite befinden: Verkehrssanierung Baden (Schulhausplatz, Schadenmühle, Schlossbergtunnel); Verkehrsmanagement Region Baden-Wettingen; Aufhebung Niveauübergang Boswil/Bünzen; Grenzübergang Koblenz; Künten-Eggenwil; Umfahrung Mellingen; Wiggertalstrasse; Zofingen (Mühlethal, Niveauübergangssanierung Strengelbacherstrasse). Für die drei Umfahrungen Bad Zurzach, Brugg und Sins, den Ersatz der Brücke Gnadenthal und das Projekt Neuhof am A1-Zubringer Lenzburg werden gegenwärtig die Kreditgenehmigungsverfahren vorbereitet. Im Hinblick auf diese anstehenden Projekte wurden in den letzten Jahren in der Strassenrechnung Rücklagen angelegt. Der aktuelle Fondsbestand von gut 110 Millionen Franken wird in den nächsten Jahren für die Finanzierung beansprucht werden.

Aus den dargelegten Gründen ist der Regierungsrat der Ansicht, dass die Spezialfinanzierung nach wie vor das richtige Instrument dafür ist, einen nachhaltigen und zweckentsprechenden Einsatz der zweckgebundenen Mittel für die Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen.

Der Regierungsrat lehnt aus den dargelegten Gründen die Motion ab.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'163.-.

REGIERUNGSRAT AARGAU