

Regierungsratsbeschluss

vom 22. August 2005

Nr. 2005/1757

KR.Nr. K 105/2005 (BJD)

Kleine Anfrage Iris Schelbert-Widmer (Grüne, Olten): Finanzierung der Entlastung Region Olten (05.07.2005)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

In der Botschaft des Regierungsrats zur Entlastung Region Olten an den Kantonsrat vom 14. August 2001 (RRB Nr. 1594) wird unter Ziffer 2.6.2. die Kostenverteilung wie folgt aufgeführt (Beträge in Mio. CHF):

Bundesbeitrag	95.4
Gemeindebeitrag	46.1
Kantonsbeitrag	<u>118.4</u>
Total Kosten	260.0

Zwischenzeitlich sind auf Bundes- und Kantonsebene verschiedene Verordnungen und Gesetze überarbeitet worden, ebenso sind verschiedene Beschlüsse gefasst worden, die Einfluss auf diesen Kostenschlüssel haben bzw. haben können. Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche zwischenzeitlich erfolgten Vorgänge auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene haben einen Einfluss auf den bisherigen Kostenverteiler?
2. Welche genauen Auswirkungen haben diese Änderungen auf den Kostenverteiler?
3. Ab welcher Änderung am Kostenverteiler (Betragsabweichung in CHF bzw. Abweichung in Prozenten) erachtet der Regierungsrat eine Neubeurteilung eines Geschäfts als vom Gesetzgeber obligatorisch vorgegeben?
4. Auf welche Rechtspraxis stützen sich diese Aussagen?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Die gestellten Fragen insinuieren, dass eine Änderung im Kostenverteiler eine neue Beschlussfassung des Kantonsrates nötig machen können. Deshalb ist zunächst in Erinnerung zu rufen, was der Kantonsrat beschlossen hat.

Der Kantonsrat hat am 31. Oktober 2001 gestützt auf § 8 Absatz 2 des Strassengesetzes (BGS 725.11) folgendes beschlossen:

„1. Das Projekt „Entlastung Region Olten besteht aus:

- Entlastungsstrasse Olten–West (2. Aareübergang in Olten, Fortsetzung bis Wangen und Anbindung an die T5)
- Entlastungsstrasse Wangen von der Gemeindegrenze in Olten bis zum Zusammenschluss mit der T5 an der Gemeindegrenze Rickenbach
- Flankierende Massnahmen auf den Kantonsstrassen in Wangen und Olten
- Umbau der bestehenden T5 in Hägendorf und Rickenbach, Olten/Ost und Starrkirch–Wil
- Umbau der bestehenden T2 in Olten
- Umbau der Ortsdurchfahrten Kleinwangen und Winznau
- Umbau der Ortsdurchfahrt in Trimbach

2. Die Kosten des Kantons werden aus dem Strassenbaufonds bezahlt. Dieser wird mit dem Ertrag der Motorfahrzeugsteuern, den Beiträgen aus dem Treibstoffzoll und dem Ertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) geäufnet. Bis zur Finanzierung des Projektes durch den Steuerzuschlag wird die LSVA ganz und der Ertrag des Treibstoffzolls zur Hälfte dem Strassenbaufonds zugewiesen.

3. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses und der Umsetzung der übrigen Massnahmen gemäss Verkehrsrichtplan Olten–Gösgen–Gäu beauftragt. Er gibt die Kredite für den Bau der Entlastungsstrasse Olten–West und Wangen–Rickenbach erst frei, wenn die jeweiligen Umbau- und flankierenden Massnahmen auf den Kantons- und Gemeindestrassen rechtlich verbindlich festgelegt und finanziell gesichert sind. Zudem stellt er sicher, dass die Umbau- und flankierenden Massnahmen spätestens fünf Jahre nach der Eröffnung der Entlastungsstrasse Olten–West und Wangen–Rickenbach vollzogen sind.

4. Dieser Beschluss tritt in Kraft, sofern die Änderung der Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962 (BGS 614.62) (Steuerzuschlag, Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001) Rechtskraft erlangt.“

Mit dem Kantonsratsbeschluss (KRB 132/2001) wurde folglich das **Projekt** „Entlastung Region Olten“ beschlossen, welches dem fakultativen „Sachreferendum“ unterstand. Das Referendum wurde nicht ergriffen.

Insbesondere handelte es sich beim Beschluss des Kantonsrates **nicht** um einen **Kreditbeschluss**, mit welchem etwa die (Netto-)Kosten des Kantons bewilligt worden wären. In Ziffer 2 wurde lediglich festgehalten, **wie** die Kosten des Kantons zu finanzieren seien, nämlich aus dem Strassenbaufonds, der geöffnet wird mit

- dem Ertrag der Motorfahrzeugsteuern, inkl. dem in Ziffer 4 des Beschlusses erwähnten und gleichentags vom Kantonsrat beschlossenen Steuerzuschlag von 15% und (bis zur Finanzierung des Projektes durch den Steuerzuschlag) durch
- den ganzen Ertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und
- der Hälfte des Ertrages aus dem Treibstoffzoll.

An diesem Finanzierungsmodell der im Beschluss des Kantonsrates nicht bezifferten Kosten des Kantons hat sich nichts geändert. Insbesondere gilt nach wie vor die Befristung des Steuerzuschlages bis zur Bezahlung der Nettokosten des Kantons, längstens aber für 20 Jahre.

Der (finanz)politische Hintergrund der rechtlichen Verknüpfung von Projekt und Finanzierung(smodell) war die in der Botschaft (Ziffer 2.6.2) dargestellte Entwicklung des Strassenbaufonds: Ohne die Zweckbindung der ganzen LSVA und der Hälfte des Ertrages der Treibstoffzölle sowie eine 15% Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer bis zur Finanzierung der Kosten für den Kanton wären die Umfahrungsprojekte von Solothurn und Olten nicht zu verantworten gewesen. Der Beschluss des Kantonsrates ging also davon aus, dass die Kosten des Projektes von Olten von 118.4 Mio. Franken mit dem genannten Finanzierungsmodell tragbar seien.

3.2 Zu Frage 1

Der Kostenverteiler bzw. die vom Kanton zu tragenden Nettokosten werden durch folgende zwischenzeitlich erfolgten oder anstehenden Gesetzesänderungen oder Projekte beeinflusst:

- Das neue Strassengesetz vom 1. Januar 2001 resp. 1. Januar 2002 (BGS 725.11) und die Kantonsstrassen-Beitragsverordnung vom 13. August 2002 (BGS 725.112)
- Die Neugestaltung des Finanzausgleiches und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) (BBL 2002, S. 229111; BBL 2003, S. 659111; Bundesgesetz vom 3. Oktober 2003)
- Den nach der negativen Abstimmung über die Avantiinitiative ins Auge gefasste Infrastrukturfonds des Bundes, nach welchem gemäss Vernehmlassungsvorlage auch das Gesamtverkehrsprojekt Olten beitragsberechtigt wäre.

3.3 Zu Frage 2

Grundsätzlich keine. Die Frage kann aber zur Zeit nicht abschliessend beantwortet werden:

- Der Kostenverteiler zwischen **Kanton und Gemeinden** hat zwar mit der unter 3.2 erwähnten Beitragsverordnung (BGS 725.112) Änderungen erfahren. Indessen dürften sich %-mässig keine gravierenden Verschiebungen ergeben, zumal Umfahrungsstrassen gemäss § 13 der Verordnung einer separaten Vereinbarung unterliegen.

– Durch die Änderungen des Bundesrechts ergeben sich folgende Änderungen beim Mittelfluss von **Bund und Kanton**:

a. Der aufgrund des bisherigen Rechts zu erwartende Bundesbeitrag von 44% der anrechenbaren Kosten an das Gesamtverkehrsprojekt Olten (das entspricht den in der Botenschaft genannten 95,4 Mio. Franken) entfällt mit dem NFA.

b. Dafür hat der NFA auf den Strassenbaufonds folgende positiven Auswirkungen:

(Aktualisierte Modellrechnungen, Basis 2001/2002)

Mehreinnahmen

Globalbeiträge an Hauptstrasse	1,5 – 2,0 Mio. Fr.
--------------------------------	--------------------

Mineralsteuerbeitrag/Strassenabgaben	3,5 – 4,5 Mio. Fr.
--------------------------------------	--------------------

(neu: Zweckbindung)

Minderausgaben (entfall. Beiträge)

Autobahnunterhalt	2,5 – 3,0 Mio. Fr.
-------------------	--------------------

Betrieb + Polizei	1,8 – 2,0 Mio. Fr.
-------------------	--------------------

Bauliche Aufwendungen Autobahnen	1,5 – 2,0 Mio. Fr.
----------------------------------	--------------------

Total Einsparungen NFA	10,8 – 13,5 Mio. Fr.
-------------------------------	-----------------------------

Das heisst: Wenn man pro Jahr durchschnittlich eine Entlastung des Strassenbaufonds von 12 Mio. Franken veranschlagt, so sind die entfallenden Beiträge von 95,4 Mio. Franken **innert 8 Jahren kompensiert**.

c. Dazu ist es – aufgrund der Vernehmlassungsvorlage – durchaus möglich, dass der Bund das Gesamtverkehrsprojekt Olten aus dem in Ziffer 3.3 genannten Infrastrukturfonds maximal mit (weiteren) 100 Mio. Franken subventioniert.

Es kann somit zur Zeit nicht genau gesagt werden, wie stark der Strassenbaufonds durch den Fluss der Bundesmittel entlastet wird. Hier sind zur Zeit zu viele Fragen offen.

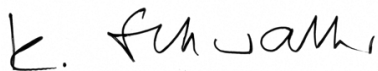
Wichtig ist indessen die Feststellung, dass sich der Mittelfluss des Bundes nicht so verändert, dass dem Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001 die Grundlage entzogen wird. Im Gegenteil: NFA (und allenfalls Infrastrukturfonds) führen zu einer **Entlastung** des Strassenbaufonds. Der im Vorstoss richtig zitierte Kostenverteiler Bund 95,4 Mio. Franken – Gemeinden 46,1 Mio. Franken – Kanton 118,4 Mio. Franken kann deshalb ohne weiteres als nach wie vor gültig betrachtet werden. Die zu erwartenden Bundesmittel können einzig dazu führen, dass die Nettokosten des Kantons früher finanziert wären und damit der Steuerzuschlag früher wegfallen würde. Hier gilt es indessen die Entwicklung des Bundesrechts abzuwarten.

3.4 Zu Frage 3

Wir verweisen auf die Ausführungen zu Ziffer 3.3. Eine Neu Beurteilung des Geschäftes durch den Kantonsrat würde sich (allein) dann aufdrängen, wenn der angenommene Bundesbeitrag von 95,4 Mio. Franken ganz oder zu einem grossen Teil ohne Kompensation wegfallen und sich damit die angenommene Entwicklung des Strassenbaufonds negativ verändern würde. Das ist – wie dargestellt – nicht der Fall, im Gegenteil.

3.5 Zu Frage 4

Wir verweisen auf die Beantwortung zu Frage 3. Es geht allein um die Frage, ob die Grundlagen für den Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001 so geändert haben, dass ein neuer Beschluss nötig ist. Das kann bei der heute absehbaren Entwicklung schon deshalb nicht der Fall sein, weil der Zufluss der Bundesmittel in jedem Fall zunehmen wird und mit dem offen formulierten Zeitpunkt des Wegfalls des Steuerzuschlags von 15% („wenn die Nettokosten des Kantons bezahlt sind“) dieser positiven Entwicklung Rechnung getragen werden kann.



Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (8) Su/ks
Finanzdepartement
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat