



## **Botschaft des Regierungsrats zu einem Nachtrag zur Verordnung über die Strassenbeiträge (Strassenbeitragsverordnung)**

13. Oktober 2015

Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf zu einem Nachtrag zur Strassenbeitragsverordnung vom 29. Juni 2007 mit dem Antrag, auf die Vorlage einzutreten.

Im Namen des Regierungsrats  
*Landammann: Niklaus Bleiker*  
*Landschreiber: Dr. Stefan Hossli*

## 1. Ausgangslage

Am 26. Januar 2012 reichten Kantonsrat Klaus Wallimann namens der Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission und 32 Mitunterzeichnende eine Motion mit dem Titel „Vorübergehende Kompensation der rückläufigen Mineralölsteueranteile für die Einwohnergemeinden und übrigen öffentlich-rechtlichen Körperschaften“ ein.

Mit Überweisung der Motion wurde der Regierungsrat beauftragt, dem Kantonsrat eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten, welche die Ausrichtung eines zeitlich befristeten Kantonsbeitrags von einer Million Franken ab dem Rechnungsjahr 2012 zur Kompensation der seit Inkrafttreten des NFA im Jahr 2008 rückläufigen Mineralölsteueranteile für die Einwohnergemeinden und übrigen öffentlich-rechtlichen Körperschaften ermöglicht. Die Motion verlangte weiter, dass dieser Beitrag so lange ausgerichtet werden soll, bis der Bund den Entscheid über die Hauptstrassenumklassierung der Panoramastrasse (Giswil–Sörenberg), welche für den Kanton Obwalden Mehreinnahmen von rund einer Million Franken bringen soll, gefällt hat. Der Verteilschlüssel soll sich nach der Strassenbeitragsverordnung vom 29. Juni 2007 (GDB 720.31) richten.

Entsprechend dem Auftrag des Kantonsrats wurde in der Folge ein Nachtrag zur Strassenbeitragsverordnung erarbeitet und zuhanden des Kantonsrats verabschiedet.

Anlässlich seiner Sitzung vom 28. Juni 2013 nahm der Kantonsrat den Nachtrag betreffend einem befristeten Kompensationsbeitrag ab 1. Januar 2014 an. Der Nachtrag trat per 1. Januar 2014 in Kraft.

Der befristete Kompensationsbeitrag wurde aufgrund der Annahme eingeführt, dass die Hauptstrassenaufklassierung der Panoramastrasse, die mit rund einer Million Mehreinnahmen für den Kanton verbunden wäre, bald ansteht. Aufgrund der aktuellen Lage des Kantons und angesichts der Diskussion über die Strassenfinanzierung des Bundes (vgl. hierzu auch Berichtsziffer 2), musste die Ausrichtung des Kompensationsbeitrags zulasten der laufenden Rechnung neu beurteilt werden. Nachdem aus heutiger Sicht offen ist, ob der ursprünglich vorgesehene Sachplan Verkehr 2006 des Bundes mit dem NEB (neuer Netzbeschluss Nationalstrasse) und dem neuen Ergänzungsnetz Hauptstrassen (Kanton OW neu: Panoramastrasse) überhaupt jemals kommen wird und angesichts der angespannten Finanzlage, erachtet es der Regierungsrat als notwendig, den vom Kantonsrat als Übergangslösung gedachten Kompensationsbeitrag zeitlich zu begrenzen. Entsprechend hat der Regierungsrat im Rahmen des „Konsolidierungs- und Aufgabenüberprüfungspakets (KAP)“ beschlossen, dem Kantonsrat den vorliegenden Nachtrag zur Beendigung der übergangsweisen Ausbezahlung des Kompensationsbeitrags zu unterbreiten. Mit dieser Gesetzesanpassung wird der Staatshaushalt nachhaltig um jährlich eine Million Franken entlastet. Diese Anpassung ist Gegenstand des vorliegend dem Kantonsrat unterbreiteten Nachtrags zur Kantonalen Strassenbeitragsverordnung.

## 2. Entwicklung Strassenfinanzierung des Bundes und Umsetzung Sachplan Verkehr

Die Umsetzung des Sachplans Verkehr, den der Bundesrat bereits im Jahr 2006 verabschiedet hat, hängt wesentlich mit einer gesicherten Strassenfinanzierung des Bundes zusammen. Zurzeit wird diese Strassenfinanzierung kontrovers diskutiert:

Die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF, der die zukünftige Finanzierung der Bundesstrassen langfristig sicherstellen soll, ist in Vorbereitung. Es wird nach einer mehrheitsfähigen Lösung für die Fondseinnahmen gesucht (Erhöhung Benzinzoll, neue prozentuale Verteilung der Mineralölsteuer, E-Vignette, Ertrag aus Automobilsteuer).

Umstritten ist zudem die Finanzierung des Netzbeschlusses NEB (Finanzierung über NAF, Spezialfinanzierung mit Beteiligung der Kantone, etc.). In diesem NEB sollen rund 400 km kan-

**Botschaft des Regierungsrats zu einem Nachtrag zur Verordnung über die Strassenbeiträge  
(Strassenbeitragsverordnung)**

tonale Strassen zu Nationalstrassen aufklassiert werden. Mit der deutlichen Ablehnung durch das Volk bezüglich „Vignettenerhöhung“ (Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen“) vom 24. November 2013 ist die erwartete Aufklassierung der Panoramastrasse vorerst nicht erfolgt. Die laufenden Beratungen bezüglich Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sollen gemäss Rückweisung im Ständerat auch den neuen Netzbeschluss Nationalstrasse (NEB) einbeziehen. Vom Ergänzungsnetz Hauptstrassen ist derzeit kaum mehr die Rede. Vielmehr stellt sich die Frage, wie dereinst NAF mit integriertem NEB überhaupt finanziert werden kann. Unter Umständen müssen dabei Priorisierungen den Netzbeschluss betreffend in Betracht gezogen werden.

Mit dem Fortschreiten der technologischen Entwicklung ist zudem davon auszugehen, dass die Einnahmen des Bundes bezüglich Mineralölsteuern in den nächsten zehn Jahren zurückgehen werden. Die entsprechenden Mittel sind begrenzt. Unter diesen Umständen wird es immer unwahrscheinlicher, dass wie ursprünglich vorgesehen, das Hauptstrassennetz nach Umsetzung durch den NEB wieder ergänzt wird.

Der NEB, der eine Grundvoraussetzung für das im Sachplan Verkehr enthaltene Ergänzungsnetz Hauptstrassen mit den erhofften Mehreinnahmen des Kantons Obwalden durch die Aufnahme der Panoramastrasse ist, kann somit wegen der ungelösten Finanzierung vorläufig nicht umgesetzt werden.

Hinzu kommt, dass der NEB mit einer Personalaufstockung von rund 70 Stellen beim Bundesamt für Strassen ASTRA verbunden ist; dies zu einem Zeitpunkt wo die Bundesverwaltung – und speziell das Bundesamt für Strassen ASTRA – Personalstopp haben.

Erschwerend steht zudem noch die Volksabstimmung über die „Milchkuhinitiative“ vor der Türe. Diese verlangt unter anderem eine andere Verteilung des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf alle Treibstoffe.

Zusammengefasst zeigt diese Situation, dass es schwierig bis unmöglich ist, die Finanzierungslösung mit der damit verbundenen Umsetzung des Sachplans Verkehr zeitlich abzuschätzen. Eine Lösung in naher Zukunft, von welcher man bei Einführung des vorübergehenden Kompensationsbeitrags ausging, ist in den nächsten Jahren sicher nicht zu erwarten.

Heute kann nur gehofft werden, dass mindestens der Prozentsatz der Beiträge an die Kantone aus dem Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffe (nicht werkgebundene Beiträge) nicht zurückgeht. Gemäss Auskunft des ASTRA werden die Einnahmen bei der Mineralölsteuer in den nächsten Jahren voraussichtlich etwa gleich bleiben, wobei die Tendenz trotz Steigerung bei den Bevölkerungszahlen, beim Motorisierungsgrad und bei den Strassenkilometern wegen dem Minderverbrauch der heutigen Fahrzeuge eher rückläufig sein wird.

Die Folgerung daraus ist die Neubeurteilung der Definition der Befristung der Kompensationszahlung.

### **3. Aufgabenüberprüfung im Rahmen des KAP**

Die Motion KAP (Konsolidierungs- und Aufgabenüberprüfungspaket) verlangt vom Regierungsrat eine systematische und strategische Aufgabenüberprüfung bei den Staatsausgaben. Diese Überprüfung sowie die umgehende Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung des Finanzhaushalts, sind angesichts der angespannten Finanzlage zwingend nötig. Nur so kann Obwalden den nötigen finanziellen Spielraum bewahren und sich gesund weiterentwickeln. Der Regierungsrat unterbreitet zudem dem Kantonsrat gleichzeitig mit dieser Gesetzesvorlage zudem den ausführlichen Bericht über das Konsolidierungs- und Aufgabenüberprüfungspaket (KAP).

Bei der Überprüfung der befristeten Kompensationszahlung im Rahmen des KAP ist der Regierungsrat zum Schluss gekommen, dass es nicht eine Kernaufgabe des Kantons sein kann, die unterschiedlichen Geldflüsse des Bundes bei den Mineralölsteuererträgen gegenüber den Gemeinden und anderen öffentlich rechtlichen Körperschaften über eine längere Zeit auszugleichen.

Nachdem, wie in Berichtziffer 2 ausgeführt, zudem unklar ist, ob, wie und gegebenenfalls wann der Bund seine Strassenfinanzierung regeln kann und damit auch das Hauptstrassennetz eingebunden sein wird, ist der vom Kantonsrat als kurzfristig angedachte Übergangszustupf nicht mehr kurzfristig. Die sich daraus ergebende unsichere Situation bezüglich der Umsetzung des Sachplans Verkehr zeigt, dass in absehbarer Zeit diesbezüglich keine Änderungen oder Verbesserungen für den Kanton Obwalden zu erwarten sind.

Hinzu kommt, dass die Obwaldner Gemeinden und Korporationen im Vergleich zur restlichen Schweiz zulasten des Kantons bereits sehr gut gestellt sind. In den meisten Kantonen werden die Erträge des Bundes hälftig zwischen Kanton und Gemeinden/Korporationen aufgeteilt.

Der Regierungsrat beantragt deshalb im Rahmen des KAP die Aufhebung des befristeten Kantonsbeitrages von einer Million Franken auf den 1. Januar 2016.

#### **4. Verordnungsnachtrag**

Die Regelung der befristeten Kompensationszahlung von einer Million Franken an die beitragsberechtigten öffentlich rechtlichen Körperschaften ist in der Strassenbeitragsverordnung [GDB 720.31] in einem separaten Artikel 10a unter der Überschrift „Kompensation des rückläufigen Kantonsanteils an der Mineralölsteuer“ festgelegt. Dieser Artikel 10a ist ersatzlos zu streichen.

Beilagen:

- Entwurf Nachtrag zur Strassenbeitragsverordnung