
Vorstoss-Nr: 189-2012
Vorstossart: **Motion**
Eingereicht am: 04.09.2012
Eingereicht von: SP-JUSO-PSA (Hofmann, Bern) (Sprecher/ -in)
Weitere Unterschriften: 18
Dringlichkeit:
Datum Beantwortung: 27.02.2013
RRB-Nr: 277/2013
Direktion: BVE

Sichere Finanzierung neuer Kantonsstrassen

Die Regierung wird beauftragt,

1. auf die Ausarbeitung neuer Projekte des kantonalen Strassennetzes zu verzichten, welche die Kapazität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) merklich erhöhen.
2. Dieser Verzicht gilt, solange die Einnahmen aus dem MIV seine Ausgaben nicht decken. Vorerst wird dabei auf die Strassenrechnung des Jahres 2009 abgestellt. In dieser am 5. Mai 2011 von der BVE an die FIKO weitergeleiteten Rechnung sind erstmals auch die Gemeindestrassen präziser als in früheren Fällen in die Rechnung einbezogen worden.
3. Die in Punkt 2 erwähnte Strassenrechnung ist in Abständen von zwei bis drei Jahren zu wiederholen, dies in einer präziseren Form als bei jener von 2009. Diese Rechnung müsste bei den Gemeindestrassen in Zukunft zusätzlich eine Aufteilung der Kosten für den MIV einerseits und den Langsamverkehr andererseits enthalten.
4. Der in den Punkten 1 und 2 erwähnte Verzicht ist auf die jeweils neuste Strassenrechnung abzustützen.

Begründung:

Vor dem Hintergrund der schwierigen finanziellen Situation des Kantons und aufgrund der Wirkung der Schuldenbremse müssen neue Projekte kritischer als bisher geprüft werden. Beim privaten Motorfahrzeugverkehr ist dem Verursacherprinzip stärker Rechnung zu tragen. Die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer und der Besteuerung des Treibstoffs deckten im Jahr 2009 die Kosten des gesamten Strassennetzes bei weitem nicht: Die Ausgaben überstiegen die Einnahmen um ca. 146 Mio. Franken. Den Ausschlag gab dabei der enorme Ausgabenüberschuss der Gemeindestrassen von fast 250 Mio. Franken. Zum Einwand, die Gemeindestrassen gehörten nicht in eine Kantonsrechnung: Durch das FILAG sind die Kantons- und Gemeinderechnungen derart ineinander verschränkt, dass sie nicht mehr zu trennen sind: Je nach Bereich zahlen der Kanton oder die Gemeinden «zu viel».

Dazu kommt die Stammtischdiskussion, die in der Regel nach dem Motto «der Autofahrer als Milchkuh» verläuft. Wir haben noch nie gehört, dass bei derartigen Diskussionen nach Strasseneigentümern unterschieden wird.



Bei Volksabstimmungen zur Festsetzung der Motorfahrzeugsteuer wird vom Komitee für den Volksvorschlag routinemässig behauptet, der MIV decke im Kanton deutlich mehr als seine Kosten. Obwohl diese Behauptung beim Einbezug der Gemeindestrassen falsch ist, wird daraus der Schluss gezogen, dass die Motorfahrzeugsteuer drastisch gesenkt werden müsste, um die «Kostenwahrheit» wieder herzustellen.

In der unter Punkt 2 erwähnten Strassenrechnung wurden zusätzlich auch noch die externen Kosten des Strassenverkehrs (Lärm, Abgase usw.) im Kanton Bern abgeschätzt. Diese Kosten belaufen sich jährlich auf ca. 800 Mio. Franken. Sie sind in den Motionsforderungen nicht enthalten. Das heisst, wenn die Motion überwiesen würde, hiesse das noch lange nicht, dass der MIV im Kanton Bern vollständig für seine Kosten aufkommt.

Diese Motion würde Projekte, die als Teil eine neue Strasse mit Kapazitätserhöhung enthalten, nicht verunmöglichen. Der Gesamtkredit müsste freilich Rückbauten von anderen Strassen enthalten, die den grössten Teil der Kapazitätserhöhung wieder rückgängig machen würden.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat geht mit dem Motionär einig, dass neue Projekte für Kantonsstrassen heute mehr denn je kritisch zu prüfen und zu priorisieren sind. Das aktuelle Projektportfolio umfasst denn auch nur zu einem sehr kleinen Teil Projekte, die eine Kapazitätssteigerung für den MIV bewirken. Der grösste Teil der Ausgaben in die Kantonsstrassen fällt für die Substanzerhaltung und für Projekte an, die eine Verbesserung der Verträglichkeit und der Verkehrssicherheit bewirken. Projekte mit Kapazitätssteigerungen für den MIV – wie zum Beispiel Umfahrungsstrassen – kommen nur in Frage, wenn nachweislich ein dringender Handlungsbedarf gemäss den kantonalen Referenzstandards besteht. Sie müssen zudem mit den kantonalen oder regionalen Planungen abgestimmt und Teil einer Gesamtbetrachtung sein. Das heisst, dass mit Kapazitätserweiterungen auch flankierende Massnahmen zur Kompensation verbunden sein müssen, wie beispielsweise Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf Ortsdurchfahrten nach dem Bau einer Umfahrungsstrasse.

Der Regierungsrat stimmt dem Motionär auch darin zu, dass die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer und der Treibstoffbesteuerung die Kosten des kantonalen und kommunalen Strassennetzes bei weitem nicht decken. Das hat sich im Kanton Bern noch verschärft, nachdem die Motorfahrzeugsteuern gesenkt wurden.

Trotzdem lehnt der Regierungsrat die Motionsforderungen ab und zwar aus folgenden Gründen:

- Wie bereits in der Antwort auf die Motion 292/2008 dargelegt, wäre eine umfassende Strassenrechnung im Interesse einer besseren Kostentransparenz durchaus wünschenswert, jedoch mit unverhältnismässigen jährlichen Kosten für den Kanton und die Gemeinden verbunden. Heute muss sogar davon ausgegangen werden, dass der Aufwand für die Erarbeitung einer verlässlichen Strassenrechnung aufgrund veränderter Rahmenbedingungen bei der Datenbeschaffung noch grösser wäre. Im Übrigen bestände auch mit einer kantonalen Strassenrechnung keine umfassende Kostentransparenz, weil der Strassenverkehr nebst den Strassenkosten Kosten in weiteren Bereichen verursacht (Polizei, Gesundheit, Bildung). Der Regierungsrat lehnt daher unverändert die Erstellung und Veröffentlichung der geforderten kantonalen Strassenrechnung ab.
- Doch auch wenn eine solche Strassenrechnung erstellt würde, wäre die vom Motionär geforderte Abhängigkeit kapazitätssteigernder Strassenprojekte von einer positiven Deckungsbeitragsrechnung des MIV nicht zweckmässig. Da davon auszugehen ist, dass die Gesamtausgaben für den Strassenverkehr die Gesamteinnahmen auch künftig übersteigen werden, wäre faktisch jede "merkliche" Kapazitätssteigerung für den MIV ausgeschlossen. Dabei ist zudem unklar, was unter einer merklichen Kapazitätssteigerung zu verstehen ist.

Zu den Punkten 1, 2 und 4

Der Regierungsrat lehnt das vom Motionär geforderte Vorgehen aus den genannten Gründen ab. Neue Projekte werden bereits heute strikt im Rahmen der knappen verfügbaren Mittel priorisiert. In den Vorlagen zum Strassennetzplan und zum Investitionsrahmenkredit Strasse, die dem Grossen Rat in der Septembersession 2013 unterbreitet werden, werden die Priorisierungen zudem konsequent mit einem mittel- und langfristigen Fokus vorgenommen. Der geforderte Verzicht auf die Ausarbeitung neuer Projekte hätte demgegenüber zur Folge, dass wichtige und dringliche Projekte, die direkt oder indirekt auch einen Nutzen für den Langsamverkehr und den strassengebundenen ÖV erzielen, auf Jahre hinaus blockiert würden.

Zu Punkt 3

Der Regierungsrat lehnt die Erstellung – und damit auch die regelmässige Aktualisierung – einer umfassenden Strassenrechnung ab, weil der Aufwand zur Ausarbeitung einer verlässlichen Grundlage zu gross und inhaltlich nicht zielführend wäre. Der Regierungsrat lehnt auch die vom Motionär geforderte Aufteilung der Strassenkosten in einen Kostenteil MIV und einen Kostenteil für den Langsamverkehr aus verwaltungsökonomischen Gründen ab. Die Schätzung der Bau- und Unterhaltskosten für Gemeindestrassen stützt sich auf die Angaben des Bundesamts für Statistik (BFS). Diese Angaben enthalten keine Aufteilung der Kosten für den MIV und den Langsamverkehr. Eine Aufteilung dieser Kosten würde demnach einen erheblichen zusätzlichen Mehraufwand für die Gemeinden und den Kanton zur Folge haben, der in keinem Verhältnis zum Mehrnutzen stände.

Antrag: Ablehnung der Motion

An den Grossen Rat