



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
Bereich Netzplanung
3003 Bern

Zug, 19. Oktober 2010 hs
Signatur: 8573

**Anhörung i.S. Kompensation der Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt infolge der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11);
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrter Herr Wieland
Sehr geehrter Herr Poffet
Sehr geehrte Damen und Herren

Bezug nehmend auf ein Schreiben des UVEK und des EFD vom 28. Juni 2010 unterbreiten wir Ihnen unsere Stellungnahme in eingangs genannter Sache mit folgender Beantwortung der Fragen:

1. *Sind Sie mit der Anpassung des Netzbeschlusses einverstanden, wenn diese mit der Kompensation der Aufwendungen für den Betrieb und Unterhalt der abzutretenden Strassen im Umfang von jährlich 105 Millionen Franken durch die Kantone verbunden ist?*

Nein. Zwar ist die Anpassung des Netzbeschlusses richtig und dem Sachplan folgend, die finanziellen Folgerungen sind jedoch falsch. Wir lehnen es ab, dass sich die Kantone im Sinne einer Kompensation an den jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten von Strassen beteiligen, welche neu als "nationalstrassenwürdig" eingestuft werden und die demzufolge von nationaler Bedeutung sind. Auf Seite 9 des Anhörungsberichtes, wo es um die erforderlichen Rechtsanpassungen geht, schreibt der Bund, dass es sich bei der Kompensation in erster Linie um eine Finanzierungsfrage handle. Eine entsprechende Regelung sei daher vorzugsweise im Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (SR 725.116.2) zu verankern. Mit der NFA wurde der Bund für den Ausbau, Unterhalt und Betrieb des bestehenden **und** künftigen Nationalstrassennetzes alleine verantwortlich. Insofern verstossen Kompensationszahlungen gegen diesen Grundgedanken. Die Bestimmung von Art. 49a Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen hält ja ausdrücklich fest, dass der Bund für Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen zuständig ist. Der

Grundgedanke der Entflechtung der Aufgaben, wie er mit der NFA im Bereich der Nationalstrassen umgesetzt worden ist, macht es sehr fraglich, die vorgesehenen Kompensationszahlungen schwergewichtig unter dem Aspekt der Finanzierung zu betrachten. Der Regierungsrat hat diese Haltung bereits in seiner Stellungnahme an das ASTRA vom 7. April 2009 i.S. Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe von Mitteln bekräftigt. An diesen Überlegungen des Regierungsrates ist weiterhin festzuhalten, auch wenn zu anerkennen ist, dass die einzelnen Kantone durch die Übernahme der Strassenabschnitte durch den Bund im Vergleich zu heute finanziell entlastet werden. Es soll keine neue Verbundaufgabe im Bereich der Nationalstrassen geschaffen werden. Zudem haben die Kantone bei den von ihnen im Rahmen der NFA übernommenen Aufgaben die dynamischen Weiterentwicklungen ebenfalls alleine zu finanzieren.

Das ASTRA macht weiter geltend, dass es die Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt der neu aufzunehmenden Strassen umfassen überprüft und präzisiert habe. Gemäss ASTRA betragen die Aufwendungen für den Betriebe rund 35 Mio. Franken und für den Unterhalt jährlich 65 Mio. Franken. Der Anhörungsbericht macht konkret keine näheren Angaben dazu. Insbesondere ist nicht ersichtlich, ob das ASTRA die "Effizienzgewinne" bei der Übernahme der rund 400 Kilometer bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz berücksichtigt hat. Es könnte ja nicht etwa einfach vom bisherigen (geschätzten) Aufwand der Kantone ausgegangen werden, sondern es gilt auch zu berücksichtigen, dass durch die Ergänzung des Nationalstrassennetzes beim Bund Synergie- und Effizienzgewinne entstehen, welche auch in die Berechnungen einzubeziehen sind.

Die nachfolgenden Ausführungen gelten eventualiter für den Fall, dass eine Kompensation zum Tragen kommt:

2. *Welches der vier Kompensationsmodelle bevorzugen Sie?*

Wir geben Modell 2 den Vorrang für den Fall, dass eine Kompensation überhaupt zum Tragen kommt.

3. a) *Soll die Anpassung des Netzbeschlusses und die Anpassung des Ergänzungsnetzes gleichzeitig, teilweise gekoppelt oder vollständig getrennt erfolgen? Warum?*

Die Schwierigkeit der rechtlichen Anpassung des Netzbeschlusses und der Anpassung des Ergänzungsnetzes dürfte in der unterschiedlichen Kompetenzregelung liegen. Während die eidgenössischen Räte den Netzbeschluss via Gesetzesänderung beschliessen, kann der Bundesrat das Ergänzungsnetz selber beschliessen. Wegen der Wechselwirkung könnte sich eine Ping-Pong-Wirkung ergeben, welche den Netzbeschluss weiter verzögern würde. Aus unserer Sicht hätte eine vollständige Trennung bedeutende Vorteile.

b) Ergeben sich aus der zeitlichen Koppelung der Anpassung des Netzbeschlusses und der Anpassung des Ergänzungsnetzes Auswirkungen auf Ihre Wahl des Kompensationsmodells? Wenn ja, welche und warum?

Nein. Die finanziellen Auswirkungen sind marginal.

4. Sind Sie mit der vorgeschlagenen Sonderlösung für die Kantone ohne Nationalstrassen einverstanden?

Ja.

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zum Anhörungsbericht?

Keine.

Wir bitten Sie, unsere Antworten und insbesondere die grundlegenden Bemerkungen zur NFA zu berücksichtigen.

Zug, 19. Oktober 2010

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug

Peter Hegglin
Landammann

Renée Spillmann Siegwart
stv. Landschreiberin

Kopie an:

- Eidgenössische Parlamentarier des Kantons Zug
- Finanzdirektion
- Baudirektion
- Tiefbauamt