

Sitzung vom 19. Januar 1994

190. Anfrage (Strassenrechnung)

Kantonsrat Dr. Hermann Weigold, Winterthur, hat am 15. November 1993 folgende Anfrage eingereicht:

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Gemäss Bestandesrechnung 1992 (Konto 1141) repräsentieren die Strassen, Brücken und Gehwege ein Vermögen von 762,8 Millionen Franken.
Wie kommt dieser Betrag zustande, und wie verteilt er sich auf die erwähnten Bauwerke?
Wie hoch ist der effektive Wert dieser Anlagen einzuschätzen?
2. Die "Liegenschaften Strassenfonds" repräsentieren gemäss Strassenrechnung 1992 (Konto 1023.302) einen Wert von 158,3 Millionen Franken.
Wie hoch ist der Anteil der nichtbetriebsnotwendigen Liegenschaften, und wie hoch beziffert sich deren effektiver Wert? Wie gross ist der Nettoertrag der nichtbetriebsnotwendigen Liegenschaften?
3. Obwohl gemäss Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 1994-1996 die Nettoinvestitionen in die Staatsstrassen (einschliesslich Erneuerungsunterhalt) in den nächsten Jahren massiv zurückgehen, bleiben die Abschreibungen praktisch konstant. Wie erklärt sich dieser Abschreibungsmodus, und ist dieser noch zeitgemäss?
4. Wie hoch ist in absoluten Zahlen und in Prozenten der Anteil des Kantons Zürich am eidgenössischen Treibstoffzoll? Sieht der Regierungsrat eine Möglichkeit, den Anteil des Kantons Zürich angemessen zu erhöhen?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Dr. Hermann Weigold, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Die Bestandesrechnung des kantonalen Haushaltes enthält die Vermögenswerte des Staates, die Verpflichtungen und das Eigenkapital. Der Buchwert der Strassen, Brücken und Gehwege ist Teil des Verwaltungsvermögens, das jene Vermögenswerte umfasst, die unmittelbar der öffentlichen Aufgabenerfüllung dienen. Es sind dies insbesondere die Investitionen und die Investitionsbeiträge. Die Bewertung des Verwaltungsvermögens ergibt sich aus der Aktivierung der Investitionsausgaben sowie der Passivierung der Investitions-einnahmen und Abschreibungen. Das geltende Rechnungssystem basiert auf dem kantonalen Finanzhaushaltsgesetz vom 2. September 1979 und geht auf eine im Jahre 1977 verabschiedete Empfehlung der Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren zurück, das öffentliche Rechnungswesen gesamtschweizerisch zu harmonisieren. Die Umstellung der vormals weitgehend kameralen auf eine kaufmännisch ausgerichtete Buchführung erforderte, wie dem Bilanzanpassungsbericht des Regierungsrates vom 21. Oktober 1981 entnommen werden kann, umfangreiche Neubewertungen im Bereich des Verwaltungsvermögens. In der Eingangsbilanz zum neuen Rechnungssystem wurden per 1. Januar 1981 unter Sachgütern 830 Millionen Franken für Strassen ausgewiesen. Bis Ende 1992 haben sich die Buchwerte für Nationalstrassen von 310 auf 226,6 Millionen Franken verringert und für Staatsstrassen von 520 auf 536,2 Millionen Franken erhöht. Während der Vermögensanteil der Fussgängeranlagen zurzeit rund 77 Millionen Franken beträgt, wurden die Brücken nie separat erfasst. Nach dem Finanzhaushaltsrecht dienen die Aktivierung und die Abschreibung in erster Linie der Deckung (Schuldenrückzahlung) und damit der Vermeidung übermässiger Verschuldung. Das Gesetz lässt auch Kostenrechnungen zu, die aber im Bereich des Strassenwesens nicht eingesetzt werden. In diesen Fällen steht die

objektive, in der Regel objektivbezogene Werterfassung im Sinne der Abschreibung nach der Nutzungsdauer im Mittelpunkt. Als dritte Form der Werterfassung wäre die Bilanzierung des volkswirtschaftlichen Wertes denkbar. Diese Erfassung wäre sehr aufwendig und im Endergebnis wohl kontrovers.

Die Liegenschaften des Strassenfonds, vorsorglich erworben für geplante Strassenbauten, gehören zu den realisierbaren Liegenschaften des Finanzvermögens. Ihre Zweckbindung erfolgt durch die rechtskräftige Bewilligung von Verpflichtungskrediten für Neu- oder Ausbauvorhaben und mit der Übertragung der Strassenanlagen in das Verwaltungsvermögen nach deren Betriebsübergabe. Mit Ausnahme einzelner noch nicht übertragener Restparzellen aus Strassenmutationen, die vorübergehend von Strassenunterhaltungsdiensten benutzt werden, liegen alle Liegenschaften des Strassenfonds ausserhalb der aktuellen Strassenbetriebsflächen. Der Miet- und Pächtertrag betrug 1992 rund 3,5 Millionen Franken, der Unterhaltsaufwand rund 1,9 Millionen Franken. Nach wie vor gilt der vom Regierungsrat in der Beantwortung einer Anfrage vom 9. Dezember 1981 festgelegte Grundsatz, wonach Liegenschaften, für welche entsprechend dem jeweils neuesten Planungsstand kein kantonales Bedürfnis mehr besteht, zu veräussern sind (RRB Nr. 4516/1981). Der per Ende 1992 erfasste Buchwert von insgesamt 158,3 Millionen Franken entspricht etwa dem heutigen Verkehrswert der Liegenschaften.

Die jährliche Abschreibung auf dem Restbuchwert des Verwaltungsvermögens aus Eigeninvestitionen der National- und Staatsstrassen beträgt 10%, entsprechend der generellen Regelung bei den Sachgütern ohne Mobilien. Während sich bei den stark rückläufigen Staatsstrasseninvestitionen der Abschreibungsbedarf von heute 53 Millionen Franken bis Ende der Finanzplanperiode um gut 15 Millionen Franken reduziert, erhöht er sich im gleichen Zeitraum durch die zunehmende Investitionstätigkeit beim Nationalstrassenbau und -erneuerungsunterhalt um rund 10 auf 33 Millionen Franken. Somit resultiert insgesamt ein bis 1996 um 5 Millionen Franken reduzierter Abschreibungsbedarf, der sich anschliessend wieder erhöhen wird. Mit einer allfälligen Veränderung des an sich bewährten Abschreibungsmodus müsste zur Sicherstellung der Haushaltkontinuität gleichzeitig auch eine entsprechende Bilanzanpassung vorgenommen werden. Dies jedoch würde bedeuten, dass weder Geld freigesetzt noch der Haushalt saniert werden kann, denn eine Senkung des Abschreibungssatzes allein käme einer zusätzlichen Verschuldung gleich.

Vom Anteil des Treibstoffzollertrages 1992 für das Strassenwesen von insgesamt 2547 Millionen Franken wurden gemäss Treibstoffzollgesetz vom 22. März 1985 12% bzw. rund 306 Millionen Franken als nichtwerkgebundene Beiträge an die Kantone ausgeschieden. Nach Abzug von rund 21 Millionen Franken (7%) für Beiträge an Kantone mit internationalen Alpenstrassen und Kantone ohne Nationalstrassen sowie in Berücksichtigung zusätzlicher ausserordentlicher Beiträge von 140 Millionen Franken hat der Bund als allgemeine Treibstoffzollbeiträge 1992 rund 425 Millionen Franken ausgerichtet. Hievon erhielt der Kanton Zürich einen Anteil von 7,7% bzw. rund 32,6 Millionen Franken. Unter Einbezug der werkgebundenen Beiträge war der Kanton Zürich am Gesamtanteil für das Strassenwesen mit 148 Millionen Franken bzw. 5,8% beteiligt. Die Beitragssätze ergeben sich aus den in der Treibstoffzollgesetzgebung aufgeführten Verteilungskriterien und Beteiligungen, wie zum Beispiel nach der Finanzkraft der Kantone, ihrer Interessen und ihrer Belastung durch die Strassen hinsichtlich der Netzlängen und des Motorfahrzeugverkehrs unter Berücksichtigung von dessen Besteuerung. Daraus erhellt, dass Beitragsatzänderungen nur über diesbezügliche Änderungen des Bundesrechts möglich sind. Solche stehen zurzeit nicht zur Diskussion; hingegen sind bezüglich eines gerechteren Finanzausgleichs über die Konferenz der Kantonsregierungen Änderungsbestrebungen im Gange. Absolute Anteilserhöhungen sind jedoch auch über eine vermehrte Realisierung bundesbeitragsberechtigter Bauten möglich, was in den nächsten 15 Jahren durch die geplante Fertigstellung des Nationalstrassennetzes im Kanton Zürich der Fall sein dürfte.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.
Zürich, den 19. Januar 1994

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller