



**Motion von Moritz Schmid
betreffend Finanzierung der separaten Rechnung für den Strassenbau
(Vorlage Nr. 1821.1 - 13092)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 8. Juni 2010

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Kantonsrat Moritz Schmid, Walchwil, sowie zwölf Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner haben am 8. Mai 2009 folgende Motion eingereicht:

"Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat baldmöglichst eine Vorlage zu unterbreiten, um die Ordnungsbussengelder, entstanden aus dem Strassenverkehr und den Parkbussen, der speziellen Finanzierung für den Strassenbau zuzuführen."

In der Begründung nimmt die Motion auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage von Silvan Hotz Bezug (Vorlage Nr. 1817.1 - 13075). Diese Antwort habe die Motion ausgelöst. Bevor die Spezialfinanzierung für den Strassenbau ins Minus falle und bevor die Steuern für Motorfahrzeuge um 10 % angehoben würden, seien die Einnahmen aus Ordnungsbussen, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr erhoben würden, zweckgebunden für neue Strassenbauprojekte einzusetzen. Von Umfahrungsprojekten und damit von einer Spezialrechnung, die auch von Bussengeldern finanziert werde, würden alle profitieren.

Der Kantonsrat hat den Vorstoss am 2. Juli 2009 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen. Wir nehmen nachfolgend Stellung.

1. Ausgangslage

Wenn die Motion an unsere Antwort vom 28. April 2009 auf die Kleine Anfrage von Silvan Hotz betreffend Separatrechnung Strassenbau Bezug nimmt und wenn befürchtet wird, die Spezialfinanzierung für den Strassenbau falle in ein Minus, dann ist eine nochmalige Klarstellung nötig. - Der Kanton finanziert seine Kosten für den Kantonsstrassenbau aus Mitteln der so genannten Spezialfinanzierung nach § 37 des Gesetzes über Strassen und Wege (GSW) vom 30. Mai 1996 (BGS 751.14). Es handelt sich dabei nicht etwa um einen Separatfonds, sondern um eine eigens geführte Rechnung innerhalb der Investitionsrechnung des Kantons. Buchhalterisch gesehen werden gewisse Staatseinnahmen direkt einem bestimmten Zweck zugeführt. In diesem Fall wird vom sonst herrschenden Bruttoprinzip abgewichen, das bedeutet, dass alle Einnahmen in die allgemeine Staatskasse fallen, aus der dann die Ausgaben bestritten werden. Für die Spezialfinanzierung stehen nach § 35 GSW der Nettoertrag aus Steuern und Gebühren des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs, der Kantonsanteil aus den Treibstoffzöllen und Zollzuschlägen, der für den Strassenbau bestimmt ist, sowie andere Anteile zweckgebundener Abgaben, schliesslich auch Beiträge Dritter, wie solche für die Erstellung von Zufahrten und Einmündungen, für gesteigerten Gemeingebrauch, Sondernutzung und andere Sondervorteile an Kantonsstrassen zur Verfügung. Die im Gesetz noch erwähnten Nationalstrassen fallen aufgrund der Neugestaltung der Finanz- und Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) ausser Betracht.

Die in der Motion erwähnte Kleine Anfrage von Kantonsrat Silvan Hotz drehte sich um die Änderung des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr vom 30. Oktober 1986 (BGS 751.22), die unter Umständen eine Anhebung um generell 10 % vorsehe (vgl. nun Vorlage Nr. 1908.1/2 - 13333/34). Da diese Steuererhöhung die Spezialfinanzierung verbessern würde und da mit der Umfahrung Cham-Hünenberg und der Tangente Zug/Baar, angenommen an der Urnenabstimmung vom 11. März 2007, bzw. 29. November 2009, grosse Ausgaben zu bewältigen sein werden, nahm der Regierungsrat die Gelegenheit wahr, Szenarien für den Verlauf der Spezialfinanzierung aufzuzeigen. Ohne diese Antwort zu wiederholen, sei in aller Kürze festgehalten, dass die Spezialfinanzierung für die nach Richtplan des Kantons Zug als 1. Priorität aufgeführten Strassenbauten nicht ins Minus fällt, während je nach Anpassung der Motorfahrzeugsteuer die Projekte 1. und 2. Priorität eine Unterdeckung ab dem Jahr 2020, spätestens aber ab dem Jahr 2028 erwarten lässt. Dabei handelt es sich um Annahmen. Wesentlich ist auch, dass die Spezialfinanzierung keinesfalls immer positiv abschliessen muss. Nach § 35 Abs. 2 GSW können bei ausserordentlichen Bauinvestitionen Beiträge aus der Verwaltungsrechnung dieser Finanzierungsquelle zugewiesen werden. Zurzeit nimmt der Bestand der Spezialfinanzierung trotz erheblicher Belastung beispielsweise durch die Fertigstellung der Nordzufahrt in Zug/Baar zu. Ende 2008 belief er sich auf 144,2 Mio. Franken, Ende 2009 auf 158,9 Mio. Franken.

Die richtplanmässigen Strassenbauvorhaben belasten die Spezialfinanzierung zwar stark, überfordern sie jedoch nicht. Eine massvolle Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer bringt die Saldi voraussichtlich um einige Jahre früher wieder über den Strich.

2. Zum Motionsbegehren

Die Motion zielt auf eine Umlagerung von Einnahmen aus der Bestrafung von Übertretungen der Strassenverkehrsvorschriften des Bundes ab. Die Höchstgrenze der Ordnungsbussen beträgt Fr. 300.-- (Art. 1 Abs. 2 Ordnungsbussengesetz [OBG] vom 24. Juni 1970; SR 741.03). Delinquenten können das Ordnungsbussenverfahren auch ablehnen, worauf das ordentliche Strafrecht für Übertretungen anzuwenden ist. Das ordentliche Verfahren kommt in weiteren Fällen, die hier nicht näher auszuführen sind, zum Zug. Der Höchstbetrag der Busse beträgt diesfalls Fr. 10'000.-- (Art. 106 StGB, in Verbindung mit Art. 333 Abs. 3 StGB).

Allgemein fallen heute nach der Strafprozessordnung für den Kanton Zug vom 3. Oktober 1940 (BGS 321.1) Geldstrafen bzw. Bussen in die Staatskasse (§ 85^{bis} StPO ZG). Nach § 107 Abs. 1 Gerichtsorganisationsgesetz (GOG) in der Fassung gemäss erster Lesung im Kantonsrat vom 6. Mai 2010 (Vorlage Nr. 1886.12 - 13426) fallen die Einnahmen aus Ordnungsbussen in die Staatskasse. Paragraph 107 Abs. 2 GOG setzt eine bisherige, spezielle Rechnung für Ordnungsbussen beim ruhenden Verkehr fort und belässt den Gemeindekassen diesen Bussenertrag. Diese Spezialregelung ist organisatorisch kein Problem, weil die Bussen aus dem ruhenden Verkehr, in der Regel Parkbussen, separat ausgefällt werden. Wenn jedoch neben dem Strassenverkehrsdelikt zusätzliche Delikte aus dem Strafgesetzbuch (StGB, SR 311.0) oder anderen strafgesetzlichen Nebenerlassen (z.B. Betäubungsmittelgesetz, SR 812.121) begangen werden, fällen die Strafbehörden Gesamtstrafen bzw. Gesamtbussen aus (Art. 49 StGB). Diese Gesamtbussen müssten dann gemäss Motion wieder in den Strassenverkehrsteil und den übrigen Teil aufgeschlüsselt werden. Der Bussenanteil für den Strassenverkehr würde dann in einem weiteren Schritt in die Spezialfinanzierung für den Strassenbau überwiesen. Die Aufschlüsselung müsste individuell für jede Gesamtbusse vorgenommen werden, die ein Strassenverkehrsdelikt betrifft, was sehr aufwendig wäre. Noch komplizierter würde der Prozess, wenn neben Bussen Freiheitsstrafen verhängt werden. Es stellte sich zudem die Frage, wer für diese Aufschlüsselung und Abwicklung zuständig wäre. Die Aufschlüsselung der ausgefallten Gesamtstrafen würde zudem die Kompetenz der Strafbehörden ritzen.

Paragraph 107 GOG gab zu keinen Voten Anlass. Daraus schliesst der Regierungsrat, dass für eine Erheblicherklärung der vorliegenden Motion seit dieser Kantonsratssitzung neue Gründe auftauchen müssten. Solche sind jedoch nicht ersichtlich.

Der Ertrag aus Ordnungsbussen macht gegen 5 Mio. Franken pro Jahr aus. Im Vergleich der vergangenen fünf Jahre belief sich der Mittelwert auf 4,2 Mio. Franken. Diesen Erträgen standen jedoch Kosten für Personal- und Sachaufwand, beispielsweise für Geschwindigkeitsmessgeräte, von jeweils rund 2,5 Mio. Franken pro Jahr gegenüber. Ob sie tatsächlich in Rechnung zu stellen wären, müsste nach allfälliger Einführung der Kosten-/Leistungsrechnung für Dienststellen der Kantonsverwaltung entschieden werden.

3. Ergebnis der Abklärungen

Die Spezialfinanzierung hat sich als Instrument des Gesetzes über Strassen und Wege bewährt. Sie ermöglicht es, den Kantonsstrassenbau weitgehend aus Erträgen der kantonalen Motorfahrzeugsteuer zu finanzieren, selbst wenn eine Periode der Unterdeckung eintreten sollte. Diese wäre hinzunehmen, weil auf lange Sicht die Erträge stabil oder gar steigend sind und dem Bedarf genügen. Eine zusätzliche Äufnung der Spezialfinanzierung mit artfremden Busenerträgen würde das System mit strafrechtlichen Vollzugshandlungen belasten. Bei Gesamtbussen, die neben anderem auch ein Strassenverkehrsdelikt betreffen, müssten die Bussen aufgeschlüsselt werden, was aufwendig und systemwidrig wäre. Der Kantonsrat hat anlässlich der ersten Lesung des neuen Gerichtsorganisationsgesetzes zu Recht von einer solchen Zuweisung der Mittel abgesehen. Wie nach geltender Strafprozessordnung sollen die Ordnungsbussen auch nach neuem Gerichtsorganisationsgesetz in die Staatskasse fallen. Deshalb stellen wir Ihnen den **A n t r a g** :

Die Motion von Moritz Schmid vom 8. Mai 2009 betreffend Finanzierung der separaten Rechnung für den Strassenbau sei nicht erheblich zu erklären.

Zug, 8. Juni 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Peter Hegglin

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart