

Protokoll vom 22. Juni 2004

**Kleine Anfrage 4/2004
betreffend Aufwendungen für den Strassenverkehr**

In einer Kleinen Anfrage vom 1. März 2004 stellt Kantonsrätin Martina Munz verschiedene Fragen im Zusammenhang mit den Kosten im Bereich des Unterhaltsdienstes und der Strassenerhaltung, namentlich zum Rechnungswesen (Tiefbau).

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

1. Die Kosten für den Unterhaltsdienst und die Strassenerhaltung (betrieblicher Unterhalt, d.h. namentlich Winterdienst, Reinigung, Grünpflege, Technischer Dienst, Unfalldienst, Werkreparaturen) belaufen sich in den letzten Jahren auf durchschnittlich rund 5 Mio. Franken. Beim baulichen Unterhalt mit Investitionscharakter (d.h. insbesondere grössere Belagserneuerungen, Massnahmen an Strassen [ohne Nationalstrasse] usw.) betragen die Aufwendungen jährlich rund 1.8 Mio. Franken. Der beiliegenden Zusammenstellung aus der Betriebsabrechnung des Tiefbauamtes können die Zahlen der letzten Jahre entnommen werden. Es gilt anzumerken, dass diese Zahlen das vom kantonalen Tiefbauamt zu erhaltende Strassennetz betreffen und keinen Aufwand und Ertrag für "betriebsfremde" Arbeiten und Lieferungen des Strassenunterhaltsdienstes beinhalten, wie beispielsweise Leistungen für andere Kantone, andere Verwaltungsabteilungen, Salzlieferungen an die Stadt, Leistungen für Private usw. Diese Faktoren sind in der Staatsrechnung (Pos. 2322) jedoch enthalten. Die betreffende Position in der Staatsrechnung stimmt daher nicht mit den in der beiliegenden Zusammenstellung aufgeführten Zahlen überein. Ferner wurden in der Aufstellung weder die Einnahmen aus der Pos. 2324 (Motorfahrzeugsteuer, Benzinzoll, LSVA) noch Abschreibungen (Pos. 2536) berücksichtigt.
2. Die massgebliche Grundlage, welche über die Zuweisung von Belagserneuerungen entweder zur laufenden Rechnung oder zur Investitionsrechnung entscheidet, bildet Art. 18 des Finanzhaushaltsgesetzes (SHR 611.100). Demnach enthält die Investitionsrechnung jene Finanzvorfälle, die bedeutende Vermögenswerte mit mehrjähriger Nutzungsdauer schaffen. Damit eine Belagserneuerung als bedeutender Vermögenswert mit mehrjähriger Nutzungsdauer beurteilt werden kann, muss seit jeher die konkrete Belagsarbeit erstens qualitativ einem Neubau der Strasse gleichkommen, d.h. Gewähr für eine mehrjährige Nut-

zungsdauer ohne weitere Ausbesserungsarbeiten bieten (Brückensanierungen, grössere, umfassende Belagsarbeiten). Solche Erneuerungen erfüllen auch die zweite Voraussetzung von Art. 18 des Finanzhaushaltsgesetzes; die Kosten dieser Arbeiten betragen in der Regel mehrere hunderttausend Franken. Diese grösseren Belagsarbeiten werden im Kommentar zur Staatsrechnung für das betreffende Jahr jeweils aufgeführt (vgl. z.B. Kommentar zum Staatsvoranschlag 2004, Pos. 4310, Ausbau der Staatsstrassen, S. 242). Die Position "Ausbau der Staatsstrassen" wird in der Staatsrechnung im Übrigen seit Jahren als zusammenhängende Investition behandelt und in der Bestandesrechnung (Pos. 141, Tiefbauten) aktiviert und entsprechend abgeschrieben. Demgegenüber werden geringfügige Ausgaben für kleine Strassenstücke der laufenden Rechnung zugeordnet.

3. Mit Beschluss vom 17. Dezember 2002 wurde dem Kantonsrat mitgeteilt, dass der Regierungsrat im Zusammenhang mit der etappenweisen Einführung der wirkungsorientierten Verwaltungsführung für die gesamte Verwaltung (inkl. Tiefbauamt) beabsichtigt, Globalbudgets mit Leistungsaufträgen einzuführen. Der Mittelbedarf für den Unterhaltsdienst und die Strassenerhaltung hängt indessen vom Zustand der Strassen und nicht von der Art der Rechnungsführung ab. Unabhängig davon, ob Globalbudgets eingeführt werden oder nicht, dürfte für das vom kantonalen Tiefbauamt zu erhaltende Strassennetz jährlich rund 6.5 - 7.5 Mio. Franken benötigt werden, falls die gegenwärtig bestehenden Grundlagen unverändert bleiben (vgl. auch Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 24. Juni 2003 zum Postulat 7/2001; Inventar über staatliche Infrastrukturen). Wie hoch der künftige Mittelbedarf für den Unterhaltsdienst und die Strassenerhaltung bzw. das entsprechende Globalbudget sein wird, hängt jedoch von weiteren Faktoren ab, die gegenwärtig nicht schlüssig beurteilt werden können. Zur Zeit sind namentlich die Auswirkung des neuen Finanzausgleiches des Bundes (NFA) noch nicht bekannt. Insbesondere ist die Frage offen, wer künftig die Nationalstrassen betreiben und finanzieren wird (Kantone oder Bund). Schliesslich gilt es darauf hinzuweisen, dass allfällige Erneuerungen im elektromechanischen Bereich der Tunnelanlagen momentan nicht genau abschätzbar sind.

Schaffhausen, 22. Juni 2004

DER STAATSSCHREIBER:

Dr. Reto Dubach