



**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

11. Mai 2016

ANHÖRUNGSBERICHT

Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur

**Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) und des
Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanze-
rung (StrG)**

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
1. Ausgangslage	5
1.1 Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen	5
1.1.1 Infrastruktur	5
1.1.2 öV-Angebot	5
1.1.3 Güterverkehr	5
1.2 Finanzierung des öV im Kanton Aargau	5
1.2.1 Infrastruktur	5
1.2.2 öV-Angebot	6
1.3 Mitfinanzierung der öV-Infrastruktur aus der Strassenrechnung	6
1.4 Finanzierungslösungen in anderen Kantonen	7
1.5 Limmattalbahn.....	7
1.6 Postulat Thierry Burkart	7
2. Handlungsbedarf	8
3. Umsetzung	8
3.1 Geprüfte Varianten.....	8
3.2 Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur.....	9
3.3 Klare Abgrenzung gegenüber der Strassenrechnung	10
3.4 Zinsloses Darlehen aus der Strassenrechnung	11
3.5 Planung und Steuerung, Berichterstattung	11
3.5.1 Grundlagen	11
3.5.2 Finanzplanung.....	12
3.5.3 Berichterstattung.....	13
3.6 Finanzielle Auswirkungen	13
3.6.1 Auswirkungen auf die Finanzierungsrechnung im Aufgabenbereich 635.....	13
3.6.2 Auswirkungen auf die Strassenrechnung	14
3.6.3 Auswirkungen auf die Verschuldung.....	14
3.7 Vor- und Nachteile	15
4. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung	16
5. Erläuterungen zu einzelnen Paragraphen	16
5.1 Rechtsgrundlage, heutige Regelung.....	16
5.2 Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG)	17
5.2.1 § 8a Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur.....	17
5.2.2 § 9 Finanzierung aus allgemeinen Staatsmitteln	19
5.2.3 § 12 Zuständigkeit.....	20
5.2.4 § 14a Übergangsrecht zur Änderung vom xxxxx.....	20
5.3 Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (StrG)	21
5.3.1 § 6 b) Einnahmen.....	21
5.3.2 § 7 c) Ausgaben	22
5.3.3 § 13a Übergangsrecht zur Änderung vom xxxxx.....	23
5.4 Anpassung des Grossratsbeschlusses vom 5. Mai 2015 (Bau der Limmattalbahn)	23
5.5 Inkraftsetzung.....	25
5.6 Änderungen auf Dekrets- und Verordnungsebene	25
6. Auswirkungen	25
6.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton	25

6.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Umwelt	25
6.3 Auswirkungen auf die Gemeinden	25
6.4 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen.....	25
7. Weiteres Vorgehen	25

Zusammenfassung

Die heutige Finanzierung von Investitionen und Investitionsbeiträgen an die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (öV) bereitet im Kanton vermehrt Schwierigkeiten. Grosse und von Jahr zu Jahr stark schwankende Investitionsaufwendungen können im Budget des Kantons kaum aufgefangen werden. Bei Projektverzögerungen, beispielsweise wegen Rechtsmitteln, können eingestellte Jahrestanchen verfallen. Bei der Limmattalbahn wurde deshalb eine Lösung mittels Darlehen an eine Finanzierungsgesellschaft entwickelt, um die Finanzierung der grossen Investition auf mehrere Jahre entsprechend der Lebensdauer der Bahn zu verteilen. Im Weiteren ist die Mitfinanzierung von öV-Anlagen durch die Strassenrechnung nicht klar geregelt. Mit der Überweisung des Postulats Thierry Burkart vom 20. August 2013 beauftragte der Grosse Rat deshalb den Regierungsrat, die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für eine Spezialfinanzierung für den öffentlichen Verkehr zu prüfen.

Der Regierungsrat hat die verschiedenen möglichen Varianten geprüft und schlägt die Einführung einer Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur vor. Aus dieser Spezialfinanzierung sollen die Investitionen und Investitionsbeiträge des Kantons an die öV-Infrastruktur finanziert werden. Alimentiert wird die Spezialfinanzierung durch Einlagen aus ordentlichen Staatsmitteln; der Grosse Rat legt die Höhe der Einlage jährlich mit dem Budget fest.

Im Weiteren schlägt der Regierungsrat eine neue verursacherorientierte Abgrenzung zur Strassenrechnung vor: Nach heutigem Recht sind nach Massgabe des Interesses Beiträge aus der Strassenrechnung an öV-Infrastrukturprojekte zu leisten. Diese werden im Einzelfall projektweise festgelegt. Neu soll die Strassenrechnung von der Mitfinanzierung der öV-Anlagen entlastet werden; die öV-Anlagen werden voll zu Lasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert. Dafür soll ein Viertel der Kantonsanteile am Ertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur zugewiesen werden. Diese klare Regelung ist für die Strassenrechnung und für den allgemeinen Haushalt saldoneutral.

Quasi als Startgeld gewährt die Strassenrechnung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur zudem ein zinsloses Darlehen von 50 Millionen Franken. Damit kann die aufgrund des Grossvorhabens Limmattalbahn notwendige Verschuldung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur in Grenzen gehalten werden. Das Darlehen wird der Strassenrechnung innert 30 Jahren zurückbezahlt.

Die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur hat keinen Einfluss auf die Auswahl der Infrastrukturprojekte. Die Vorlage hat deshalb keine Auswirkungen auf die Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt sowie auf die Gemeinden. Mit der Spezialfinanzierung wird einzig die kantonsinterne Finanzierung der öV-Infrastruktur geändert. So wird auch die bereits beschlossene Finanzierung der Limmattalbahn in die Spezialfinanzierung überführt; die Gründung einer Finanzierungsgesellschaft ist nicht mehr erforderlich.

Für die Standortattraktivität des Aargaus ist eine gute Erreichbarkeit zentral. Der Ausbau und der Erhalt der Verkehrsinfrastrukturen sind deshalb unerlässlich. Dazu ist die Finanzierung langfristig sicherzustellen. Nach den guten Erfahrungen mit der Spezialfinanzierung Strassenrechnung im Bereich der Strassenfinanzierung soll auch für die Finanzierung der öV-Infrastruktur eine Spezialfinanzierung geschaffen werden.

Zudem soll die bisherige einzelfallweise Mitfinanzierung von öV-Anlagen durch die Strassenrechnung aufgehoben und – saldoneutral – durch die Zuweisung eines Viertels der LSVA-Erträge an die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur ersetzt werden. Diese klare Regelung festigt die Zweckbindung der Strassengelder. Die Spezialfinanzierung bleibt für den Grossen Rat sowohl auf der Aufwandseite wie auch der Ertragsseite voll steuerbar und transparent; eine Überfinanzierung ist ausgeschlossen.

1. Ausgangslage

1.1 Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen

Der öffentliche Verkehr (öV) ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Für die Festlegung und Finanzierung der Infrastruktur und des Angebots gelten differenzierte Regelungen je nach Transportmittel (z.B. Bahn) und der Art des Verkehrs (z.B. Personen- und Güterverkehr). In groben Zügen gilt Folgendes:

1.1.1 Infrastruktur

Mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) hat das Schweizer Stimmvolk 2014 eine neue Aufgabenteilung zwischen dem Bund und den Kantonen bei der Finanzierung der öV-Infrastrukturen beschlossen. Ab 2016 sichert der Bund den Unterhalt der gesamten Schieneninfrastruktur (inklusive Privatbahnen) und finanziert die von ihm beschlossenen Ausbauprojekte aus dem neu geschaffenen Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Kantone leisten Pauschalbeiträge in den BIF.

Die Kantone finanzieren die Bus- und Traminfrastruktur gemeinsam mit den Transportunternehmen und den Gemeinden. An die Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs kann der Bund Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen leisten.

1.1.2 öV-Angebot

Das Personenbeförderungsgesetz unterscheidet zwischen Fernverkehr, regionalem Personenverkehr sowie Ortsverkehr. Der Fernverkehr wird von der SBB eigenwirtschaftlich betrieben. Das Angebot beim regionalen Personenverkehr wird vom Bund und dem Kanton gemeinsam bestellt und abgegolten; dabei trägt der Bund 39 % und der Kanton 61 % (Durchschnitt der Jahre 2012 – 2015). An die ungedeckten Kosten des Ortsverkehrs leistet der Kanton Abgeltungen.

1.1.3 Güterverkehr

Der Bund leistet Beiträge an den kombinierten Verkehr und den Güterverkehr. Zudem gewährt er Investitionshilfen für Terminalprojekte und gewährt Finanzhilfen für Anschlussgleise. An den Güterverkehr leistet der Kanton keine Beiträge.

1.2 Finanzierung des öV im Kanton Aargau

Der Kanton fördert zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr (§ 49 der Kantonsverfassung). Im Interesse einer nachhaltigen Umwelt-, Energie-, Wirtschafts- und Siedlungspolitik sowie einer guten Erschliessung aller Gebiete soll der Kanton zusammen mit den Gemeinden ein ausreichendes Angebot gewährleisten. An Investitionen für Bahn- und Businfrastrukturen von regionaler Bedeutung kann der Kanton einmalige Beiträge leisten (§§ 1 und 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr [ÖVG] vom 2. September 1975).

1.2.1 Infrastruktur

Im Schienenverkehr wird die Infrastruktur von den Transportunternehmen erstellt. An Investitionen für Bahninfrastrukturen von regionaler Bedeutung kann der Kanton einmalige Beiträge leisten. Diese können von angemessenen Leistungen von Bund, Gemeinden, Transportunternehmen oder Dritten abhängig gemacht werden (§ 2 Abs. 2 ÖVG). Die Kantonsbeiträge werden zu Lasten der Investitionsrechnung des Aufgabenbereichs 635 finanziert.

Ab 2016 betrifft die Mitfinanzierung durch den Kanton nur noch den Agglomerationsverkehr; die übrige Schieneninfrastruktur wird vom Bund über den BIF finanziert. Der Anteil des Kantons an den BIF wird zulasten des Globalbudgets im Aufgabenbereich 635 finanziert.

Die Businfrastrukturen werden – soweit sie Bestandteile der Kantonsstrassen sind (Busspuren, Haltebuchten) – vom Kanton im Rahmen von Strassenbauprojekten erstellt und zu Lasten der Strassenrechnung finanziert. Die Wartekabinen werden von den Gemeinden erstellt und finanziert. Businfrastrukturen von regionaler Bedeutung (z.B. Busterminals) werden in der Regel von den Gemeinden erstellt; der Kanton leistet Beiträge zu Lasten der Investitionsrechnung des Aufgabenbereichs 635.

Umsteigeinfrastrukturen (z. B. Busterminal Brugg Süd) werden von den Transportunternehmen oder von den Gemeinden erstellt. Der Kanton kann entsprechend dem Interesse für den öV beziehungsweise dem Nutzen zur Entlastung der Kantonsstrassen Beiträge leisten; Beiträge an Bike + Ride-Anlagen werden zu Lasten der Investitionsrechnung des Aufgabenbereichs 635 finanziert, Beiträge an Park + Ride-Anlagen zu Lasten der Strassenrechnung.

Zusammenfassend leistete der Kanton zu Lasten der Investitionsrechnung des Aufgabenbereichs 635 Beiträge im Umfang von jährlich 12,3 Millionen Franken (Durchschnitt 2005 – 2014; Projektliste Beilage 1).

1.2.2 öV-Angebot

Der Kanton leistet zusammen mit den Gemeinden an die Transportunternehmen im Regional- und Ortsverkehr Abgeltungen im Ausmass der anerkannten ungedeckten Kosten für das von ihm bestellte Angebot. Der Gemeindeanteil wird nach der Verkehrsbedienung und Einwohnerzahl abgestuft. Insgesamt tragen die Gemeinden 40 % und der Kanton 60 % der Abgeltungen.

Der Kanton finanziert seine Kosten zu Lasten des Globalbudgets im Aufgabenbereich 635 Verkehrsangebot. Im Jahr 2015 beliefen sich die Aufwendungen des Kantons für die Abgeltungen auf knapp 77 Millionen Franken. Im Rahmen der Optimierung der Aufgabenteilung Kanton – Gemeinden und Neuordnung des Finanzausgleichs werden die Abgeltungen vollumfänglich dem Kanton belastet und die Gemeinden entsprechend entlastet.

1.3 Mitfinanzierung der öV-Infrastruktur aus der Strassenrechnung

Die Mitfinanzierung von öV-Infrastrukturen durch die Spezialfinanzierung Strassenrechnung wurde im Zusammenhang mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) durch die Revision des Strassengesetzes 2001 eingeführt. Nach der Bundesgesetzgebung verwenden die Kantone ihre Anteile am LSVA-Ertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (Art. 19 Abs. 3 SVAG¹). Der Kanton entschied sich, den Kantonsanteil am LSVA-Ertrag ganz der Strassenrechnung zuzuweisen. Im Gegenzug sind Ausgaben für die Sanierung von Niveauübergängen und für Verkehrstrennungsanlagen sowie Beiträge an Anlagen des öffentlichen Verkehrs, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten, zu Lasten der Strassenrechnung zu finanzieren. Im Weiteren wurden Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen zu Lasten der Strassenrechnung eingeführt. Nach den Materialien zu dieser Gesetzesrevision wurde damit gerechnet, dass etwa die Hälfte des LSVA-Ertrags für die Strasse (Lärmschutz, Sicherheit), ein Drittel für den öV und der Rest für den Langsamverkehr (kantonale Radrouten) eingesetzt werde.

¹ Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG) vom 19. Dezember 1997, SR 641.81

1.4 Finanzierungslösungen in anderen Kantonen

Verschiedene Kantone verfügen bereits über Spezialfinanzierungen im öffentlichen Verkehr. Sie dienen je nach kantonaler Ausgestaltung der Finanzierung von öV-Infrastruktur oder auch öV-Angebot und -Infrastruktur:

Im Kanton Zürich werden die Investitionen in die öV-Infrastruktur aus dem Verkehrsfonds finanziert, welcher laut Gesetz mit mindestens 70 Millionen Franken jährlich gespiesen werden muss; das Angebot wird durch mehrjährige Rahmenkredite an den Zürcher Verkehrsverbund finanziert. Im Kanton Thurgau fliessen 45 % der LSVA-Erträge in den regionalen Personenverkehr; weitere 10 % fliessen in einen Fonds für besondere Vorhaben des gemischten Verkehrs (Verkehrstrennung). Im Kanton Wallis wurde ein Spezialfonds für die Finanzierung der Infrastrukturgrossprojekte des 21. Jahrhunderts geschaffen; ausserdem muss ein Teil der LSVA-Erträge zweckgebunden für den öV verwendet werden. Weitere Spezialfinanzierungen bestehen in den Kantonen Basel-Stadt (Pendlerfonds), Bern und Freiburg.

1.5 Limmattalbahn

Um die gute Erreichbarkeit und die Gesamtmobilität innerhalb des dynamischen Raums Limmattal für die Zukunft zu gewährleisten, haben die Kantone Zürich und Aargau den Bau einer Stadtbahn von Zürich-Altstetten bis Killwangen beschlossen. Der Grosse Rat hat am 5. Mai 2015 für den Abschnitt der Limmattalbahn auf Aargauer Boden einen Verpflichtungskredit von brutto 179,5 Millionen Franken (vorgesehener Kantonsanteil 120,9 Millionen Franken) bewilligt. Für die schienenseitigen Massnahmen wurde ein Beitrag aus der Strassenrechnung von 20 Millionen Franken bewilligt (GR 15.19).

Der Regierungsrat stellte fest, dass die Finanzierung von sehr grossen Projekten wie der Limmattalbahn, die ihren Nutzen für die Gesellschaft generationenübergreifend und damit weit über die technische Abschreibungsdauer hinaus entfalten, mit den ordentlichen Finanzierungsinstrumenten kaum zu bewerkstelligen ist. Für die Finanzierung musste deshalb eine spezielle Lösung gefunden werden: sie erfolgt nicht direkt zu Lasten der Investitionsrechnung des Aufgabenbereichs 635, sondern über ein Darlehen des Kantons an eine Finanzierungsgesellschaft Limmattalbahn. Das Darlehen ist zu verzinsen und innert 40 Jahren zu amortisieren. Gleichzeitig wurde der Regierungsrat ermächtigt, zusätzliche fremde Gelder im Betrag von 150,63 Millionen Franken (indexiert) aufzunehmen.

Im Rahmen der Botschaft an den Grossen Rat prüfte der Regierungsrat eine Finanzierungsvariante "Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur" (Botschaft vom 14. Januar 2015 S. 27). Da eine Spezialfinanzierung eine explizite Grundlage im Gesetz voraussetzt, wurde aus zeitlichen Gründen auf diese Variante vorerst verzichtet.

1.6 Postulat Thierry Burkart

Mit der Überweisung des Postulats 13.175 Thierry Burkart, FDP, Baden, vom 20. August 2013 beauftragte der Grosse Rat den Regierungsrat am 4. März 2014 (GRB 2014-0366), die Schaffung von gesetzlichen Grundlagen im Sinne von § 34 GAF² für eine Spezialfinanzierung zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu prüfen. Ausgehend von diesem Postulat erteilte der Regierungsrat im Zusammenhang mit der Finanzierung der Limmattalbahn den Auftrag, eine Variante Spezialfinanzierung öV auszuarbeiten und zu prüfen, ob und wie diese Spezialfinanzierung das Darlehen an die Finanzierungsgesellschaft Limmattalbahn ablösen könnte.

² Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 5. Juni 2012, SAR 612.300

2. Handlungsbedarf

Die heutige Finanzierungsregelung für den öffentlichen Verkehr im Kanton weist einige Schwachstellen auf:

- Die Finanzierung von sehr grossen Projekten wie der Limmattalbahn ist kaum zu bewerkstelligen, denn die hohen Investitionsspitzen schlagen sich vollumfänglich in der für die Schuldenbremse relevanten Finanzierungsrechnung nieder. Damit ein ausgeglichener Saldo der Finanzierungsrechnung erreicht werden kann, müssten diese hohen Investitionen im Bereich der öV-Infrastruktur innerhalb der ordentlichen Rechnung von den anderen Aufgabenbereichen kompensiert werden, was aber gerade in Zeiten knapper Kantonsfinanzen nicht möglich ist: Die für die Limmattalbahn gewählte Lösung ermöglicht zwar, dass die Investition über einen längeren Zeitraum verteilt und amortisiert werden kann. Die Lösung mit der Errichtung einer steuerbefreiten kantonalen Finanzierungsgesellschaft in Form einer privatrechtlichen AG ist jedoch vergleichsweise aufwändig und komplex.
Es ist deshalb eine Lösung zu finden, wie Investitionsspitzen geglättet und die Finanzierung von grossen Investitionen auf mehrere Jahre verteilt werden können.
- Investitionsprojekte im öV durchlaufen oft lange Planungs- und Bewilligungsverfahren. Wenn sich nach der Bewilligung eines Verpflichtungskredits die finanzielle Lage des Kantons verschlechtert, kann dies dazu führen, dass im geplanten Realisierungszeitpunkt die nötigen Mittel nicht mehr im Budget eingestellt werden können. Rücklagen für spätere Bauphasen sind nach heutiger Regelung nicht möglich. Bei Projektverzögerungen (z.B. wegen Rechtsmitteln) können überdies bewilligte Jahrestanchen verfallen³ und im Realisierungszeitpunkt nicht mehr zur Verfügung stehen. Es ist deshalb eine Lösung zu finden, wie die Finanzierung verstetigt und der Zeitpunkt der Belastung im Staatshaushalt zeitlich vom Anfallen der Investitionstranchen abgekoppelt werden kann.
- Die Mitfinanzierung von öV-Infrastrukturen durch die Strassenrechnung wird in letzter Zeit teilweise als unbefriedigend empfunden. Der im Einzelfall festzulegende Anteil der Strassenrechnung ist heute im Gesetz nicht klar geregelt und führte im Grossen Rat vermehrt zu Diskussionen.
Es ist deshalb eine Lösung zu finden, wie die Kostenaufteilung generell klar geregelt und die Zweckbindung der Strassengelder, insbesondere der Motorfahrzeugabgaben, besser gesichert werden kann.

Handlungsbedarf besteht somit im Bereich der Finanzierung der öV-Infrastruktur. Die Finanzierung des öV-Angebots zu Lasten des Globalbudgets im Aufgabenbereich 635 Verkehrsangebot hat sich bewährt.

3. Umsetzung

3.1 Geprüfte Varianten

Der Regierungsrat hat alle möglichen Ausgestaltungen einer Spezialfinanzierung für den öV untersucht und die Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen. Dabei hat er auch Lösungen in anderen Kantonen und im Bund untersucht und in die Evaluation einbezogen.

Die wichtigsten Kriterien sind:

- Steuerbarkeit durch den Grossen Rat und den Regierungsrat (keine Überfinanzierung);
- Nachhaltigkeit der Finanzierung (keine unkontrollierte Verschuldung);

³ Gemäss § 15 Abs. 1 GAF dürfen nicht verwendete Teile der Investitionsrechnung auf das folgende Budgetjahr übertragen werden; eine Übertragung auf Folgejahre ist nicht zulässig.

- politische Realisierbarkeit (insbesondere durch Transparenz und Sicherung der Zweckbindung der Strassengelder).

Mit der vorgeschlagenen Spezialfinanzierung wird lediglich der kantonsinterne Finanzierungsmechanismus geändert; die Änderung hat keine Auswirkungen auf Gemeinden und Steuerzahlende und sie hat keinen Einfluss auf Art und Anzahl von Projekten im öV. Die vom Grossen Rat bereits beschlossene Sonderlösung für die Finanzierung der Limmattalbahn wird durch die neue Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur ersetzt.

Im Verhältnis zur Strassenrechnung ist die Lösung saldoneutral. Die Zweckbindung wird nicht angefasst.

3.2 Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur

Handlungsbedarf besteht bei der Finanzierung der öV-Infrastruktur. Die Spezialfinanzierung beschränkt sich deshalb auf die Investitionen in die öV-Infrastruktur; die Finanzierung des öV-Angebots erfolgt wie bisher aus dem Globalbudget des Aufgabenbereichs 635.

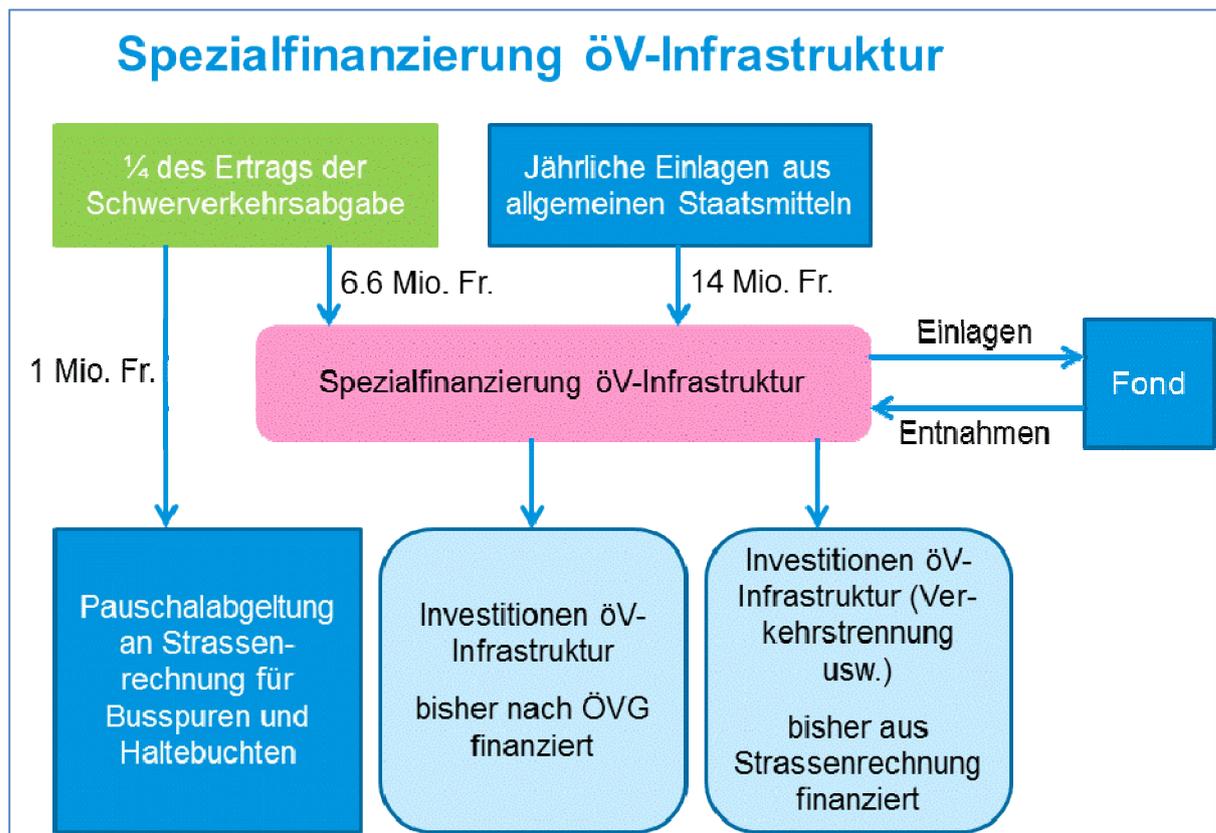
Die öV-Infrastruktur wurde bisher aus der Investitionsrechnung des Aufgabenbereichs 635 mit projektbezogenen Beiträgen aus der Strassenrechnung finanziert. Neu soll die öV-Infrastruktur kantonsintern ausschliesslich aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur erfolgen; die bisherige Mitfinanzierung aus der Strassenrechnung fällt weg.

Als Ausgleich wird ein Viertel des Ertrags aus der Schwerverkehrsabgabe der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur zugewiesen (vgl. Kap. 3.3). Im Übrigen wird die Spezialfinanzierung mit Einlagen aus ordentlichen Staatsmitteln gespeist (Aufgabenbereich 635). Die Höhe der jährlichen Einlagen wird vom Grossen Rat im Rahmen des Budgets festgelegt. Die Einlagen aus ordentlichen Mitteln werden unten im Kapitel 3.5.2 erläutert.

Busspuren und Haltebuchten auf Kantonsstrassen werden weiterhin im Rahmen von Kantonsstrassenprojekten erstellt und aus der Strassenrechnung finanziert. Der entsprechende Aufwand wird von der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur pauschal abgegolten. Die Höhe dieser Pauschalabgeltung ist schwierig zu beziffern; sie wird gestützt auf die Erfahrungswerte der letzten 10 Jahre auf 1 Million Franken pro Jahr⁴ festgelegt.

Um die geplanten Investitionen in die öV-Infrastruktur (z.B. Bau der Limmattalbahn) finanzieren zu können, kann sich die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur verschulden.

⁴ Die Kosten der Busspuren und Haltebuchten werden im Rahmen der Kantonsstrassenbauprojekte nicht gesondert erfasst. Bei der Höhe der Pauschalabgeltung ist zu berücksichtigen, dass die meisten Haltebuchten im Innerort liegen und durch die Gemeinden mitfinanziert werden.



Die Zahlen beziehen sich auf den Durchschnitt der Jahre 2018 - 2027

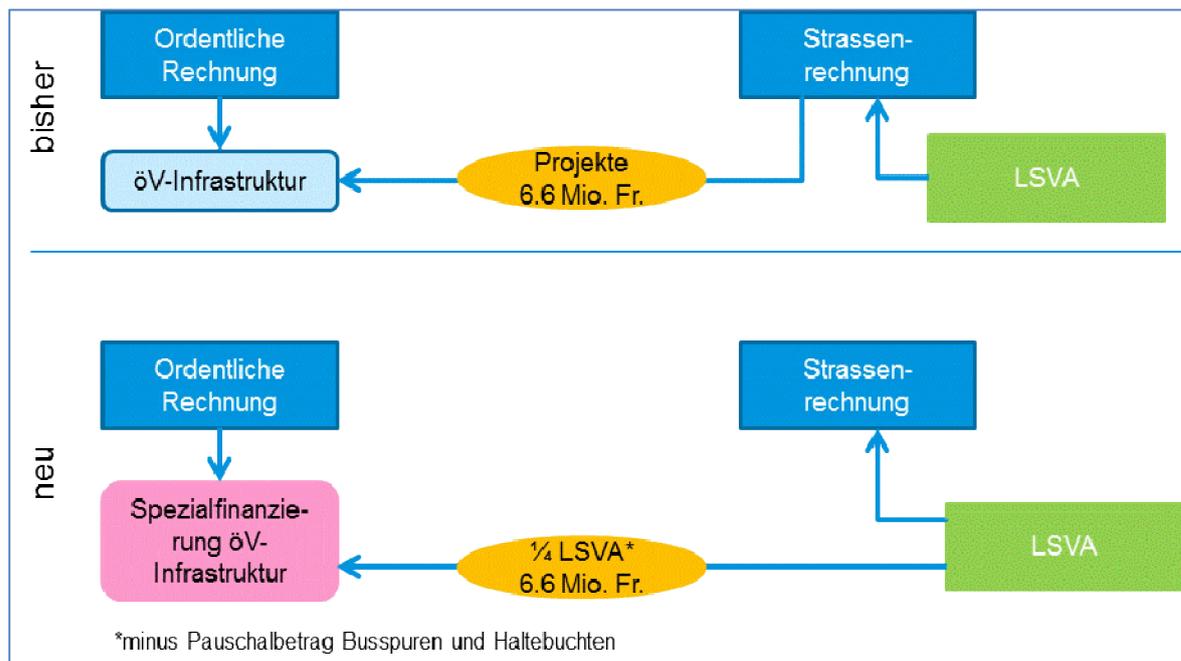
3.3 Klare Abgrenzung gegenüber der Strassenrechnung

Nach heutiger Regelung sind aus der Strassenrechnung an verschiedene öV-Projekte Beiträge zu leisten. Dies betrifft Ausgaben für die Sanierung von Niveauübergängen und Verkehrstrennungsanlagen⁵ sowie Beiträge an öV-Anlagen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten (§ 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 und 2 StrG). Die Ausgaben der Strassenrechnung zu Gunsten dieser öV-Anlagen betragen im Durchschnitt der nächsten 10 Jahre 6,6 Millionen Franken (vgl. Projektliste Beilage 2).

Mit der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur wird eine verursacherorientierte Entflechtung der Schnittstelle zwischen Strassenrechnung und öV-Finanzierung angestrebt. ÖV-Projekte werden grundsätzlich über die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert, die bisherige Mitfinanzierung aus der Strassenrechnung fällt weg. Demnach fällt beispielsweise der Beitrag aus der Strassenrechnung an die schienenseitigen Baukosten der Limmattalbahn in der Höhe von 20 Millionen Franken weg.

Im Gegenzug wird ein Viertel des Ertrags der Schwerverkehrsabgabe (LSVA), im Durchschnitt der nächsten 10 Jahre 7,6 Millionen Franken (vgl. Beilage 2), neu der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur zugewiesen. Abzüglich des Pauschalbeitrags zur Abgeltung der Busspuren und Haltebuchten von 1 Million Franken an die Strassenrechnung verbleibt der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur ein Nettobeitrag aus LSVA-Erträgen von 6,6 Millionen Franken.

⁵ Unter Verkehrstrennungsanlagen ist beispielsweise die Eigentrassierung der WSB zu verstehen.



Die Entflechtung zwischen Strassenrechnung und öV-Finanzierung erfolgt somit saldoneutral.

3.4 Zinsloses Darlehen aus der Strassenrechnung

Quasi als Startgeld gewährt die Strassenrechnung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur ein einmaliges zinsloses Darlehen von 50 Millionen Franken. Das Darlehen dient dazu, die (Fremd-) Verschuldung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur in Grenzen zu halten. Wie die Berechnungen im Kapitel 3.5.2 zeigen, werden in den ersten 10 Jahren in der Spezialfinanzierung insbesondere für den Bau der Limmattalbahn hohe Ausgaben anfallen – höhere Ausgaben, als bewilligte Fremdmittel vorliegen. Das Darlehen ist deshalb erforderlich, um die Spezialfinanzierung im Zusammenhang mit dem sogenannten Höherverschuldungsreferendum am Anfang mit genügend Mitteln auszustatten (vgl. unten Kapitel 3.6.3).

Die Höhe des Darlehens wurde mit einer groben Schätzung festgelegt: Dabei sind die Beiträge aus der Strassenrechnung an die schienenseitigen Massnahmen der Limmattalbahn (20 Millionen Franken), an die Eigentrassierungen der WSB (total 11 Millionen Franken) sowie an verschiedene kleinere Projekte (total 22,1 Millionen Franken) berücksichtigt worden.

Die Rückzahlung des Darlehens ist auf 30 Jahre ausgerichtet, wobei in den ersten 10 Jahren (Bauzeit, Inbetriebnahme der Limmattalbahn) noch keine Amortisation geleistet wird. In den folgenden 20 Jahren wird mit gleichbleibenden Raten von 5 % amortisiert.

Das Darlehen ist für die Strassenrechnung tragbar (Fondbestand Ende 2015: 248,5 Millionen Franken). Die Amortisation ist auf die langfristige Finanzentwicklung für die Strassenrechnung abgestimmt.

3.5 Planung und Steuerung, Berichterstattung

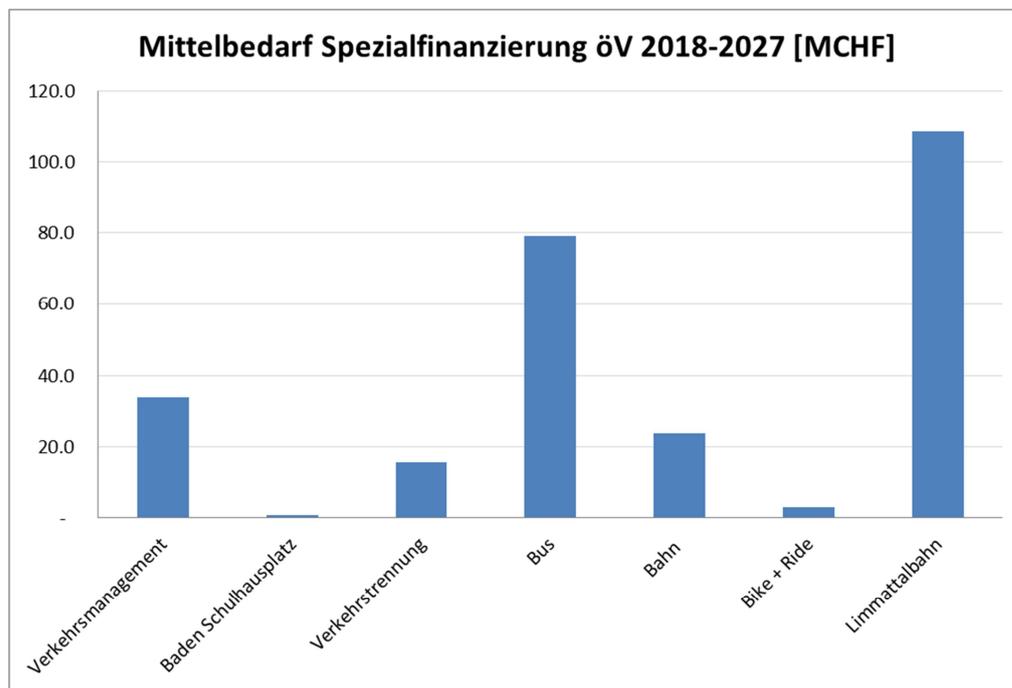
3.5.1 Grundlagen

Der Grosse Rat und der Regierungsrat steuern die Spezialfinanzierung auf der Aufwandseite durch die Bewilligung von Verpflichtungskrediten sowie auf der Ertragsseite durch die Festlegung der jährlichen Einlage aus der ordentlichen Rechnung. Zusätzlich legt der Grosse Rat periodisch die Einla-

genstrategie für die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur fest. Als Grundlage für diese Entscheidung dient die im Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP öV, letztmals am 5. März 2013 vom Grossen Rat genehmigt) enthaltene langfristige Investitionsplanung. Das Mehrjahresprogramm wird periodisch aktualisiert.

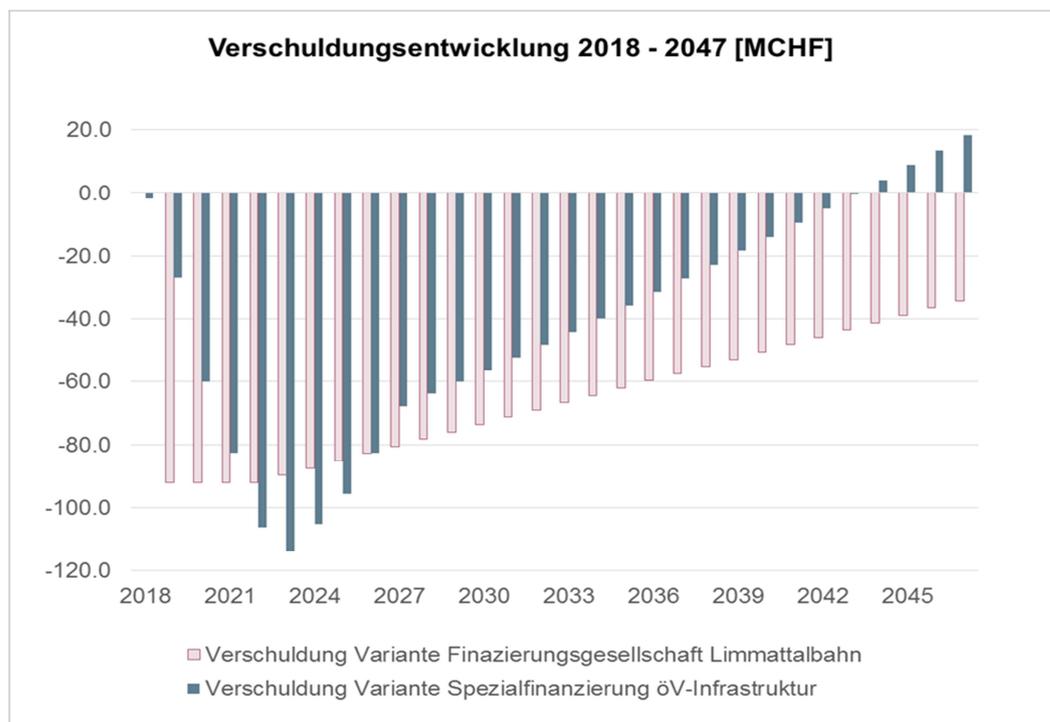
3.5.2 Finanzplanung

Mit den geplanten und absehbaren Projekten für die Jahre 2018 - 2027 (Beilage 2) wurde eine Finanzplanung für die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur erstellt. In den nächsten 10 Jahren ist unter Einbezug der Baukosten der Limmattalbahn mit einem Mittelbedarf von total 265,1 Millionen Franken zu rechnen:



Damit die Verschuldung kontrollierbar bleibt, müssen Einlagen in angemessener Höhe in die Spezialfinanzierung erfolgen. Für die Berechnung der Höhe dieser Einlagen wurde die Entwicklung der Verschuldung mit dem Schuldenstand der vom Grossen Rat beschlossenen Finanzierungsgesellschaft Limmattalbahn verglichen. Die erforderlichen Einlagen wurden so berechnet, dass nach 10 Jahren (2027) ungefähr der gleiche Gesamtverschuldungsstand erreicht wird. Nebst dem LSVA-Anteil von netto 6,6 Millionen Franken ist eine durchschnittliche Einlage aus AB 635 im Umfang von 14 Millionen Franken⁶ erforderlich.

⁶ Zum Vergleich: Der Aufwand des Kantons für Investitionen in die öV-Infrastruktur betrug in den letzten 10 Jahren (2005 – 2014) durchschnittlich 12,3 Millionen Franken. Für die Finanzierung der Limmattalbahn über ein Darlehen an die Finanzierungsgesellschaft LTB würden zukünftig jährliche Amortisations- und Zinsraten von rund 4 Millionen Franken dazukommen (Beschluss des Grossen Rates vom 5. Mai 2015, GR 15.19).



Die Grafik zeigt, dass die Gesamtverschuldung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur (inkl. Darlehen aus der Strassenrechnung) in den Jahren 2022 – 2027 höher steigt (Maximum 113,94 Millionen Franken) als jene der Finanzierungsgesellschaft Limmattalbahn (Maximum 92,03 Millionen Franken). Dies, weil der Beitrag aus der Strassenrechnung an den Bau der Limmattalbahn (20 Millionen Franken) nach neuer Regelung wegfällt. Bei gleich bleibendem Aufwand und gleich bleibenden Einlagen ist die Schuld aus der Finanzierung der Limmattalbahn mit der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur jedoch bereits im Jahr 2043 getilgt. Mit der beschlossenen Finanzierungsgesellschaft Limmattalbahn ist die Amortisation erst 2062 abgeschlossen.

3.5.3 Berichterstattung

Im Rahmen des Aufgaben- und Finanzplanes sowie im Jahresbericht (Teil Auswertungen) wird jährlich über den Fondbestand der Spezialfinanzierungen Bericht erstattet. Für die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur ist zudem eine vertiefte periodische Berichterstattung des Regierungsrats an den Grossen Rat vorgesehen (Evaluation): Im Rahmen des Mehrjahresprogramms öffentlicher Verkehr soll die Entwicklung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur aufgezeigt und eine mittelfristige Finanzplanung erstellt werden. Auf dieser Grundlage kann der Grosse Rat bei der Genehmigung des Mehrjahresprogramms die Einlagenstrategie überprüfen und gegebenenfalls anpassen.

3.6 Finanzielle Auswirkungen

3.6.1 Auswirkungen auf die Finanzierungsrechnung im Aufgabenbereich 635

Nach der heute geltenden Regelung (mit Finanzierungsgesellschaft Limmattalbahn) wird für die Finanzierung der öV-Infrastruktur in der Periode 2018 – 2027 mit einem Aufwand im AB 635 von durchschnittlich 17,7 Millionen Franken gerechnet; der Aufwand schwankt in den einzelnen Jahren zwischen 6,2 Millionen Franken und 25,1 Millionen Franken.

Mit der Einführung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur wird der Aufwand der Finanzierungsrechnung im Aufgabenbereich 635 auf einem Niveau von jährlich 14 Millionen Franken vollständig verstetigt. Damit erfolgt in der ersten 10-Jahresperiode eine Entlastung des ordentlichen Haushalts.

Auf lange Sicht ist die Einführung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur jedoch ungefähr saldoneutral.

3.6.2 Auswirkungen auf die Strassenrechnung

Die Strassenrechnung wird einerseits entlastet, weil alle dem öV dienenden Investitionen aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert werden. Die bisherige Finanzierung aus der Strassenrechnung fällt weg⁷. Diese Investitionen betragen durchschnittlich 6,6 Millionen Franken pro Jahr (Periode 2018–2027). Andererseits vermindern sich die Einnahmen der Strassenrechnung um denselben Betrag, weil ein Viertel der LSVA-Erträge (7,6 Millionen Franken abzüglich Pauschalbeitrag von 1 Million Franken für Busspuren und Haltebuchten = 6,6 Millionen Franken) neu in die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur fliesst. In der Summe sind die Auswirkungen saldoneutral.

Das zinslose Darlehen an die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur wird innert 30 Jahren zurückbezahlt und ist für die Strassenrechnung daher saldoneutral.

3.6.3 Auswirkungen auf die Verschuldung

Spezialfinanzierungen sind – wie auch Darlehen – für die Schuldenbremse rechtlich nicht massgeblich (§ 20 Abs. 1 GAF). Sie bergen hinsichtlich einer Verschuldung deshalb ein gewisses Risiko. Bei der vorgeschlagenen Ausgestaltung der Spezialfinanzierung wird ein unkontrolliertes Schuldenwachstum verhindert. Wie der Finanzplan (oben Kap. 3.5.2) zeigt, kann die Schuld aus dem Bau der Limmattalbahn mit der Spezialfinanzierung deutlich schneller abgetragen werden als mit der beschlossenen Finanzierungsgesellschaft Limmattalbahn.

Um das Darlehen an die Finanzierungsgesellschaft Limmattalbahn zu bezahlen, hat der Grosse Rat am 15. Mai 2015 mit dem Verpflichtungskredit für den Bau der Limmattalbahn (GR 15.19) den Regierungsrat zur Aufnahme der dazu erforderlichen fremden Gelder im Umfang von 150,63 Millionen Franken (angepasst an die baukostenindex- und zinsbedingten Mehr- und Minderaufwendungen und reduziert um die Bundesbeiträge) ermächtigt. Dieser Beschluss unterstand dem Höherverschuldungsreferendum (§ 63 Abs. 1 lit. e der Kantonsverfassung). Nach heutiger Prognose umfasst diese Ermächtigung einen Betrag von 92,03 Millionen Franken⁸.

Diese für das Vorhaben Limmattalbahn bewilligte Ermächtigung ist auf die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur zu übertragen. Mit der zweiten Lesung der Gesetzesvorlage wird dem Grossen Rat deshalb eine Anpassung des Beschlusses vom 15. Mai 2015 vorgelegt (vgl. unten Kap. 5.4). Zusammen mit dem Darlehen aus der Strassenrechnung stehen für die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur so genügend Mittel zur Verfügung, um den negativen Fondbestand (voraussichtlich max. – 113,94 Millionen Franken; vgl. oben Kapitel 3.5.2) zu decken (vgl. Beilage 3).

Durch diese Ermächtigung sowie das rückzahlbare Darlehen aus der Strassenrechnung wird gleichzeitig der Höchstbetrag definiert, um welchen sich die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur verschulden darf⁹.

⁷ Beispiel: Bei der Bewilligung des Baukredits für die Limmattalbahn hat der Grosse Rat einen Beitrag aus der Strassenrechnung an die schiessenseitigen Massnahmen von 20 Millionen Franken gesprochen. Mit der Einführung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur entfällt dieser Beitrag aus der Strassenrechnung.

⁸ Baukosten brutto 150,63 Millionen Franken abzüglich erwarteter Bundesbeitrag 58,6 Millionen Franken.

⁹ Sollte langfristig ein weiteres Grossprojekt vorgesehen werden, dessen Finanzierung zu einer über dieser Höchstgrenze liegenden Verschuldung der Spezialfinanzierung führt, dann ist dazumal eine neue Ermächtigung zur Höherverschuldung zu beantragen. Ein Höherverschuldungsbeschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

3.7 Vor- und Nachteile

Die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur bietet im Vergleich zur heutigen Lösung mit der Finanzierung der Limmattalbahn durch ein Darlehen an eine neu zu gründende Finanzierungsgesellschaft folgende Vorteile:

- Sie löst die Probleme bei der Finanzierung der öV-Infrastrukturprojekte; sie glättet Investitionsspitzen vollständig (nicht nur bei der Limmattalbahn) und führt zu einer Verstetigung des Investitionsaufwands im Aufgabenbereich 635.
- Sie sichert die Finanzierung auch bei Projektverzögerungen; die Übertragung von Jahrestanchen von Verpflichtungskrediten oder die Bildung von Rücklagen ist nicht erforderlich.
- Sie übernimmt die Finanzierung der Limmattalbahn. Die Finanzierungsgesellschaft für die Limmattalbahn braucht es nicht. Eine Spezialfinanzierung ist deutlich weniger aufwändig und einfacher zu handhaben. Ein weiterer Vorteil einer Spezialfinanzierung liegt bei der jährlichen Planung und Berichterstattung: Die Entwicklungen in der Spezialfinanzierung werden dem Grossen Rat im Rahmen des Jahresberichts regelmässig und in standardisierter Form transparent aufgezeigt. Zudem ermöglicht sie langfristig die Finanzierung von allfälligen weiteren Grossprojekten ohne spezielle Finanzierungslösungen. Im Weiteren erlaubt sie die Beschleunigung von Bundesprojekten durch Vorfinanzierung.
- Sie ermöglicht dem Regierungsrat und dem Grossen Rat, dank der Glättung von Investitionsspitzen und mit einer angepassten Portionierung der Einlagen aus der ordentlichen Rechnung wenn nötig vorübergehend eine höhere Verschuldung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur in Kauf zu nehmen.

Besondere Vorteile sind mit der neuen verursacherorientierten Abgrenzung gegenüber der Strassenrechnung verbunden:

- Die einzelnen Beiträge aus der Strassenrechnung an öV-Infrastrukturprojekte werden durch einen gesetzlich festgelegten Anteil am Ertrag der Schwerverkehrsabgabe ersetzt, was klare Verhältnisse und Rechtssicherheit schafft und die politischen Diskussionen bei der Finanzierung der einzelnen Projekte entlastet.
- Der Anteil am LSVA-Ertrag von einem Viertel ergibt nach dem heutigen Stand der Projektplanung für die Strassenrechnung Saldoneutralität. Im Rahmen der periodischen Evaluation kann der Anteil gesetzlich angepasst werden.
- Die Zweckbindung der Strassenrechnung wird nicht angetastet. Die verursacherorientierte neue Abgrenzung gegenüber der Strassenrechnung verstärkt die Zweckbindung der Motorfahrzeugabgaben sogar, weil aus der Strassenrechnung keine Beiträge an einzelne öV-Infrastrukturprojekte mehr geleistet werden müssen.

Die generellen Nachteile von Spezialfinanzierungen werden mit der vorgeschlagenen Variante minimiert:

- Die Ausgaben der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur bleiben für den Grossen Rat und den Regierungsrat unverändert voll steuerbar. Die Einlagen aus ordentlichen Mitteln können im Rahmen des jährlichen Budgetprozesses ebenfalls durch Grossen Rat und Regierungsrat festgelegt werden. Eine unkontrollierte Verschuldung oder eine Überfinanzierung sind nicht möglich.

4. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung

Das Entwicklungsleitbild (7.1 Nachhaltige Mobilität fördern) hält fest: Für den Erhalt der Standortattraktivität des Aargaus sind der Ausbau und der Erhalt der Infrastruktur im öffentlichen Verkehr unerlässlich. Nach der Strategie mobilitätAARGAU (Anhörungsbericht 4. April 2016) ist die Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen langfristig sicherzustellen. Die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur setzt diese Strategie für die öV-Infrastruktur nachhaltig um.

Die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur entspricht in der vorgeschlagenen Ausgestaltung den finanzpolitischen Grundsätzen des Regierungsrats. Die vorgeschlagene Variante ist im bisherigen Planungsprozess für den Aufgaben- und Finanzplan 2017–2020 berücksichtigt. Mit den anderen laufenden Grossprojekten (z.B. Aufgaben- und Lastenverteilung) besteht kein inhaltlicher Abstimmungsbedarf.

5. Erläuterungen zu einzelnen Paragrafen

5.1 Rechtsgrundlage, heutige Regelung

Gemäss § 49 der Verfassung des Kantons Aargau (KV) ordnen der Kanton und die Gemeinden das Verkehrs- und das Strassenwesen. Der Kanton fördert zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr.

Die Finanzierung der öV-Infrastruktur ist im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975 geregelt. Gemäss § 2 ÖVG sind die Infrastrukturen bedürfnisgerecht auszubauen. An Investitionen für Bahn- und Businfrastrukturen von regionaler Bedeutung kann der Kanton einmalige Beiträge leisten; er kann seine Beitragsleistung von angemessenen Leistungen von Bund, Gemeinden und Transportunternehmen abhängig machen. Im Weiteren kann der Kanton Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen ausrichten; die Beiträge richten sich nach dem Nutzen der Anlagen für den öffentlichen Verkehr. Gemäss § 9 ÖVG erfolgt die Finanzierung heute aus allgemeinen Staatsmitteln.

Weitere Regelungen über den Bau und die Finanzierung der öV-Infrastruktur finden sich im Gesetz über die National- und Kantonsstrassen (Strassengesetz, StrG) vom 17. März 1969. Gemäss § 7 Abs. 1 lit. a StrG werden Infrastrukturen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (Busspuren, Haltebuchten) aus der Strassenrechnung finanziert, sofern sie Bestandteile der Kantonsstrassen sind. Gemäss § 7 Abs. 1 lit. b Ziffern 1–3 StrG gehen folgende Ausgaben zur Vermeidung von externen Kosten des Strassenverkehrs zu Lasten der Strassenrechnung:

1. Ausgaben für die Sanierung von Niveauübergängen und für Verkehrstrennungsanlagen;
2. Beiträge an Anlagen des öffentlichen Verkehrs, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten;
3. Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen; die Beiträge bemessen sich nach dem Nutzen zur Entlastung der Kantonsstrassen.

Die Errichtung einer Spezialfinanzierung bedarf einer gesetzlichen Grundlage (§ 37 GAF). Die Grundlage wird durch eine Teilrevision des ÖVG geschaffen; die erforderlichen Anpassungen im Strassengesetz werden als sogenannte Fremdänderung dargestellt.

5.2 Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG)

5.2.1 § 8a Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur

	<p><u>§ 8a Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur</u></p> <p><u>¹ Es wird eine Spezialfinanzierung gemäss § 37 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 5. Juni 2012 mit der Bezeichnung öV-Infrastruktur geführt.</u></p> <p><u>² Erträge der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur sind</u></p> <p><u>a) ein Viertel des Kantonsanteils aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe,</u></p> <p><u>b) Einlagen aus allgemeinen Staatsmitteln, die der Grosse Rat jährlich mit dem Budget festlegt,</u></p> <p><u>c) weitere Erträge zu Gunsten der öV-Infrastruktur wie Projektbeiträge von Bund, Gemeinden, Transportunternehmen und Dritten, Rückzahlungen von Vorfinanzierungen sowie Finanzerträge.</u></p> <p><u>³ Aufwände der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur sind</u></p> <p><u>a) Investitionen und Investitionsbeiträge zur Erfüllung der Aufgaben gemäss den §§ 2 und 3,</u></p> <p><u>b) Investitionen zur Vorfinanzierung von Infrastrukturprojekten des Bundes im Bereich des öffentlichen Verkehrs,</u></p> <p><u>c) jährliche Pauschalabgeltungen von Fr. 1 Mio. an die Strassenrechnung für Busspuren und Haltebuchten auf Kantonsstrassen.</u></p> <p><u>⁴ Die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur kann sich verschulden.</u></p> <p><u>⁵ Sie wird gemäss den Bestimmungen des Finanzrechts verzinst.</u></p>
--	---

Mit dem **Absatz 1** wird die erforderliche gesetzliche Grundlage für die Einführung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur geschaffen.

In **Absatz 2** sind die Erträge der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur abschliessend aufgezählt:

Buchstaben a: Der Kantonsanteil an den Erträgen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe¹⁰ wurde bisher voll der Strassenrechnung zugewiesen. Neu soll ein Viertel in die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur fliessen.

¹⁰ vgl. Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG) vom 19. Dezember 1997, SR 641.81

Buchstaben b: Für die Bemessung der Einlagen aus allgemeinen Mitteln wird der Grosse Rat eine Einlagenstrategie festlegen (beispielsweise konstante Einlage von 14 Millionen Franken). Im jährlichen Budgetprozess besteht Spielraum bezüglich der Höhe der Einlage, abgestimmt auf die Entwicklung der Verschuldung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur.

Buchstaben c: Gemäss § 2 Abs. 2 können die Beiträge des Kantons von angemessenen Leistungen von Bund, Gemeinden, Transportunternehmen oder Dritten abhängig gemacht werden. Diese projektbezogenen Beiträge können über die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur fliessen. Als weitere Erträge gelten auch Rückzahlungen von Vorfinanzierungen aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur sowie allfällige Finanzerträge.

Die Beiträge der Gemeinden an öV-Infrastrukturprojekte bleiben unverändert.

In **Absatz 3** wird festgelegt, welche Aufwendungen des Kantons zu Lasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert werden. Es sind Investitionsbeiträge an Bahn- und Businfrastrukturen von regionaler Bedeutung (§ 2 Abs. 2 ÖVG), Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen (§ 2 Abs. 3 ÖVG) sowie Beiträge an die Umstellung einer Bahn auf Strassenverkehrsmittel (§ 3 ÖVG). Diese Aufwendungen wurden bisher aus allgemeinen Staatsmitteln finanziert. Es erfolgt keine Einschränkung oder Ausweitung der Mitfinanzierung des Kantons.

Als Investitionen beziehungsweise Investitionsbeiträge für die öV-Infrastruktur gemäss Buchstaben a gelten insbesondere folgende Aufwendungen:

A Schienengebundener öV

- Beiträge an Neu- und Ausbauten von Bahnanlagen, welche nicht vollumfänglich durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden (z.B. Limmattalbahn),
- Bahnanteil bei Niveauübergangssanierungen und Verkehrstrennungsanlagen (Eigentrasseierungen); der Strassenanteil wird weiterhin zu Lasten der Strassenrechnung finanziert.

B Businfrastruktur

- Beiträge an Neu- und Ausbauten von Bushöfen,
- Ausgaben für eigene Bustrassen ausserhalb der Kantonsstrassen (inkl. Landerwerb),
- Beiträge an Verkehrsmanagementmassnahmen im Rahmen von regionalen Verkehrsmanagementprojekten.

C Umsteigeinfrastrukturen

- Beiträge an Bike + Ride-Anlagen (§ 2 Abs. 3); Beiträge an Park + Ride-Anlagen werden wie bisher aus der Strassenrechnung finanziert (§ 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 3 StrG).

D Betriebsumstellungen

- Beiträge an die Kosten für die Umstellung einer Bahn auf Busbetrieb (§ 3; Anpassung Haltestellen, Gleisrückbau).

Voraussetzung für Beiträge gemäss A. bis C. ist, dass die Anlagen eine regionale Bedeutung aufweisen. Beiträge werden an Neu- und Ausbauten gewährt; an den reinen Unterhalt und Wertehalt werden keine Beiträge gemäss ÖVG geleistet.

Der Kantonsbeitrag an den Bahninfrastrukturfond des Bundes (vgl. Kapitel 1.1.1) gilt nicht als Investitionsbeitrag gemäss §§ 2 und 3 ÖVG und wird deshalb nicht aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert.

Mit Buchstaben b wird die Grundlage für die Vorfinanzierung von Bundesprojekten geschaffen. Um Ausbauprojekte zu beschleunigen, können die Kantone Projekte vorfinanzieren, die von der Bundesversammlung beschlossen sind (Art. 58c des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957). Eine solche Vorfinanzierung setzt die Bewilligung eines entsprechenden Verpflichtungskredits durch den Grossen Rat voraus.

Mit Buchstaben c wird die Pauschalabgeltung an die Strassenrechnung für Busspuren und Haltebuchten auf Kantonsstrassen gesetzlich festgelegt. Der Betrag von 1 Million Franken ist nicht indexiert. Seine Höhe wird periodisch überprüft (vgl. unten § 12 Abs. 1 lit. b) und nötigenfalls angepasst.

Weitere notwendige Kosten im Zusammenhang mit den aus der Spezialfinanzierung finanzierten öV-Infrastrukturprojekten, insbesondere die Finanzierungskosten, werden ebenfalls zu Lasten der Spezialfinanzierung verbucht. Eine besondere Erwähnung im Gesetz ist nicht erforderlich.

Die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur ist als reine Investitions-Spezialfinanzierung konzipiert. Um Abgrenzungsprobleme zu vermeiden, wird der Personalaufwand für die Verwaltung der Spezialfinanzierung weiterhin zu Lasten des Globalbudgets im Aufgabenbereich 635 finanziert (vgl. § 28 VAF¹¹).

Absatz 4: Gemäss § 37 Abs. 2 GAF darf sich eine Spezialfinanzierung verschulden, wenn dafür eine gesetzliche Grundlage besteht. Diese Grundlage wird mit Absatz 4 geschaffen.

Absatz 5: Gemäss § 37 Abs. 3 GAF ist im Gesetz festzulegen, ob der (positive oder negative) Fondbestand der Spezialfinanzierung verzinst werden soll. Im Interesse der Kostenwahrheit ist eine Verzinsung nach den entsprechenden Weisungen des Regierungsrats¹² angebracht. Nicht verzinst wird jedoch das Darlehen aus der Strassenrechnung.

5.2.2 § 9 Finanzierung aus allgemeinen Staatsmitteln

§ 9 Finanzierung ¹ Die Finanzierung der in den §§ 2 - 8 vorgesehenen Aufgaben erfolgt aus allgemeinen Staatsmitteln.	§ 9 Finanzierung <u>aus allgemeinen Staatsmitteln</u> ¹ Die Finanzierung der in den §§ <u>3a</u> - 8 vorgesehenen Aufgaben erfolgt aus allgemeinen Staatsmitteln.
--	---

Abgesehen von den Investitionen und Investitionsbeiträgen an die öV-Infrastruktur werden die Aufwendungen des Kantons im Bereich des öffentlichen Verkehrs, namentlich die Abgeltungen der anerkannten ungedeckten Betriebskosten der Transportunternehmen (§ 5) sowie Abgeltungen für anerkannte Tarifierleichterungen bei Verkehrsverbänden (§ 8) weiterhin aus allgemeinen Staatsmitteln finanziert.

Im Rahmen der Optimierung der Aufgabenteilung Kanton – Gemeinden hat der Grosse Rat im ÖVG unter anderem einen neuen § 3a eingefügt und § 12 Abs. 1 lit. a gestrichen (GR 15.292). Diese Änderungen sind noch nicht rechtskräftig.

¹¹ Verordnung über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (VAF) vom 5. Dezember 2012, SAR 612.311

¹² Die Verschuldung der Spezialfinanzierung wird zum durchschnittlichen Fremdkapitalzinssatz des Kantons, der Ertrag zum durchschnittlichen Jahreszinssatz für kurzfristige Finanzverbindlichkeiten des Kantons verzinst (Ziff. 20 der regierungsrätlichen "Weisung über die Tresorerie" vom 27. November 2013).

5.2.3 § 12 Zuständigkeit

<p>§ 12 Zuständigkeit</p> <p>¹ Der Grosse Rat</p> <p>a) erlässt im Dekret Ausführungsbestimmungen über die Beteiligung von Kanton und Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Verkehrs;</p> <p>b) genehmigt periodisch das Mehrjahresprogramm zum öffentlichen Verkehr.</p> <p>² Der Regierungsrat ...</p>	<p>b) genehmigt periodisch das Mehrjahresprogramm zum öffentlichen Verkehr <u>sowie den Bericht über die Entwicklung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur.</u></p>
---	--

Mit lit b wird eine periodische Berichterstattung des Regierungsrats über die Entwicklung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur vorgeschrieben. Diese Berichterstattung erfolgt in der Regel mit dem Mehrjahresprogramm zum öffentlichen Verkehr, allenfalls wenn neue Grossvorhaben geplant sind. Dabei prüft der Grosse Rat, ob die Ausgestaltung der Spezialfinanzierung angepasst werden muss. Für eine Änderung des Anteils am LSVA-Ertrag (§ 8a Abs. 2 lit. a) ist das ordentliche Gesetzgebungsverfahren durchzuführen.

Bei der Überprüfung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur wird der Grosse Rat ein Hauptaugenmerk auf die Entwicklung der Verschuldung legen. Diese kann er durch die Abstimmung der Einlagenstrategie auf das Investitionsprogramm steuern. Die Höchstgrenze der Verschuldung ist definiert durch die dem Höherverschuldungsreferendum unterstehende Ermächtigung zur Aufnahme fremder Gelder (vgl. unten Kap. 5.4): Gemäss § 63 Abs. 1 lit. e der Kantonsverfassung unterliegen Beschlüsse des Grossen Rates über die Aufnahme fremder Gelder, die zu einer Höherverschuldung des Kantons führen, dem fakultativen Referendum.

5.2.4 § 14a Übergangsrecht zur Änderung vom xxxxx

	<p><u>§ 14a Übergangsrecht zur Änderung vom xxxxx</u></p> <p>¹ <u>Zu Lasten der allgemeinen Staatsmittel bewilligte, aber im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung vom xxxxx noch nicht getätigte Investitionen und Investitionsbeiträge für Aufgaben gemäss §§ 2 und 3 werden zu Lasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert.</u></p> <p>² <u>Zu Lasten der Strassenrechnung bewilligte, aber im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung vom xxxxx noch nicht getätigte Ausgaben und Beiträge gemäss § 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 und 2 des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) vom 17. März 1969 ¹³⁾ gehen zu Lasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur.</u></p>
--	--

¹³⁾

SAR [751.100](#)

Das Übergangsrecht ist nach dem einfachen Prinzip des Stichtages für das Inkrafttreten gestaltet: Bis zum Vortag erfolgen die Projektfinanzierungen und Finanzflüsse nach altem Recht, ab dem Stichtag nach neuem Recht. Massgeblich ist also nicht das Datum, an welchem eine Investition oder eine Beitragsleistung beschlossen wird, sondern der Zeitpunkt der Ausführung der Arbeiten. Bei laufenden Projekten ist deshalb auf den Stichtag hin eine Zwischenabrechnung zu erstellen; sofern der Stichtag beziehungsweise die Inkraftsetzung auf den Jahreswechsel gelegt wird, verursacht die Zwischenabrechnung nur einen minimalen Zusatzaufwand.

Absatz 1 legt fest, dass die Aufwendungen für die öV-Infrastruktur ab Inkrafttreten nicht mehr zu Lasten der Investitionsrechnung des Aufgabenbereichs 635 verbucht werden, sondern zu Lasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur. Dies betrifft auch nach altem Recht beschlossene Projekte, beispielsweise die Limmattalbahn. Die vom Grossen Rat am 5. Mai 2015 beschlossene Finanzierung dieses Vorhabens über ein Darlehen des Kantons an eine noch zu gründende Finanzierungsgesellschaft Limmattalbahn (GR 15.19) wird abgelöst durch die viel einfachere Finanzierung über die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur.

Absatz 2 regelt, wie lange beziehungsweise an welche Projekte die Mitfinanzierung aus der Strassenrechnung noch erfolgt. Dies betrifft Ausgaben für Niveauübergangssanierungen und Verkehrstrennungsanlagen sowie Beiträge an Anlagen des öffentlichen Verkehrs, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten (§ 7 Abs. 1 lit. b Ziffern 1 und 2 StrG). Auch hier gilt das Stichtag-Prinzip: An Projekte und Arbeiten, welche bis am Vortag des Inkrafttretens erfolgen, werden die Aufwendungen zu Lasten der Strassenrechnung geleistet. Ab dem Tag des Inkrafttretens gehen diese Aufwendungen zu Lasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur. Dies gilt auch für Projekte, welche schon vor Inkrafttreten beschlossen wurden.

Besonders zu erwähnen ist das Projekt Limmattalbahn. Bei der Bewilligung des Verpflichtungskredits für den Bau des Aargauer Abschnitts (Dietikon bis Killwangen-Spreitenbach) hat der Grosse Rat einen Beitrag zu Lasten der Strassenrechnung von 25 Millionen Franken gesprochen; 20 Millionen Franken an die schienenseitigen Massnahmen und 5 Millionen Franken an die strassenseitigen Massnahmen. Der Bau des Aargauer Abschnitts wird erst ab 2019 erfolgen, also voraussichtlich nach Inkrafttreten der vorliegenden Gesetzesänderung. Der Beitrag aus der Strassenrechnung an die schienenseitigen Massnahmen fällt somit weg; der ganze Kantonsanteil an die Baukosten der Limmattalbahn ist aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur zu finanzieren.

5.3 Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (StrG)

5.3.1 § 6 b) Einnahmen

<p>§ 6 b) Einnahmen</p> <p>¹ Zu Gunsten der Strassenrechnung gehen:</p> <p>a) Reinertrag der Motorfahrzeugabgaben;</p> <p>b) Kantonsanteile aus der Mineralölsteuer, der Nationalstrassenabgabe und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sowie andere, allgemein für Strassen bestimmte Mittel des Bundes;</p> <p>c) werkgebundene Beiträge des Bundes;</p> <p>d) Gemeindebeiträge;</p>	<p><u>a^{bis}) drei Viertel des Kantonsanteils aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe;</u></p> <p>b) Kantonsanteile aus der Mineralölsteuer <u>und der</u> Nationalstrassenabgabe ____ sowie andere, allgemein für Strassen bestimmte Mittel des Bundes;</p>
--	--

<p>e) Beiträge Dritter;</p> <p>f) Abgeltungen gemäss § 5 Abs. 2 und 3.</p>	<p>f) Abgeltungen gemäss § 5 Abs. 2 und 3-;</p> <p>g) <u>jährliche Pauschalabgeltungen von Fr. 1 Mio. für Busspuren und Haltebuchten auf Kantonsstrassen aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur gemäss § 8a des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr.</u></p>
--	---

In § 6 des Strassengesetzes wird im neuen Buchstaben a^{bis} festgehalten, dass von den Kantonsanteilen an der Schwerverkehrsabgabe noch drei Viertel der Strassenrechnung zugewiesen werden; ein Viertel geht neu an die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur. Im Weiteren wird im Buchstaben g die Pauschalabgeltung von jährlich 1 Million Franken aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur an die Strassenrechnung erwähnt; mit dieser Pauschale wird der Aufwand für die Erstellung von Busspuren und Haltebuchten auf Kantonsstrassen abgegolten, die weiterhin aus der Strassenrechnung finanziert werden.

Im Übrigen wird an § 6 des Strassengesetzes nichts geändert.

5.3.2 § 7 c) Ausgaben

<p>§ 7 c) Ausgaben</p> <p>¹ Zu Lasten der Strassenrechnung gehen</p> <p>a) Ausgaben für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb von National- und Kantonsstrassen. Dazu gehören auch die für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb der Strassen nötigen Werkhöfe, die Gebäude und Einrichtungen für die Überwachung und Lenkung des Strassenverkehrs und die Alarmierung der Einsatzdienste;</p> <p>b) die nachfolgend genannten Ausgaben zur Vermeidung von externen Kosten des Strassenverkehrs:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausgaben für die Sanierung von Niveauübergängen und für Verkehrstrennungsanlagen; 2. Beiträge an Anlagen des öffentlichen Verkehrs, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten; 3. Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Sie bemessen sich nach dem Nutzen zur Entlastung der Kantonsstrassen; 4. Ausgaben für den Bau der kantonalen Radrouten, sofern sie nicht über bestehende geeignete Gemeindestrassen führen, und Beiträge an den Bau von Radwegen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten; 5. Beiträge an den Lärmschutz; 6. Ausgaben für weitere Massnahmen von untergeordneter Bedeutung zur Vermeidung von externen Kosten, die der Grosse Rat durch Dekret festlegen kann; <p>c) Beiträge an Wanderwege;</p>	<p>1. <i>Aufgehoben.</i></p> <p>2. <i>Aufgehoben.</i></p>
---	---

d) Beiträge an Wildtierkorridore;	
e) Abgeltungen gemäss § 5 Abs. 2 und 3.	

Mit der Änderung des § 7 Absatz 1 des Strassengesetzes wird die klare und verursacherorientierte Abgrenzung der Schnittstelle Strassenrechnung / Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur definiert: Bei der Sanierung von Niveauübergängen und bei Verkehrstrennungsprojekten wird nur noch der Strassenanteil aus der Strassenrechnung finanziert (Aufhebung § 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 1); der Bahnanteil geht zu Lasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur. Auch fallen die Beiträge aus der Strassenrechnung an öV-Anlagen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten, weg (Aufhebung § 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 2). Die Ziffer 3 von § 7 Abs. 1 lit. b StrG wird nicht aufgehoben; es können weiterhin Beiträge aus der Strassenrechnung an Umsteigeinfrastrukturen (Park + Ride-Anlagen) geleistet werden, soweit sie zur Entlastung der Kantonsstrassen beitragen.

5.3.3 § 13a Übergangsrecht zur Änderung vom xxxxx

	<p><u>§ 13a Übergangsrecht zur Änderung vom xxxxx</u></p> <p><u>¹ Mit Inkrafttreten der Änderung vom xxxxx gewährt die Strassenrechnung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur ein zinsloses Darlehen von Fr. 50 Mio.. Dieses ist innert 30 Jahren zurückzubezahlen.</u></p>
--	---

Das einmalige zinslose Darlehen der Strassenrechnung an die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur gemäss § 8a des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) ist oben in Kapitel 3.4 erläutert.

5.4 Anpassung des Grossratsbeschlusses vom 5. Mai 2015 (Bau der Limmattalbahn)

Wie in Kapitel 3.6.3 erwähnt, ist der Beschluss des Grossen Rates vom 5. Mai 2015, Verpflichtungskredit zum Bau der Limmattalbahn (GR 15.19) anzupassen. Diese Anpassung wird dem Grossen Rat im Rahmen der zweiten Lesung der Gesetzesänderung vorgelegt.

Beschluss des Grossen Rates vom 5. Mai 2015
<p>1. Für das Bauvorhaben Limmattalbahn zwischen den Bahnhöfen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach wird ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von Fr. 179'500'000.– (Grundlage Bahnsteuerungsindex, Preisbasis 30. Juni 2013, Indexstand 131,5) beschlossen. Der Verpflichtungskredit passt sich an die baukostenindex- und zinsbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an. Der vorgesehene Kantonsanteil beträgt Fr. 120'900'000.–.</p> <p>2. Aus der Spezialfinanzierung Strassenrechnung wird im Rahmen des Verpflichtungskredits ein Beitrag von Fr. 25'000'000.– geleistet. Dieser Beitrag umfasst den Investitionsbeitrag für die schienenseitigen Massnahmen gemäss § 7 lit. b Ziff. 2 StrG von Fr. 20'000'000.– sowie den Investitionsbeitrag für die mit dem Bau der Limmattalbahn verbundenen strassenseitigen Massnahmen gemäss § 7 lit. a StrG von Fr. 5'000'000.–.</p>

3.

Der Kantonsanteil wird mittels eines Darlehens an eine Finanzierungsgesellschaft geleistet. Das Darlehen wird gemäss den geltenden finanzrechtlichen Vorgaben verzinst und innert 40 Jahren amortisiert.

4.

Es wird eine steuerbefreite kantonale Finanzierungsgesellschaft "Limmattalbahn" in Form einer privatrechtlichen Aktiengesellschaft gegründet. Sie steht als Verwaltungsvermögen im 100%igen Eigentum des Kantons.

5.

Der Regierungsrat wird ermächtigt, für das Bauvorhaben Limmattalbahn zwischen den Bahnhöfen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach einen Betrag von Fr. 150'630'000.– zusätzliche fremde Gelder aufzunehmen. Der Betrag passt sich an die baukostenindex- und zinsbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an und reduziert sich um die Bundesbeiträge. Der Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum nach § 63 Abs. 1 lit. e der Kantonsverfassung.

6.

Der Beitrag steht unter dem Vorbehalt der gesicherten Finanzierung des vom Kanton Zürich zu erbringenden Investitionsanteils.

Anpassung vom xxxxx

1.

Die Ermächtigung des Regierungsrats zur Aufnahme fremder Gelder gemäss Ziffer 5 des Beschlusses des Grossen Rates vom 5. Mai 2015 wird auf die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur übertragen.

2.

Ziffer 2 des Beschlusses des Grossen Rates vom 5. Mai 2015 wird folgendermassen angepasst:
Aus der Spezialfinanzierung Strassenrechnung wird im Rahmen des Verpflichtungskredits ein Beitrag von Fr. 5'000'000.– für die mit dem Bau der Limmattalbahn verbundenen strassenseitigen Massnahmen gemäss § 7 lit. a StrG geleistet.

3.

Die Ziffern 3 und 4 des Beschlusses des Grossen Rates vom 5. Mai 2015 werden aufgehoben.

Die Ermächtigung des Regierungsrats zur Aufnahme fremder Gelder (Höherverschuldung) ist auf die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur zu übertragen, damit die Baukosten der Limmattalbahn zu Lasten der Spezialfinanzierung finanziert werden können. Mit dieser Übertragung wird gleichzeitig die höchstmögliche Verschuldung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur definiert.

Der Klarheit halber sind im Weiteren jene Beschlussziffern anzupassen oder aufzuheben, welche mit der Einführung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur geändert werden müssen oder hinfällig werden:

Ziffer 2 des Beschlusses vom 15. Mai 2015 bleibt nur hinsichtlich des Beitrag aus der Strassenrechnung an die strassenseitigen Massnahmen gültig. Der Beitrag an die schienenseitigen Massnahmen fällt weg; diese werden voll zu Lasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert.

Die Ziffern 3 und 4 des Beschlusses vom 15. Mai 2015 können aufgehoben werden. Die Gründung

einer Finanzierungsgesellschaft Limmattalbahnhof braucht es nicht, da diese aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert wird.

5.5 Inkraftsetzung

Über den Zeitpunkt der Inkraftsetzung entscheidet der Regierungsrat. Die Inkraftsetzung erfolgt sinnvollerweise auf den Beginn eines Rechnungsjahres. Der früheste Zeitpunkt ist der 1. Januar 2018. Im Falle eines Referendums kann die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur bei Annahme der Gesetzesänderung auf 2019 eingeführt werden.

5.6 Änderungen auf Dekrets- und Verordnungsebene

Auf Dekrets- und Verordnungsebene sind keine Anpassungen erforderlich.

6. Auswirkungen

Die Einführung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur hat keinen Einfluss auf Art und Anzahl von Projekten im öV. Die Auswirkungen beschränken sich auf die Finanzflüsse innerhalb des Kantons. Die Auswirkungen auf den ordentlichen Haushalt und auf die Strassenrechnung sind saldoneutral.

6.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Die Einführung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur hat auf den Kanton keine personellen Auswirkungen. Für die Finanzierung der Limmattalbahnhof kann auf eine Finanzierungsgesellschaft und den damit verbundenen administrativen Aufwand verzichtet werden.

Die finanziellen Auswirkungen sind oben im Kapitel 3 beschrieben.

6.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Umwelt

Die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur hat grundsätzlich keine Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Umwelt. Für die Transportunternehmungen ist die verbesserte Finanzierungssicherheit bei öV-Infrastrukturprojekten von Vorteil.

6.3 Auswirkungen auf die Gemeinden

Für die Gemeinden ergeben sich mit der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur keine Kostenveränderungen.

6.4 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen

Keine.

7. Weiteres Vorgehen

Anhörungsverfahren	27. Mai – 29. August 2016
Kommissionsberatung	4. Quartal 2016
1. Beratung durch den Grossen Rat	Januar 2017
2. Beratung durch den Grossen Rat	2. Quartal 2017
Referendumsfrist	3. Quartal 2017
Inkrafttreten	1. Januar 2018

Vorgesehener Antrag an den Grossen Rat

Der vorliegende Entwurf einer Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) wird in der 1. Beratung zum Beschluss erhoben.

Beilagen

- 1 Projektliste öV-Infrastruktur 2005 - 2014
- 2 Simulation Mittelbedarf 2018-2027 (Projektliste)
- 3 Entwicklung Verschuldung
- 4 Aufteilung öV-Aufwendungen
- 5 Entwicklung der Schwerverkehrsabgabe
- 6 Gesetzessynopse