



**Bau- und Raumentwicklungsdepartement Obwalden
Departementssekretariat
Flüelistrasse 3
Postfach 1163
6061 Sarnen**

Sozialdemokratische Partei
Obwalden

Postfach · 6061 Sarnen

info@sp-obwalden.ch
www.sp-obwalden.ch

Sarnen, Juni 2017

VERNEHMLASSUNG

Nachtrag zum Kantonsstrassengesetz: Regelung der Kantonsausgaben zum Bau der Nationalstrasse im Rahmen der Netzfertigstellung mit Verpflichtungskredit. Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 27. April 2017 haben Sie uns zur Vernehmlassung zum erwähnten Nachtrag eingeladen. Im Folgendem nimmt die SP OW Stellung:

Gebundene oder freie Ausgabe

Die entscheidende Frage ist, ob es sich bei den Ausgaben für die Nationalstrasse um gebundene oder freie Ausgaben handelt. Gemäss bisheriger Praxis ging man in Obwalden davon aus, dass die Kantonsausgaben für die Nationalstrasse «gebundene» Ausgaben seien, über die der Kantonsrat im Rahmen der jährlichen Budgetgenehmigung ohne speziellen Verpflichtungskredit befinden kann.

Bei der Ausgabe für den Bereich Kaiserstuhl handelt es sich nicht um eine gebundene Ausgabe, sondern um eine freie Ausgabe. Eine Ausgabe gilt als frei bestimmbar, wenn der zuständigen Behörde bezüglich der Höhe, dem Zeitpunkt ihrer Vornahme oder anderer wesentlicher Umstände eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit zusteht (Art. 5 Abs. 2 lit. a Finanzhaushaltsgesetz, GDB 610.1 und Art. 28 Staatsverwaltungsgesetz).

Im Bereich der generellen Planung bestehen weitgehende Mitwirkungs- und Gestaltungsmöglichkeiten der Kantone. In dieser Phase kann der Kanton ein im Netzbeschluss vorgesehenes Nationalstrassenstück, was dessen konkrete Linienführung (insbesondere auch bezüglich allfälliger Tunnelbauprojekte) betrifft, massgeblich beeinflussen. Auch wenn sich die konkrete Linienführung einer Nationalstrassenstrecke weitgehend aus der generellen Projektierung ergibt, hat der Kanton auch in der Phase der Erarbeitung eines Ausführungsprojektes weitgehende Einflussmöglichkeiten. Da er selber das Ausführungsprojekt auszuarbeiten hat, bestimmt er insbesondere auch das Tempo der Umsetzung. Auch bei der anschliessenden Bauausführung hat der Kanton einen gewissen Handlungsspielraum. Dass der Kanton beim Tempo der Umsetzung Gestaltungsmöglichkeiten hat, beweist gerade das Beispiel Kaiserstuhl. Der Bund war bereit, auf Ersuchen des Kantons Obwalden das Projekt für fünf Jahre zu sistieren. Nachdem der Kantonsrat Druck machte, war er wieder bereit, das Projekt weiterzuführen. Auch die frühere Geschichte der A8 in Obwalden zeigt den Einfluss des Kantons auf die Ausgestaltung der A8 in Obwalden. Zunächst war vorgesehen, die A8 offen durch die Dörfer, Sachseln, Giswil und Lungern zu führen. Auf Druck von Bürgerbewegungen wie Pro Obwalden und des Kantonsrates war schliesslich der Bund bereit, die erwähnten Dörfer untertunnelt zu umfahren. Und nun ist offensichtlich der Bund auf Ersuchen des Kantons bereit, ausnahmsweise das Maximalgefälle des Kaiserstuhltunnels auf 6.5 % zu erhöhen und dadurch den Tunnel um rund 400 m zu verkürzen. Es ist also von einer verhältnismässig grossen Handlungsfreiheit des Kantons auszugehen, obwohl der Kanton grundsätzlich nach Massgabe des Nationalstrassenrechts des Bundes gehalten ist, das im Netzbeschluss enthaltenen Teilstück fertigzustellen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die A8 in Obwalden als Nationalstrasse 3. Klasse realisiert werden kann. Die Brünigstrasse im Bereich Kaiserstuhl gilt als Nationalstrasse 3. Klasse, ebenso die Brünigstrecke ab Lungern – Süd. Daraus folgt, dass es sich bei der Ausgabe für das Teilstück Kaiserstuhl nicht um eine gebundene Ausgabe handelt, sondern um eine relativ freie Ausgabe. Zu Recht weist der kantonale Rechtsdienst darauf hin, dass sich die Rechtsprechung des Bundesgerichts in der Frage, ob eine gebundene Ausgabe vorliegt, in jüngster Zeit verschärft hat.

Der Regierungsrat anerkennt denn auch, dass bei der Praxis der gebundenen Ausgaben ein gewisser Meinungsumschwung stattgefunden hat.

Wir begrüssen es daher, dass der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Vorlage unterbreiten will, welche die Kreditbewilligung für die Nationalstrassenbaukosten ausdrücklich regelt.

Zu den Lösungsvarianten

Im erläuternden Bericht werden vier Varianten vorgeschlagen.

Die SP Obwalden **unterstützt die Variante 2**, wonach die Ausgaben zum Bau der Nationalstrasse im Rahmen der Netzfertigstellung, einschliesslich der Projektierungskosten, als frei bestimmbare Ausgaben gelten. Einerseits trägt diese Variante dem Umstand Rechnung, dass es sich bei Ausgaben für die Nationalstrasse um (relativ) freie Ausgaben handelt. Andererseits ermöglicht diese Variante das grösstmögliche Mitspracherecht des Kantonsrates und der Stimmberechtigten. Auch das Bundesamt für Strassenbau kommt in einer Stellungnahme vom 4. März 2016 (im Bericht erwähnt) zum Schluss, dass die Kantone

die Kredite für die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes dem Referendum unterstellen können. In rechtlicher Hinsicht spricht also nichts gegen diese Variante.

Es besteht kein Grund, den Kredit für die Nationalstrasse dem Referendum nicht zu unterstellen. Die Geschichte der A8 in Obwalden zeigt, dass die Bevölkerung zu umweltverträglichen Lösungen beigetragen hat (statt offene Linienführung, untertunnelte Umfahrungen der Dörfer Sachseln, Giswil und Lungern). Dass das Verfahren damals verzögert wurde, weil bessere umweltverträglichere Lösungen gesucht werden mussten, wird heute als grosser Vorteil betrachtet. Es geht hier um Projekte, die sich nachhaltig und auf lange Zeit auf die Belastung für Menschen, Natur und Umwelt auswirken.

Alle andern Varianten (1, 3 und 4) lehnt die SP OW ab. Die Variante 1 hält den heutigen unbefriedigenden Stand fest. Die Variante 3 sieht vor, dass der Kantonsrat im Rahmen eines eigenen Geschäfts über den Gesamtkredit beschliesst. Der Nachteil liegt aber darin, dass das Volk ausgeschlossen wird (kein Referendum). Das Gleiche gilt für die Variante 4, wonach der Kantonsrat im Rahmen des Budgets abschliessend über die Ausgaben zum Bau der Nationalstrasse entscheidet.

Zu den finanzpolitischen Überlegungen

Die finanzpolitischen Überlegungen am Schluss des erläuternden Berichts haben nichts mit der Frage zu tun, ob für die Ausgaben für die A8 ein Verpflichtungskredit des Kantonsrates einzuholen ist und ob der betreffende Beschluss dem Referendum zu unterstellen ist oder nicht. Es wird auf den volkswirtschaftlichen Nutzen des Projektes Kaiserstuhl für den Kanton Obwalden hingewiesen. Dabei wird die Frage ausgeblendet, ob ein solches Projekt verhältnismässig ist und ob nicht mit einfacheren Mitteln als mit dem vorgesehenen Projekt die neuralgischen Stellen entschärft werden könnten, wie dies nun erfreulicherweise beim Brünigpass realisiert werden soll. Gerade dieses Ziel wollte selbst der Regierungsrat erreichen, als er 2013 einen fünfjährigen Marschhalt beschloss, um ein Konzept mit umsetzbaren Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auszuarbeiten (was dann der Kantonsrat mit Mehrheitsbeschluss vereitelte). Und die finanzpolitischen Überlegungen stehen auch im Widerspruch zu den Ausführungen des Regierungsrates in seinem Bericht vom 26. April 2014 über die aktuelle Situation des Projekts N8 Lungern Nord – Giswil Süd mit Kaiserstuhltunnel, wo der Regierungsrat wörtlich festhielt: « Der Regierungsrat erachtet Kosten von insgesamt 300 Millionen Franken vor allem aus Sicht des «schweizerischen» Steuerzahlers als unverhältnismässig, ist doch die Verkehrssicherheit auf dem Abschnitt, der künftig mit einem Tunnel umfahren werden soll, nicht übermässig gefährdet. Aus diesem Grund hat er im letzten Jahr auf eine nochmalige Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses gedrängt.»

Freundliche Grüsse

SP Obwalden

Ruth Koch, Co-Präsidentin

Nicole Wildisen, Co-Präsidentin