

Geschäftsstelle

Entfelderstrasse 11

5001 Aarau

Telefon 062 837 18 18

Telefax 062 837 18 19

info@aihk.ch

www.aihk.ch

www.ahv-aihk.ch



**Aargauische Industrie- und
Handelskammer**

M I T T E I L U N G E N

Ja zum Baugesetz und zur IV-Zusatzfinanzierung

von Peter Lüscher, AIHK-Geschäftsleiter, Aarau



Am 27. September stehen zwei eidgenössische und sechs kantonale Vorlagen zur Abstimmung. Der AIHK-Vorstand hat diese an seiner letzten Sitzung diskutiert und seine Parolen beschlossen: Die AIHK sagt sieben Mal Ja und gibt für die achte Vorlage (Verzicht auf die Einführung der allgemeinen Volksinitiative) mangels Wirtschaftsrelevanz keine Parole aus. Die positive Haltung der AIHK zur befristeten Erhöhung der Mehrwertsteuer zugunsten der IV wird in einem separaten Beitrag auf Seite 52 dargestellt.

**VOLKS-
ABSTIMMUNG VOM
27. SEPTEMBER 2009**

Das zur Abstimmung kommende Baugesetz schafft die Voraussetzungen, damit die Ziele und Grundsätze des Bundesrechts und der Kantonsverfassung sowie die Leitbilder der kantonalen und kommunalen Behörden auf den Gebieten der Raumplanung, des Bauwesens und des Umweltschutzes verwirklicht werden können.

Die Veränderungen in der Lebensweise und im Arbeitsumfeld führten zu einem verstärkten Mobilitätsbedürfnis und zu einer erhöhten Nachfrage nach attraktiven Wohnlagen in einem hochwertigen Wohnumfeld in den Städten, Agglomerationen und im ländlichen Raum. Aufgrund dieser neuen Ausgangslage wurde das Baugesetz teilrevidiert, um für private Haushalte und wertschöpfende Unternehmen attraktive Standortbedingungen zu schaffen.

Der Grosse Rat hat das revidierte Baugesetz zuerst mit einer Mehrwertabgabe verabschiedet. Die Mehrwertabgabe hätte 20 Prozent betragen und wäre eine Abgabe für die Wertsteigerung, die aus der Umzonung eines Grundstücks von der Landwirtschafts- in die Bauzone resultiert. Das Parlament kam dann aber nochmals auf seinen Entscheid zurück und strich den umstrittenen Paragraphen mit den

Stimmen der geschlossenen SVP sowie Minderheiten von FDP und CVP. Daraufhin setzten SP und Grüne das Behördenreferendum durch.

In den AIHK-Mitteilungen Nr. 7/8 vom August 2009, S. 45 ff. haben wir den Inhalt der Baugesetzrevision in den Grundzügen dargestellt.

Baugesetzrevision positiv für die Wirtschaft ...

Das revidierte Baugesetz geht die Probleme konsequent an der Wurzel an und verzichtet auf blosser Bekämpfung der Symptome. Siedlungsentwicklung, Verkehr und Schutz der Umwelt sollen frühzeitig und umfassend koordiniert werden. Damit können Zielkonflikte zwischen den verschiedenen Ansprüchen (Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt) rechtzeitig erkannt und gelöst werden. Dies soll unter ande-

IN DIESER NUMMER

Ja zum Baugesetz und zur IV-Zusatzfinanzierung	49
Volksabstimmungen vom 27. September 2009	51
Ja zur IV-Zusatzfinanzierung	52
Strassengesetz-Revision kostenneutral gestalten	54

rem dazu führen, dass Staus oder am falschen Ort gebaute verkehrsintensive Anlagen vermieden werden. Alle Beteiligten erhalten durch die Revision mehr Rechtssicherheit. So sollen zum Beispiel Standorte mit klar definierter Nutzungszuteilung (Art und Grösse) auf das Verkehrssystem abgestimmt werden. Mit den neuen regionalen Sachplänen können Verkehrsprobleme gemeindeübergreifend angegangen und behördenverbindlich geregelt werden.

Das revidierte Baugesetz verzichtet auf wirkungslose, einseitige Restriktionsmassnahmen (Fahrtenmodelle, Parkplatzbeschränkungen) gegen einzelne Verkehrsarten. Das Parlament hat in mehreren Sitzungen wirtschafts- und wachstumsfeindliche Bestimmungen, denen kein nachweisbarer (Umwelt-) Nutzen gegenübersteht, aus der Gesetzesvorlage gestrichen. Auch die ursprünglich vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt verfolgte und von der AIHK bekämpfte Idee, über Parkplatzrestriktionsmassnahmen das Verhalten der Kunden und somit die Mobilität steuern zu wollen, wurde zu Recht über Bord geworfen. Stattdessen will der Kanton Aargau mit Verkehrsleitanlagen und anderen modernen, wirtschaftsverträglichen Mitteln die Verkehrsprobleme lösen. Wir unterstützen diese Stossrichtung, weil gute Erreichbarkeit ein wichtiger Standortfaktor ist.

Das Instrument der bedingten Einzonung ermöglicht die rasche und zielgerichtete Zurverfügungstellung von Bauland für die Ansiedlung oder den Ausbau von Betrieben.

... und die Umwelt

Das neue Baugesetz berücksichtigt die Anliegen des Umweltschutzes bedeutend besser, als das alte Gesetz. Die gesetzlichen Massnahmen sehen eine Gewährleistung von Qualität und Nachhaltigkeit bei der künftigen Siedlungsentwicklung vor und zielen auf eine gute Erreichbarkeit der Ortschaften ab. Ausserdem fördert das neue Baugesetz den sparsamen Umgang mit dem Boden.

Ja zu ausgewogenem Kompromiss

Die Revision trägt den Interessen der Wirtschaft angemessen Rechnung, wonach Siedlungs-, Verkehrs- und Umweltentwicklung gut aufeinander abgestimmt werden sollen. In der Parkplatzregelung konnten wirtschaftsverträgliche Lösungen gefunden werden. Der AIHK-Vorstand sagt deshalb Ja zur Baugesetzrevision.

Gemeindereform notwendig

Eine kritische Überprüfung der heutigen Gemeindestrukturen – wie auch der Bezirksstrukturen – ist angezeigt. Diese Strukturen haben sich zwar in der Vergangenheit mehrheitlich bewährt. Sie für die Zukunft konservieren zu wollen, erachtet die AIHK aber als den falschen Weg. Starke, auch finanziell funktionstüchtige Gemeinden sind anzustreben, beziehungsweise zu erhalten. Wir unterstützen deshalb die Absicht des Regierungsrates, Anreize für Gemeindefusionen zu schaffen und strukturerhaltende Fehlanreize im Finanzausgleichssystem zu beseitigen.

Die Unternehmungen sind von der Gemeindereform Aargau (GeRAG) direkt betroffen, weil der Finanzausgleichfonds zurzeit ausschliesslich durch einen Zuschlag auf der Gewinn- und Kapitalsteuer geöffnet wird. Der Steuerzuschlag für natürliche Personen ist ausgesetzt. Die AIHK verlangt die Abschaffung dieser steuerlichen Diskriminierung der juristischen Personen. Diese wird leider weder im ersten noch im zweiten GeRAG-Paket in unserem Sinn angepackt. Wir erachten uns deshalb als umso mehr legitimiert, uns für (kosten-)effiziente Strukturen einzusetzen.

Ziel von GeRAG ist es, die Funktionalität der Gemeinden zu erhalten bzw. zu verbessern, damit die Gemeinden die künftigen Herausforderungen bewältigen und die kommunalen Aufgaben demokratisch, effizient, wirkungsvoll, sachlich korrekt und – auch finanziell – möglichst selbstständig erfüllen können. Zudem sollen die strukturellen Rahmenbedingungen für Gemeinden verbessert und Anreize für die Gemeindeentwicklung – in den Agglomerationen und in den ländlichen Regionen – geschaffen werden. Diese Stossrichtung der Vorlage haben wir bereits im seinerzeitigen Vernehmlassungsverfahren begrüsst.

Worum geht es?

Der Grosse Rat hatte im ersten GeRAG-Paket über insgesamt zwölf Beschlussvorlagen zu befinden, die mehrheitlich unangefochten blieben. Vier davon gelangen nun zur Abstimmung:

- Vorlage 1: Schaffung von Rechtsgrundlagen für die Anordnung von Gemeindezusammenschlüssen durch den Grosse Rat in der Kantonsverfassung (vom Grosse Rat mit 82:45 Stimmen gutgeheissen).
- Vorlage 2: Schaffung von Rechtsgrundlagen für die Anordnung von Gemeindezusammenschlüssen

sen durch den Grossen Rat im Gemeindegesetz (vom Grossen Rat mit 81:48 Stimmen gutgeheissen)

- Vorlage 3: Abschaffung der Anrechnung eines Grundbedarfs im Finanzausgleich (vom Grossen Rat mit 80:50 Stimmen gutgeheissen)
- Vorlage 4: Unterstützung von Gemeindezusammenschlüssen (vom Grossen Rat mit 84:48 Stimmen gutgeheissen).

Über die Verfassungsänderung wird obligatorisch abgestimmt, gegen die drei genannten Gesetzesänderungen wurde von der SVP das Behördenreferendum ergriffen.

§ 104a (neu) Gemeindegesetz

- ¹ Der Grosse Rat kann zwei Gemeinden zusammenschliessen, wenn der Entzug der Selbstverwaltung einer Gemeinde gemäss § 104 nicht geeignet ist, ihre gesetzmässige und geordnete Verwaltung innert angemessener Frist wieder herzustellen.
- ² Der Grosse Rat legt die Einzelheiten des Zusammenschlusses fest und kann zusätzlich zu den Beiträgen gemäss § 13a des Gesetzes über den Finanz- und Lastenausgleich (Finanzausgleichsgesetz, FLAG) vom 29. Juni 1983 Beiträge zum Ausgleich finanzieller Nachteile beschliessen.
- ³ Die Beschlüsse gemäss Absatz 1 und 2 erfordern die Zustimmung der absoluten Mehrheit aller Mitglieder des Grossen Rats.
- ⁴ Der Kanton trägt den Aufwand für das Verfahren.
- ⁵ Die Gemeinden sind vor der Beschlussfassung des Grossen Rats anzuhören.

Zwangsfusion als letztes Mittel

Wenn alle anderen Mittel nicht greifen, soll der Grosse Rat neu die Kompetenz erhalten, eine Gemeindefusion anzuordnen. Dass es sich dabei um eine Ausnahmebestimmung handelt, die wohl selten zur Anwendung kommt, zeigt der entsprechende Gesetzestext:

Aus unserer Sicht verdient die Gemeindereform Unterstützung. Als letztes Mittel scheint uns die Kompetenzerteilung an den Grossen Rat zur Anordnung von Gemeindezusammenschlüssen ebenso zweckmässig wie die beiden anderen Vorlagen. Darum sagt der AIHK-Vorstand zu allen vier Vorlagen der Gemeindereform Ja.

Volkabstimmungen vom 27. September 2009

Der AIHK-Vorstand hat an seiner Sitzung vom 13. August 2009 folgende Parolen beschlossen:

	Parole AIHK
Vorlagen Bund	
– Bundesbeschluss über eine befristete Zusatzfinanzierung der Invalidenversicherung durch Anhebung der Mehrwertsteuersätze	Ja
– Bundesbeschluss über den Verzicht auf die Einführung der allgemeinen Volksinitiative	*
* Der AIHK-Vorstand verzichtet auf die Ausgabe einer Parole, weil die Vorlage nicht wirtschaftsrelevant ist.	
Vorlagen Kanton	
– Gesetz über Raumplanung, Umweltschutz und Bauwesen (Baugesetz, BauG); Änderung vom 10. März 2009	Ja
Massnahmen des 1. Pakets der Gemeindereform Aargau (GeRAG):	
– Verfassung des Kantons Aargau; Änderung vom 17. März 2009 (§ 108 Abs. 1) (Rechtsgrundlage für die Anordnung von Gemeindezusammenschlüssen durch den Grossen Rat)	Ja
– Gesetz über die Einwohnergemeinden (Gemeindegesetz); Änderung vom 17. März 2009 (Rechtsgrundlage für die Anordnung von Gemeindezusammenschlüssen durch den Grossen Rat)	Ja
– Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich (Finanzausgleichsgesetz, FLAG); Änderung vom 17. März 2009 (Abschaffung der Anrechnung eines Grundbedarfs im Finanzausgleich)	Ja
– Gesetz über die Einwohnergemeinden (Gemeindegesetz); Änderung vom 17. März 2009 (Unterstützung von Gemeindezusammenschlüssen)	Ja
– Verfassung des Kantons Aargau; Änderung vom 24. März 2009 (§§ 75 Abs. 1–3 und 100 Abs. 3) (Rechtsgrundlage für die Schadenersatzpflicht von Kanton und Gemeinden)	Ja

Ja zur IV-Zusatzfinanzierung

von Philip Schneider, juristischer Mitarbeiter der AIHK, Aarau

VOLKS-
ABSTIMMUNG VOM
27. SEPTEMBER 2009



Das Defizit der Invalidenversicherung hat ein derartiges Ausmass angenommen, dass sofortige Sanierungsmassnahmen unumgänglich sind. Mit der bereits umgesetzten 5. und der laufenden 6. IV-Revision werden die Ausgaben gebremst. Die moderate Erhöhung der Mehrwertsteuersätze würde den Aufschwung zur Überwindung der gegenwärtigen Wirtschaftskrise kaum bremsen. Die Aargauische Industrie- und Handelskammer befürwortet daher die befristete Erhöhung der Mehrwertsteuersätze zur Sanierung der Invalidenversicherung.

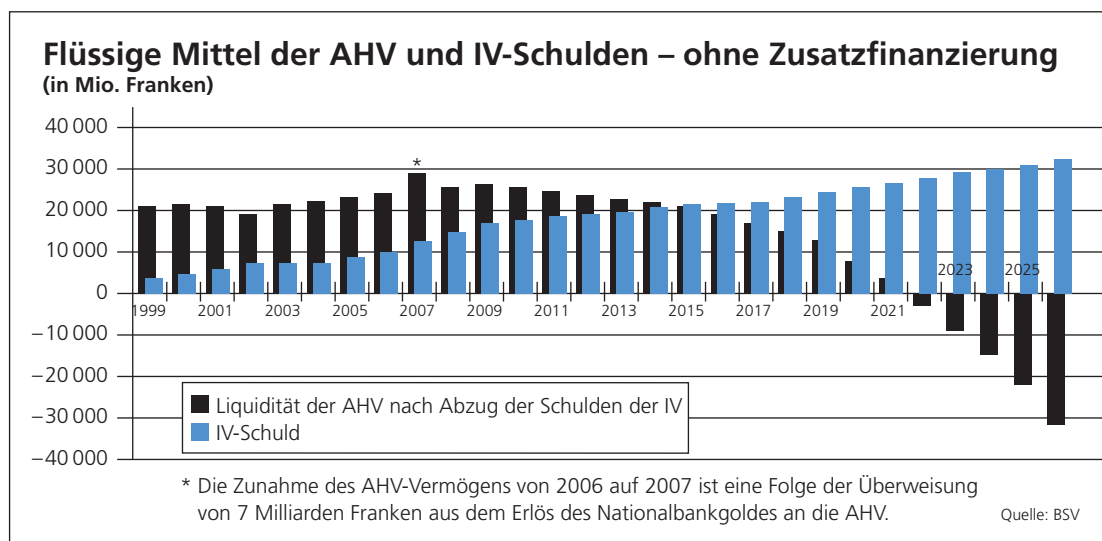
Am 13. Juni 2008 hat die Bundesversammlung beschlossen, zur Sicherung der Finanzierung der Invalidenversicherung (IV) die Mehrwertsteuersätze für die Zeit vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Dezember 2016 zu erhöhen (den Normalsatz von 7,6 Prozent um 0,4 Prozent, den reduzierten Satz um 0,1 Prozent und den Sondersatz für Beherbergungsleistungen um 0,2 Prozent). Weil die Erhöhung durch Änderung der Bundesverfassung (BV) erfolgen soll, untersteht der Beschluss dem obligatorischen Referendum. Die Abstimmung durch Volk und Stände war auf den 17. Mai 2009 angesetzt worden. Angesichts der gegenwärtigen Wirtschaftskrise hat der Bundesrat den Abstimmungstermin allerdings auf den 27. September 2009 verschoben.

Ebenfalls angesichts der Wirtschaftskrise hat die Bundesversammlung am 12. Juni 2009 «im Schnellverfahren» beschlossen, den am 13. Juni 2008 gefassten Beschluss abzuändern. Die Mehrwertsteuersätze sollen nicht vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Dezember 2016, sondern vom 1. Januar 2011 bis zum 31. Dezember 2017 erhöht werden. Die Abstimmung vom 27. September 2009 erfolgt über den geänderten Beschluss.

Zusammen mit der Änderung der Bundesverfassung soll das Bundesgesetz über die Sanierung der Invalidenversicherung in Kraft treten. Das Gesetz sieht die Schaffung eines selbständigen IV-Ausgleichsfonds vor. Zurzeit fliessen die IV-Beiträge der Arbeitgeberinnen und der Arbeitnehmer noch in den AHV-Ausgleichsfonds. Gewissermassen als Starthilfe soll der AHV-Ausgleichsfonds dem IV-Ausgleichsfonds den Betrag von fünf Milliarden Franken überweisen. Das Parlament hat das Bundesgesetz über die Sanierung der Invalidenversicherung am 13. Juni 2008 verabschiedet. Die Referendumsfrist ist unbenutzt abgelaufen.

Schwierige Rahmenbedingungen

Die IV hat beträchtliche Schulden verursacht. Der Schuldenstand beträgt zurzeit über 13 Milliarden Franken. Das jährliche Defizit beläuft sich auf weit über eine Milliarde Franken. Zur Deckung der Defizite gewährt der AHV-Ausgleichsfonds der IV jeweils (verzinst) Darlehen. Wenn die Darlehen nicht zurückbezahlt werden (können), dann besteht auf kurze oder lange Sicht die Gefahr, dass die AHV-Renten nicht mehr ausbezahlt werden können. Dass der AHV-Ausgleichsfonds nach dem Bundesgesetz



über die Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHVG) «in der Regel nicht unter den Betrag einer Jahresausgabe» sinken darf, vermag daran nichts zu ändern. Wenn der AHV-Ausgleichsfonds weiterhin für die Defizite der IV aufkommen muss, dann werden seine Mittel voraussichtlich bereits innerhalb des nächsten Jahrzehnts einen so tiefen Bestand erreichen, dass der AHV-Ausgleichsfonds seine Funktion nicht mehr erfüllen kann.

Die bereits erfolgte 5. IV-Revision und die noch kommende 6. IV-Revision sollen der IV ermöglichen, auf eigenen Beinen zu stehen. Die 5. IV-Revision hatte zum Ziel, beispielsweise mit Hilfe des neuen Instruments der «Frühintervention» die Zahl der Neurenten zu reduzieren und damit das Ansteigen der Ausgaben der IV zu bremsen («Eingliederung statt Rente»). Die Auswirkungen der Revision sind bereits deutlich spürbar: Die Zahl der Neurenten ist signifikant zurückgegangen. Die 6. IV-Revision soll zu einer weiteren Reduktion der Ausgaben führen. So sollen laufende Fälle systematisch darauf überprüft werden, ob bei den Bezüglern einer IV-Rente Potenzial zur Wiedereingliederung vorhanden ist («Eingliederung statt Rente»). Eine Reduktion der Höhe der IV-Renten steht nicht zur Diskussion. Dank der neuen Instrumente soll das jährliche Defizit der IV beseitigt werden. Bis die vorgesehenen Instrumente (vollständig) greifen, soll das Defizit durch die zusätzlichen Einnahmen gedeckt werden, zu denen die befristete Erhöhung der Mehrwertsteuersätze führen soll.

Wirtschaftskrise als Hindernis?

Namentlich die Schweizerische Volkspartei (SVP) lehnt die vorgesehene Verfassungsänderung entschieden ab. Zur Begründung werden vor allem folgende Argumente vorgetragen:

- Die IV müsse durch Missbrauchsbekämpfung saniert werden;
- es sei zu befürchten, dass die befristete Erhöhung der Mehrwertsteuersätze eine Dauerlösung werde;
- auf Grund der gegenwärtigen Wirtschaftskrise sei der Zeitpunkt der Erhöhung der Mehrwertsteuersätze falsch gewählt.

Keine Erhöhung der Sozialversicherungsbeiträge

Die Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK) befürwortet die befristete Erhöhung der Mehrwertsteuersätze.

Die befristete Erhöhung der Mehrwertsteuersätze wäre keine isolierte Massnahme, welche die bestehenden Probleme im Bereich der IV bloss hinauschiebt, sondern soll in Umsetzung eines umfassenden Konzepts erfolgen, das die nachhaltige Sanierung der IV verspricht. Die Befürchtung, dass die erhöhten Mehrwertsteuersätze zur Dauerlösung werden, erscheint daher als unbegründet.

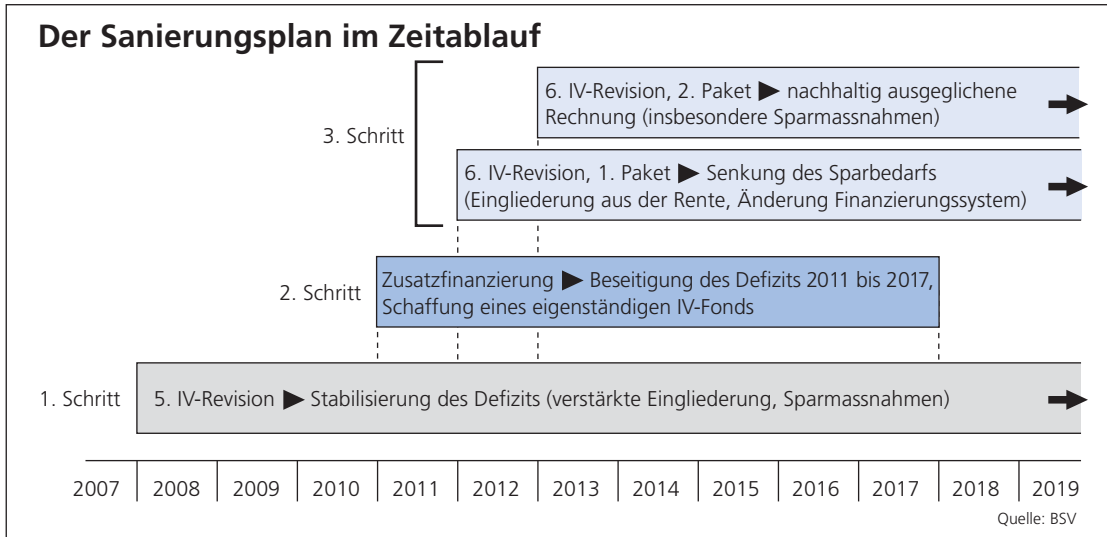
Mittlerweile leugnet niemand mehr, dass missbräuchliche Inanspruchnahmen der IV vorkommen. Gegen die Missbräuche müssen griffige Instrumente zur Verfügung stehen. Ob ein Missbrauch vorliegt, kann aber immer nur im jeweiligen Einzelfall beurteilt werden. Folglich müssen auch die Instrumente zur Missbrauchsbekämpfung auf den Einzelfall ausgerichtet sein. Die systematische Missbrauchsbekämpfung, die seit einem Jahr durchgeführt wird, ist daher ausserordentlich kostenintensiv. Die zur Verfügung stehenden Instrumente können nicht eingesetzt werden, um strukturelle Defizite der IV zu beheben.

Die gegenwärtige Wirtschaftskrise ist kein zureichender Grund für die Ablehnung der befristeten Erhöhung der Mehrwertsteuersätze. Die Sanierung der IV ist als mehrjähriger Prozess konzipiert worden, innerhalb dessen Veränderungen der wirtschaftlichen Lage zu erwarten waren. Der Zeitpunkt für eine Steuererhöhung ist nie günstig. Ausserdem ist der Zeitpunkt der Erhöhung der Mehrwertsteuersätze auf Grund der Wirtschaftskrise bereits um ein Jahr verschoben worden.

Im Übrigen könnte bei einer Ablehnung der Erhöhung der Mehrwertsteuersätze das Defizit der IV wohl nur mit einer Erhöhung der Sozialversicherungsbeiträge der Arbeitgeberinnen und der Arbeitnehmer gedeckt werden. Aus der Sicht des Wirtschaftsplatzes Schweiz wäre diese Lösung aber keine gleichwertige Alternative. Die breitere Abstützung der Finanzierung der IV als Folge der Erhöhung der Mehrwertsteuersätze verspricht nicht nur eine geringere Belastung der Unternehmen, sondern auch eine sachgerechte Lösung des Problems der Invalidität, die zunehmend als gesellschaftliches Risiko identifiziert wird.

Sicherung der AHV-Renten

Im Falle einer Ablehnung der vorgesehenen Verfassungsänderung wäre das Schicksal des geplanten IV-Ausgleichsfonds ungewiss. Ein eigenständiger IV-Aus-



gleichs fonds ist nämlich erst dann sinnvoll, wenn die IV kein Defizit mehr aufweist. Mit der Schaffung eines eigenständigen IV-Ausgleichsfonds könnte zumindest die Auszahlung der AHV-Renten gesichert werden.

Nur ein Schritt auf dem Weg zur Sanierung der IV

Bei einem Ja zur IV-Zusatzfinanzierung stehen die handelnden Personen in der politischen Verantwortung, die Sanierung der IV konsequent durchzuziehen. Die 6. IV-Revision muss – wie geplant – zu einer einschneidenden Reduktion der Ausgaben führen. Die befristete Erhöhung der Mehrwertsteuersätze darf nur als Chance für eine nachhaltige Sanierung der IV verstanden werden. Die finanziellen Zwänge haben gerade im Bereich der IV innovative Konzepte reifen lassen. Es ist daher darauf zu bestehen, dass

die IV-Zusatzfinanzierung bloss eine befristete Massnahme sein kann. Nachdem mittlerweile weitherum anerkannt ist, dass die finanziellen Mittel nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen, muss heute gerade die Begrenztheit der finanziellen Mittel als Motor für die Entwicklung des Sozialversicherungsrechts genutzt werden.

Die Erhöhung der Mehrwertsteuersätze ist nicht nur Bestandteil eines umfassenden Konzepts zur Sanierung der IV; sie steht auch für eine Sozialpolitik, die auf Herausforderungen reagiert, ohne den Sozialstaat aus- oder abbauen zu wollen. Eine derartige Sozialpolitik verlangt die ständige Überprüfung ihrer Mittel. Sie verlangt beispielsweise auch ein Ja zur Vorlage «Anpassung des Mindestumwandlungssatzes in der beruflichen Vorsorge», über die im Jahr 2010 abgestimmt werden wird.

Strassengesetz-Revision kostenneutral gestalten

von Axel Reichmeier, lic. rer. pol., wirtschaftswissenschaftlicher Mitarbeiter der AIHK, Aarau

MOTORFAHRZEUG-
STEUERN



Das heute gültige Strassengesetz des Kantons Aargau soll teilweise revidiert werden. Im Wesentlichen geht es darum, das Gesetz an die aktuellen Rahmenbedingungen anzupassen und für künftige Entwicklungen fit zu machen. Der zentrale Punkt der Vorlage ist die Ökologisierung der Motorfahrzeugabgabe (MFA). Der Vorstand der AIHK lehnt die geplante Erhöhung der MFA ab. Der Ökologisierung der MFA stimmen wir zu, diese ist aber kostenneutral zu formulieren.

Die gute Erreichbarkeit ist ein wesentliches Standortvorteil des Kantons Aargau. Im Zuge der dynamischen Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung steigen auch die Anforderungen an die verkehrstechnische Erreichbarkeit. Mit seiner

Lage im Verkehrs Dreieck zwischen Zürich, Bern und Basel, entlang den Hauptlinien des Auto- und Bahnverkehrs, kommt dem Kanton Aargau im Schweizer Verkehrssystem zudem eine zentrale Rolle zu.

Seit Inkrafttreten des Strassengesetzes im Jahr 1970 haben sich das Strassenwesen und dessen Finanzierung stark verändert. Das Verkehrswachstum auf den Aargauer Strassen stellt das Finanzierungssystem jedoch vor neue Herausforderungen. Deshalb soll das Strassengesetz überarbeitet werden. Die Teilrevision des Strassengesetzes wurde in drei inhaltlich unabhängige Vorlagen aufgeteilt:

1. Änderung der Strassenrechnung,
2. Anpassung der Gemeindebeiträge und weitere Bereiche sowie
3. Ökologisierung der Motorfahrzeugabgabe.

Änderung der Strassenrechnung

Der Kanton finanziert seine Aufgaben im Bereich der Strassen aus der Spezialfinanzierung Strassenrechnung (siehe auch Mitteilungen Nr. 6/Juni 2009, S. 47 f.). Die Strassenrechnung soll nun an die veränderten Rahmenbedingungen des Bundes angepasst und mit neuen Instrumenten (beispielsweise durch «referendumsfreie» Verschuldung und Verzinsung oder Äufnung des Fondsbestands) erweitert werden, um geplante Grossprojekte finanzieren zu können. Zur Verbesserung der Steuerung der Investitionen durch den Regierungsrat und den Grossen Rat soll analog zum bereits bestehenden Mehrjahresprogramm «öffentlicher Verkehr» neu ein Mehrjahresprogramm «Strasse» mit einem langfristigen Planungshorizont eingeführt werden.

Die AIHK spricht sich für die Ausgestaltung der Vorlage als Mehrjahresprogramm aus. Unsere Zustimmung findet auch die geplante klare Zweckbindung der MFA. Allerdings lehnen wir die vorgesehene «referendumsfreie» Verschuldung ab.

Unbestritten ist unserer Meinung nach die Forderung nach dem Sicherstellen der Erreichbarkeit im Kanton Aargau. Eine gute Verkehrsanbindung ist ein wichtiger Standortfaktor. Der Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur verursachen dementsprechende Kosten. Zur Sicherstellung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur verfügt der Kanton über die Einkünfte der MFA.

Bei der Ausgestaltung als Mehrjahresprogramm führen der Einbezug des Regierungsrates und des Grossen Rates zu einer wünschenswerten Steigerung der Transparenz. Positiv erachten wir auch die vernetzte Betrachtung von Strasse und öffentlichem Verkehr. Dies schafft die Möglichkeit, Effizienzgewinne zu erkennen und nutzen zu können.

Die vorgesehene enge Zweckbindung der MFA für die Strassenverkehrsinfrastruktur (inklusive Verkehrssicherheit) also den Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen, ist positiv zu bewerten, da sie ebenfalls die Transparenz steigert.

Die Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastruktur muss eine gewisse Liquiditätsreserve aufweisen, um wichtige Grossprojekte finanzieren zu können. Nach aargauischem Finanzhaushaltsrecht werden Spezialfinanzierungen, wie die Strassenrechnung, weder verzinst noch mit Verwaltungskosten belastet. Der Verzicht auf Verzinsung widerspricht dem Ziel einer transparenten Vollkostenrechnung. Es ist deshalb zweckmässig, eine Verzinsung der Spezialfinanzierung einzuführen, und zwar sowohl von Vorschüssen wie auch von Verpflichtungen. Diese neuen Finanzregeln sind aus unserer Sicht insgesamt angebracht. Einzig störend wirkt jedoch der Teil «sich referendumsfrei zu verschulden». Diese geplante Änderung ist abzulehnen. Der Grosse Rat soll hier mitbestimmen können.

Anpassung der Gemeindebeiträge

Die Gemeinden leisten Beiträge an den Ausbau sowie den Unterhalt der Innerortsstrecken von Kantonsstrassen. Diese liegen heute zwischen 31 und 60 Prozent und werden nach Finanzkraft abgestuft. Nach der Revision sollen die Beitragssätze pro Gemeinde nach verkehrstechnischen Kriterien (Durchgangsverkehr) abgestuft werden. Neu wird der Satz für die Gemeindebeiträge generell auf 50 Prozent festgesetzt. Für Ortschaften mit viel Durchgangsverkehr und häufigen Staus wird er bis auf 35 Prozent reduziert. An Projekte mit regionaler Wirkung (z. B. Umfahrungen) sollen auch weitere profitierende Gemeinden einen Beitrag entsprechend ihrem nachweisbaren Nutzen bezahlen.

Der Kanton möchte ein Verkehrsmanagementsystem einführen, welches die Kantonsstrassen und die Gemeindestrassen mit Schlüsselfunktionen umfasst und mit dem Verkehrsmanagement des Bundes (Nationalstrassen) vernetzt ist.

Die AIHK ist der Meinung, dass sich alle Nutznießer eines regionalen Bauvorhabens auch an den Kosten beteiligen sollen. Wir befürworten die Implementierung eines übergeordneten Verkehrsmanagementsystems. Wir verzichten auf die Beurteilung der Details der Kostenaufteilung zwischen Kanton und Gemeinden.

Bedingt durch den Neuen Finanzausgleich (NFA) darf die Finanzkraft bei der Aufteilung der Kosten künftig nicht mehr berücksichtigt werden. Der Kanton muss daher einen neuen Schlüssel zur Aufteilung finden. Die Verteilung nach verkehrstechnischen Kriterien erscheint uns eine zweckmässige Lösung zu sein. Ebenfalls erachten wir es als richtig, wenn sich alle Nutzniesser eines Bauvorhabens auch an dessen Kosten beteiligen. Der Grosse Rat soll als neutrale Institution entscheiden, welche betroffenen Gemeinden wie viel zahlen müssen.

Ein übergeordnetes Verkehrsmanagementsystem ist zu befürworten, um bei Kapazitätsengpässen schneller und besser reagieren zu können und um Effizienzverbesserungen zu erreichen. Dies soll die optimale Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sicherstellen.

Motorfahrzeugabgabe ökologisieren

Im Zentrum der Revision des Strassengesetzes steht die geplante Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer. Besitzer von Autos mit wenig Verbrauch sollen belohnt, Besitzer von Fahrzeugen mit hohem Energieverbrauch sollen deutlich höhere Abgaben bezahlen (Bonus-Malus-System). Vor allem sie sind es, welche die vom Kanton veranschlagten zusätzlichen 20 Millionen Franken in die Strassenkasse bringen sollen. Die Besteuerung der Personenwagen soll zudem nicht mehr nach Steuer-PS sondern nach Energieverbrauch (Variante A) oder nach der Leistung (Variante B) berechnet werden. Die Abgabesätze sollen ausserdem periodisch an die Teuerung und an die technologische Entwicklung angepasst werden.

Der Vorstand der AIHK lehnt eine Erhöhung der MFA ab. Zudem hat er sich gegen eine automatische Anpassung der MFA an die Teuerung ausgesprochen. Deutlich ist die Forderung nach einer kostenneutralen Ökologisierung ausgefallen.

Die Erhöhung der Motorfahrzeugabgabe um 20 Prozent und die zusätzliche Möglichkeit einer auf höchstens acht Jahre befristeten Erhöhung um 25 Prozent zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur ist abzulehnen. Nach Auffassung des AIHK-Vorstandes ist nicht nur der Zeitpunkt – steckt die Wirtschaft doch in einer Krise – der Erhöhung falsch. Auch vermittelt die Vorlage den Eindruck, dass unter dem Deckman-

tel der Ökologisierung 20 Millionen Franken in die Staatskasse gespült werden sollen. Besonders die geplante periodische und automatische Anpassung an die Teuerung wirkt störend und wird von der AIHK abgelehnt.

Wir sind der Auffassung, eine Ausrichtung der Besteuerung anhand ökologischer Kriterien wäre aus Umweltschutzgründen erfreulich und unterstützenswert. Das Bonus-Malus-System ist positiv als Lenkungsabgabe im Sinne der Klimapolitik zu bewerten. Beim Bonus Malus-System wäre Variante A zu bevorzugen, weil effizientere Motoren im Gegensatz zur Variante B tendenziell bevorzugt werden.

Positiv am Vorschlag des Kantons ist, dass Lastwagen von der Revision der MFA ausgenommen sind. Der Lenkungseffekt ist hier durch die LSVA bereits abgegolten. Die Ausrichtung der Besteuerung an ökologischen Kriterien soll nach Angaben des Kantons auch für Lieferwagen und Kleinbusse eingeführt werden. KMU und das Gewerbe wären davon negativ betroffen.

Insgesamt fordern wir deshalb eine kostenneutrale Neugestaltung der MFA.

Generelle Beurteilung der Vorlage

Uns ist bewusst, dass neben dem Nutzen für die Unternehmen durch die Erstellung, Benutzung und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur auch Kosten entstehen. Eine Möglichkeit um zukünftige Kapazitätsengpässe zu verhindern, erscheint uns, beim bestehenden Verkehrssystem mögliche Effizienzverbesserungen vorzunehmen. Zudem muss bei baulichen Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur auf ein bestmögliches Kosten/Nutzen-Verhältnis geachtet werden.

Die Teilrevision Strassengesetz ist notwendig, allerdings nicht in der vorliegenden Form. Insbesondere die im Zentrum der Vorlage stehende geplante Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer ist in der vorgeschlagenen Form abzulehnen und kostenneutral zu gestalten.