



Interpellation "Gossauer Mobilitätsfonds"

Roman Weibel (FLIG) und Patrick Scheiwiler (CVP) reichten am 29. Juni 2004 mit 11 Mitunterzeichnenden die Interpellation „Gossauer Mobilitätsfonds“ mit folgendem Wortlauf ein.

Gossauer Mobilitätsfonds

Der Stadtrat hat ein gutes Stadtentwicklungskonzept vorgelegt. Darin werden viele Massnahmen vorgeschlagen. Kurz, mittel- und langfristige. Am meisten Massnahmen gibt es für den Bereich Verkehr. Das ist richtig so, denn die Bevölkerung hat in den Umfragen von „Gossau plus“ und „Zukunft Gossau“ den Verkehr als das Hauptproblem von Gossau genannt. Die Bevölkerung will, dass das Verkehrsproblem gelöst wird.

Massnahmen im Verkehr kosten viel Geld. Woher das Geld nehmen? Aus dem Mobilitätsfonds. Tatsache ist, dass die Stadt Gossau zur Zeit finanziell gut dasteht. Sie hat also Geld, um in Verkehrsmassnahmen zu investieren. Wichtig ist jetzt aber, dass Gossau vorwärts macht. Denn rundherum läuft einiges. Der Standortwettbewerb ist in vollem Gange.

Der Mobilitätsfonds stellt dem Gossauer Stadtrat für die nächsten vier Jahre jährlich 2 Mio. Franken zur Verfügung, um kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen zügig umzusetzen.

Die Mittel für den Fonds stammen aus dem städtischen Haushalt, der neben anderen Einkünften zu einem kleinen Teil von Ablieferungen aus den Technischen Betrieben gespeisen wird. Der städtische Haushalt beträgt rund 75 Mio. Franken. Die TBG erzielen in den Jahren 1992 bis 2003 Gewinne zwischen 2,8 und 6,5 Mio. Franken. 2 der durchschnittlich 4,5 Mio. Franken Ablieferungen der TBG an die Stadt sollen dazu verwendet werden, das Hauptproblem von Gossau Schritt um Schritt zu lösen. Zum Wohle der Bevölkerung und der Wirtschaft von Gossau.

Die jährlich 2 Mio. Franken aus dem Mobilitätsfonds sollen für die Bereiche Auto- und Lastwagenverkehr (1 Mio.), öffentlicher Verkehr (0,7 Mio.) sowie Velo- und Fussverkehr (0,3 Mio.) eingesetzt werden. Damit können Massnahmen zur Lösung des Auto- und des Lastwagenproblems, zur Verbesserung des Busverkehrs sowie zur Verbesserung des Velo- und Fussverkehrs finanziert werden.

Einerseits gibt der Fonds dem Stadtrat finanzielle Mittel, um die Verkehrssituation in Gossau zu verbessern. Andererseits aber, da der Fonds Ende 2008 ausläuft, setzt der Fonds den Stadtrat unter Druck, vorwärts zu machen. Der Stadtrat informiert jährlich öffentlich, wofür die Gelder eingesetzt wurden.

1. Wie stellt sich der Stadtrat zur Idee, einen Mobilitätsfonds zu schaffen?
2. Sieht der Stadtrat Modifikationen zum oben dargelegten Konzept? Wenn ja, welche?
3. Ist der Stadtrat bereit, eine Vorlage zum Mobilitätsfonds auszuarbeiten?
4. Falls Ja zur Frage 3), erachtet es der Stadtrat für möglich, den Mobilitätsfonds auf die Parlamentsdebatte über die Jahresrechnung 2004 einzuführen?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation:

Mit dem am 7. September 2004 genehmigten Stadtentwicklungskonzept sind die Grundlagen geschaffen worden, um die vom Stadtrat aufgezeigten Ziele und Strategien zu verfolgen, namentlich aber die verschiedensten Massnahmen, so auch die Massnahmen im Bereiche Verkehr, in die Wege zu leiten.

Richtig ist, dass die Lösung des Verkehrsproblems mit Sicherheit auch erhebliche finanzielle Mittel binden wird. Die Aufwendungen für Massnahmen zugunsten des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs, wie auch des Langsamverkehrs werden im Städtischen Haushalt in der Investitionsrechnung und in der Laufenden Rechnung (Kontogruppe 16) ausgewiesen. Sie werden aus allgemeinen Finanzmitteln des Stadthaushaltes finanziert. Die nachstehende Übersicht zeigt, dass in jüngster Vergangenheit wie auch im kommenden Jahr zunehmend Mittel aus dem allgemeinen Finanzhaushalt für den Verkehr aufgewendet werden.

Konto	Bezeichnung	Nettoaufwand (Beträge auf CHF 1'000 gerundet)			
		Rchg. 2002 CHF	Rchg. 2003 CHF	Budget 2004 CHF	Budget 2005 CHF
16	Verkehr (exkl. Abschreibungen)	2'141'000	1'961'000	2'946'000	2'923'000
1621	Unterhalt Strassen, Brücken, Plätze	1'306'000	1'064'000	1'644'000	1'581'800
1622	Werkhof, Magazine	49'000	90'000	71'000	49'500
1623	Parkplätze, ruhender Verkehr	- 132'000	-121'000	-165'000	-203'400
1625	öffentliche Beleuchtung	0.00	0.00	364'000	395'000
1650	Öffentlicher Verkehr	918'000	928'000	1'032'000	1'100'000
1990	Abschreibungen Bereich Verkehr	581'000	234'000	0	268'350

Wenn in der eingereichten Interpellation die Schaffung eines Mobilitätsfonds zur Finanzierung der Aufwendungen zugunsten der Verkehrsinfrastruktur zur Diskussion gestellt wird, so tut vorab eine begriffliche Klärung not.

In der Bestandesrechnung sind unter den Passiven das Fremdkapital, das Sondervermögen und das Eigenkapital auszuweisen (Art. 186 Gemeindegesetz; sGS 151.2). Zum Sondervermögen gehören die Spezialfinanzierungen und die Vorfinanzierungen.

Unter *Spezialfinanzierung* wird die vollständige oder teilweise Zuordnung von Einnahmen an bestimmte Aufgaben verstanden (zweckgebundene Einnahmen). Der Saldo der Spezialfinanzierungen wird in der Bestandesrechnung (Kontogruppe 38) ausgewiesen. Spezialfinanzierungen sollen in der Regel nur dort geführt werden, wo zwischen der erfüllten Aufgabe und den von den Nutzniessern direkt erbrachten Entgelten ein Kausalzusammenhang besteht (z.B. Parkingmetergebühren – Parkhäuser; Abwassergebühren – Abwasseranlagen; Feuerwehersatzabgabe – Feuerwehinfrastrukturen etc.). Spezialfinanzierungen bedürfen einer besonderen gesetzlichen oder rechtlich gleichwertigen Grundlage, welche die Einlagen und Entnahmen nach klaren, für Voranschlag und Rechnung gleichen Grundsätzen festlegt. Auf kommunaler Ebene ist zu diesem Zweck ein rechtsetzender Erlass zu schaffen (siehe Art. 21 der Haushaltverordnung; sGS 151.53), welcher der Zustimmung durch das Parlament bedarf und dem fakultativen Referendum unterliegt. Beispiele solcher Erlasse sind das Abwasserreglement, das Feuerwehreglement und das Reglement für das Altersheim Espel. Von der Zweckbindung allgemeiner Steuern ist abzusehen, vor allem deshalb, weil durch die Zweckbindung der Einsatz der Finanzmittel nach einer ausgewogenen oder einer sich im Zeitablauf ändernden Prioritätenordnung erschwert wird (siehe Handbuch des Rechnungswesens der öffentlichen Haushalte, Note 476, Seite 82, Hrsg. von der Konferenz der Kantonalen Finanzdirektoren, Bern 1978). Da im Falle eines Mobilitätsfonds der Kausalzusammenhang zwischen Entgelt und erfüllter Aufgabe fehlt, ist von der Bildung einer Spezialfinanzierung abzusehen.

Den Spezialfinanzierungen stehen die *Vorfinanzierungen* gegenüber. Sie entstehen durch die Bindung öffentlicher Mittel für eine bestimmte künftige Aufgabe, in der Regel für grössere Investitionen. Sie werden aus der Laufenden Rechnung gebildet (Art. 22 Haushaltverordnung; sGS 151.53), wobei die entsprechenden Einlage nur im Ausmass der im Voranschlag eingestellten Beträge zulässig ist, damit die Transparenz des Rechnungswesens gewährleistet bleibt und nicht durch nachträglich angeordnete Einlagen verfälscht wird. Soweit eine Äufnung von

Vorfinanzierungen nicht auf dem Budgetweg erfolgt, können auch Ertragsüberschüsse der Laufenden Rechnung für Vorfinanzierungen und damit als Mittel für besondere Aufgaben ausgeschieden werden. Ein solcher Vorgang bedarf aber eines einschlägigen Parlamentsbeschlusses und unterliegt ebenfalls dem fakultativen Referendum.

Der Begriff „Fonds“ wird in der finanzwirtschaftlichen Praxis der öffentlichen Haushalte bewusst vermieden, da er verschiedene Inhalte ausdrückt. Wenn er aber dennoch anzutreffen ist, so reicht die Begriffsspanne von den im Rahmen der Spezialfinanzierungen geäußerten Mitteln über die eigentlichen Legate bis zu den selbständigen, von den Gemeinwesen verwalteten Zweckvermögen Dritter (siehe Handbuch des Rechnungswesens der öffentlichen Haushalte, a.a.O., Note 476, Seite 82). In der Regel ist von einem Fonds dann die Rede, wenn Dritte der öffentlichen Hand unentgeltliche Zuwendungen machen (Schenkungen, Legate). Wenn aber, wie im Fall des angelegten Mobilitätsfonds, die Bereitstellung von Finanzmitteln aus dem allgemeinen Stadthaushalt oder aus Ablieferungen der Technischen Betriebe zur Diskussion stehen, kann von einem Fonds nicht mehr die Rede sein. Vielmehr würde es sich dann um eine Spezialfinanzierung oder eine Vorfinanzierung handeln.

Richtig ist, dass in den vergangenen Jahren wiederholt Ablieferungen der Technischen Betriebe an den Städtischen Haushalt erfolgten. Für die Jahre 2004 und 2005 wie auch in der mehrjährigen Finanzplanung ist unter diesem Titel ein Betrag von jährlich CHF 1,8 Mio. vorgesehen. Diese Mittel sind nicht zweckgebunden und stammen aus Ertragsüberschüssen der Technischen Betriebe. Mit dem Budget 2004 sind die Sportstätten aus den Technischen Betrieben ausgegliedert worden, wodurch eine Entflechtung angestrebt und vermehrte Transparenz bezüglich Querfinanzierungen erreicht werden konnte. Die Technischen Betriebe sind derzeit daran, die Entscheidungsgrundlagen zu erarbeiten, die anfangs 2005 eine auf betriebswirtschaftlicher Grundlage abgestützte Festlegung der jährlichen Ablieferungen an den Stadthaushalt erlauben.

Der Stadtrat beantwortet die gestellten Fragen:

Frage 1

Wie stellt sich der Stadtrat zur Idee, einen Mobilitätsfonds zu schaffen?

Antwort zu Frage 1

Nach den Vorstellungen der Interpellanten sollen Finanzmittel lediglich für die nächsten vier Jahre bereit gestellt werden, um damit kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen umzusetzen. Der Stadtrat hat im Stadtentwicklungskonzept die Stossrichtung und den Zeithorizont für Massnahmen im Verkehrsbereich aufgezeigt. Mit dem Budget 2005 beantragt er die Bereitstellung der im kommenden Jahr erforderlichen Mittel. In gleicher Weise sollen im Rahmen des ordentlichen Budgetprozesses dem Parlament auch in den nächsten Jahren die nach dannzumaligen Erkenntnissen notwendigen Mittel beantragt werden. Die politischen Entscheide, für welche Vorhaben in welchem Umfang finanzielle Mittel bereit gestellt werden, werden somit im Rahmen der Budgetgenehmigung durch das Parlament und darüber hinaus - im Rahmen der zustehenden Finanzkompetenzen - durch den Stadtrat getroffen.

Das Ausgabengebahren der letzten beiden Jahre wie auch die Budgets 2004 und 2005 machen deutlich, dass für den Verkehr (Kontogruppe 16) steigende Finanzmittel bereitgestellt wurden/werden. Im kommenden Jahr überschreitet diese Budgetposition die Grenze von 3 Millionen Franken. Neu zu schaffende Vor- oder Spezialfinanzierungen hingegen, die lediglich auf einen Zeithorizont von vier Jahren ausgelegt sind, tragen die Züge eines Rahmenkredites, durch den das Korsett für verkehrspolitische Massnahmen dann (zu) eng geschnürt wird, wenn situationsbezogen für den Verkehr mehr Mittel benötigt werden. Hinzu kommt, dass im Stadtentwicklungskonzept die anstehenden Verkehrsmassnahmen in inhaltlicher und zeitlicher Hinsicht nur grob skizziert sind und starre Regeln über die Bereitstellung von (limitierten) Finanzmitteln dazu führen können, dass mangels hinreichender Fondierung einzelne Massnahmen nicht oder nicht rechtzeitig ausgelöst werden können. Eine Fondierung von Mitteln kann aber umgekehrt auch dazu führen, dass Mittel bereitgestellt werden, die mangels umsetzungsreifer Projekte gleichsam auf Vorrat angelegt werden, wodurch einer „Kässeliwirtschaft“ Vorschub geleistet würde. Schliesslich bleibt anzufügen, dass mittel der blossen Bereitstellung von Finanzmitteln noch nicht der von der Interpellation erhoffte Handlungsdruck geschaffen werden kann, da Ausgaben ausschliesslich im Rahmen der genehmigten Budgets getätigt werden können. Aus all diesen Überlegungen sieht der Stadtrat davon ab, die Initiative zur Schaffung eines Mobilitätsfonds zu ergreifen.

Frage 2

Sieht der Stadtrat Modifikationen zum oben dargelegten Konzept? Wenn ja, welche?

Frage 3

Ist der Stadtrat bereit, eine Vorlage zum Mobilitätsfonds auszuarbeiten?

Frage 4

Falls Ja zur Frage 3, erachtet es der Stadtrat für möglich, den Mobilitätsfonds auf die Parlamentsdebatte über die Jahresrechnung 2004 einzuführen?

Antworten zu den Fragen 2 - 4

Nimmt man das Stadtentwicklungskonzept und die darin aufgeführten Massnahmen zum Nennwert, ist aus Sicht des Stadtrates weder ein Mobilitätsfonds noch eine Alternative dazu notwendig. Es genügt, wenn die für die Umsetzung der Massnahmen notwendigen Kredite ins jeweilige Budget der Investitionsrechnung und der Laufenden Rechnung eingestellt und die Kredite seitens des Parlaments freigegeben werden. Auf diese Weise darf als Ausfluss des parlamentarischen Entscheidungsprozesses erwartet werden, dass jederzeit hinreichend Finanzmittel für Verkehrsmassnahmen zur Verfügung gestellt werden bzw. zur Verfügung stehen.

Stadtrat