

5633

**Beschluss des Kantonsrates
zum Postulat KR-Nr. 346/2016 betreffend
Strassengelder für Strassen (Fonds im Eigenkapital)**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 10. Juni 2020,
beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 346/2016 betreffend Strassengelder für Strassen (Fonds im Eigenkapital) wird als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 18. Juni 2018 folgendes von den Kantonsräten Christian Schucan, Uetikon a. S., und Christian Lucek, Dänikon, sowie Kantonsrätin Yvonne Bürgi, Rüti, am 31. Oktober 2016 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen, Ansätze aufzuzeigen, wie die Mittel des Strassenfonds entsprechend ihrer gesetzlichen Zweckbindung und entsprechend den aktuellen und künftigen Bedürfnissen für die Strasseninfrastruktur verwendet werden können. Unter anderem sind die notwendigen Anpassungen vorzunehmen, damit die Entwicklung des Fondsbestandes Strassenfonds nicht mehr erfolgswirksam ist und das Wachstums des Fondsbestandes begrenzt wird, wenn der Fondsbestand den Finanzierungsbedarf der folgenden 15 Jahre deckt. Im Bericht sind die Auswirkungen auf den allgemeinen Staatshaushalt aufzuzeigen.

*Bericht des Regierungsrates:***1. Ausgangslage**

Im Bereich der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen bestehen zwei Fonds: der Strassenfonds und der Verkehrsfonds.

Der Strassenfonds deckt alle Auslagen des Kantons für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Staatsstrassen. Auch werden daraus Beiträge an den geografisch-topografischen Sonderlastenausgleich gemäss § 29 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) und Beiträge an Projekte des Bundesamts für Strassen (ASTRA) für weitergehende bauliche Ausrüstungen wie z.B. Überdeckungen ausgerichtet, soweit diese von überwiegendem kantonalem Interesse sind (§ 14 Abs. 2 Einführungsgesetz zum Nationalstrassengesetz [EG NSG, LS 722.2]). Der Strassenfonds wird durch die Einnahmen aus der kantonalen Motorfahrzeugsteuer und die Anteile des Kantons an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der Mineralölsteuer des Bundes gespeist. Der Strassenfonds gilt als Fonds im Eigenkapital und wird sowohl im Saldo der Erfolgsrechnung des Kantons als auch im mittelfristigen Ausgleich berücksichtigt.

Der Verkehrsfonds gewährt Beiträge an Investitionen für feste Anlagen des öffentlichen Verkehrs (§§ 4 und 30 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr [PVG, LS 740.1]). Er wird durch Einlagen aus allgemeinen Staatsmitteln (§ 31 PVG) gespeist. Der Verkehrsfonds gilt als Fonds im Eigenkapital, wird aber wie ein Fonds im Fremdkapital behandelt. Er wird weder im Saldo der Erfolgsrechnung noch im mittelfristigen Ausgleich berücksichtigt. Die Einlage in den Verkehrsfonds ist jedoch im mittelfristigen Ausgleich enthalten.

Im Bereich der Strassen stehen mehrere Aus- und Neubauten an, die den Strassenfonds überdurchschnittlich belasten werden. Der Regierungsrat hat erkannt, dass dies aufgrund der heutigen Rechnungslegung und vor allem der Konsolidierung des Strassenfonds in der Erfolgsrechnung des Kantons Auswirkungen auf den gesamten Staatshaushalt zur Folge haben wird. Er hat deshalb bereits in seinen Richtlinien der Regierungspolitik 2015–2019 vom 24. Juni 2015 mit dem Legislaturziel 9.2 beschlossen, dass die erforderliche Erweiterung und Erneuerung der Infrastruktur mit innovativen Lösungen besser umgesetzt und finanziert werden sollen.

Die Volkswirtschaftsdirektion wurde beauftragt, Möglichkeiten zu prüfen, wie Planung und Verwendung der Mittel im Strassenfonds im Rahmen der Zweckbindung flexibler auf den jährlich schwankenden Finanzbedarf und die anstehenden, aus dem Strassenfonds zu finanzierenden Grossprojekte ausgerichtet werden können. Dazu wurde eine

direktionsübergreifende Arbeitsgruppe mit Fachleuten aus der Volkswirtschaftsdirektion, der Baudirektion und der Finanzdirektion eingesetzt. Diese hat im August 2019 ihren Abschlussbericht vorgelegt. Dieser bildet die Grundlage für die Berichterstattung zum vorliegenden Postulat.

2. Finanzierung des Strassenbereichs

Wie einleitend festgehalten, erfolgt die Finanzierung der Staatsstrassen über den Strassenfonds (§ 28 StrG). Die Investitionen für die Zwecke des Strassenfonds werden gemäss § 33 Abs. 2 des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung (CRG, LS 611) vom Staat vorfinanziert. Zur Refinanzierung werden dem Fonds Abschreibungen und kalkulatorische Zinsen belastet.

Dem Strassenfonds fliessen die folgenden, zweckgebundenen Einnahmen zu (Zahlen 2019):

- Einnahmen der kantonalen Verkehrsabgaben (330 Mio. Franken)
- kantonale Anteile an der vom Bund erhobenen Mineralölsteuer (37 Mio. Franken) und LSVA (61 Mio. Franken)
- Zinsertrag auf Fondsbestand und Erträge aus Liegenschaften im Strassenfonds (24 Mio. Franken)

Die Mittel des Strassenfonds werden verwendet für:

- die Deckung des Nettoaufwands im Tiefbauamt für Betrieb und Unterhalt (Personal- und Sachaufwand) sowie Amortisation der Investitionen (218 Mio. Franken),
- den strassenbezogenen Aufwand des Amts für Verkehr (AFV) (Personal- und Sachaufwand, Beiträge an Städte Zürich und Winterthur, Beiträge an Projekte des ASTRA, Amortisation der Investitionsbeiträge; 100 Mio. Franken),
- den Personalaufwand der Kantonspolizei für die Verkehrsleitzentrale Letten (4 Mio. Franken),
- den Aufwand des Strassenverkehrsamts für die Erhebung der Verkehrsabgaben (7 Mio. Franken),
- Beiträge an den geografisch-topografischen Sonderlastenausgleich (13 Mio. Franken),
- Rückstellungen für latente Steuern, Zinsen auf noch nicht amortisierten Investitionen (3 Mio. Franken).

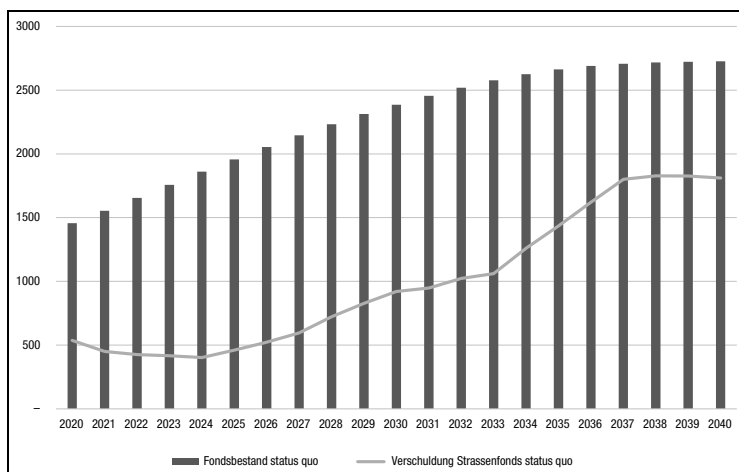
In der Jahresrechnung 2019 überstiegen die Einnahmen von 451 Mio. Franken die Aufwendungen von 345 Mio. Franken, woraus sich ein Saldoübertrag in den Strassenfonds von 106 Mio. Franken ergab. Da der Strassenfonds dem Eigenkapital zugeteilt ist, fliesst sein Saldo erfolgswirksam in die Staatsrechnung ein. Ein Ertragsüberschuss führt daher zu einer Entlastung des Saldos der Erfolgsrechnung und umgekehrt ein Aufwandüberschuss zu einer Belastung des Saldos der Erfolgsrechnung der Staatsrechnung. Da der Saldo der Erfolgsrechnung massgeblich ist für die Haushaltssteuerung über den mittelfristigen Ausgleich, ist der Saldo des Strassenfonds auch Bestandteil der Haushaltssteuerung im mittelfristigen Ausgleich. Ein Ertragsüberschuss im Strassenfonds verbessert also sowohl die Erfolgsrechnung als auch den mittelfristigen Ausgleich, wovon auch andere Staatsbereiche profitieren.

Ende 2019 wies der Strassenfonds einen Saldo von 1405 Mio. Franken auf. Diesem Saldo stehen noch nicht abgeschriebene und vom Staat vorfinanzierte Infrastrukturen im Wert von 1920 Mio. Franken gegenüber, womit sich eine Nettoverpflichtung von 510 Mio. Franken des Strassenfonds gegenüber dem Staat ergibt. Zusätzlich zu berücksichtigen sind auch die noch nicht beanspruchten, aber bereits rechtskräftig beschlossenen Kredite von Kantonsrat und Regierungsrat im Umfang von 778 Mio. Franken, die in absehbarer Zukunft dem Strassenfonds belastet werden.

3. Entwicklung Strassenfonds

Die Volkswirtschaftsdirektion hat eine langfristige Betrachtung der Investitionen und des Verlaufs des Saldos des Strassenfonds vorgenommen, die im Anschluss an die Volksabstimmung zum Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel im Februar 2020 aktualisiert wurde. Die vorliegend verwendeten Zahlen stimmen deshalb nicht mit jenen gemäss Bericht der Arbeitsgruppe vom 14. August 2019 überein. Aufgrund der 40-jährigen Abschreibungsdauer und unter Berücksichtigung der in Aussicht gestellten Beiträge des Bundes hätte das Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel eine Mehrbelastung der Erfolgsrechnung von 21,7 Mio. Franken (Abschreibungen und Zinsen im 1. Jahr) zur Folge gehabt. Mit Blick auf den Gesamtaufwand von 345 Mio. Franken kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Arbeitsgruppe auch mit aktualisierten Zahlen Gültigkeit haben.

Im Zeitraum von 2020 bis 2040 wird von Investitionen in der Grössenordnung von 5546 Mio. Franken ausgegangen. Dies hat zur Folge, dass die aktivierten Investitionen bis 2030 auf rund 3307 Mio. Franken und bis 2040 auf rund 4539 Mio. Franken ansteigen werden. Der Fondsbestand wird im gleichen Zeitraum auf rund 2386 Mio. Franken im Jahr 2030 und auf rund 2727 Mio. Franken im Jahr 2040 ansteigen, woraus sich eine Nettoverpflichtung des Strassenfonds gegenüber dem Staatshaushalt von 920 Mio. Franken im Jahr 2030 bzw. 1811 Mio. Franken im Jahr 2040 ergibt.



Quelle: AFV

Die geplanten Anstiege der Verpflichtung des Strassenfonds gegenüber dem Staatshaushalt und des Verschuldungsgrads stehen planbaren, zweckgebundenen Fondseinnahmen gegenüber, die auch künftig in ähnlicher Grössenordnung erwartet werden können. Damit ist weiterhin und auch auf lange Sicht die Finanzierung der Folgekosten der Strasseninvestitionen gesichert.

Sollte der Fondsbestand abnehmen, ist rechtzeitig auf die eingesetzte Entwicklung zu reagieren, da sich ein sinkender Trend wegen der 40-jährigen Abschreibungsdauer nur langsam und über einen längeren Zeitraum abflachen, stoppen oder umkehren lässt.

4. Erhöhung der Flexibilisierung des Strassenfonds

Die directionsübergreifende Arbeitsgruppe hat verschiedene Ideen geprüft, wie der Strassenfonds flexibilisiert werden kann und welche Auswirkungen diese Massnahmen auf den Staatshaushalt haben. Dabei wurde von Beginn weg von der Bedingung ausgegangen, dass am Finanzierungsinstrument des Strassenfonds festgehalten werden soll und auf Alternativen, wie die Ausgliederung des Strassenbereichs in eine selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalt, oder auf eine Auflösung des Strassenfonds verzichtet werden soll. Auch sollen Lösungen untersucht werden, die innerhalb der bestehenden gesetzlichen Vorgaben umgesetzt werden können. Lösungen, die Anpassungen von Verordnungen bedingen, wurden in die Betrachtung aufgenommen. Die Arbeitsgruppe hat unter anderem die nachfolgenden Massnahmen zur Erhöhung der Flexibilität für die anstehenden Investitionen im Bereich der Strassen eingehend geprüft:

4.1 Ausnahme des Strassenfonds vom mittelfristigen Ausgleich

Strassenfonds und Verkehrsfonds werden heute in der Rechnungslegung unterschiedlich behandelt. Während der Strassenfonds entsprechend den geltenden Grundsätzen der Rechnungslegung gemäss § 15 Abs. 3 der Rechnungslegungsverordnung (LS 611.1) als Fonds im Eigenkapital betrachtet wird, wird der Verkehrsfonds (ebenfalls ein Fonds im Eigenkapital) wie ein Fonds im Fremdkapital behandelt. Dies bedeutet, dass der Verkehrsfonds weder in den Saldo der Staatsrechnung noch in den mittelfristigen Ausgleich einbezogen wird. Weil aber die Einlage in den Verkehrsfonds im mittelfristigen Ausgleich enthalten ist, wird im Vergleich zum Strassenfonds eine ähnliche Sichtweise hergestellt. Die aus dem Verkehrsfonds finanzierten Beiträge an Infrastrukturinvestitionen der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs fliessen einzig in die Investitionsrechnung ein und werden auf 25 Jahre abgeschrieben.

Dieser Lösungsansatz sieht vor, dass auch der Strassenfonds vom mittelfristigen Ausgleich ausgenommen bzw. «herausgerechnet» wird. Dies hätte zur Folge, dass dem Strassenfonds mehr Flexibilität in der Planung der Investitionen eingeräumt werden könnte und grosse Projekte auch nicht andere Staatsaufgaben belasten. Die Ausnahme vom mittelfristigen Ausgleich wäre beim Strassenfonds insofern begründbar, weil es sich um einen spezialfinanzierten Aufgabenbereich handelt und die Folgekosten der Investitionen nicht durch allgemeine Staatsmittel, sondern durch weiterhin in ähnlicher Grössenordnung erwartete zweckgebundene Einnahmen finanziert werden können. Allerdings müssten dazu die Rechnungslegungsgrundsätze angepasst werden. Auch

würde sich der mittelfristige Ausgleich ab dem Einführungsjahr um rund 100 Mio. Franken pro Jahr verschlechtern. Aus diesen Gründen wurde entschieden, diesen Ansatz nicht weiterzuverfolgen.

4.2 Flexiblere, spezifische Vorgaben für den Strassenbereich

Für den Strassenfonds wurden spezifische, flexibler auf den Bedarf ausgerichtete Vorgaben zum Budget und Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) geprüft, sodass dieser von den generellen Vorgaben für die Investitions- und Erfolgsrechnung ausgenommen wäre.

Eine Sonderregelung für den Strassenbereich könnte gerechtfertigt werden, da die Folgekosten der Investitionen mit Mitteln aus dem mit zweckgebundene Einnahmen geäufteten Fondsbestand finanziert werden und die Staatskasse somit nicht zusätzlich belasten. Da Investitionen in die Strassen aber gemäss den Vorgaben von § 33 Abs. 2 CRG vom Staat vorfinanziert werden müssen, hat dies Auswirkungen auf die Investitionsplanung des ganzen Kantons.

Allerdings wären neue Mechanismen zur Budgetierung nicht in Übereinstimmung mit den bestehenden rechtlichen Grundlagen und Budget-/KEF-Vorgaben und würden die Zielerreichung nicht absichern. Mit einem sinnvollen Einsatz der bestehenden Instrumente können alle Bedürfnisse befriedigt werden, weshalb die Arbeitsgruppe Massnahmen in diesem Bereich verworfen hat.

4.3 Längerfristige Vorgaben von Nettoinvestitionsplafonds

Aufgrund der langfristigen Ausrichtung von Infrastrukturinvestitionen verfolgt dieser Ansatz die Idee, dass über einen mittel- bis längerfristigen Zeitraum (z. B. zwei KEF-Perioden) ein Nettoinvestitionsplafond festgelegt wird. Damit wären die Leistungsgruppen innerhalb dieses Zeitrahmens flexibel in der Beanspruchung der ihnen zugeteilten Investitionen. Relevant ist somit die Einhaltung der Vorgabe per Ende der Plafondperiode und nicht eines Kalenderjahres.

Die Arbeitsgruppe kam jedoch zum Schluss, dass wesentliche Elemente dieses Vorschlags bereits heute im Rahmen der KEF-Vorgaben und durch den Übertrag von nicht ausgeschöpften Krediten auf die Folgejahre (Kreditübertragung) umgesetzt werden können. Zudem können grundsätzlich schon heute sämtliche Projekte in der Investitionsplanung auch in einer langfristigen Sichtweise abgebildet werden. Auf eine Weiterverfolgung dieses Vorschlags wurde daher verzichtet.

4.4 Erhöhung der Verkehrsabgaben oder Einlagen in den Strassenfonds als projektbezogene, einnahmeseitige Massnahme

Mit einer Erhöhung der Einlagen in den Strassenfonds kann die Finanzierung von Investitionen vereinfacht und die Flexibilisierung erhöht werden. Auch kann der Bedarf für die Vorfinanzierung durch den Staat gesenkt werden. Eine Erhöhung der Einlage in den Strassenfonds könnte durch höhere Motorfahrzeugabgaben oder durch ausserordentliche Einlagen in den Strassenfonds erfolgen. Diese könnten an gewisse Grossprojekte gebunden und zusammen mit dem Kreditentscheid dem Kantonsrat vorgelegt werden (wie z. B. für die Strassenmassnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn). Die Arbeitsgruppe kam zum Schluss, dass der Strassenfonds ausreichend finanziert ist. Auf eine Erhöhung der Einlagen, aber auch auf eine Senkung soll deshalb verzichtet werden.

4.5 Transparenz schaffen

Dass dem hohen Fondsbestand noch höhere, langfristig abzuschreibende Strassenbestände gegenüberstehen, ist aus der aktuellen Staatsrechnung nicht direkt ersichtlich und wird deshalb oft nicht erkannt. Die Arbeitsgruppe schlägt deshalb vor, dass im Leistungsgruppenblatt des Strassenfonds unter der Rubrik «Finanzierung» der Fondsbestand beziffert wird. Dieser Vorschlag wird im Rahmen des KEF 2021–2024 und des Budgets 2021 für sämtliche Fonds-Leistungsgruppen einheitlich umgesetzt.

4.6 Prüfung einer Verkürzung der buchhalterischen Abschreibungsdauer

Mit der Einführung der International Public Sector Accounting Standards (IPSAS) am 1. Januar 2008 wurde die Abschreibungsdauer auf 40 Jahre festgelegt. Verschiedene Entwicklungen seit der Einführung von IPSAS lassen jedoch darauf schliessen, dass diese Dauer zu lang ist. So werden die Strassen auf der einen Seite durch die Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Schwerverkehrs, mehr belastet. Auf der anderen Seite werden zunehmend strengere Anforderungen an die Ausgestaltung (Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit) oder an den Lärmschutz (Einsatz von lärmarmen Belägen) gestellt, welche die Lebensdauer von lärmarmen Belägen etwa der Hälfte derjenigen von konventionellen

Belägen entspricht. Verschiedene andere Kantone, wie z. B. Schaffhausen oder Thurgau, schreiben die Strasseninfrastrukturen bereits heute auf 25 Jahre ab.

Eine Verkürzung auf 35 oder 25 Jahre hätte zur Folge, dass die jährlichen Abschreibungen erhöht und die bilanzierte Strassenbestände sowie der Fondsbestand verkleinert würden. Das anfänglich vorzunehmende Restatement hätte eine einmalige Abschreibung und Belastung der Staatsrechnung zur Folge, mit ebenfalls reduzierendem Effekt auf die bilanzierten Strassenbestände und den Fondsbestand.

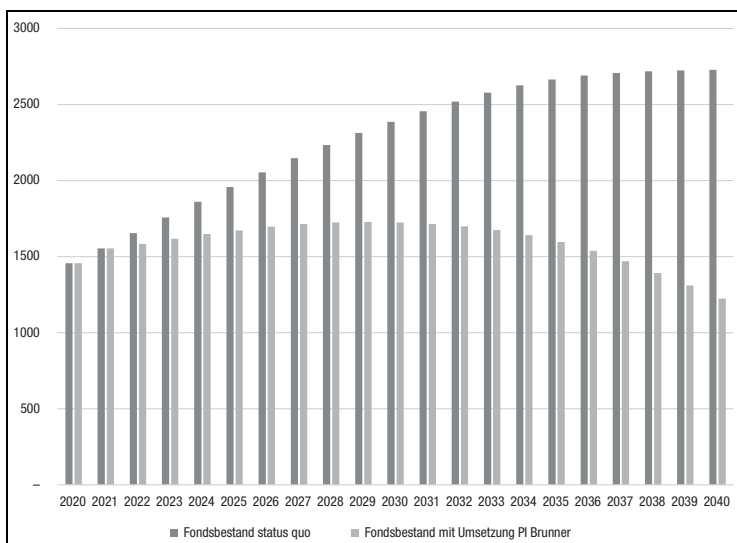
Aus buchhalterischer Sicht muss die Abschreibungsdauer den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen. Die Lebensdauer soll deshalb auf der Grundlage der aktuellen Entwicklungen (z. B. vermehrter Einsatz von lärmarmen Belägen mit einer deutlich kürzeren Lebensdauer) und mit Blick auf andere Kantone genauer geprüft werden. Eine Verkürzung der Abschreibungsdauer hätte zur Folge, dass die Investitionen einen unmittelbareren und grösseren Einfluss auf die Erfolgsrechnung hätten, was für die politische Steuerung der Investitionen vorteilhaft wäre. Auch würden nachfolgenden Generationen weniger hohe Amortisationskosten überlassen. Die Arbeitsgruppe hat diesen Vorschlag skeptisch beurteilt. Aufgrund der seither eingetretenen Entwicklungen soll dieser Vorschlag aber noch einmal geprüft werden.

5. Auswirkungen der vom Kantonsrat am 18. November 2019 beschlossenen Änderung des Strassengesetzes auf den Strassenfonds

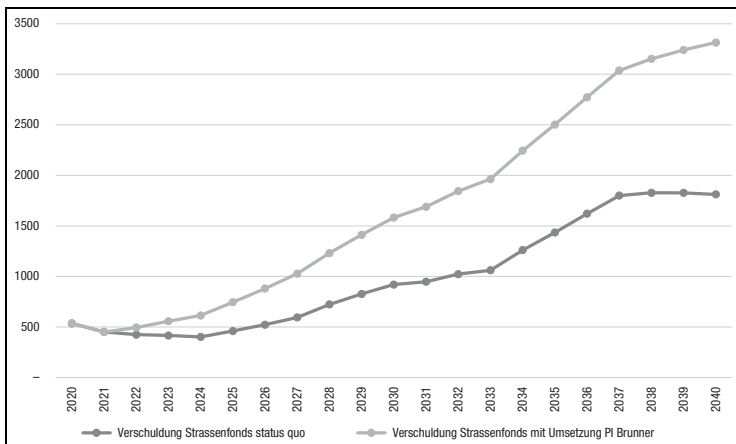
Mit Beschluss vom 18. November 2019 hat der Kantonsrat eine Änderung des Strassengesetzes betreffend Unterhalt von Gemeindestrassen beschlossen (KR-Nr. 321/2013). Dagegen wurde das Kantonsratsreferendum ergriffen. Die Volksabstimmung findet am 27. September 2020 statt. Die Stimmberechtigten werden somit erst nach der Berichtserstattung zum vorliegenden Postulat über diese Gesetzesänderung abstimmen. Da diese Gesetzesänderung erhebliche Auswirkungen auf den Strassenfonds haben würde, sollen diese ebenfalls kurz dargelegt werden.

Gemäss der vom Kantonsrat beschlossene Änderung des Strassengesetzes sollen mindestens 20% der Einlagen in den Strassenfonds den Gemeinden für den Unterhalt der Gemeindestrassen überwiesen werden (§ 31 StrG gemäss Referendumsvorlage). Dies umfasst zum einen die Beiträge gemäss § 29 StrG an den geografisch-topografischen Sonderlastenausgleich (Rechnung 2019: 12,671 Mio. Franken) und neu einen nach Kilometer Gemeindestrassen, die vom motorisierten Individualverkehr befahren werden können, auszubezahlenden Beitrag. Bezogen auf die Rechnung 2019 hätte dies zur Folge, dass 71,427 Mio. Franken zusätzlich an die Gemeinden ausbezahlt und somit insgesamt 84,1 Mio. Franken aus dem Strassenfonds den Gemeinden auszuzahlen wären.

Die Änderung des Strassengesetzes hätte zur Folge, dass der Strassenfonds mit jährlich rund 72 Mio. Franken zusätzlich belastet würde. Auch der Saldo in der Staatsrechnung und der mittelfristige Ausgleich würden sich um diesen Betrag verschlechtern, was in der KEF-Periode 2021–2024 zu einer Verschlechterung von rund 216 Mio. Franken führen würde.



Quelle: AFV



Quelle: AFV

Würden die bisher geplanten Investitionen ins Staatsstrassennetz vollumfänglich verwirklicht, würde sich der Fondsbestand bis 2040 auf rund 1250 Mio. Franken verringern und die Verpflichtung des Strassenfonds gegenüber dem Staatshaushalt würde auf rund 3300 Mio. Franken ansteigen.

6. Umsetzung

Die Prüfung der Vor- und Nachteile der verschiedenen Ansätze hat ergeben, dass die Möglichkeiten für realisierbare und kurzfristig umsetzbare Lösungen beschränkt sind. Der Regierungsrat wird die folgenden Massnahmen umsetzen:

- Schaffung von vermehrter Transparenz mittels Ausweis nicht nur des Fondsbestands, sondern auch des vom Staatshaushalt vorfinanzierten Anlagevermögens im KEF und Geschäftsbericht (Ziff. 4.5).
- Die bestehenden rechtlichen Instrumente (insbesondere Kreditübertragungen) sollen verstärkt eingesetzt werden (Ziff. 4.3).

Der Regierungsrat sieht jedoch davon ab, die folgenden Massnahmen weiterzuverfolgen:

- Änderung der Rechnungslegung wie z.B. den Ausschluss des Saldos der Strassenrechnung aus dem mittelfristigen Ausgleich oder vom Saldo der Staatsrechnung (Ziff. 4.1).
- Erhöhung der Verkehrsabgaben oder Einmaleinlagen in den Strassenfonds. Der Regierungsrat wehrt sich aber auch gegen eine Senkung der Einlagen (Ziff. 4.4).

Der Regierungsrat kann über die Verkürzung der Abschreibungsdauer (Ziff. 4.6) derzeit noch keinen abschliessenden Entscheid fällen. Von spezifischen Ausnahmen in der Rechnungslegung für den Strassenfonds (Ziff. 4.2) sieht er ab.

Mit diesen vorgeschlagenen Massnahmen kann dem Anliegen der Postulanten und der Postulantin weitgehend entsprochen werden. Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 346/2016 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Silvia Steiner

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli