Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

b a s e s

Verwendung des Ertragsanteils der Kantone an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Impressum

Herausgeber
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Sektion Verkehrspolitik, CH-3003 Bern

Autor
Ueli Balmer

Zitierweise
Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2009),
Verwendung des Ertragsanteils der Kantone an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

12.2009

Verwendung des Ertragsanteils der Kantone an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung **5**

1 Einleitung **6**

2 Umfrage bei den Kantonen **7**

2.1 Grundsätzliches *7*

2.2 Inhalt *7*

3 Ergebnisse **8**

3.1 Allgemeines *8*

3.2 Frage 1: Rechtliche Grundlagen *8*

3.3 Frage 2: Beteiligung der Gemeinden *8*

3.4 Frage 3: Berücksichtigung der Berg- und Randregionen *8*

3.5 Frage 4: Effektive Mittelverwendung *9*

3.6 Gesamtübersicht *10*

4 Vergleich mit der früheren Umfrage von BPUK/KöV **11**

5 Zu den rechtlichen Grundlagen und deren Interpretation **12**

6 Fazit **14**

7 Anhang: **15**

7.1 Anhang 1: Fragebogen *15*

7.2 Anhang 2: Übersichtstabelle *18*

7.3 Anhang 3: Parlamentarische Vorstösse in Zusammenhang mit Verwendung des LSVA-Ertragsanteils durch die Kantone *21*

Zusammenfassung

Gemäss Art. 85 Abs. 3 der Bundesverfassung sind die Kantone am Reinertrag der LSVA zu beteiligen. Diese Vorgabe wird im Schwerverkehrsabgabegesetz und der zugehörigen Verordnung konkretisiert. Danach haben die Kantone ihren Anteil vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen Kosten in Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu verwenden. In der Folge kristallisierten sich bei den Kantonen unterschiedliche Regelungen heraus.

Im Rahmen der Beantwortung eines parlamentarischen Vorstosses stellte der Bundesrat eine zusammenfassende Darstellung bezüglich der Abgabeverwendung durch die Kantone in Aussicht. Mit dem nun vorliegenden Bericht wird dieses Versprechen eingelöst. Grundlage für die Erarbeitung des Berichts war eine Umfrage bei den Kantonen. Gefragt wurde dabei nach der Regelung im kantonalen Recht, einer allfälligen besonderen Berücksichtigung der Gemeinden resp. der Berg - und Randregionen und nach der effektiven Mittelverwendung.

Grundlage im kantonalen Recht:
17 Kantone haben die Ertragsverwendung explizit geregelt. Dies entweder mittels eines speziellen Erlasses oder aber durch Einfügen einer entsprechenden Bestimmung in einem andern Erlass, in der Regel im Strassengesetz.

Beteiligung der Gemeinden resp. der Berg und Randregionen
In den meisten Kantonen partizipieren die Gemeinden nicht am Ertrag. In immerhin vier Kantonen werden die Gemeinden mit einem klar ausgewiesenen Prozentanteil am Ertrag beteiligt. Eine spezifische Regelung zugunsten der Berg- und Randregionen kennt kein Kanton.

Effektive Mittelverwendung
Bereits im Vorfeld der Einführung der Abgabe hatte der Bundesrat bei der Beantwortung entsprechender parlamentarischer Vorstösse klargestellt, dass die gesetzgeberische Vorgabe einen grossen Handlungsspielraum gewähre. Wie die gestützt auf eine Umfrage bei den Kantonen erhobenen Ergebnisse zeigen, haben die Kantone diesen Spielraum auch ausgenützt. Dabei lassen sich drei Gruppen unterscheiden:

- In der ersten Gruppe mit neun Kantonen fliesst der Ertrag in die allgemeine Staatskasse
- In der zweiten Gruppe mit ebenfalls neun Kantonen erfolgt die Zuweisung analog derjenigen der andern Erträge zugunsten der Strasse in einen gemeinsamen Finanzierungsfonds oder es besteht eine vergleichbare Regelung.
- Nur in der dritten Gruppe mit 8 Kantonen bestehen verbindliche Regelungen betreffend der Verwendung der Ertragsanteile nach Sachbereichen.

1 Einleitung

Die Beteiligung der Kantone am Reinertrag der LSVA ist auf Verfassungsstufe verankert (Art. 85 Abs. 3 BV). In einem Zusatz enthalten ist die Vorgabe, bei der Bemessung der Ertragsanteile die besonderen Auswirkungen der Abgabe in den Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen.

Die verfassungsrechtlichen Vorgaben werden in Art. 19 des Schwerverkehrsabgabegesetzes[1] konkretisiert. Danach haben die Kantone ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von Ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu verwenden. Diese Formulierung warf schon vor Einführung der LSVA die Frage nach dem den Kantonen bezüglich der Ertragsverwendung zustehenden Gestaltungsspielraum auf. In seiner Antwort auf einen entsprechenden parlamentarischen Vorstoss[2] gestand der Bundesrat den Kantonen einen grossen Handlungsspielraum zu. Demnach könnten damit sowohl Strassen gebaut und unterhalten als auch Gebäudesanierungen, Spitäler und verkehrsbedingte Lärmschutzmassnahmen (mit)finanziert werden. Möglich sei aber auch eine Verwendung zugunsten des regionalen und des Fahrradverkehrs. Vor diesem Hintergrund bildeten sich in den Kantonen sowohl bezüglich der rechtlichen Regelung als auch bezüglich der effektiven Mittelverwendung unterschiedliche Lösungen aus.

Im Jahr 2006 verlangte Nationalrat Guy Parmelin im Rahmen einer Interpellation[3] Auskunft zur Rechtmässigkeit der kantonalen Praktiken und zur effektiven Mittelverwendung. In seiner Antwort auf diesen Vorstoss hielt der Bundesrat unter Verweis auf den den Kantonen zustehenden grossen Handlungsspielraum an der Rechtmässigkeit der unterschiedlichen Praktiken fest, anerkannte aber gleichzeitig den Bedarf nach einer Verbesserung des Informationsstandes bezüglich Mittelverwendung. In der Folge wurden die erforderlichen Schritte zur Ermittlung der kantonalen Praktiken in Zusammenhang mit der Verwendung des LSVA-Anteils in die Wege geleitet. Wichtigstes Element dieser Ermittlungen war eine Umfrage bei den Kantonen.[4] In seiner Antwort auf einen zusätzlichen Vorstoss von Herrn Parmelin[5] stellte der Bundesrat die Bekanntgabe der definitiven Ergebnisse für den Herbst 2009 in Aussicht. Mit der Publikation der nachstehenden Ausführungen wird diese Vorgabe eingehalten.

---

[1] SVAG, SR 641.81
[2] Einfache Anfrage Wiederkehr (99.1023) Gesetzeskonforme Verwendung der LSVA-Erträge durch die Kantone.
[3] Interpellation Parmelin (06.3204) – „LSVA. Verfassungs- und gesetzeskonforme Umsetzung durch die Kantone?“ Die Interpellation wurde am 13.06.2008 abgeschrieben.
[4] Der entsprechende Fragebogen ist im Anhang abgedruckt.
[5] Anfrage Parmelin (09.1056) „Übersicht über die Verwendung der LSVA-Gelder durch die Kantone“.

2 Umfrage bei den Kantonen

2.1 Grundsätzliches

Das Ziel dieser Umfrage war einerseits die Ermittlung der getroffenen rechtlichen Regelung, andererseits die Abgabeverwendung durch die Kantone sowohl im Einzelfall als auch im Rahmen einer Gesamtbetrachtung. Dabei interessiert einerseits die Zweckbestimmung, anderseits die mengenmässige Aufteilung der Mittel, soweit möglich gegliedert nach Sachbereichen.

2.2 Inhalt

Die Übersicht wurde gestützt auf die Antworten zu den vier folgenden Fragebereichen erstellt:

1. Rechtliche Regelung der Ertragsverwendung: Gemäss Gesetz (Art. 19 SVAG) sind die Kantonsanteile vorab für den Ausgleich der von den Kantonen getragenen Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu verwenden. Die Kantone wurden aufgefordert mitzuteilen wie sie diese Vorgabe in ihrem Kanton umsetzen:
   - Keine spezielle Regelung, das Geld fliesst in die allgemeine Staatskasse. In diesem Fall war zu erläutern wie die gesetzeskonforme Ertragsverwendung gewährleistet wird.
   - Regelung in speziellem Erlass zur Ertragsverwendung LSVA (mit Angabe der Fundstelle).
   - Regelung in andern Erlassen, z.B. Strassengesetz etc. (mit Angabe der Fundstelle).
2. Beteiligung der Gemeinden am Kantonsanteil: Gefragt wurde, ob die Gemeinden am Ertrag aus der LSVA partizipieren und wenn ja in welchem Ausmass (mit Angabe der Fundstelle).
3. Spezielle Berücksichtigung der Berg- und Randregionen (nur für Kantone mit Berg- und Randregionen): Zur Berücksichtigung der Auswirkungen der LSVA auf die Berg- und Randregionen werden die entsprechenden Kantone mittels Ausschüttung eines sogenannten Vorabanteils überdurchschnittlich am Kantonsanteil beteiligt. Die Kantone wurden aufgefordert mitzuteilen, ob sie eine spezielle Regelung zur Berücksichtigung der besonderen Interessen der Berg- und Randregionen erlassen haben.
4. Effektive Mittelverwendung: Zwecks Erarbeitung einer Übersicht über die effektive Mittelverwendung wurden die Kantone um eine nach Sachbereichen gegliederte Aufstellung für die Jahre 2005 – 2007 und, falls schon vorhanden, für 2008 gebeten. Wenn möglich sollte dazu die im Fragebogen integrierte Tabelle verwendet werden.

3 Ergebnisse

3.1 Allgemeines

Von allen 26 Kantonen sind Antworten zu den gestellten Fragen eingegangen und konnten dementsprechend berücksichtigt werden.

3.2 Frage 1: Rechtliche Grundlagen

Die meisten Kantone (17 von 26) haben die Ertragsverwendung explizit geregelt. Ein Teil (7) in speziellen Erlassen, sei es in Form eines speziellen Gesetzes (AR), eines Regierungsratsbeschlusses (SH, UR, BE, GE, ZG) oder eines Parlamentsentscheids (VS). 10 Kantone fügten Bestimmungen zur Ertragsverwendung in andere Erlasse ein. In den meisten Fällen (GL, SO, AG, GR, ZH, LU, SZ, SG) betraf dies das Strassengesetz und die zugehörige Verordnung, je ein Kanton erliess eine entsprechende Regelung im Strassenverkehrssteuergesetz (OW) resp. in der Finanzhaushaltverordnung (TG).
Die übrigen Kantone haben keine explizite Regelung. Das Geld fliesst in die allgemeine Staatskasse

3.3 Frage 2: Beteiligung der Gemeinden

In den meisten Kantonen (20 von 26) partizipieren die Gemeinden nicht, oder zumindest nicht direkt, am Ertrag aus dem Kantonsanteil. In vier Kantonen erhalten sie einen bestimmten Prozentsatz: LU 10%, TG 15%, AR 20%, BE 30%. Im Kanton St. Gallen sind bei der Einhaltung bestimmter Kriterien Pauschalbeiträge möglich und im Kanton Schwyz profitieren die Gemeinden als Träger von Verbindungsstrassen von deren vollständigen Finanzierung aus der „Spezialfinanzierung Strassenwesen“, welche u.a. aus LSVA-Erträgen gespiesen wird.

3.4 Frage 3: Berücksichtigung der Berg- und Randregionen

Unabhängig davon, ob der Kanton überhaupt Berg- und Randregionen ausweist, verfügt kein einziger über eine spezifische Regelung zu deren Gunsten. Zum Teil wird dies damit begründet, dass das Kantonsgebiet sowieso weitgehend aus Berg- und Randregionen bestehe (VS/OW/UR).

3.5 Frage 4: Effektive Mittelverwendung

Bezüglich der effektiven Verwendung der LSVA Ertragsanteile lassen sich die Kantone in drei Gruppen unterteilen: In der ersten (9 von 26) fliessen die LSVA-Ertragsanteile in die allgemeine Staatskasse. Die buchhalterische Regelung ist dabei sehr unterschiedlich:

- Bei 4 Kantonen erfolgt eine klare Zuweisung zum Verkehrsbereich. Im Kanton Freiburg wird das Geld dem Tiefbauamt zugewiesen, im Kanton Neuenburg je zur Hälfte dem Tiefbauamt und dem Amt für Verkehr, im Kanton Tessin der Sektion Mobilität/Transport, im Kanton AI wird es in der Strassenrechnung ausgewiesen.
- In den verbleibenden 5 Kantonen wird keine konkrete Zuteilung ausgewiesen. Der Kanton Zug begründet die Zuweisung in das allgemeine Budget damit, dass auch die negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs von der Allgemeinheit zu tragen seien. Der Kanton VD argumentiert, aufgrund des im Finanzhaushaltgesetz verankerten Verbots der Zweckbindung von Steuern an eine bestimmte Aufgabe sei eine entsprechende Zweckbindung gar nicht zulässig. Im Kanton Nidwalden werden die Erträge aus der LSVA in der Laufenden Rechnung aufgezeigt, der Nachweis der gesetzeskonformen Verwendung wird in der Strassenrechnung erbracht.

In der zweiten Gruppe mit ebenfalls 9 Kantonen erfolgt die Zuweisung analog derjenigen der andern Erträge zugunsten der Strasse in einen gemeinsamen Finanzierungsfonds oder es existiert eine vergleichbare Regelung. In diesen beiden Gruppen von insgesamt 18 Kantonen ist eine Zuweisung der verwendeten Mittel nach Sachbereichen schwierig bis ausgeschlossen. Nur in der dritten Gruppe (8 Kantone) bestehen verbindliche Regelungen betreffend Verwendung der LSVA-Ertragsanteile nach Sachbereichen.

3.6 Gesamtübersicht

Die untenstehende Tabelle vermittelt einen Überblick über die gesamten Ergebnisse der bei den Kantonen durchgeführten Umfrage, d.h. sowohl zur effektiven Mittelverwendung als auch zu den Rechtsgrundlagen und zu einer allfälligen spezifischen Berücksichtigung der Gemeinden und der Berg- und Randregionen.

Kanton	1. Rechtliche Regelung			2. Beteiligung Gemeinden	3. Berücksichtigung Berg- & Randregionen	4. Effektive Mittelverwendung
	Keine	Spezieller Erlass	Anderer Erlass			
OW			X	Nein	Nein	Mittelverteilung (MIV 40%, ÖV 20%, Sicherheit 18%, LV 2%, Weiteres: 20%)
GL			X	Nein	Nein	Vgl. Anhang
SO			X	Nein	Nein	Strassenbaufonds
NE	X			Nein	Nein	Budget Tiefbauamt bzw. Amt für Verkehr (je 50%)
SH		X		Nein	Nein	Mittelverteilung (MIV 20%, ÖV 75%, Lärmschutz und Luftreinhaltung 5%)
AR		X		Ja (20%)	Nein	Mittelverteilung (MIV 60%, ÖV 20%, Weiteres 20%)
TG			X	Ja (15%)	Nein	Mittelverteilung (MIV 45%, ÖV 45% (davon 1/3 an Gemeinden), 10% gemischter Verkehr)
AG			X	Nein	Nein	
UR		X		Nein	Nein	Verwendungszwecke vorgegeben (MIV 50%, Verkehrssicherheit 20%, ÖV 20%, Lärmschutz 10%)
GR			X	Nein	Vgl. Anhang	Strassenfonds (MIV 80%, ÖV 20%)
ZG		X		Nein	Nein	Allgemeiner Staatshaushalt
ZH			X	Nein	-	Strassenfonds
LU			X	Ja (10%)	-	Mittelverteilung (MIV 70%, ÖV 20%, Umweltmassnahmen 10%)
VD	X			Nein	Nein	Allgemeiner Staatshaushalt
VS		X		Nein	Vgl. Anhang	Mittelverteilung (MIV 70%, ÖV 10%, Verkehrssicherheit 5%, Landwirtschaft 10%, diverse Administration 5%)
NW	X			Nein	Nein	Strassenfonds (MIV 75%, Weiteres 25%)
SZ			X	Vgl. Anhang	Nein	Strassenfonds
FR	X			Nein	-	Budget Tiefbauamt
TI	X			Nein	Nein	Allgemeiner Staatshaushalt zugunsten "Sektion Mobilität/Verkehr"
SG			X	Vgl. Anhang	Nein	Strassenfonds
BE		X	X	Ja (30%)	Nein	Allgemeiner Staatshaushalt
BL	X			Nein	-	Allgemeiner Staatshaushalt
JU	X			Nein	Nein	Allgemeiner Staatshaushalt
BS	X			Nein	-	Allgemeiner Staatshaushalt
AI	X			Nein	Nein	Strassenfonds
GE		X		Nein	Nein	Fonds CEVA (100%)

4 Vergleich mit der früheren Umfrage von BPUK/KöV

Das Thema der Verwendung des LSVA Ertragsanteils durch die Kantone war bereits im Jahr 2001 Gegenstand einer Umfrage. Sie wurde damals von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) gemeinsam mit der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) durchgeführt. Das Ergebnis dieser Umfrage datiert vom Mai 2002, also gut ein Jahr nach dem Inkrafttreten des SVAG. Ein Vergleich der Ergebnisse der damaligen Umfrage mit der im Jahr 2009 durchgeführten zeigt, dass heute 7 Kantone (AI, AR, FR, GR, NW, VS und GE) über eine bessere rechtliche Grundlage verfügen als im Jahr 2002, eine genauere Zuweisung der verwendeten Mittel nach Sachgebieten weisen nur drei Kantone zusätzlich aus (AR, VS und GE).

5 Zu den rechtlichen Grundlagen und deren Interpretation

Im Rahmen seiner Interpellation hat Nationalrat Guy Parmelin die Frage nach der Vereinbarkeit der in den Kantonen eingespielten Praxis der Abgabeverwendung mit den Vorgaben von Verfassung und Gesetz aufgeworfen. Die entsprechenden Bestimmungen haben folgenden Wortlaut:

Bundesverfassung, Art. 85:
Absatz 2: *Der Reinertrag der Abgabe wird zur Deckung von Kosten verwendet, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen.*
Absatz 3: *Die Kantone werden am Reinertrag beteiligt. Bei der Bemessung der Anteile sind die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen.*

Schwerverkehrsabgabegesetz, Art. 19
Absatz 1: *Der Reinertrag wird zu einem Drittel als gebundene Ausgabe den Kantonen zugewiesen und verbleibt zu zwei Dritteln beim Bund.*
Absatz 3: *Die Kantone verwenden ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten in Zusammenhang mit dem Schwerverkehr.*

Bezüglich Abgabeverwendung noch relevant ist schliesslich Art. 14 Absatz 1 des Infrastrukturfondsgesetzes[6]: *Die Mittel, die den Kantonen aus der Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ab 2008 zusätzlich zustehen, werden für die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in den Berggebieten und Randregionen verwendet…*

Weder in der Botschaft zum Schwerverkehrsabgabegesetz noch bei der Beratung des Gesetzesentwurfs im Parlament wurde auf die Frage der Verwendung des Kantonsanteils näher eingegangen. Dagegen hat sich der Bundesrat im Rahmen der Beantwortung mehrerer politischer Vorstösse ausführlich mit verschiedenen Anwendungsmöglichkeiten der Abgabeverwendung durch die Kantone auseinandergesetzt. So führte er in seiner Antwort vom 3.6.1998 auf die Interpellation Vollmer „Finanzierung der Veloförderung“ wörtlich aus: *„Bei einem allfälligen Inkrafttreten der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) werden die Kantone einen Drittel des Nettoertrages erhalten. Für die Verwendung dieser Mittel besteht ein grosser Spielraum. Sie könnten u. a. auch zur Förderung des Velofahrens eingesetzt werden.“*
Zur Verwendung von Ertragsanteilen zugunsten des öffentlichen Regionalverkehrs äusserte er sich in der Antwort zur Motion Béguelin vom 20.1.1999 wie folgt: *„das Stabilisierungsprogramm dürfte die Kantone zwar mit rund 500 Millionen Franken belasten, sie sollen aber in den nächsten Jahren zusätzliche Finanzmittel erhalten, unter anderem aus der LSVA, den Gewinnen der SNB und im Rahmen des neuen Finanzausgleichs auch in der Form von zusätzlichen freien Mitteln. Diese zusätzlichen Mittel sind zwar nicht direkt an den Regionalverkehr gebunden. Die Loslösung der zur Verfügung gestellten Finanzmittel von einer Zweckbindung entspricht aber den Zielen des neuen Finanzausgleichs. Es gibt keinen Anlass, diesen Grundsatz in Frage zu stellen.“*

[6] IFG, SR 725.13

In der Antwort zu einem dritten Vorstoss, der Interpellation Wiederkehr „Gesetzeskonforme Verwendung der LSVA-Erträge durch die Kantone“ folgt eine generelle Bestätigung des den Kantonen zustehenden breiten Interpretationsspielraums: *„Bereits bei der Beantwortung der Motion Béguelin vom 25. Juni 1998 (Konsens des "runden Tisches". Flankierende Massnahmen im Regionalverkehr; 98.3322) und der Interpellation Vollmer vom 20. März 1998 (Finanzierung der Veloförderung; 98.3141) hat der Bundesrat festgehalten, dass für die Kantone bezüglich Verwendung der ihnen zustehenden Erträge aus der LSVA ein grosser Handlungsspielraum bestehe. Dementsprechend könnten diese Erträge auch zur Unterstützung des Regionalverkehrs bzw. zur Förderung des Veloverkehrs eingesetzt werden. Dasselbe gilt nach Meinung des Bundesrates auch für die übrigen in der Anfrage aufgelisteten Beispiele. Eine abschliessende Liste möglicher Massnahmen besteht nicht und wäre aufgrund des erwähnten grossen Handlungsspielraumes der Kantone auch nicht sinnvoll.“* [7]

[7] Gefragt wurde u.a. nach der Möglichkeit der Mitfinanzierung in den Bereichen verkehrspolizeiliche Überwachung und Regelung des Strassenverkehrs; Deckung ungedeckter Kosten, welche dem Gesundheitswesen durch Strassenunfälle entstehen; Lärmschutzmassnahmen an Kantons- und Gemeindestrassen; Bau gesicherter Fuss- und Radwege und von Massnahmen zur Wiedergutmachung von Landschaftszerstörungen durch den Strassenbau.

6 Fazit

Die Kantone haben für die Verwendung ihres Anteils am Ertrag aus der LSVA unterschiedliche Regelungen getroffen. Dies gilt sowohl bezüglich der Erlassform als auch der Zweckbestimmung der zur Verfügung stehenden Mittel. Aus verschiedenen der eingegangenen Unterlagen geht hervor, dass sich die betreffenden Kantone explizit mit der Frage der Rechtmässigkeit der von Ihnen getroffenen Form der Abgabeverwendung auseinandergesetzt haben. Die Kantone können sich bei ihrer Praxis auf die offene Interpretation der gesetzlichen Bestimmungen durch den Bundesrat stützen, welche dieser im Rahmen der Beantwortung verschiedener parlamentarischer Vorstösse zum Ausdruck gebracht hat. Eine detaillierte Aufschlüsselung der Verwendung der ihnen zugeflossenen Mittel ist nicht bei allen Kantonen möglich.

7 Anhang:

7.1 Anhang 1: Fragebogen

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Sektion Verkehrspolitik

Fragen zur Verwendung des LSVA-Kantonsanteils

Kanton: _____

Kontaktperson (Name, Adresse, Mail, Tel.Nr): _____

_____

_____

_____

1. *Rechtliche Regelung für Ertragsverwendung:* Gemäss Gesetz sind die Kantonsanteile vorab für den Ausgleich der von den Kantonen getragenen Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu verwenden. Wie wird diese Vorgabe in Ihrem Kanton umgesetzt:

☐ Keine spezielle Regelung, das Geld fliesst in die allgemeine Staatskasse. Bitte erläutern Sie in diesem Fall, wie die gesetzeskonforme Ertragsverwendung gewährleistet wird.
Erläuterung:

_____

_____

_____

☐ Regelung in speziellem Erlass zur Ertragsverwendung LSVA (bitte Fundstelle angeben)
Fundstelle:

_____

_____

☐ Regelung in andern Erlassen, z.B. Strassengesetz etc. (bitte Fundstellen angeben)
Fundstelle:

_____

_____

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Tel. +41 31 322 40 60, Fax +41 31 322 78 69
www.are.admin.ch

2. *Beteiligung der Gemeinden am Kantonsanteil:* Partizipieren in Ihrem Kanton die Gemeinden am Kantonsanteil:

☐ Ja, die Gemeinden werden an den Erträgen beteiligt. In diesem Fall bitte Fundstelle und Ertragsanteil angeben.

Fundstelle: _____

_____

Ertragsanteil: _____

☐ Nein, die Gemeinden partizipieren nicht am Ertrag

3. *Spezielle Berücksichtigung der Berg- und Randregionen (nur für Kantone mit Berg- und Randregionen):* Zur Berücksichtigung der Auswirkungen der LSVA auf die Berg- und Randregionen werden die entsprechenden Kantone überdurchschnittlich am Kantonsanteil beteiligt. Gibt es auf Ebene Ihres Kantons eine spezielle Regelung zur Berücksichtigung der besonderen Interessen der Berg- und Randregionen:

☐ ja, es gibt eine solche Regelung

Fundstelle: _____

_____

☐ nein, es gibt keine solche Regelung

4. *Effektive Mittelverwendung:* Um aufzeigen zu können, wie die an die Kantone verwendeten Mittel effektiv verwendet wurden, bitten wir Sie um eine nach Sachbereichen gegliederte Aufstellung der Mittelverwendung in 1'000 CHF in den Jahren 2005 – 2007 und, falls schon vorhanden, für 2008. Bitte benützen Sie dafür wenn möglich die untenstehende Tabelle mit Gliederung nach Sachbereichen.

Sachbereiche	**Mittelverwendung in 1'000 CHF**			
	2005	**2006**	**2007**	**2008**
Motorisierter Individualverkehr				
ÖV				
Verkehrstrennung				
Verkehrssicherheit				
Fahrradverkehr				
Fussgänger				
Lärmschutz				
Andere Umweltmassnahmen				
Ev. weitere (bezeichnen)				
Total				

Erläuterungen, insbesondere wenn die vorgeschlagene Gliederung nach Sachbereichen nicht möglich sein sollte:

_____

_____

_____

_____

Wir bitten Sie, den ausgefüllten Fragebogen bis spätestens am 30. April 2009 ausgefüllt zurückzusenden an:

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Sektion Verkehrspolitik, Ueli Balmer
Mühlestrasse 2
3063 Ittigen

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an Herrn Ueli Balmer:
Mail: ueli.balmer@are.admin.ch
Tel: 031 324 97 35

7.2 Anhang 2: Übersichtstabelle

Kan-ton	1. Rechtliche Regelung	Keine	Spezieller Erlass	Anderer Erlass	2. Beteiligung Gemeinden	3. Berücksichtigung Berg- und Randregionen	4. Effektive Mittelverwendung	Erläuterung
OW	Art. 17 Gesetz über die Strassenverkehrssteuern: *Kantonsanteile an der Nationalstrassenabgabe und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.*			X	Nein	Nein	**Mittelverteilung** - MIV 40% - ÖV 20% - Verkehrssicherheit 18% - Fahrradverkehr 1% - Fussgänger 1% - Weiteres: 20% (externe Kosten SV)	Prozentanteile sind nicht gesetzlich festgelegt, angegebene Werte entsprechen eff. Mittelverwendung
GL	Art. 88 Strassengesetz			X	Nein	Nein		Aufteilung nicht möglich. Für die Finanzierung der Strassenrechnung werden sämtliche Überschüsse des Strassenverkehrsamtes (inkl. Anteile des Kantons an der LSVA) gemäss Art. 88 des Strassengesetzes verwendet. Die Strassenrechnung des Kantons Glarus hat in den letzten Jahren mit Überschüssen zu Gunsten des Kantons abgeschlossen. Diese Überschüsse wurden der laufenden Rechnung des Kantons gutgeschrieben. Aus welcher Quelle diese Überschüsse stammen, lässt sich nicht eruieren.
SO	§ 24 Strassengesetz Kantonsratbeschluss			X	Nein	Nein	**"Strassenbaufonds"**	100% LSVA fliesst in den **Strassenbaufonds** (Spezialfinanzierung); konkrete Zuteilung nicht möglich
NE	Keine (vgl. Bemerkungen)	X			Nein	Nein	**Budget Tiefbauamt** MIV inklusive - frais de fonctionnement nets des services (ponts et chaussées, automobiles et navigations, surveillance du trafic)	La RPLP est comptabilisée pour moitié au service des ponts et chaussées sous la rubrique 4053.440410, et pour moitié à l'office des transports sous la rubrique 4011.440410.
SH	**Regierungsratsbeschluss**, Protokoll vom 7. Juni 2005 Nr. D/Sp/23/5		X		Nein	Nein	**Mittelverteilung** - MIV 20% - ÖV 75% - Lärmschutz und Luftreinhaltung 5%	Aufteilung ab 2006 gemäss Beschluss Regierungsrat
AR	Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 13. September 2004 (bGS 612.2)		X		Ja 20%	Nein	**Mittelverteilung** - MIV 60% (Verkehrstrennung, Verkehrssicherheit, Fahrradverkehr, Fussgänger, Lärmschutz) - ÖV 20% - Weiteres (Gemeinde: externe Kosten SV) 20%	Nach Abzug der Anteile für den ÖV und die Gemeinden gehen die LSVA-Gelder in die **Staatsstrassenrechnung**. Aufteilung nach Sachbereichen nicht möglich.
TG	Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über den Finanzhaushalt, § 18b			X	Ja 15% §13 Gesetz öV 1/3 von 45% (=15%) als indirekte Weiterleitung, entspricht ca 1,6 Mio./Jahr	Nein	**Mittelverteilung** - MIV 45% - ÖV 45% (davon 1/3 an Gemeinden) - Rückstellung 10% für besondere Investitionsvorhaben des gemischten Verkehrs	
AG	§ 2, 6 und 7 Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) SAR 751.100			X	Nein	Nein		Die **Strassenrechnung wird als zweckgebundene Spezialfinanzierung** geführt (zugunsten Strassenrechnung gehen insbesondere: Reinertrag der Motorfahrzeugabgaben; Kantonsanteile aus der Mineralölsteuer, der Nationalstrassenabgabe und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sowie andere, allgemein für Strassen bestimmte Mittel des Bundes.
UR	Regierungsratsbeschluss		X		Nein	Nein, aber mit 4 Alpenpassstrassen hohe Strassenkosten. Die zusätzlichen finanziellen LSVA-Mittel werden somit automatisch in Berg- und Randregionen eingesetzt.	**Verwendungszwecke vorgegeben;** für ungedeckten Kosten in Zusammenhang mit Strassen MIV 50% (Verkehrstrennung, Fahrradverkehr, Fussgänger) Verkehrssicherheit (20%) ÖV 20% Lärmschutz 10%	Prozentanteile nicht gesetzlich festgelegt, angegebene Werte entsprechen effektiver Mittelverwendung. Vorgaben Regierungsrat für den Kantonsvoranschlag: Verwendung der LSVA-Mittel für die ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit Strassen in den Kategorien Strassenverkehr, Verkehrssicherheit, Umwelt und Immissionensschutzmassnahmen und öffentlicher Verkehr.

Kan-ton	1. Rechtliche Regelung	Keine	Spezieller Erlass	Anderer Erlass	2. Beteiligung Gemeinden	3. Berücksichtigung Berg- und Randregionen	4. Effektive Mittelverwendung	Erläuterung
GR	§ 55 Abs. 3 des Strassengesetzes (BR 807.100) Art. 21 Finanzhaushaltsverordnung (BR 710.110)			X	Nein	Art. 21 Abs. 2 Finanzhaushaltsverordnung 1/3der LSVA-Vorabanteils wird direkt dem öV zugewiesen	**"Strassenfonds"** - MIV 80% - ÖV 20%	Prozentanteile nicht gesetzlich festgelegt, angegebene Werte entsprechen der eff. Mittelverwendung. Gemäss § 55 Abs. 3 des Strassengesetz sind allgemeine Staatsmittel von 75 -125% der Motorfahrzeugsteuern für die **Strassenrechnung** einzusetzen. Darin eingeschlossen sind sämtliche LSVA-Mittel, d.h. auch jene, die vorweg in die allgemeine Staatskasse fliessen. Die der kantonalen Strassenrechnung zufliessenden LSVA-Mittel können nicht auf einzelne Sachbereiche aufgeteilt werden. Es besteht hierfür keine engere Zweckbindung.
ZG	Der kantonale Anteil an der LSVA fliesst gemäss Regierungsratsbeschluss vom 16.1.2001 dem **allgemeinen Staatshausalt** zu, weil auch die negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs von der Allgemeinheit zu tragen sind. (Begründung: Botschaft zu SVAG vom 11.09.1996, BBl 1995 V 539 ff).		X		Nein	Nein	**Allgemeiner Staatshausalt**	Beim Kantonsanteil an der LSVA handelt es sich im Verhältnis zu den ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs um einen relativ kleinen Betrag.
ZH	§ 28 des Strassengesetzes (722.1) (Ausnahme: ein Regierungsratbeschluss im Jahr 2006)			X	Nein, gestützt auf § 28 des Strassengesetzes können Gemeinden indirekt auch an den LSVA-Anteilen partizipieren.	-	**"Strassenfonds"**	Begründung des Kantons: Die LSVA gehört zwar zu den bundesrechtlichen Abgaben, jedoch besteht aufgrund der sehr weiten Zweckbindung, die das Bundesrecht für die Verwendung der LSVA vorsieht, keine gesetzliche Verpflichtung, die LSVA-Anteile in den Strassenfonds einzulegen. Gemäss gängiger Praxis werden die LSVA-Anteile vollumfäglich dem **Strassenfonds** zugewiesen und somit gemäss §28 Abs.1 und 2 verwendet. Eine Zuscheidung der LSVA-Anteile nach Verwendungszweck wurde bisher nicht vorgenommen. Eine Ausnahme bildet dabei die mit Regierungsratsbeschluss im Jahr 2006 geregelte Finanzierung von Strassen mit Flächen und Anlagen für den öV.
LU	Strassengesetz (SRL Nr. 755): § 83 Abs. 1b und 3; § 83a Abs. 1b, 2 und 3 Strassenverordnung (SRL Nr. 756): § 8a Gesetz über den ÖV und den schienengebundenen Güterverkehr (SRL Nr. 775): § 28 Abs. 1a			X	Ja § 83a Abs.1b Strassengesetz (10%)	-	**Gesetzliche Regelung** - MIV 70% (Verkehrstrennung, Verkehrssicherheit, Fahrradverkehr, Fussgänger, Lärmschutz) - ÖV (20%) - Andere Umweltmassnahmen (10%)	Prozentanteile beziehen sich auf Teil, der nach Abzug Gemeindeanteil übrigbleibt
VD	La loi cantonale sur les finances consacre le principe de la non-affectation des revenus à des charges particulières er que, par conséquent, la part cantonale au produit de la redevance échoit au **compte général de l'Etat.**	X			Nein	Nein	**Allgemeinen Staatshausalt**	Il relève que les dépenses globales du Canton de Vaud en faveur des transports (route et mobilité) dépassent dans une grande mesure les recettes obtenues au titre de la part cantonale à la RPLP. (Budget 2009: 318,9 mio dont 37,1 découlant de la RPLP)
VS	Décision du Grand Conseil concernant l'utilisation de la part cantonale de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP (décision du 16. 09. 2004 pour la période 2005-2007; décision du 09.10.08 pour la période 2008-2010)		X		Nein	La répartition de l'utilisation de la part cantonale de la RPLP décidé par le législateur cantonal tient compte des surcoûts importants auxquels le canton doit faire face dans de nombreux secteurs, du fait de sa topographie et de sa situation excentrée.	**Mittelverteilung** MIV 70% - Verkehrstrennung - Fahrradverkehr - Fussgänger - Lärmschutz - Andere Umweltmassnahmen ÖV (10%) Verkehrssicherheit 5% Agriculture 10% divers administration 5%	10% du revenu est utilisé pour atténuer l'impact de la RPLP sur l'agriculture valaisanne.
NW	Die Erträge der LSVA werden in der Laufenden Rechnung zusammen mit den übrigen Anteilen an Eidgenössischen Erträgen aufgezeigt.	X			Nein	Nein	**"Strassenfonds"** MIV 75% Weiteres 25% - polizeiliche Überwachung - Schadenwehren	Der übrige Aufwand für Strassen, polizeiliche Überwachung und Schadenwehren wird durch die Motorfahrzeugsteuer, den Mineralölsteueranteil sowie den Beiträgen an die Hauptstrassen gedeckt. Im Übrigen erfolgt der Verweis auf die jährliche **Strassenrechnung**.

Kan-ton	1. Rechtliche Regelung	Keine	Spezieller Erlass	Anderer Erlass	2. Beteiligung Gemeinden	3. Berücksichtigung Berg- und Randregionen	4. Effektive Mittelverwendung	Erläuterung
SZ	§ 50 Kantonale Strassenverordnung vom 15. September 2009 (StrV, SRSZ 442.110)			X	Gemäss § 59 StrV werden den Trägern von Verbindungsstrassen - es sind dies grösstenteils Gemeinden und Bezirke - aus der sogenannte "Spezialfinanzierung Strassenwesen" jährliche Globalbeiträge ausgerichtet.	Nein Es gelten grundsätzlich die analogen Aussagen wie unter Punkt 2.	**"Strassenfonds"**	Der Kanton Schwyz verfügt über eine sogenannte "**Spezialfinanzierung Strassenwesen**". Dieser wird gespiesen aus den Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer, der LSVA, den nicht werkgebundenen Beiträgen des Bundes, den Beiträgen für Bergregionen und Randgebiete sowie den Globalbeiträgen für die Hauptstrassen. Damit werden nebst dem Strassenunterhalt und den Verwaltungskosten sämtliche kantonale Strassenausbauten finanziert. Der Kanton liefert Angaben zu einzelnen kleineren Massnahmen. Eine umfassende Übersicht existiert nicht.
FR		X			Non	-	**Budget Tiefbauamt**	L'utilisation de la part du canton à la RPLP ne fait l'objet d'aucune disposition légale spécifique au niveau cantonal. D'un point de vue comptable, la part cantonale à la RPLP est cependant **totalement intégrée au budget du Service des ponts et chaussées**. Les recettes provenant de la RPLP sont plus particulièrement utilisées pour financer des mesures relatives à l'aménagement des routes cantonales et aux ouvrages d'art.
TI	La part cantonale de la RPLP est ainsi enregistrée comme **ressource générale non affectée dans le centre de coût "sezione della mobilità"** (section de la mobilité/des transports).	X			Nein	Nein Le Canton dispose de différents instruments permettant de tenir compte de l'intérêt particulier des régions de montagne et périphériques, même si ce lien n'est pas fait explicitement en leur consacrant une partie de la RPLP.	**Allgemeinen Staatshausalt** inscrit au poste "section de la mobilité/transports"	Le Canton intervient avec plusieurs prestations de différente nature (soutien des transports publics, sécurité du trafic, pistes cyclables, protection contre le bruit e contre la pollution) pour compenser les "charges non couvertes par le trafic routier", selon les termes de l'art. 19 de la LRPL. L'engagement financier pour la mise en place de ces politiques est bien entendu nettement supérieur à la part cantonale sur la RPLP. La quote-part reçue permet ainsi, avec d'autres ressources, de soutenir les diverses politiques sectorielles qui répondent à l'objectif de la taxe. Le tableau remis à la Confédération indique les dépenses principales soutenues par le Canton liées à l'objectif. Ne sont pas compris les coûts liés à la manutention des routes, ni les surplus de coûts liés aux routes de montagne.
SG	Finanzausgleichsgesetz (sGS 813.1, Art. 11ff) Strassengesetz (sGS 732.1, Art 87ff) Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013 (KR 36.08.01 vom 24. September 2008, Ziffer 6d: Der Anteil des Kantons am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe wird dem Strassenfonds gutgeschrieben.			X	Bei Einhaltung bestimmter Kriterien sind Pauschalbeiträge möglich	Nein	**"Strassenfonds"**	Eine Gliederung nach Sachbereichen ist nicht möglich. Die zweckgebundene Mittelverwendung wird über die **Strassenrechnung** sichergestellt.
BE	1. Regierungsratsbeschluss Nr. 2401 vom 26. Juni 2002 über die Verwendung der Einnahmen aus der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (siehe Beilage) 2. Art. 50 und 51 Strassengesetz vom 4. Juni 2008		X 1.	X 2.	Ja 30% Art. 51 Strassengesetz vom 4. Juni 2008	Nein	**Allgemeinen Staatshausalt**	Die Mittelverwendung des Gemeindeanteils ist unbekannt. Da der Kanton Bern keinen Strassenfonds kennt, gelangen alle Mittel zuerst in die **allgemeine Staatskasse**, von wo aus Gemeindeanteil sowie der ganze Strassenbau und Unterhalt (wie auch der Kantonsanteil am öV) finanziert wird. Es gibt somit keinen direkten Zusammenhang zwischen LSVA und den Strassenkosten. In der Jahresrechnung des Kantons Bern, Teil 2, Strassenrechnung wird eine einfache Strassenrechnung publiziert. Die Aufwendungen für die Strasse überschreiten die zweckgebundenen Mittel, die der Kanton vom Bund erhält, erheblich.
BL	Periodisch wird zu Handen des Parlaments eine Strassenrechnung (Ausgaben-/Einahmenrechnung auf der Basis von Daten des Bundesamtes für Statistik) erarbeitet. Vergleiche LRV 2007/265	X			Nein	-	**Allgemeinen Staatshausalt**	-
JU		X			Nein	Nein	**Allgemeinen Staatshausalt**	
BS		X			Nein	-	**Allgemeinen Staatshausalt**	Die Strassenrechnung weist einen negativen Saldo von über 200 Mio Fr. aus.
AI	Fliesst in die Strassenrechnung	X			Nein	Nein	**"Strassenfonds"**	
GE	Décision du Conseil d'Etat du 6 mars 2002		X		Non	Non	**Fonds CEVA** 100% TP	100% de la part cantonale de la RPLP du canton de Genève est affecté au CEVA. En 2008, ce montant s'est élevé à CHF 16'809'200.

7.3 Anhang 3: Parlamentarische Vorstösse in Zusammenhang mit Verwendung des LSVA-Ertragsanteils durch die Kantone

Interpellation Vollmer vom 20.03.1998 (98.3141)
Finanzierung der Veloförderung
Wortlaut der Interpellation vom 20. März 1998
Ich bitte den Bundesrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Möglichkeiten sieht er im Rahmen des Aktionsplans "Umwelt und Gesundheit", der Förderung des Veloverkehrs massgebliche Mittel zuzuweisen?
2. Ist er bereit, sich dafür einzusetzen, dass wesentliche Mittel der heute zur Verfügung stehenden Mittel für die Gesundheitsförderung zugunsten der Förderung des Veloverkehrs eingesetzt werden?
3. Können nicht mehr Mittel des durch ein Bundesgesetz geschaffenen Fonds für die Verkehrssicherheit zugunsten des Veloverkehrs zugeteilt werden?
4. Bestehen seines Erachtens Möglichkeiten respektive ist er bereit, diese allenfalls zu schaffen, damit bedeutend mehr Mittel im Zusammenhang mit den Energiesparbemühungen zugunsten der Veloförderung eingesetzt werden können?
5. Erkennt er nicht auch eine Notwendigkeit, die rechtlichen Grundlagen im Bereich der Treibstoffzollzuschläge so anzupassen, dass im Interesse der gesamten Verkehrssituation dadurch auch der Veloverkehr gefördert werden kann?
6. Erachtet er es allenfalls als gangbar, bei der Erhebung der Velohaftpflichtversicherung (Velovignette) einen bescheidenen Beitrag zur Förderung von direkten Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs (beispielsweise mittels Finanzierung von Aktionen der dafür existierenden Velo-Organisationen) einzufordern?
7. Ist er bereit, bei einer zustimmenden Beurteilung der verschiedenen Veloförderungsmassnahmen, konkrete, sachliche und zeitliche Vorgaben für alle Belange der Veloförderung zu benennen?

Schriftliche Begründung
Das Velo müsste eigentlich das am meisten zu fördernde Verkehrsmittel sein. Alle zurzeit bekannten Studien zeigen immense unausgeschöpfte Potentiale des Velos zur Bewältigung der Kurzstreckenverkehrsprobleme, grosse positive Effekte in der Gesundheitspolitik, enorme Präventionsmöglichkeiten in der Umweltpolitik, massive Energieeinsparungen, raumplanerische und städtebauliche Vorzüge, Tourismusvorteile und nicht zuletzt beträchtliche positive Auswirkungen auf die öffentlichen Finanzhaushalte auf allen Ebenen.
Die heute von der öffentlichen Hand effektiv eingesetzten Förderungsmittel stehen dazu in einem eklatanten Widerspruch, ebenso fehlen beim Bund die organisatorischen Voraussetzungen für eine koordinierte Velopolitik.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 3. Juni 1998

Allgemeines

Der Bundesrat teilt die Ansicht, dass das Velofahren bedeutende Vorzüge für Umwelt und Gesundheit hat. Für ein Engagement des Bundes für die Planung und Finanzierung umfangreicher baulicher Massnahmen zum Vorteil der Velofahrenden fehlen aber die gesetzlichen Grundlagen. Eine begrenzte Unterstützung ist dagegen im Rahmen verschiedener Bundesaufgaben möglich und wurde in der Vergangenheit auch gewährt. Der Bundesrat setzt sich dafür ein, dass die vorhandenen Möglichkeiten zur Förderung des Fahrradverkehrs bestmöglich genutzt werden.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Der Aktionsplan "Umwelt und Gesundheit" umfasst drei Themenbereiche, darunter den Bereich "Mobilität und Wohlbefinden". Eine der Massnahmen aus diesem Themenbereich lautet: "Anreize schaffen zum Umsteigen im Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel und Velo." Für die erfolgreiche Umsetzung des Aktionsplanes sind Aktivitäten der öffentlichen Hand auf allen Ebenen (Bund, Kantone und Gemeinden) sowie privater Institutionen und Organisationen nötig. Gemäss Aktionsplan werden für die Umsetzung der Massnahmen finanzielle Mittel notwendig sein. Entsprechende Abklärungen sind im Gange.
2. Am 1. Januar 1998 hat die Stiftung für Gesundheitsförderung, welche von den Kantonen und Krankenkassen getragen und durch einen Zuschlag auf die Krankenkassenprämien geäufnet wird, ihre Tätigkeit aufgenommen. Über die Verteilung der Mittel entscheidet der Stiftungsrat, in welchem das Bundesamt für Gesundheit den Bund vertritt. Der Bundesrat wird sich dafür einsetzen, dass im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel auch das Velofahren propagiert wird, da die positiven Auswirkungen von regelmässigem Velofahren auf die Gesundheit erwiesen sind.
3. Der Fonds für Verkehrssicherheit benutzt die ihm zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, um Massnahmen zur Verhütung von Unfällen im Strassenverkehr zu fördern und zu koordinieren (Art. 4 UVBG, SR 741.81), nicht aber, um das eine oder das andere Verkehrsmittel zu bevorzugen. Der Fonds hat schon seit jeher - und tut dies weiterhin - beträchtliche Mittel dafür eingesetzt, die Sicherheit der sogenannten "schwächeren Verkehrsteilnehmer", u. a. der Radfahrer, zu erhöhen. Die Beiträge werden aufgrund eines Gesuches zugeteilt, das die Notwendigkeit der vorgesehenen Tätigkeit und deren unfallverhütende Wirkung beweisen muss. In der Regel werden nur Projekte mit Kostenbeteiligung des Gesuchstellers oder Dritter unterstützt. Ausgeschlossen ist die Beteiligung an Kosten für strassenbauliche und verkehrspolizeiliche Massnahmen (Art. 2 Abs. 2 UVBG). Für die Beurteilung der Gesuche ist die Verwaltungskommission des Fonds zuständig.
4. Der Bundesrat teilt die Ansicht, dass der Anteil des Fahrradverkehrs, insbesondere im Bereich der kurzen Distanzen, beim Pendlerverkehr und in der Freizeit noch bedeutend gesteigert werden kann, begleitet von einer entsprechenden Verminderung des Energieverbrauches. Im Rahmen des Aktionsprogrammes "Energie 2000" sind deshalb verschiedene Projekte zur Förderung des Velofahrens unterstützt worden. Das Programm "Energie 2000" befindet sich nun in der Schlussphase. Der Bundesrat geht davon aus, dass die Förderung des Veloverkehrs auch in einem Nachfolgeprogramm einen wichtigen Stellenwert einnehmen wird.
5. In der parlamentarischen Behandlung der Verfassungsgrundlage über die Verwendung der Mineralölsteuer wurde die Subventionierung von Mofa-, Rad- und Fusswegen längs Strassen ausserhalb des Nationalstrassen- und des Hauptstrassennetzes abgelehnt. An-

gesichts der schwierigen Situation der Bundesfinanzen sieht der Bundesrat zum heutigen Zeitpunkt keinen Spielraum für zusätzliche Ausgaben im Bereich des Strassenverkehrs. Bei einem allfälligen Inkrafttreten der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) werden die Kantone einen Drittel des Nettoertrages erhalten. Für die Verwendung dieser Mittel besteht ein grosser Spielraum. Sie könnten u. a. auch zur Förderung des Velofahrens eingesetzt werden .

6. Der Bundesrat bezweifelt, dass die Erhebung einer speziellen Abgabe im Zusammenhang mit der Velohaftpflichtversicherung wegen dem dazu notwendigen administrativen Aufwand angemessen wäre. Bei einer hohen Abgabe wäre zudem zu befürchten, dass vermehrt ohne eine gültige Velohaftpflichtversicherung mit dem Velo gefahren würde. Eine zusätzliche finanzielle Belastung macht Velofahren zudem allgemein weniger attraktiv.
7. Der Bundesrat setzt sich dafür ein, dass die Koordination innerhalb der Bundesverwaltung im Bereich des Veloverkehrs verbessert wird. Entsprechende Abklärungen sind zwischen dem Dienst für Gesamtverkehrsfragen, dem Bundesamt für Energie, dem Bundesamt für Gesundheit, dem Bundesamt für Strassen und dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft im Gang. Für eine über das bisherige Engagement hinausgehende Tätigkeit fehlen dagegen die bundesrechtlichen Grundlagen und die finanziellen Mittel.

Motion M. Béguelin vom 25.06.1998 (98.3322)
Rundtischkonsens. Flankierende Massnahmen im Regionalverkehr

Eingereichter Text

Der Bundesrat hat beschlossen, die Subventionen für den Regionalverkehr um 150 Millionen Franken zu kürzen. Das bedeutet, dass diese Subventionen von den Kantonen übernommen werden müssen. Der Bundesrat ist darum aufgefordert, die geeigneten Schritte zu unternehmen, um widerstrebende Kantone - auch längerfristig - zu verpflichten, ihre Aufgabe vollumfänglich zu erfüllen. Es gehört zu den grundlegenden Aufgaben des Bundes, für unser Land ein kohärentes und effizientes öffentliches Verkehrsnetz sicherzustellen und keine "Lücken" entstehen zu lassen.

Begründung

Wenn der Bundesrat das Volk darum bittet, der Finanzierung der grossen, für die nächsten 25 Jahre geplanten Eisenbahnprojekte zuzustimmen (Abstimmung vom 29. November), muss er gleichzeitig den Bürgerinnen und Bürgern unbedingt auch garantieren, dass die schweizerischen Verkehrsnetze ohne Lücken und Unterbrüche aufrechterhalten bleiben. Absichtserklärungen allein reichen nicht aus. Gefordert ist ein klares politisches Engagement, das längerfristig angelegt und im Gesetz verankert ist, und das zuständige Bundesamt mit Instrumenten ausstattet, die es ihm auch wirklich ermöglichen, das Gesetz anzuwenden.

Antwort des Bundesrates vom 20.01.1999

Der Bundesrat hält an dem im Eisenbahngesetz festgehaltenen und in der Abgeltungsverordnung konkretisierten Grundsatz der angemessenen Grunderschliessung fest.
Die auf den 1. Januar 1996 erfolgte Revision des Eisenbahngesetzes gab den Kantonen bei der Festlegung des Regionalverkehrs-Angebotes mehr Mitbestimmung und auch mehr Verantwortung. Bund und Kantone bestellen seitdem gemeinsam den regionalen Personenverkehr, wobei den Kantonen bei Angebotsanpassungen die entscheidende Rolle zukommt.

Die Revision des Eisenbahngesetzes ging vom Grundgedanken aus, dass die Kantone den Regionen näher stehen als der Bund. Sie sind besser in der Lage, die zur Verfügung stehenden Mittel der öffentlichen Hand sinnvoll einzusetzen. Dieser Grundsatz findet allgemeine Zustimmung und gilt auch in Anbetracht der Umsetzung des Stabilisierungsprogramms.
Ein wesentliches Element des Bestellverfahrens im Regionalverkehr sind die Verhandlungen zwischen den Vertretern der Transportunternehmungen, der Kantone und des Bundes. Dabei steht es insbesondere dem Bund zu, für das Gesamtsystem öffentlicher Verkehr der Schweiz einzutreten, während die Kantone die Integration ihrer Regionen in den übergeordneten öffentlichen Verkehr und eine genügende Grundversorgung in ihrem Gebiet anstreben. Der Bund engagiert sich weiterhin mit Überzeugung für einen zweckmässigen und qualitativ befriedigenden Regionalverkehr, von dessen ungedeckten Kosten er immerhin durchschnittlich 68 % trägt.
Das Stabilisierungsprogramm dürfte die Kantone zwar mit rund 500 Millionen Franken belasten, sie sollen aber in den nächsten Jahren zusätzliche Finanzmittel erhalten, unter anderem aus der LSVA, den Gewinnen der SNB und im Rahmen des neuen Finanzausgleichs auch in der Form von zusätzlichen freien Mitteln. Diese zusätzlichen Mittel sind zwar nicht direkt an den Regionalverkehr gebunden. Die Loslösung der zur Verfügung gestellten Finanzmittel von einer Zweckbindung entspricht aber den Zielen des neuen Finanzausgleichs. Es gibt keinen Anlass, diesen Grundsatz in Frage zu stellen.
In Anbetracht der zusätzlichen Mittel und der Bedürfnisse ihrer Regionen haben die Kantone ein mindestens gleichwertiges Interesse am Erhalt des Regionalverkehrs auf dem heutigen Niveau wie der Bund. Den Kantonen muss allerdings Handlungsspielraum für einige Anpassungen an die sich wandelnden Bedürfnisse den zugestanden werden.
Bund und Kantone sind bei der Bestellung des Angebots im Regionalverkehr gleichwertige Partner. Der Bund hat keine Möglichkeit, einem Kanton gegen dessen Willen, die Bestellung eines gewissen Angebots vorzuschreiben.

Einfache Anfrage R. Wiederkehr (99.1023) vom 16.03.1999
Gesetzeskonforme Verwendung der LSVA-Erträge durch die Kantone
Wortlaut der Einfachen Anfrage vom 16. März 1999
In dem vom Volk angenommenen Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG) wird im Zweckartikel (Artikel 1) bestimmt, dass mit der LSVA der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zu Lasten der Allgemeinheit langfristig decken solle. Weiter bestimmt Artikel 19 Absatz 3, dass die Kantone ihren Anteil am Reinertrag der LSVA "vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr" verwenden.
Aus den Medien ist nun zu entnehmen, dass die Kantone die LSVA "vorab" für einen beschleunigten Bau von neuen Strassen zum Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten verwenden wollen. So ist in der "NZZ" vom 28./29. November 1998 zu lesen, dass im Kanton Zürich dank dem positiven Ausgang der Abstimmung über die LSVA einer raschen Realisierung des noch fehlenden A4-Teilstückes Wettswil-Knonau aus finanzieller Sicht nichts mehr entgegenstehe. Dem Kanton Zürich stünden ab dem Jahr 2001 aus den Mitteln der LSVA jährlich zwischen 15 und 25 Millionen Franken, ab 2005 sogar zwischen 40 und 50 Millionen Franken zur Verfügung.

In der "Bündner Zeitung" vom 26. November 1998 kann man unter dem Titel "Umfahrungsprojekte können rascher realisiert werden" lesen, dass die Bündner Regierung den LSVA-Segen vor allem für die beschleunigte Realisierung verschiedener Umfahrungsprojekte einsetzen will.
Ich frage den Bundesrat an:

1. Wie interpretiert er den SVAG-Text von Artikel 19 Absatz 3?
2. Ist er auch der Meinung, dass zu diesen Kosten auch die Ausgaben der Kantone für:
   - die verkehrspolizeiliche Überwachung und Regelung des Strassenverkehrs;
   - die ausgewiesenen, ungedeckten Kosten, welche dem Gesundheitswesen durch Strassenunfälle entstehen;
   - Lärmschutzmassnahmen an Kantons- und Gemeindestrassen;
   - den Bau gesicherter Fuss- und Radwege (infolge Verdrängung dieser Verkehrsteilnehmer von den immer gefährlicher werdenden Strassen);
   - Massnahmen zur Wiedergutmachung von Landschaftszerstörungen durch den Strassenbau (z. B. Überdeckungen usw.);
   - die den öffentlichen Verkehrsmitteln (Tram, Trolleybus, Bus) entstehenden Mehrkosten infolge von Staus, Versteifungen vor Strassenkreuzungen usw.;
   - die ungedeckten Kosten der Gemeinden für das Strassenwesen, usw., gehören? Welche anderen Kosten gehören nach seiner Ansicht auch noch dazu?
3. Haben die Kantone dem Bund ihre Programme für die Verwendung ihrer LSVA-Anteile zur Genehmigung einzureichen? Wenn nicht, weshalb nicht?
4. Ist er nicht auch der Ansicht, die Kantone seien vom Bund zu verpflichten, kantonale Strassenrechnungen nach kaufmännischen Grundsätzen nach Vorgaben des Bundes zu erstellen und diese dem Bund zur Genehmigung einzureichen?
5. Wie hoch schätzt er die den Kantonen anfallenden externen Kosten des Strassenverkehrs? Wie hoch schätzt er die dem Bund anfallenden externen Kosten?
6. Was bedeutet nach seiner Ansicht das Wort "vorab" in Artikel 19 Absatz 3 SVAG? Was kann nach seiner Ansicht von den Kantonen sonst noch aus den LSVA-Anteilen finanziert werden? Hat er den Kantonen entsprechende Vorgaben gemacht? Wenn ja, welche?
7. Wie sorgt er dafür, dass die Kantone ihre LSVA-Anteile nicht einfach dazu verwenden, einer ungezügelten Strassenbauwut zu frönen, ohne dass sie Bereitschaft zeigen, daraus die wirklich anfallenden, ungedeckten Kosten des Strassenverkehrs zu bezahlen?

Antwort des Bundesrates vom 26. Mai 1999

1. Unter den Begriff ungedeckte Kosten im Sinne von Artikel 19 Absatz 3 SVAG fallen einerseits die ungedeckten Wegekosten und andererseits die ungedeckten Unfall- und Umweltkosten des Schwerverkehrs. Die Kantone können deshalb die Erträge aus der LSVA auch zum Bau und zur Finanzierung von Strassen verwenden. Aufgrund der Vorgabe von Artikel 19 Absatz 3 SVAG sind die LSVA-Anteile aber auch für Gebäudesanierungen, Gesundheits- und Lärmkosten einzusetzen. Zum Ausgleich dieser externen Kosten wäre eine individuelle Abgeltung der von den Schäden Betroffenen wünschenswert. Wegen des damit verbundenen Aufwandes ist eine solche Lösung allerdings unrealistisch. Der Ausgleich der externen Kosten soll deshalb über Massnahmen erfolgen, von denen die Betroffenen in ihrer Gesamtheit profitieren. Typische Beispiele für solche Massnahmen sind die (Mit)Finanzierung von Spitälern, Gebäudesanierungen oder von verkehrsbedingten Lärmschutzmassnahmen.

2. Bereits bei der Beantwortung der Motion Béguelin vom 25. Juni 1998 (Konsens des "runden Tisches". Flankierende Massnahmen im Regionalverkehr; 98.3322) und der Interpellation Vollmer vom 20. März 1998 (Finanzierung der Veloförderung; 98.3141) hat der Bundesrat festgehalten, dass für die Kantone bezüglich Verwendung der ihnen zustehenden Erträge aus der LSVA ein grosser Handlungsspielraum bestehe. Dementsprechend könnten diese Erträge auch zur Unterstützung des Regionalverkehrs bzw. zur Förderung des Veloverkehrs eingesetzt werden. Dasselbe gilt nach Meinung des Bundesrates auch für die übrigen in der Anfrage aufgelisteten Beispiele. Eine abschliessende Liste möglicher Massnahmen besteht nicht und wäre aufgrund des erwähnten grossen Handlungsspielraumes der Kantone auch nicht sinnvoll.
3. Der Bund hat keine Rechtsgrundlage dafür, von den Kantonen die Erarbeitung von Programmen für die Verwendung ihrer LSVA-Anteile zu verlangen. Zudem wäre ein solches Vorgehen administrativ ineffizient und würde föderalistischen Prinzipien widersprechen.
4. Verschiedene Kantone haben Massnahmen zur Erstellung eigener Strassenrechnungen in die Wege geleitet (unter Berücksichtigung der externen Kosten). Analog zur Frage der Verwendung der LSVA-Anteile fehlt dem Bund allerdings auch hier die Rechtsgrundlage für eine entsprechende Verpflichtung der Kantone. Um widersprüchliche Ergebnisse zu vermeiden, wirkt der Bund jedoch darauf hin, dass die kantonalen Strassenrechnungen nach den für seine eigene Rechnung geltenden Kriterien erstellt werden.
5. Nach den Berechnungen des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen bezifferten sich die berechneten externen Kosten des Strassenverkehrs im Jahre 1993 auf rund 3,6 Milliarden Franken. Der als Grundlage für die Berechnung der LSVA dienende Anteil des Schwerverkehrs belief sich dabei auf rund 1,2 Milliarden Franken. Diese Kosten fallen jedoch nur zum Teil bei der öffentlichen Hand an, z. B. in Form von
   Subventionen im Gesundheitswesen. Ein grosser Teil wird von betroffenen Privatpersonen direkt getragen, beispielsweise in Form übermässiger Lärmimmissionen oder von Gebäudeschäden aufgrund von Abgaseinwirkungen und Erschütterungen. Mit einer Studie, welche im Rahmen des nationalen Forschungsprogrammes 41, Verkehr und Umwelt, durchgeführt wird, soll die Höhe dieser Kosten nach einzelnen Regionen ermittelt werden. Damit werden sich die externen Kosten auch nach Kantonen aufschlüsseln lassen.
6. Das Wort "vorab" - es findet sich analog in Absatz 2 bezüglich Verwendung des Bundesanteils - bringt zum Ausdruck, dass die Kantonsanteile neben dem in Ziffer 1 dargestellten Verwendungszweck beschränkt auch für damit nicht direkt in Zusammenhang stehende Zwecke eingesetzt werden können. Entsprechende Beispiele wurden unter Ziffer 2 aufgeführt.
7. Die intensive Strassenbautätigkeit der letzten Jahrzehnte wirkt sich heute in stark steigenden Unterhaltskosten aus. Zudem besteht ein gewisser Nachholbedarf. Vor diesem Hintergrund und angesichts des kantonalen Finanzreferendums ist die Gefahr, dass die Beteiligung der Kantone an Erträgen aus der LSVA zu einer ungezügelten Bauwut führen dürfte, als gering einzustufen. Die entsprechenden Mittel tragen vielmehr dazu bei, dass die Kantone ihren Verpflichtungen zur Erhaltung ihres Strassennetzes und zur Übernahme ihres Anteils an der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes besser nachkommen können. Indem diese zusätzlichen Mittel nicht aus einer fixen Quelle wie der Motorfahrzeugsteuer, sondern aus einer variablen Abgabe stammen, wird auch ein Beitrag zur Umsetzung des Verursacherprinzips im Strassenverkehr geleistet.

Interpellation Parmelin vom 10.05.2006 (06.3204)
LSVA. Verfassungs- und gesetzeskonforme Umsetzung durch die Kantone

Eingereichter Text

Die Verwendung der Schwerverkehrsabgabe wird in Artikel 85 der Bundesverfassung (BV) und in Artikel 19 des Schwerverkehrsabgabegesetzes geregelt. Anscheinend interpretieren viele Kantone diese Bestimmungen aber recht frei: Sie verwenden ihren Anteil zu Zwecken, die zwar durchaus sinnvoll, aber offensichtlich nicht rechtmässig sind. Ein Rechtsgutachten bestätigt diese fehlende Rechtmässigkeit unmissverständlich; es ruft die vom Verfassungs- und vom Gesetzgeber gesetzten Grenzen in Erinnerung und präzisiert sie. Der gesamte Reinertrag der Abgabe ist für die Deckung der Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu verwenden, auch der Anteil der Kantone. Die Kantone haben somit keinerlei Entscheidungsspielraum: Sie müssen ihren Anteil für die in Verfassung und Gesetz vorgesehenen Zwecke verwenden und können ihn nicht nach Gutdünken einsetzen.

Gestützt auf diese Überlegungen stelle ich dem Bundesrat die folgenden Fragen:

1. Artikel 49 Absatz 2 BV verpflichtet den Bund, über die Einhaltung des Bundesrechtes durch die Kantone zu wachen. Worauf wartet die Regierung, um die Praktiken zu unterbinden, die der Verfassung und dem Gesetz widersprechen?
2. Welche konkreten Massnahmen wird der Bundesrat treffen, damit die Beträge in Zukunft korrekt eingesetzt werden?
3. Welcher Gesamtbetrag wurde durch die Kantone für nicht verfassungs- und gesetzeskonforme Zwecke eingesetzt?
4. Müsste die Regierung nicht verlangen, dass mit den in der Vergangenheit rechtswidrig verwendeten Beträgen rückwirkend rechtskonforme Ziele finanziert werden?

Antwort des Bundesrates vom 06.09.2006

Gemäss Artikel 19 Absatz 3 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SR 641.81) haben die Kantone ihren Anteil am Reinertrag der Schwerverkehrsabgabe vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu verwenden. Der Bundesrat hat schon 1999 in der Antwort zur Anfrage Wiederkehr 99.1023 festgehalten, dass für die Kantone bezüglich der Verwendung dieser Erträge ein grosser Handlungsspielraum besteht. Dementsprechend können diese Mittel auch für Lärm- und Gesundheitskosten, Gebäudesanierungen, Unterstützung des Regionalverkehrs bzw. zur Förderung des Veloverkehrs eingesetzt werden, soweit die Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen. Eine abschliessende Liste möglicher Massnahmen besteht nicht. Aufgrund dieses grossen Ermessenspielraums besteht kein Grund zur Annahme, dass die Gelder entgegen der gesetzlichen Bestimmung verwendet werden. Damit entfällt die Beantwortung der in den Punkten 2 bis 4 aufgeworfenen Fragen.

Der Bundesrat anerkennt aber, dass der Informationsstand über die Verwendung der LSVA-Erträge verbessert werden sollte. Er ist deshalb im Rahmen seiner finanziellen und personellen Ressourcen bereit, zusammen mit den Kantonen eine Übersicht über die Verwendung der Gelder zu erarbeiten.