

Motion betreffend Verwendung kantonale LSVA-Anteile

Im 2005 wird der Bund durch die definitive Zulassung von 40-Tonnen-Lastwagen aus der LSVA insgesamt mehr Gelder einkassieren. Der Anteil, der an die Kantone zurückfliesst, erhöht sich von 290 auf 312 Mio. Franken. Der Kanton Basel hat im 2004 3,8 Mio. Franken erhalten, im 2005 werden 7,8 Mio. Franken erwartet, für Baselland 10,3 Mio. Franken. Nach dem im Jahr 1997 verabschiedeten Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrabgabe (SVAG) sollen "die Kantone (...) ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strasseverkehr (verwenden)" (Art. 19). Das "vorab" hat lange zu Fehlinterpretationen geführt: In vielen Kantonen wurden die LSVA-Anteile lediglich für Strassenbauprojekte verwendet. Der Bundesrat hat deshalb im Jahr 1999 dieses Gesetz präzisiert: Das Geld sei auch zur Unterstützung des Regionalverkehrs und zur Förderung des Veloverkehrs gedacht. Die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) hat kürzlich in den Kantonen nachgefragt, wohin das LSVA-Geld bisher geflossen ist. Das Resultat sieht folgendermassen aus: 10 Kantone lassen ihre Anteile vollumfänglich in die allgemeine Staatskasse einfließen. 16 weitere Kantone verwenden aus ihrem LSVA-Anteil am meisten für die Strasse und für die Sanierung der Kantonsfinanzen, wobei 7 davon das SVAG richtig interpretiert haben: Sie geben einen festen Anteil für den öffentlichen Verkehr aus. Spitzenreiter sind Schaffhausen und Thurgau: mindestens 45% der kantonalen LSVA-Anteile sind für Bahn, Bus und Velo reserviert, 45% Prozent für Strassenprojekte und 10% fallen in einen speziellen Fonds für zukünftige öV-Projekte ein. Der Kanton Schaffhausen hat zurzeit sogar einen Gesetzentwurf in der Vernehmlassung, worin in Zukunft der LSVA-Anteil zu 100% für den öV im Kanton und in der Region verwendet werden soll. Der Kanton Basel-Stadt gehört hingegen zur ersten Gruppe. Das heisst, die LSVA-Anteile fließen zu 100% in die allgemeine Staatskasse.

Der öffentliche Verkehr steht zur Zeit sowohl auf kantonaler wie auf nationaler Ebene unter massivem Spardruck und erfährt einen Abbau. Dies zulasten einer ökologischen und nachhaltigen Mobilität. Städtische und regionale Projekte zur Förderung und vor allem zum Ausbau des öV-Netzes werden auf die lange Bank geschoben oder sind sogar ganz gefährdet. Deshalb scheint es uns unabdingbar, dass die LSVA-Anteile dafür verwendet werden.

Aus den oben skizzierten Erwägungen bitten die Unterzeichneten den Regierungsrat, das Umweltschutzgesetz mit folgenden Bestimmungen zu ergänzen:

1. In Zukunft sollen die LSVA-Abgaben für umweltgerechte städtische und regionale Projekte zweckgebunden sein, die den Ausbau der öV-Infrastruktur zum Ziel haben, wie zum Beispiel neue Tramlinien über die Landesgrenze, neue Trolley- und Buslinien, Ausbau der Regio SBahn.
2. Die LSVA-Abgaben sollen auch für Projekte zweckgebunden sein, die dem Langsamverkehr zu gute kommen, wie sichere Fussgängerinnenwege oder zahlreichere Veloparkplätze in der Innenstadt und an den neuralgischen Verkehrspunkten.
3. Die LSVA-Abgaben sollen auch für solche öV-Projekte zweckgebunden sein, die sichere und schnelle Umsteigemöglichkeiten für Tram- und (O-)Buspassagiere bei grossen Verkehrsknoten ermöglichen (bessere Niveauübergänge klarer Vortritt für öV-Passagiere).

Patrizia Bernasconi, Urs Müller, Beat Jans, Stephan Maurer, Lukas Stutz, Dr. Eva Herzog, PD Dr. Jürg Stöcklin, Richard Widmer, Anita Lachenmeier-Thüring, Christian Klemm, Daniel Goepfert, Dr. Brigitta Gerber, Eva Huber-Hungerbühler, Annemarie von Bidder, Eveline Rommerskirchen, Gabi Mächler, Heidi Mück, Rolf Häring