



► an den Grossen Rat

FD/048021

Basel, 23. Februar 2005

Regierungsratsbeschluss  
vom 22. Februar 2005

**Motion Patrizia Bernasconi und Konsorten betreffend Verwendung des kantonalen Anteils an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. November 2004 die Motion Patrizia Bernasconi und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen.

**Wortlaut der Motion**

*„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 [213 korrigiert aufgrund Angaben des Bundes] auf 312 [390] Mio. Franken<sup>1</sup>. 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 Schwerverkehrsabgabe (SVAG) sollen "die Kantone ( ... ) ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (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: mindesten 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%<sup>2</sup> für den öV im Kanton und in der Region verwendet werden soll.*

<sup>1</sup> Recte: von 212 auf 390 Mio. Franken.

<sup>2</sup> 75% gem. mittlerweile am 26.10.04 eingereichter Vorlage des Regierungsrat zuhanden des Kantonsrates

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 S-Bahn.
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). „

### **Stellungnahme des Regierungsrates**

Der Regierungsrat gestattet sich, dazu wie folgt Stellung zu nehmen:

#### **1. Ausgangslage**

##### **a. Erträge aus der LSVA im Kanton Basel-Stadt**

Die LSVA wurde erstmals im 2001 erhoben und an die Kantone ausbezahlt. Die Kantone erhalten insgesamt einen Drittel der Gesamteinnahmen. Die Verteilung unter den Kantonen erfolgt namentlich nach den vier Faktoren Strassenlänge, Strassenlasten (Strassenausgaben), Bevölkerung und Motorfahrzeugsteuerbelastung. Die dem Kanton Basel-Stadt zufallenden Anteile zeigen folgende Entwicklung:

in Tsd. CHF	Jahr 2001 Rechnung	Jahr 2002 Rechnung	Jahr 2003 Rechnung	Jahr 2004 Rechnung	Jahr 2005 Budget
LSVA - Anteil BS	4'057	4'518	4'103	4'089	7'062

Die Zunahme im Budget 2005 ist primär einerseits durch eine Tarifierhöhung von rund 50% und andererseits durch die generelle Zulassung von 40-Tonnen-Fahrzeugen (Kontingentsregelung für 40t- sowie Leer-/Leichtfahrten lief Ende 2004 aus) per 1.1.2005 zurückzuführen.

##### **b. LSVA und ungedeckte Strassenkosten im Kanton Basel-Stadt**

Die Verwendung der Erträge aus der LSVA seitens der Kantone ist im Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG) in Artikel 19 Absatz 3 geregelt:

- <sup>3</sup> Die Kantone verwenden ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.

Gemäss der kantonalen Strassenrechnung bestehen im Kanton Basel-Stadt im Bereich des Strassenverkehrs ungedeckte Kosten in der Höhe von rund CHF 80 Mio.<sup>3</sup> (CHF 242.4 Mio. gemäss offizieller Ausgabenrechnung 2002 nach der Methode des Bundes, wobei hier die Verzinsung der kumulierten Defizite seit 1966 enthalten ist). Darin noch nicht enthalten sind die ungedeckten Kosten, welche durch externe Effekte (Gesundheitsbeeinträchtigungen, Gebäudeschäden, Lärmschutz, usw.) verursacht werden. Bei einer im Jahr 2000 im Zusammenhang mit dem Anzug Bachmann betreffend kantonale Strassenrechnung durchgeführten Studie wurden diese Kosten für den Kanton Basel-Stadt auf zirka CHF 200 Mio. geschätzt (in Anhängigkeit vom Berechnungsverfahren).

Neben dem Strassenverkehr wird auch der Öffentliche Verkehr (öV) durch den Steuerzahler stark subventioniert. Hier betragen die ungedeckten Kosten in den Jahren 2000 bis 2003 im Durchschnitt zirka CHF 110 Mio.<sup>4</sup> pro Jahr (ohne Gemeinden). Gemäss der Investitionsplanung 2006 bis 2012 sind alleine für Projekte, welche gemäss der Motion gefördert werden sollen, pro Jahr CHF 20 bis 30 Mio. vorgesehen.

## 2. Rechtliche Zulässigkeit

### a. Vereinbarkeit mit dem kantonalen Recht

Das Gesetz über die Geschäftsordnung des Grossen Rates vom 24. März 1988 (152.100) bestimmt über die Motion folgendes:

**§ 33a** In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten. Motionen können sich nicht auf den ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates oder den an ihn delegierten Rechtssetzungsbereich beziehen.

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat verpflichtet werden, dem Grossen Rat eine Änderung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991 (780.100) vorzuschlagen, damit die Erträge aus der LSVa vollumfänglich zur Förderung des städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussgängerverkehrs zweckgebunden sind.

Der Grosse Rat besitzt unter Vorbehalt der Rechte des Bundes und der Gesamtheit der Stimmberechtigten das Recht der Gesetzgebung, das Recht, Ausgaben zu bewilligen, sowie die Befugnis, das Budget zu genehmigen (§ 30, § 39 lit. b und e, § 40 Abs. 1 Kantonsverfassung vom 2. 12. 1889, 111.100). Der mit der Motion verlangte Erlass generell-abstrakter Gesetzesbestimmungen fällt in die Kompetenz des Grossen Rates. Die Motion verlangt nichts, was sich auf den ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates oder den an ihn delegierten Rechtssetzungsbereich bezieht, und ist folglich zulässig, sofern sie mit dem Bundesrecht vereinbar ist.

### b. Vereinbarkeit mit dem Bundesrecht

#### **Formelle Zulässigkeit: Kompetenz des Kantons Basel-Stadt**

Es fragt sich, ob der Kanton Basel-Stadt zum Erlass von Gesetzesbestimmungen über die Verwendung seines Anteils an den Erträgen der LSVa befugt ist.

Kantonales Recht ist namentlich unzulässig und damit ungültig, wenn es im Bereich einer ausschliesslichen Bundeskompetenz erlassen wird oder wenn es inhaltlich Bundesrecht widerspricht<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Diese Summe enthält namentlich Investitionen, Unterhalt, polizeiliche Verkehrsüberwachung abzügl. Motorfahrzeugsteuer, Benzinzollertrag und Bundessubventionen; nicht enthalten sind die Kosten der Landgemeinden und die Verzinsung der in der Strassenrechnung aufgelaufenen Defizite.

<sup>4</sup> Laufende Rechnung ohne Abschreibungen im Bereich öV (BVB, Subventionen WSD) plus Investitionen im Investitionsbereich öV.

<sup>5</sup> Häfelin/Haller, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, 5. Aufl., Zürich 2001, N 1178, 1183, 1185; Ruch, in: Ehrenzeller et al. (Hrsg.), Die schweizerische Bundesverfassung, Kommentar, Zürich/Basel/Genf 2002, Art. 49 N 11 ff.

Hinsichtlich der Verwendung ihrer Anteile an den Erträgen aus der LSVA besitzen die Kantone auch nach Erlass des SVAG einen grossen Handlungsspielraum, es können Ausgaben für Verkehrsbauten, Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung und Lärmverminderung, Unfall- und Krankheitskosten etc. einbezogen werden. Es ist davon auszugehen, dass sie hier Ausführungsrecht erlassen dürfen. Folglich ist der Kanton Basel-Stadt im Rahmen der bundesrechtlichen Regelung *formell* zum Erlass von Gesetzesbestimmungen über die Verwendung seines Anteils an den LSVA-Erträgen befugt.

### Inhaltliche Zulässigkeit

Zu prüfen bleibt, ob die in der Motion verlangte Regelung *inhaltlich* mit den bundesrechtlichen Vorgaben vereinbar ist.

Die LSVA stützt sich auf Art. 85 der Bundesverfassung:

#### Art. 85 Schwerverkehrsabgabe

- <sup>1</sup> Der Bund kann auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe erheben, soweit der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind.
- <sup>2</sup> Der Reinertrag der Abgabe wird zur Deckung von Kosten verwendet, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen.

Gemäss dem auf S. 2 zitierten Bundesgesetz zur LSVA müssen die Kantone ihren Anteil am Reinertrag ‚*vorab*‘ für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwenden. Dass die von der Motion verlangte Zweckbindung z.B. von öV und Fuss- und Veloverkehr mit Art. 19 Abs. 3 SVAG vereinbar sei, wird in der Motion mit der Auslegung begründet, welche die erwähnte Bestimmung durch den Bundesrat erfahren habe. Dieser interpretiert Art. 19 Abs. 3 SVAG in seiner Antwort zur Einfachen Anfrage Wiederkehr<sup>6</sup> dahingehend, dass die Kantone ihre LSVA-Anteile für den Bau und die Finanzierung von Strassen, für Gebäudesanierungen, für Spitalfinanzierungen und Lärmschutzmassnahmen einsetzen können. Daneben könnten sie aber auch die Erträge für Zwecke verwenden, die mit den bereits genannten *nicht im direkten* Zusammenhang stehen. Unter Verweis auf die früher erfolgte Beantwortung von parlamentarischen Vorstössen hält der Bundesrat fest, dass die LSVA-Erträge auch zur Unterstützung des Regionalverkehrs bzw. zur Förderung des Veloverkehrs eingesetzt werden können. Den Kantonen komme bezüglich Verwendung der ihnen zustehenden LSVA-Erträge ein grosser Handlungsspielraum zu. Der in Art. 19 Abs. 3 verwendete Begriff "vorab" bringe gemäss bundesrätlicher Interpretation zum Ausdruck, dass die Kantonsanteile neben den mit dem Schwerverkehr zusammenhängenden Zwecken "beschränkt auch für damit nicht direkt in Zusammenhang stehende Zwecke eingesetzt werden können".

Mit der LSVA strebte der Verfassungsgeber v.a. folgende Ziele an:

- eine Verminderung der Leerfahrten und eine vermehrte Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene (Lenkungsziel) und
- andererseits die Deckung der Wegekosten des Schwerverkehrs (Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen) und der durch ihn verursachten externen Kosten (externe Unfall-, Gesundheits- und Umweltkosten (Luftverschmutzung und Lärm)) nach dem Verursacherprinzip (Kostenanlastungsziel)<sup>7</sup>

Für die Festlegung der Höhe der LSVA wurde denn auch von den ungedeckten Kosten des Schwerverkehrs von über 1 Mia. ausgegangen. Dabei wurden Gebäudeschäden, Gesundheits-, Unfall- und Lärmkosten sowie das Defizit der Strassenrechnung zusammengezählt und auf die Schwerverkehrskilometer umgelegt.

<sup>6</sup> Einfache Anfrage Wiederkehr „Gesetzeskonforme Verwendung der LSVA-Erträge durch die Kantone“ vom 16. Mai 1999, Ziff. 2 und 6.

<sup>7</sup> Vallender, in: Ehrenzeller et al. (Hrsg.), Die schweizerische Bundesverfassung, Kommentar, Zürich/Basel/Genf 2002, Art. 85 N 7 ff.; Botschaft des BR vom 19.9.1996 zu einem BG über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, BBl 1996 V 521 (im Folgenden Botsch. SVAG), 524, 529 ff.

Dass mit Massnahmen zu Gunsten des öV oder des Fuss- und Veloverkehrs Kosten des Schwerverkehrs gedeckt werden, kann z.B. dann gesagt werden, wenn durch diese Massnahmen negative Auswirkungen des Schwerverkehrs (externe Effekte) reduziert werden. In der einfachen Anfrage Wiederkehr scheint dies insofern bejaht zu werden, als Velofahrer und Fussgänger durch den Schwerverkehr von den immer gefährlicher werdenden Strassen verdrängt würden (z.B. Unter- oder Überführungen, Ampeln) und dass den öffentlichen Verkehrsmitteln infolge der durch den Schwerverkehr verursachten Verkehrsbehinderungen Mehrkosten entstünden.

Bei den meisten Projekten, für welche gemäss der vorliegenden Motion die LSVA-Anteile zweckgebunden sein sollen, ist ein Zusammenhang mit dem Schwerverkehr schwer ersichtlich. In der Motion erwähnte Veloabstellplätze z.B. können - so nötig diese sind - schwer in Zusammenhang mit dem Schwerverkehr gebracht werden. Reine Förderungsmassnahmen zugunsten anderer Verkehrsformen gehören nicht zu den Zwecken, zu denen die LSVA-Anteile gemäss Art. 19 Abs. 3 SVAG *vorab* verwendet werden dürfen, resp. müssen. Nach der Bundesverfassung wie auch nach dem SVAG erscheint eine ausschliessliche oder vorwiegende Verwendung der LSVA-Anteile zur Förderung anderer Verkehrsformen unzulässig. Der Bundesrat äussert sich in der Antwort Wiederkehr nur dazu, dass „beschränkt auch“ Ausgaben erlaubt sind, die mit dem Schwerverkehr „nicht direkt“ in Zusammenhang stehen. Ob damit gemeint ist, dass auch Ausgaben für öV, Fuss- und Veloverkehr aus der LSVA bestritten werden dürfen, die in gar keinem Zusammenhang mit dem Schwerverkehr stehen, oder ob immer ein wenigstens *indirekter* Zusammenhang bestehen muss und welcher Art dieser sein müsste, ist damit nicht klar.

Solange die Wegekosten und die externen Kosten des Schwerverkehrs noch nicht vollständig gedeckt sind, kommt eine Verwendung der gesamten Einnahmen zur Förderung anderer Verkehrsformen deshalb nicht in Betracht, weil dadurch einer der durch Verfassung und Gesetz festgelegten Zwecke der LSVA vollständig vernachlässigt würde. Ob die von der Motion geforderte ausschliessliche Verwendung der gesamten LSVA-Anteile zur Förderung des städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussgängerverkehrs mit dem SVAG vereinbar ist, wenn die gesamten vom Kanton getragenen Wegekosten und externen Kosten des Schwerverkehrs gedeckt wären, kann offen bleiben. Denn dem Basler LSVA-Anteil für das Jahr 2005 von rund 7 Mio. Franken stehen ungedeckte Wegekosten von rund 80 Mio. Franken und ungedeckte externe Kosten des Strassenverkehrs von rund 200 Mio. Franken gegenüber. Folglich liegt eine vollständige Deckung der Kosten des Schwerverkehrs und damit die Zulässigkeit der ausschliesslichen Verwendung der LSVA-Anteile zur Förderung anderer Verkehrsformen in weiter Ferne. Gemäss der Motion soll die Zweckbindung aber binnen kurzer Frist wirksam werden und dazu beitragen, die derzeitige Finanzknappheit des öffentlichen Verkehrs zu überwinden. Eine bundesrechtskonforme Auslegung der Motion erweist sich daher als unmöglich.

Der durch Verfassung und Gesetz festgelegte Zweck der LSVA würde vernachlässigt und die Idee der Verursacherfinanzierung und Kostenwahrheit ignoriert.

Aus den obigen Erwägungen steht die Motion inhaltlich im Widerspruch mit Art. 85 der Bundesverfassung wie auch mit Art. 19 Abs. 3 SVAG und ist damit **rechtlich unzulässig**. Dies insbesondere aufgrund der Tatsache, dass die Motion eine *ausschliessliche* Verwendung der LSVA-Mittel für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr verlangt, während gemäss Bundesrecht nur eine *teilweise* Verwendung zugelassen ist.

### 3. Inhaltliche Beurteilung der Motion Bernasconi

#### a) Behandlung der LSVA-Erträge in den Kantonen

Aufgrund des bundesrechtlichen Handlungsspielraums ist die Verwendung in den Kantonen sehr unterschiedlich geregelt. Gemäss einer Erhebung des Bundes im Mai 2002 sind bei 16 Kantonen die LSVA-Erträge explizit vollumfänglich oder teilweise zweckgebunden. Dabei erfolgt die Zweckbindung entweder durch eine Einlage in einen Strassenfonds (Spezialfinan-

zierung) oder durch Zuordnung auf spezifische Bereiche, ohne dass ein spezieller Fonds gebildet wird (spezifische Einnahmen). Strassenfonds führen v.a. Kantone, bei denen mit den Einnahmen aus dem Strassenverkehr (v.a. Mineralölsteuererträge, Bundessubventionen) die Strassenkosten ohne Zuschuss von allgemeinen Steuermitteln gedeckt werden können. Die Fonds dienen oft auch dem Schutz der Gemeindeinteressen bezüglich Verwendung der Strasseneinnahmen.

Bei der Zweckbindung steht mehrheitlich der Strassenunterhalt im Vordergrund, wobei 7 Kantone angeben, einen Teil der Erträge auch für den Öffentlichen Verkehr einzusetzen. 10 Kantone – darunter BS, aber auch BL, ZH, BE, GE, VD etc. - kennen keine explizite Regelung, die Erträge werden ohne explizite Zweckbindung den Staatseinnahmen zugeordnet. Das heisst aber nicht, dass diese Gelder nicht zweckgebunden verwendet würden, denn überall sind die Wege- und externen Kosten aus dem Strassenverkehr höher als die Einnahmen aus der LSVA.

Ob ein Kanton formell für die LSVA zusätzliche eigene Zweckbindungsbestimmungen festgelegt hat oder tel quel die Zweckbindung des Bundes umsetzt, sagt nichts darüber aus, ob der Kanton viel oder wenig für Strassen, resp. für den öV investiert. So verfügt die Region Basel dank einem grossen Investitionsvolumen in den Bereichen Strassen und Öffentlicher Verkehr von jährlich rund CHF 90 Mio. heute über eine ausgezeichnete Verkehrsinfrastruktur. Gerade auch der öV ist in Basel-Stadt von hoher Qualität.

Dass nur jene wenigen Kantone das SVAG „richtig interpretiert haben, die einen festen Anteil für den öV ausgeben, trifft nach den bisherigen Ausführungen jedenfalls nicht zu. Von ihnen haben die in der Motion erwähnten Kantone den weitaus höchsten Teil (TG 45%, SH geplant aktuell nicht 100% sondern 75%, wobei dabei auch Zahlungen für Güterverkehr möglich sind; wieweit das bei den konkreten Verhältnissen in diesen Kantonen verfassungskonform ist, kann hier offen bleiben). Beide Kantone unterscheiden sich allerdings ganz wesentlich von Basel-Stadt. So haben sie wesentlich geringere Strassenkosten, sowohl absolut als auch im Verhältnis zur Bevölkerung und zum LSVA-Anteil<sup>8</sup>. Die Erträge aus LSVA, Mineralölsteuern und anderen motorfahrzeugbezogenen Steuern und Bundesbeiträgen vermögen deshalb die Strassenkosten ganz oder doch zu einem wesentlich höheren Teil als Basel zu decken.

### **b) Behandlung der LSVA-Erträge im Kanton Basel-Stadt**

Die Bildung von separierten Kassen kann im Einzelfall sinnvoll sein. So zum Beispiel, wenn neue zweckgebundene Abgaben erhoben werden sollen, oder wenn im Falle von Zuwendungen Dritter die Interessen der Geldgeber geschützt werden sollen. In einigen Kantonen werden damit die Interessen von Gemeinden geschützt (innerkantonaler Finanzausgleich). Die Existenz eines Fonds führt im weiteren dazu, dass die politische Hürde zur (Mit-)Finanzierung von Grossprojekten gesenkt wird.

Ob es im Kanton BS sinnvoll ist, gemäss Motion Bernasconi die Mittelverwendung im Verkehrsbereich, welcher trotz LSVA-Mitteln zu einem beträchtlichen Teil mit Steuergeldern bezahlt wird, zu fixieren, ist zumindest fraglich. Die entscheidenden Behörden, namentlich der Grosse Rat würde damit seine Flexibilität bezüglich Mittelverwendung einschränken. Im weiteren ist zu berücksichtigen, dass auch mit einem Fonds das geltende Bruttoprinzip<sup>9</sup> anzuwenden wäre und damit unabhängig von der Finanzierung jede einzelne Ausgabe auf Kosten/Nutzen geprüft und bewilligt werden müsste. In Anbetracht der hohen ungedeckten Kosten in den Bereichen des Strassenverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs sowie bei den durch den Schwerverkehr verursachten externen Effekten (Gesundheit, Gebäude, Verlust an Wohnattraktivität) fällt eine ‚gerechte‘ Zuweisung der verhältnismässig geringen LSVA-Erträge von rd. 7 Mio. im 2005 auf einzelne staatliche Tätigkeiten sehr schwer. Da die Kosten in den genannten Bereichen evident viel höher sind, erscheint es auch nicht als nutzbrin-

<sup>8</sup> Gem. Kantonsvergleich nach funktionaler Gliederung, Statistisches Jahrbuch der Schweiz.

<sup>9</sup> z.B. § 22 Finanzhaushaltgesetz FHG 610.100

gend, eine Verteilung auf die Kosten der verschiedenen staatlichen Tätigkeitsbereiche vorzunehmen. Umgekehrt wäre eine einseitige Zuordnung, z.B. in den Bereich des öffentlichen Verkehrs, politisch heikel, da damit Gelder, die von einer bestimmten Verkehrsgruppe bezahlt werden, explizit für Zwecke verwendet würden, die mit dieser Verkehrsart – wenn überhaupt – nur beschränkt in einen Zusammenhang gestellt werden können. Zudem würde dadurch die Kostenwahrheit entgegen dem SVAG nicht erhöht, sondern sogar verringert.

Dass die LSVA in BS in die allgemeine Staatskasse (als Teil des Ordentlichen Nettoaufwandes in der Dienststelle „Allgemeinen Verwaltung“) fällt, die all die erwähnten Folgekosten des Schwerverkehrs mitzutragen hat, war deshalb eine naheliegende, transparente und einfache Lösung.

Unabhängig der Finanzierungsquelle hat für den Regierungsrat die Förderung des öffentlichen Verkehrs und von Vorhaben im Bereich des Langsamverkehrs einen hohen Stellenwert. Dies zeigt ein Blick in das aktuelle Investitionsprogramm, wo diverse Vorhaben im Sinne der Motion Bernasconi enthalten sind (z.B. diverse Vorhaben bezüglich Regio S- Bahn , Pauschalkredit zum Abbau von Verkehrsbehinderungen im Bereich öV, usw.)

#### **4. Antrag**

Da – unabhängig von inhaltlichen Erwägungen - eine ausschliessliche Verwendung der LSVA-Gelder für öV-, Velo- und Fussverkehrszwecke bundesrechtlich unzulässig ist, kann die Motion nicht überwiesen werden.

Deshalb beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat:

././ Die Motion Bernasconi und Kons. wird nicht überwiesen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Dr. Ralph Lewin

Dr. Robert Heuss