

**3819**

**Beschluss des Kantonsrates  
über die Einzelinitiative Regula Weber, Thalwil  
(KR-Nr. 77/1999), betreffend Änderung  
des Strassengesetzes zur verursachergerechten  
und gesetzeskonformen Verwendung der Erträge  
der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe  
(LSVA) im Kanton Zürich**

(vom.....)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 15. November 2000,

*beschliesst:*

I. Die Einzelinitiative Regula Weber, Thalwil (KR-Nr. 77/1999), betreffend Änderung des Strassengesetzes zur verursachergerechten und gesetzeskonformen Verwendung der Erträge der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Kanton Zürich wird nicht definitiv unterstützt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

---

Der Kantonsrat hat am 5. Juli 1999 folgende am 10. Februar 1999 von Regula Weber, Thalwil, eingereichte Einzelinitiative vorläufig unterstützt und dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag überwiesen:

Das «Gesetz über den Bau und Unterhalt der öffentlichen Strassen (Strassengesetz)» vom 27. September 1981 wird wie folgt ergänzt:

§ neu:

Der Kanton verwendet die Erträge aus der eidgenössischen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wie folgt:

- zur Deckung der aus Strassenverkehrsunfällen entstehenden, nicht durch die Verursacher und deren Versicherungen gedeckten Kosten im Gesundheitswesen des Kantons Zürich,

- zur Abgeltung der dem Kanton und den Gemeinden entstehenden Kosten für die Verkehrsregelung und -überwachung des Strassenverkehrs durch die Polizei im Kanton Zürich (inklusive Nationalstrassen),
- für die Beiträge des Kantons an die Gemeinden zur Deckung ihrer Aufwendungen für das Strassenwesen, insbesondere auch zur Behandlung des Meteorwassers.

*Begründung:*

Dem Kanton Zürich stehen ab dem Jahr 2001 aus den Mitteln der LSVA jährlich zwischen 15 und 25 Mio. Franken, ab 2005 zwischen 40 und 50 Mio. Franken zur Verfügung.

Der Kanton Zürich beabsichtigt, mit diesen Geldern vor allem den Strassenbau zu beschleunigen. Dies widerspricht krass dem Willen des Stimmvolkes. Das Schweizervolk wollte mit der Annahme der LSVA vor allem die Güter auf die Bahn bringen und sicher nicht spezifisch den Strassenbau fördern.

In dem vom Volk angenommenen «Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG)» wird im Zweckartikel 1 bestimmt, dass mit der LSVA der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zu Lasten der Allgemeinheit langfristig decken solle. Weiter bestimmt Art. 19 Abs. 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.

Im Kanton Zürich werden grosse Teile der seit Jahrzehnten vom Strassenverkehr verursachten, ungedeckten Kosten aus allgemeinen Steuergeldern gedeckt. Bevor im Kanton Zürich neue Strassen gebaut werden, sind in erster Linie diese Kosten aus der LSVA zu decken. Dadurch kann der Staatshaushalt wesentlich entlastet werden. Die dadurch frei werdenden Mittel können für vordringliche staatliche Tätigkeiten eingesetzt werden, zum Beispiel für eine zielgerichtete und verstärkte Förderung des öffentlichen Verkehrs, wie das in der Abstimmungspropaganda für die LSVA auch versprochen wurde.

Ich bitte Sie um Unterstützung meines Anliegens.

---

Der Regierungsrat erstattet hiezu folgenden Bericht:

Art. 85 Abs. 2 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV, SR 101) sieht vor, dass der Reinertrag der Schwerverkehrsabgabe zur Deckung von Kosten verwendet wird, die im Zusammenhang mit dem

Strassenverkehr stehen. Nach dem Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 19. Dezember 1997 (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG, SR 641.81, in Kraft ab 1. Januar 2001) sollen mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) die dem Schwerverkehr zurechenbaren Wegekosten und Kosten zu Lasten der Allgemeinheit langfristig gedeckt werden (Art. 1 SVAG). Dabei umfassen die Kosten zu Lasten der Allgemeinheit den Saldo der externen Kosten und Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs (Art. 7 Abs. 1 SVAG). Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag (zwei Drittel) vorab zur Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten, die Kantone verwenden ihren Anteil am Reinertrag (ein Drittel) vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (vgl. Art. 19 SVAG). Die Bestimmungen des SVAG über die Verwendung der kantonalen Anteile der LSVA lassen den Kantonen einen grossen Spielraum.

Nach der heutigen Regelung im Strassengesetz vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1.) werden die dem Staat anfallenden Kosten für den Bau und Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen sowie für die Staatsbeiträge mit den Mitteln des Strassenfonds gedeckt (§ 28 Abs. 1 StrG). Diesem werden der Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben, die für Strassenaufwendungen gebundenen kantonalen Anteile an bundesrechtlichen Abgaben (Mineralölsteuer, Zollzuschlag auf Treibstoffen, Autobahnvignette, Schwerverkehrsabgabe) und allfällige weitere zweckgebundene Mittel zugewiesen (§ 28 Abs. 3 StrG). Soweit die Mittel nicht ausreichen, kann der Kantonsrat mit dem Voranschlag zusätzliche Einlagen aus dem allgemeinen Staatsgut bewilligen (§ 28 Abs. 4 StrG).

Die Einzelinitiative verlangt eine Ergänzung des Strassengesetzes mit dem Ziel einer Ausgaben-Zweckerweiterung für die LSVA-Erträge im Strassenfonds. Diese sollen ausschliesslich verwendet werden zur Finanzierung nicht gedeckter Kosten aus Strassenverkehrsunfällen, zur Abgeltung aller polizeilichen Aufwendungen für Verkehrsregelungen und Verkehrsüberwachungen auf dem gesamten öffentlichen Strassennetz im Kanton sowie zur Ausrichtung von Beiträgen an die Gemeinden zur Deckung ihrer Aufwendungen für das Strassenwesen, insbesondere auch zur Behandlung des Meteorwassers.

Der Bund hat den Kanton Zürich, der zum termingerechten Bauvollzug verpflichtet ist, ausdrücklich zum beschleunigten Bau der Nationalstrassen auf seinem Gebiet angehalten. Der Kanton ist auf Grund einer klaren Anweisung des Bundesrates verpflichtet, ab 2001 den LSVA-Anteil für die Fertigstellung des von der Bundesversammlung beschlossenen Nationalstrassennetzes zu verwenden. Die gel-

tende Planung des Strassenfonds, die auf die Zielsetzungen des Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplans 2001–2004 abgestimmt ist, berücksichtigt die Einnahmen der in der Volksabstimmung vom 27. September 1998 beschlossenen leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Die LSVA lässt ab dem Jahr 2001 zusätzliche finanzielle Leistungen des Bundes für das kantonale Strassenwesen erwarten (im Durchschnitt der nächsten 10 Jahre rund 30 Mio. Franken jährlich). Der LSVA-Anteil für den Kanton Zürich muss gemäss der erwähnten Anweisung des Bundes insbesondere für folgende Nationalstrassenstücke eingesetzt werden: für den Üetliberg- und den Isisbergtunnel sowie in den Folgejahren für die Sihltiefstrasse, Sihlhölzli bis Letten, und den Stadttunnel, Letten bis Irchel. Bis Ende 2001 finanziert der Bund die jährlichen Nettoausgaben des Kantons für den Nationalstrassenabschnitt N 4.1.5 (Üetlibergtunnel) mit einem Überbrückungskredit, der in den Folgejahren zurückzuerstatten ist.

Während die Investitionen für Neu- und Ausbauten von Nationalstrassen innerhalb von vier Jahren um rund 100% zunehmen und auf rund 400 Mio. Franken ansteigen werden, muss das Bruttoinvestitionsvolumen für Aus- und Erneuerungsbauten von Staatsstrassen infolge fehlender finanzieller Mittel auf tiefem Niveau gehalten werden. Gemäss dem sechsten langfristigen Nationalstrassenbauprogramm des Bundes ist das von der Bundesversammlung beschlossene Nationalstrassennetz im Hinblick auf die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrs- und Transportsystems bis zum Jahr 2015 fertig zu stellen. Dies löst beim Kanton Zürich im Umfang seines Kostenanteils von 20% gebundene Ausgaben aus. Damit wird sich im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau die finanzielle Belastung des Kantons in den nächsten Jahren verdoppeln und gegenüber bisher um rund 40 bis 50 Mio. Franken höher ausfallen. Dieser Mehraufwand entspricht in der Grössenordnung dem langfristig zu erwartenden LSVA-Anteil für den Kanton Zürich.

Wie der Stellungnahme zur Motion KR-Nr. 188/2000 entnommen werden kann, fehlen im Staatsstrassenunterhalt und für neue Staatsstrassenbauten, vor allem zur Verkehrstrennung, erhebliche Mittel, die trotz zusätzlicher Erträge aus der LSVA noch nicht finanzierbar sind. Bleiben diese Umstände unverändert, ist eine nachhaltige Sanierung des hoch verschuldeten Strassenfonds in absehbarer Zeit nicht möglich.

Der Kanton Zürich ist einer der letzten Kantone, der das Nationalstrassennetz auf seinem Gebiet langfristig noch fertig zu erstellen hat. Da es sich um den Vollzug einer Bundesaufgabe handelt, die den kantonalen Bedürfnissen übergeordnet ist und deshalb auch finanziell und zeitlich vorzuziehen ist, müssen die verfügbaren zweckgebundenen

Mittel in Anwendung des Schwerverkehrsabgabegesetzes primär für die direkten Wegekosten (Bau-, Unterhalts- und Betriebskosten) des motorisierten Verkehrs eingesetzt werden. Die Aufgabe, den Schwerverkehr möglichst auf die Schiene zu bringen, wird mit dem  $\frac{2}{3}$ -Anteil des Bundes an der LSVA unterstützt, während der kantonale Drittel vor allem zur Deckung der hauptsächlichsten vom Schwerverkehr verursachten Strassenkosten zu verwenden ist. Es ist auch naheliegender, die Erträge der LSVA in die Schliessung der Nationalstrassenlücken zu investieren, womit auch Lärm- und Umweltschutzanliegen verfolgt werden können, indem insbesondere der Schwerverkehr von den Siedlungsgebieten fern gehalten werden kann, als LSVA-Gelder z. B. für vom Schwerverkehr weniger belastete Gemeindestrassen und zur Behandlung des Meteorwassers zu verwenden. Sobald die grossen Nationalstrassenvorhaben und die wichtigen kantonalen Vorhaben wie die Lückenschliessung bei der Oberlandstrasse ausgeführt sind, können die LSVA-Mittel vermehrt auch zur Deckung der weiteren externen Kosten verwendet werden. Die vom Regierungsrat nach den Vorgaben des Bundes beabsichtigte Verwendung des LSVA-Anteils des Kantons Zürich widerspricht jedenfalls den entsprechenden Bestimmungen von Bundesverfassung und Schwerverkehrsabgabegesetz nicht.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Einzelinitiative nicht definitiv zu unterstützen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Fuhrer	Husi