

Sitzung vom 6. Januar 1999

**36. Postulat (Verwendung des Kantonsanteils aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe [LSVA])**

Die Kantonsrätinnen Dr. Marie-Therese Büsser-Beer, Rüti, und Heidi Müller, Schlieren, haben am 28. September 1998 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird ersucht, ein Konzept auszuarbeiten und umzusetzen, das garantiert, dass die dem Kanton zukommenden Erträge aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für Massnahmen zur Vermeidung von durch den Schwerverkehr verursachten externen Kosten und zur Behebung der entstehenden Schäden verwendet werden.

Begründung:

Am 27. September 1998 hat das Schweizervolk der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zugestimmt. Ein Drittel der vorgesehenen Einnahmen werden den Kantonen zufließen. Nach Aussagen des Baudirektors während des Abstimmungskampfes soll der gesamte LSVA-Ertrag des Kantons Zürich dem Strassenfonds zufließen, vorab für den Nationalstrassenbau.

Gemäss Ausführungen des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation haben die Kantone bei der Verwendung der LSVA-Gelder jedoch einen sehr grossen Spielraum. Neben der Verwendung für den Bau und den Unterhalt der Strassen sind auch Beiträge an die Behebung von Schäden möglich, die durch den Schwerverkehr verursacht werden. Dies sind beispielsweise Massnahmen für die Volksgesundheit, den Landschaftsschutz, die Waldpflege, die Sanierung von Gebäuden und Denkmälern, Lärmschutzmassnahmen oder Projekte für die Verbesserung der Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Auch Massnahmen zur Vermeidung der Entstehung von externen Kosten, zum Beispiel Förderungsmassnahmen für den öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs, sind möglich.

Mit der Einführung der LSVA sollen vor allem die vom Schwerverkehr verursachten externen Kosten eingefordert werden. Die entstehenden externen Kosten des Schwerverkehrs im Kanton Zürich werden zu einem beträchtlichen Teil von der Allgemeinheit (also den Zürcher Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern) getragen. Die an den Kanton rückvergüteten LSVA-Gelder sollten deshalb in erster Linie zur Vermeidung solchen externen Kosten und zur Behebung der entstehenden Schäden verwendet werden.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Dr. Marie-Therese Büsser-Beer, Rüti, und Heidi Müller, Schlieren, wird wie folgt Stellung genommen:

Gemäss dem Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG, noch nicht in Kraft, Abstimmungsvorlage vom 27. September 1998) sollen mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) die dem Schwerverkehr zurechenbaren Wegkosten und Kosten zu Lasten der Allgemeinheit langfristig gedeckt werden. Dabei umfassen die Kosten zu Lasten der Allgemeinheit den Saldo der externen Kosten und den Nutzen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schwerverkehrs. 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.

Der Bundesrat ist bei der Ablehnung des Gesuchs des Kantons Zürich um Gewährung eines Darlehens von 400 Mio. Franken für den raschen Bau der N4/N20 am 25. Februar 1998 davon ausgegangen, dass «der Kanton den auf 130 Mio. Franken geschätzten Kantonsanteil aus den zusätzlichen kantonalen Mitteln der LSVA rechtzeitig wird aufbringen können, so dass die in jedem Fall anzustrebende Gleichzeitigkeit der Projekte Üetliberg und Isisberg gewährleistet werden kann». Es sei in dieser Situation nicht erforderlich und auch nicht angezeigt, hier dem Kanton Zürich derzeit weiter gehende finanzielle Hilfestellungen anzubieten. Aus diesem Grund gewährte der Bundesrat lediglich einen Überbrückungskre-

dit von höchstens 26 Mio. Franken zur Lösung des Finanzierungsenpasses bis zum Jahre 2001.

Der Bund hat den Kanton Zürich, der zum termingerechten Bauvollzug verpflichtet ist, ausdrücklich zum beschleunigten Bau der Nationalstrassen auf seinem Gebiet angehalten. Dazu gehören neben der Südwestumfahrung von Zürich (mit Üetlibergtunnel) und der Autobahn durch das Knonaueramt (mit Isisbergtunnel) auch der Bau der Stadtzürcher Nationalstrassen SN1 mit dem Stadttunnel (Irchel–Letten) und der SN3 mit der Sihltiefstrasse (Letten–Sihlhölzli/Brunau). Der Kanton ist somit auf Grund einer klaren Anweisung des Bundesrates verpflichtet, ab 2001 den LSVA-Anteil für die Fertigstellung des von der Bundesversammlung beschlossenen Nationalstrassennetzes zu verwenden.

Auch wenn der LSVA-Anteil des Kantons vorerst hauptsächlich für die Schliessung der Nationalstrassenlücken eingesetzt wird, so dient er doch auch Lärm- und Umweltschutzmassnahmen, indem Nationalstrassen immer auch den Zweck verfolgen, den Verkehr zu sammeln und von den Siedlungsgebieten fernzuhalten. Für drei der genannten Nationalstrassenbauwerke gilt dies im ganz besonderen Masse: Der Isisbergtunnel, der Stadttunnel und die Sihltiefstrasse sind Bauten, die besonders zur Entlastung der Bevölkerung und im Interesse des Umweltschutzes erstellt werden. Insofern werden die dem Kanton zufließenden LSVA-Mittel durchaus auch zur Deckung der durch den Strassenverkehr zu Lasten der Allgemeinheit entstehenden Kosten verwendet.

Sobald die grossen Nationalstrassenvorhaben und die wichtigen kantonalen Vorhaben wie die Lückenschliessung bei der Oberlandautobahn ausgeführt sind, werden die LSVA-Mittel vermehrt auch zur Deckung der weiteren externen Kosten verwendet.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**