

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 347/2004

Sitzung vom 22. Dezember 2004

### **1967. Anfrage (Verwendung der LSVA-Gelder)**

Kantonsrat Marcel Burlet, Regensdorf, hat am 20. September 2004 folgende Anfrage eingereicht:

Wer in der Schweiz Waren auf der Strasse transportiert, muss dafür pro Tonne und Kilometer die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bezahlen. Dieses Jahr erhalten die Kantone vom Bund von den LSVA-Geldern rund 213 Mio. Franken, nächstes Jahr werden es gemäss Budget über 390 Mio. Franken sein. Davon erhält der Kanton Zürich dieses Jahr 25,3 Mio. Franken, für nächstes Jahr sind 46,4 Mio. Franken budgetiert.

Im Gesetz heisst es, dass die Kantone die LSVA-Gelder «vorab» für den «Ausgleich der ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr» einzusetzen haben. Auf eine Anfrage präziserte der Bundesrat bereits 1999, dass die Beträge «auch zur Unterstützung des Regionalverkehrs bzw. zur Förderung des Veloverkehrs» gedacht seien. Einige Kantone haben dies richtig interpretiert und so reservieren z. B. Schaffhausen und Thurgau mindestens 45% der LSVA-Kantonszuschüsse für Bahn, Bus oder Velo. Andererseits gibt es Kantone, in denen die LSVA-Mittel einfach im allgemeinen Staatshaushalt versickern oder gar vollumfänglich in den Strassenbau gesteckt werden.

Auch der Kanton Zürich hat nach Auskunft der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) gemäss Presseberichten seinen LSVA-Anteil in die allgemeine Staatskasse geschleust.

Ich ersuche den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie sieht die bisherige Praxis im Kanton Zürich aus und wurden die LSVA-Gelder bisher in der einseitigen Art verwendet, wie dies in der Presse gestanden hatte?
2. Wie gross ist die Summe aller bisherigen LSVA-Gelder, die von Beginn an vom Bund an den Kanton Zürich flossen?
3. Wie wurden diese Mittel verwendet?
  - Welcher Anteil entfiel auf den Strassenbau und -unterhalt?
  - Wie viel floss in den öffentlichen Verkehr?
  - Wurden Gelder verwendet, um den Veloverkehr zu fördern?
4. Ist der Regierungsrat bereit, in Zukunft seine bisherige Praxis zu ändern und im Sinne des Gesetzesartikels die LSVA-Gelder einzusetzen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird gemäss Art. 19 Abs. 1 des Schwerverkehrsabgabegesetzes vom 18. Dezember 1997 (SVAG; SR 641.81) zu einem Drittel als gebundene Ausgabe den Kantonen zugewiesen und verbleibt zu zwei Dritteln beim Bund. Gemäss Abs. 3 dieser Bestimmung verwenden die Kantone ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Im Kanton Zürich werden die LSVA-Gelder dem Strassenfonds zugewiesen und für die in § 28 Abs. 1 und 2 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) umschriebenen Zwecke (und damit auch für die Verwirklichung des Radwegnetzes) eingesetzt. Gemäss § 28 Abs. 3 StrG werden dem Strassenfonds der Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben, die für Strassenaufwendungen gebundenen kantonalen Anteile an bundesrechtlichen Abgaben und allfällige weitere zweckgebundene Mittel zugewiesen. Die genannten SVAG-Bestimmungen in Verbindung mit § 28 Abs. 3 StrG bilden somit die rechtliche Grundlage für die Zuweisung der LSVA-Mittel in den Strassenfonds. Unter die kantonalen Anteile an bundesrechtlichen Abgaben fallen die Mineralölsteuer, der Zollzuschlag auf Treibstoffen, die Autobahnvignette sowie die Schwerverkehrsabgabe. Pressemeldungen, wonach der LSVA-Anteil im Kanton Zürich «in die allgemeine Staatskasse geschleust» wird, treffen demnach nicht zu.

Zu Frage 2:

Seit Inkrafttreten des SVAG am 1. Januar 2001 sind bis Ende 2003 vom Bund 81,9 Mio. Franken LSVA-Gelder an den Kanton Zürich geflossen.

Zu Frage 3:

Eine klare Aufteilung der LSVA-Mittel nach Verwendungszweck ist nicht möglich, da sie gemäss § 28 Abs. 3 StrG dem Strassenfonds zugewiesen werden. Die Gesamtheit der in diesem Fonds vorhandenen Geldmittel wiederum wird gemäss den in § 28 Abs. 1 und 2 StrG umschriebenen Finanzierungsanweisungen (Bau und Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen, Staatsbeiträge, Verwirklichung des Radwegnetzes) eingesetzt. Es fliesst und floss davon kein Geld in den Verkehrsfonds gemäss §§ 30f. des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1). Hingegen profitiert der öffentliche Verkehr, der die

Staatsstrassen benützt, indirekt von den so finanzierten Staatsstrassen, für deren Benützung er im Gegensatz zum privaten Motorfahrzeugverkehr keine Abgaben zu bezahlen hat. Gemeinsam benützte Einrichtungen wie Verkehrsregelungsanlagen mit Busbevorzugung werden mit einem Kostenteiler finanziert. Erstellung und Unterhalt von Busbuchten werden jedoch durch den Strassenfonds finanziert. Für die Förderung des Veloverkehrs werden im Rahmen des Ausbaus des Radwegnetzes (vgl. § 28 Abs. 2 StrG) und gemäss Konsolidiertem Entwicklungs- und Finanzplan 2005–2008 jedes Jahr mindestens 13 Mio. Franken zu Lasten des Strassenfonds eingesetzt. Im Übrigen werden neben den Radwegen auch die Erstellung und der Unterhalt der Fuss-, Reit- und Wanderwege, die in regionalen Verkehrsplänen festgelegt sind, aus dem Strassenfonds finanziert.

Zu Frage 4:

Die Bestimmungen des SVAG über die Verwendung der kantonalen Anteile der LSVA lassen den Kantonen einen grossen Spielraum. Im Kanton Zürich wurden die LSVA-Anteile unter Ausschöpfung dieses Spielraums bisher gesetzeskonform eingesetzt (vgl. auch die Stellungnahme des Regierungsrates zum Postulat KR-Nr. 358/1998 und den Bericht und Antrag zur Einzelinitiative Regula Weber, KR-Nr. 77/1999, Vorlage 3819). Die dort gemachten Aussagen, insbesondere auch zur Verpflichtung des Kantons Zürich, den LSVA-Anteil für die Fertigstellung des von der Bundesversammlung beschlossenen Nationalstrassennetzes zu verwenden, gelten auch heute noch. Der Regierungsrat hat in seinem Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 329/2001 betreffend keine ÖV-Finanzierung mit Strassengeldern vom 17. November 2004 (Vorlage 4221) das weitere Vorgehen für die Finanzierung des Strassenverkehrs beschrieben. Danach kann keine umfassende und politisch tragfähige Lösung erarbeitet werden, bevor sich die Auswirkungen sowohl der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) als auch weiterer Gesetzesprojekte des Bundes, die eine grosse finanzielle Tragweite für die Kantone aufweisen, auf die Finanzierungsgrundlagen des Kantons Zürich genügend deutlich abzeichnen. Sobald dies klar ist, wird der Regierungsrat die für den Verkehr zuständigen Direktionen (Volkswirtschaftsdirektion, Baudirektion und Direktion für Soziales und Sicherheit) beauftragen, im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption eine entsprechende Gesetzesvorlage auszuarbeiten. Diese wird auch eine ausgewogene Lösung zur Finanzierung der Anlagen des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum enthalten. Im Zusammenhang mit dieser Vorlage wird auch die Verwendung der LSVA-Anteile festzulegen sein.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**