

## Vorlage an den Landrat

### Beantwortung der Interpellation [2024/451](#) von Stefan Degen: «Zweckbindung der LSVA-Bundesgelder» 2024/451

vom 5. November 2024

#### 1. Text der Interpellation

Am 27. Juni 2024 reichte Stefan Degen die Interpellation [2024/451](#) «Zweckbindung der LSVA-Bundesgelder» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Gemäss Art. 85 Abs. 3 der Bundesverfassung werden die Kantone an den Reinerträgen der Schwerverkehrsabgabe des Bundes (LSVA) zu einem Drittel beteiligt. Gegenwärtig beträgt dieser Betrag etwa 450 Millionen Franken pro Jahr. Das zugehörige Bundesgesetz sieht vor, dass Kantone ihren Anteil am Reinertrag nutzen sollen, um die ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu decken (Art. 19 Abs. 3 SVAG).

Der Kanton Basel-Landschaft sieht jedoch offenbar von jeglicher Zweckbindung der Gelder ab<sup>1</sup>. Angesichts der finanziell prekären Lage des Kantons und den vielen anstehenden und notwendigen Verkehrsprojekten erscheint es höchst fragwürdig, warum die für den Verkehr vorgesehenen Gelder des Bundes nicht für kantonale Strassenprojekte eingesetzt werden, sondern für die Deckung anderer Haushaltslöcher zweckentfremdet werden und so zur Quersubventionierung anderer staatlichen Dienstleistungen beitragen.

Die Frage stellt sich deshalb, wieso die LSVA-Bundesgelder in unserem Kanton in den allgemeinen Staatshaushalt und nicht in den Strassenbau fliessen. Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Warum werden die Bundesgelder zur effektiven Mittelverwendung in den allgemeinen Topf der Staatskasse gespiesen.
2. Wie hoch ist der effektive Betrag an Bundesgeldern aus der LSVA, der in die allgemeine Staatskasse des Kantons Basel-Landschaft?
3. Wie bewertet der Regierungsrat die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Mittelverwendung ohne Zweckbindung?
4. Welche Konsequenzen hat die fehlende Zweckbindung der LSVA-Gelder für die Verkehrsinfrastruktur im Kanton?

---

<sup>1</sup> Siehe S.10 auf der Übersicht des Bundesamt für Raumentwicklung: [Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK: Abschluss der Pilotphase \(admin.ch\)](#)

5. Beabsichtigt der Regierungsrat, künftig von seinem Handlungsspielraum Gebrauch zu machen und eine Zweckbindung der Gelder vorzunehmen?
6. Falls ja, in welcher Form und welche Gesetzesbestimmungen müssten geändert werden?

## **2. Stellungnahme des Regierungsrats**

### **2.1. Einleitende Bemerkungen**

Die Fragestellungen in dieser Interpellation und die Antworten dazu knüpfen thematisch an die vom Regierungsrat bereits beantwortete Interpellation [2024/227](#) «Vergleichbarkeit der Strassenrechnung» an.

Bei der Beantwortung jener Interpellation zeigte der Regierungsrat folgendes auf:

- Die Strassenrechnung ist ausgeglichen. Der durchschnittliche jährliche Überschuss in der Erfolgsrechnung aus Ausgaben für Personal- und Sachaufwand und den Einnahmen (Motorfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer, LSVA, Bussen, divers) von 49.4 Millionen Franken der letzten 21 Jahre deckte die durchschnittlichen Investitionen in diesem Zeitraum von rund 51.6 Millionen Franken jährlich knapp.
- Die Differenz von im Durchschnitt rund 2.2 Millionen Franken ist so gering, dass von einer ausgeglichenen Strassenrechnung gesprochen werden kann.
- Damit ist gewährleistet, dass die Mittel im Umfang der den Kantonsstrassen zurechenbaren Einnahmen im Zeitraum 2002 bis 2022 vollständig für die Ausgaben der Kantonsstrassen aufgewendet wurden. Es kann damit nicht gesagt werden, dass die für den Verkehr vorgesehenen Gelder des Bundes nicht für kantonale Strassenprojekte eingesetzt oder für die Deckung anderer Haushaltslöcher zweckentfremdet würden und so zur Quersubventionierung anderer staatlicher Dienstleistungen beitragen.

Damit ist auch gewährleistet, dass die Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) vollumfänglich für die Ausgaben der Strassen aufgewendet werden. Es ist somit auch die Anforderung des zugehörigen Schwerverkehrsabgabegesetzes des Bundes erfüllt, dass der Kanton seinen Anteil am Reinertrag nutzt, um die ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu finanzieren (Art. 19 Abs. 3 SVAG ([SR 641.81](#))).

Zudem ist die Anforderung von § 4 Absatz 1 des Motorfahrzeugsteuergesetzes ([SGS 341](#)) erfüllt, wonach der Gesamtertrag der Motorfahrzeugsteuern zuzüglich weiterer anrechenbarer Erträge die über einen mehrjährigen Zeitraum gerechneten durchschnittlichen Aufwendungen des Kantons für den Strassenbau einschliesslich Zinsen und Abschreibungen, Strassenunterhalt, Verkehrspolizei und weitere, in Zusammenhang mit dem Motorfahrzeugverkehr stehende Dienste, nicht übersteigen darf.

In der Beantwortung der Interpellation [2024/227](#) «Vergleichbarkeit der Strassenrechnung» hat der Regierungsrat auch die Höhe der LSVA-Gelder von rund 12.7 Millionen Franken ausgewiesen (Stand jeweils in den Jahren 2021 und 2022). Siehe dazu auch die Antwort auf die Frage 2 unten.

Mittels der in jener Vorlage aufgezeigten Rechnung zur Strassenfinanzierung zeigte der Regierungsrat die Transparenz und Nachvollziehbarkeit dieser Mittelverwendung auf und zeigte die Gründe auf, wieso keine Zweckbindung vorzusehen ist.

Nachstehend werden die Fragen im Einzelnen beantwortet.

## 2.2. Beantwortung der Fragen

1. *Warum werden die Bundesgelder zur effektiven Mittelverwendung in den allgemeinen Topf der Staatskasse gespiesen.*

Alle den Strassen zurechenbaren Einnahmen wie die kantonale Motorfahrzeugsteuer, der Anteil an der Mineralölsteuer des Bundes, die strassenbezogenen Bussen der Polizei, weitere Erträge des Tiefbauamts und der Motorfahrzeugkontrolle sowie eben auch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA fliessen in die allgemeine Staatskasse. Mittels der Rechnung zur Strassenfinanzierung (siehe Beantwortung der Interpellation [2024/227](#) «Vergleichbarkeit der Strassenrechnung», Beilage 2) überprüft und stellt der Regierungsrat sicher, dass der Umfang dieser Einnahmen vollumfänglich für die Kantonsstrassen ausgegeben wird. Von einer Zweckbindung sieht der Regierungsrat ab, weil die Nachteile solcher Zweckbindungen aus seiner Sicht überwiegen (vgl. auch Antwort zur Frage 5 unten).

2. *Wie hoch ist der effektive Betrag an Bundesgeldern aus der LSVA, der in die allgemeine Staatskasse des Kantons Basel-Landschaft fliesst?*

In der Beantwortung der Frage 2 der Interpellation [2024/227](#) «Vergleichbarkeit der Strassenrechnung» legte der Regierungsrat die der Strassenrechnung zuordenbaren Bundesbeiträge und somit auch der LSVA wie folgt dar:

In CHF Mio.		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Mineralölsteuer	Nicht werkgebundene Beiträge (Erfolgsrechnung)	11.4	12.0	12.0	12.0	12.2	11.1	10.1	3.3	3.2	2.9
	Werkgebundene Globalbeiträge (Investitionsrechnung) <sup>2</sup>	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	0.4	0.4	0.4
Ertrag LSVA		12.7	12.6	12.3	12.4	13.8	13.3	12.8	11.9	12.7	12.7
<b>Total</b>		<b>27.6</b>	<b>28.1</b>	<b>27.8</b>	<b>27.9</b>	<b>29.5</b>	<b>27.9</b>	<b>26.4</b>	<b>15.6</b>	<b>16.3</b>	<b>16.0</b>

3. *Wie bewertet der Regierungsrat die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Mittelverwendung ohne Zweckbindung?*

Der Regierungsrat bewertet die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Mittelverwendung ohne Zweckbindung als sehr gut, da er für lange Zeiträume aufzeigen und sicherstellen kann, dass die

---

<sup>2</sup> Es handelt sich um Investitionsbeiträge des Bundes. In der Strassenrechnung gemäss Beilage 2 in der Landratsvorlage zur Beantwortung der Interpellation [2024/227](#) «Vergleichbarkeit der Strassenrechnung» sind diese Beiträge entsprechend in den Investitionsausgaben (Nettoinvestitionen) enthalten und nicht in den Ausgabenarten «Mineralölsteuer» und «LSVA» der Erfolgsrechnung (Tabelle auf Seite 2 von Beilage 2 in Vorlage [2024/227](#)).

Mittel, welche in Bezug auf die Kantonsstrassen eingenommen werden, vollumfänglich wieder für die Kantonsstrassen verausgabt werden (siehe Antwort zur Frage 1 oben).

4. *Welche Konsequenzen hat die fehlende Zweckbindung der LSVA-Gelder für die Verkehrsinfrastruktur im Kanton?*

Die fehlende Zweckbindung der LSVA-Gelder hat keine direkten oder indirekten Konsequenzen für die Verkehrsinfrastruktur im Kanton, solange sichergestellt ist, dass Mittel in dem Umfang für die Strassen aufgewendet werden, als sie durch die LSVA dem Kanton zufließen. Mittels der Rechnung zur Strassenfinanzierung prüft der Regierungsrat und zeigt auf, dass diese Anforderung erfüllt ist.

5. *Beabsichtigt der Regierungsrat, künftig von seinem Handlungsspielraum Gebrauch zu machen und eine Zweckbindung der Gelder vorzunehmen?*

Der Regierungsrat verfügt über keinen Handlungsspielraum, eine engere Zweckbindung der LSVA-Gelder sowie auch der weiteren strassenbezogenen Einnahmen vorzunehmen. Dies würde eine Gesetzesänderung erfordern (siehe dazu die Antwort auf Frage 6). Da der Regierungsrat solche Zweckbindungen als nachteilig erachtet, sieht er dafür keinen Bedarf. Die Gründe dafür sind nachstehend stichwortartig aufgeführt und entsprechen den Darlegungen der Beantwortung der Frage 2 der Interpellation [2024/227](#) «Vergleichbarkeit der Strassenrechnung»:

- **Ineffiziente Ressourcenallokation:**  
In der Praxis ist es schwierig, Einnahmen und Ausgaben einer Spezialfinanzierung so zu definieren, dass die zweckgebundenen Ressourcen effizient erhoben und eingesetzt werden. Werden die zweckgebundenen Einnahmen unterschätzt (das heisst, sie fallen höher aus als angenommen), können die Einnahmen schnell zum Ausgabentreiber werden. Dabei besteht die Gefahr, dass die finanziellen Mittel für politisch nicht prioritäre Vorhaben ausgegeben werden und andernorts für wichtigere Projekte fehlen. Im umgekehrten Fall kann es sein, dass die zweckgebundenen Mittel für die Aufgabenerfüllung nicht ausreichen und deshalb wichtige Projekte nicht oder erst mit Verzögerung in Angriff genommen werden können.
- **Beschneidung der Ausgabenkompetenzen von Landrat und Regierungsrat:**  
Mit der Einführung zweckgebundener Einnahmenanteile wird der Handlungsspielraum für die politischen Entscheidungsträger deutlich beschnitten, da nicht alle vorhandenen Mittel zur Aufgabenbewältigung herangezogen werden können. Von der politischen Prioritätensetzung werden fondsfinanzierte Ausgabenbereiche in der Regel ausgeklammert.
- **Beschränkte Budgetkontrolle:**  
Die Budgetkontrolle wird auf den nicht zweckgebundenen Teil beschränkt. Fonds werden in der Regel ausserhalb der Erfolgsrechnung geführt und sind deshalb mittelfristig der parlamentarischen Budgetkontrolle entzogen.
- **Reduzierte Budgetflexibilität:**  
Zweckbindungssysteme stellen fixe Budgetposten dar. Damit wird die Budgetflexibilität reduziert und die Reaktionszeit bei sich verändernden Rahmenbedingungen (bspw. konjunkturelle Entwicklungen) ist deutlich verzögert. Zweckbindungssysteme können nicht von heute auf morgen abgeschafft oder geändert werden und bleiben oft länger bestehen als sie tatsächlich nützlich sind.
- **Sondervermögen:**  
Bereiche mit Spezialfinanzierungen erhalten gegenüber anderen staatlich finanzierten Bereichen eine Sonderstellung (Sondervermögen). In der Prioritätensetzung bezüglich der Vorname staatlicher Ausgaben stehen solche Bereiche nicht mehr in Konkurrenz zu anderen Aufgabenbereichen.

- Komplexe Mischfinanzierungen:  
Werden neben dem ordentlichen Staatshaushalt für ganze kantonale Aufgabengebiete Spezialfinanzierungen geschaffen, wächst die Komplexität der öffentlichen Aufgabenerfüllung und deren Finanzierung. Separat geführte Rechnungen führen zu zusätzlichem Aufwand.

6. *Falls ja, in welcher Form und welche Gesetzesbestimmungen müssten geändert werden?*

Eine Zweckbindung der strassenbezogenen Einnahmen würde die Einrichtung einer Spezialfinanzierung gemäss § 54 des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG; [SGS 310](#)) erfordern. Spezialfinanzierungen benötigen gemäss Absatz 2 von § 54 des FHG eine gesetzliche Grundlage, welche zeitlich zu befristen oder periodisch auf ihre Notwendigkeit hin zu überprüfen ist.

Eine solche Zweckbindung müsste im Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer ([SGS 341](#)) vorgesehen werden und würde somit einer Gesetzesrevision bedürfen.

Liestal, 5. November 2024

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich