

Liestal, 18. März 2025/*FKD*

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2025/20
Motion	von Nicole Roth
Titel:	Einnahmen aus Radarbussen nur noch zweckgebunden ausgeben
Antrag	Motion als Postulat entgegennehmen und gleichzeitig abschreiben

Begründung

Die Motion fordert, dass die Einnahmen aus den Radaranlagen des Kantons und der Gemeinden nur noch zweckgebunden für die Finanzierung der Kantons- und Gemeindestrassen (Betrieb, Unterhalt und Ausbau) genutzt werden dürfen.

Mit dieser Forderung schliesst sich die Motion thematisch an die Interpellationen [2024-227](#) «Vergleichbarkeit der Strassenrechnung» und [2024-451](#) «Zweckbindung der LSVB-Bundesgelder» an. Mit diesen Vorstössen war ebenfalls die Zweckbindung von Erträgen gefordert worden, die den Strassen zugerechnet werden können.

Mit der Beantwortung dieser beiden Interpellationen zeigte der Regierungsrat auf, dass bei den Kantonsstrassen die Summe der diesen zurechenbaren Erträge schon heute vollumfänglich wieder für die Kantonsstrassen aufgewendet wird. Bei diesen Erträgen handelt es sich um die Motorfahrzeugsteuer, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, den Mineralölsteuerezuschlag sowie weitere Einnahmen, wie eben auch die Bussen (Radaranlagen und weitere Bussen). § 4 des Motorfahrzeugsteuergesetzes ([SGS 341](#)) besagt, dass der Gesamtertrag der Motorfahrzeugsteuern die durchschnittlichen Aufwendungen für die Kantonsstrassen nicht übersteigen darf. Diese Anforderung ist in Bezug auf die Kantonsstrassen also schon heute erfüllt. Der Gesamtertrag der Bussen inkl. Radaranlagen auf Kantonsstrassen wird schon heute vollumfänglich für die Kantonsstrassen aufgewendet.

Die der Motion zugrundeliegende Forderung nach einer Zweckbindung der Bussen aus Radaranlagen für die Finanzierung der Strassen würde eine Spezialfinanzierung erfordern. Im Rahmen der Beantwortung der oben erwähnten Interpellationen hat der Regierungsrat bereits mehrfach dargelegt, dass er Spezialfinanzierungen aus folgenden Gründen als nicht zielführend erachtet:

- **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 Vornahme 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.

Wie erwähnt, stellt der Regierungsrat aber sicher, dass die den Kantonsstrassen anrechenbaren Erträge und somit auch die Bussen vollständig wieder in den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Kantonsstrassen fliessen. Die betreffende Rechnung zur Strassenfinanzierung ist vorliegender Stellungnahme auf Seite 3 beigelegt (siehe auch [LRV 2024-227](#) «Vergleichbarkeit der Strassenrechnung», Beilage 2).

Ob die Einnahmen aus den Radaranlagen der Gemeinden vollumfänglich für die Finanzierung der Gemeindestrassen aufgewendet werden, kann der Regierungsrat nicht beurteilen. Dieser Sachverhalt müsste je Gemeinde erhoben und analysiert werden. Der Regierungsrat ist allerdings der Auffassung, dass mit einer solchen Regelung auf Kantonsebene eher zu stark in die Gemeindeautonomie eingegriffen würde. Aus Sicht des Regierungsrats müssten solche Zweckbindungen gegebenenfalls eher auf Gemeindeebene geregelt werden.

Alternative Verwendungszwecke von Busseneinnahmen

Die Anforderung, die Bussen zweckgebunden für die Kantonsstrassen aufzuwenden, geht auf die Empfehlungen einer Studie zur Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft¹ zurück, welche die Fachhochschule Nordwestschweiz im Jahr 2015 im Auftrag der Bau- und Umweltschutzdirektion erstellte.

Aufgrund obiger Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, die Motion [LRV 2025/20](#) als Postulat entgegenzunehmen und gleichzeitig abzuschreiben.

¹ Sutter, E., & Zobrist, R., & Schaad, P. (2015). Fachhochschule Nordwestschweiz, Hochschule für Wirtschaft: «Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft - Rechnung für die Kantonsstrassen in Baselland» (Link: [Strassenrechnung Schlussbericht](#)).

Ergebnis der Einnahmen-/Ausgabenrechnung für die Kantonsstrassen im Zeitraum 2002-2022, Bussen Polizei berücksichtigt (KoA 427)
(Tabelle aus der Beantwortung der [LRV 2024/227](#), Beilage 2 auf Seite 12 der Vorlage)

KoA	Bezeichnung	Total in tausend Franken																				Durchschnitt 2002-2022	
		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		2022
30	Personalaufwand inkl. Sozialbeiträge Mab	- 39'258	- 41'938	- 36'795	- 41'494	- 41'230	- 40'962	- 39'361	- 36'310	- 37'227	- 37'233	- 37'494	- 38'514	- 37'242	- 36'321	- 35'490	- 34'899	- 32'687	- 33'797	- 33'072	- 34'206	- 34'171	
31	Sachaufwand	- 28'657	- 28'372	- 28'316	- 29'283	- 30'907	- 30'609	- 28'397	- 31'813	- 26'893	- 29'180	- 25'958	- 25'394	- 26'129	- 25'164	- 21'895	- 24'287	- 24'854	- 30'892	- 26'206	- 27'262	- 27'865	
34/36	Restlicher Aufwand	- 445	- 418	- 414	- 503	- 337	- 403	- 731	- 656	- 1'148	- 747	- 371	- 614	- 634	- 669	- 521	- 292	- 334	- 400	- 375	- 388	- 348	
BeBu	ARBEITSPLATZ-/GEMEINKOSTEN (34% auf Pos. 30)	- 13'354	- 13'447	- 12'509	- 14'107	- 14'017	- 13'926	- 13'382	- 12'344	- 12'656	- 12'658	- 12'747	- 13'094	- 12'661	- 12'348	- 12'066	- 11'865	- 11'113	- 12'898	- 11'244	- 11'629	- 11'617	
3	KOSTEN vor Kapitaldienst	- 81'714	- 84'175	- 78'034	- 85'387	- 86'491	- 85'900	- 81'871	- 81'278	- 77'924	- 79'818	- 76'570	- 77'616	- 76'666	- 74'502	- 69'972	- 71'343	- 68'988	- 77'987	- 70'897	- 73'485	- 74'001	
42/46	Ertrag MFK	+ 6'553	+ 8'190	+ 8'865	+ 9'225	+ 9'147	+ 8'738	+ 8'854	+ 8'535	+ 8'337	+ 8'239	+ 8'334	+ 8'322	+ 8'584	+ 8'615	+ 8'880	+ 8'622	+ 8'490	+ 8'722	+ 8'732	+ 7'827	+ 7'834	
427	Bussen Polizei	+ 5'966	+ 5'511	+ 7'318	+ 6'485	+ 6'061	+ 6'111	+ 8'120	+ 5'434	+ 3'732	+ 4'271	+ 5'821	+ 5'000	+ 4'748	+ 6'042	+ 6'770	+ 5'821	+ 4'611	+ 4'310	+ 3'497	+ 3'922	+ 4'136	
46	Kant. Verkehrssteuer	+ 70'898	+ 72'556	+ 73'286	+ 75'230	+ 76'876	+ 77'733	+ 78'887	+ 81'314	+ 82'052	+ 82'588	+ 84'278	+ 85'803	+ 86'352	+ 87'355	+ 87'896	+ 88'757	+ 91'026	+ 94'684	+ 97'621	+ 100'245	+ 102'026	
46	Anteil Mineralölsteuer (Bund)	+ 11'020	+ 10'469	+ 10'415	+ 10'635	+ 10'635	+ 10'635	+ 11'162	+ 11'338	+ 9'677	+ 10'327	+ 10'632	+ 11'436	+ 11'952	+ 11'992	+ 11'952	+ 12'216	+ 11'139	+ 10'134	+ 3'337	+ 3'175	+ 2'889	
46	Restl. Ertrag TBA, v.a. Treibstoffverkauf	+ 6'331	+ 7'036	+ 8'308	+ 8'492	+ 9'426	+ 8'931	+ 8'693	+ 7'770	+ 7'677	+ 8'635	+ 9'079	+ 8'060	+ 7'850	+ 5'696	+ 6'022	+ 5'434	+ 6'227	+ 6'036	+ 6'331	+ 7'192	+ 4'689	
46	Ertrag LSVa (Bund)	+ 7'061	+ 6'227	+ 6'180	+ 11'950	+ 11'591	+ 11'855	+ 12'211	+ 11'034	+ 12'622	+ 12'655	+ 12'319	+ 12'732	+ 12'627	+ 12'316	+ 12'381	+ 13'815	+ 13'319	+ 12'837	+ 11'905	+ 12'732	+ 12'653	
4	ERTRAG	+ 107'829	+ 109'989	+ 114'372	+ 122'017	+ 123'736	+ 124'003	+ 127'927	+ 125'425	+ 124'097	+ 126'715	+ 130'463	+ 131'353	+ 132'113	+ 132'016	+ 133'901	+ 134'665	+ 134'812	+ 136'723	+ 131'423	+ 135'093	+ 134'227	
	SALDO EINNAHMEN/AUSGABEN vor Nettoinvestitionen	+ 26'115	+ 25'814	+ 36'338	+ 36'630	+ 37'245	+ 38'103	+ 46'056	+ 44'147	+ 46'173	+ 46'897	+ 53'893	+ 53'737	+ 55'447	+ 57'514	+ 63'929	+ 63'322	+ 65'824	+ 58'736	+ 60'526	+ 61'608	+ 60'226	49'442
	NETTOINVESTITIONEN	- 54'833	- 69'126	- 64'062	- 49'756	- 38'065	- 64'915	- 47'822	- 42'738	- 44'869	- 47'027	- 43'151	- 54'855	- 39'206	- 55'146	- 71'723	- 27'752	- 33'653	- 60'772	- 81'764	- 40'539	- 52'691	51'641
	SALDO EINNAHMEN/AUSGABEN KANTONSSTRASSEN	+ -28'718	+ -43'312	+ -27'724	+ -13'126	+ -820	+ -26'812	+ -1'766	+ 1'409	+ 1'304	+ -130	+ 10'742	+ -1'118	+ 16'241	+ 2'368	+ -7'794	+ 35'570	+ 32'171	+ -2'036	+ -21'238	+ 21'069	+ 7'535	-2'199
	Kostendeckungsgrad in %	48%	37%	57%	74%	98%	59%	96%	103%	103%	100%	125%	98%	141%	104%	89%	228%	196%	97%	74%	152%	114%	96%

Die Tabelle zeigt auf, dass die den Strassen zurechenbaren Einnahmen (und somit auch die Bussen) im Zeitraum 2002 bis 2022 vollumfänglich für die Kantonsstrassen aufgewendet wurden.