

## **Beschluss des Landrats vom 02.12.2021**

Nr. 1280

### **23. Baselbieter Strassenfinanzierung überprüfen und die massgeblichen Faktoren kostenwahr und zeitgemäss einrechnen**

2021/48; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, dass der Regierungsrat bereit sei, das Postulat entgegenzunehmen.

**Markus Meier** (SVP) könnte zu diesem Vorstoss, der mit dem vorherigen Vorstoss durchaus themenverwandt ist, mit ähnlichen Worten beginnen wie Andi Dürr: Es ist eine wahnsinnig komplizierte Angelegenheit; im Gegensatz zu ihm hofft der Votant aber, dass ihn alle gelesen und besser begriffen haben als der Votant – denn er ist in der ganzen Sache irgendwo hängengeblieben. Für ihn mutet das an wie eine Mixtur aus einer eierlegenden Wollmilchsau, kombiniert mit der Quadratur des Kreises und das Ganze dann abgemischt im Zaubertrank des gallischen Dorfdruiden Miraculix. Der Postulant möchte geprüft haben, dass sogenannte sekundäre, aber mess- und bezifferbare Folgekosten beurteilt werden, und dass diese am Schluss in die Motorfahrzeugbesteuerung oder Strassenrechnung einfließen.

Angesichts des komplexen Umfelds, in das man hier gerät, könnte man viele Beispiele bringen. Ein Thema, das hier eine Rolle spielt, ist das Verursacherprinzip. Sind es denn nur die Baselbieter Autofahrer, die auf Baselbieter Strassen Immissionen verursachen oder eben Sekundärmissionen? Was ist mit nicht registrierten Strassenbenützern wie Velofahrer, die nichts an die Strasse bezahlen? Was ist mit nicht tarifierten Strassenbenützern wie z. B. ein Tram, das im Trassee im Strassenkoffer fährt? Was ist mit dem Transitverkehr, was mit den Grenzgängern, was mit den Pendlern? Und am Schluss kommt die Frage, wie man denn im Zusammenhang mit den nicht strasseninduzierten Immissionen verfährt, die ebenfalls einen Einfluss haben auf die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung. Hier stellen sich Fragen wie Triage, Gewichtung, Lärmfiltrierung oder andere Analysen. Am Schluss würde vermutlich als Resultat herauskommen, dass man das Anliegen zwar geprüft habe, aber dabei nichts Verwertbares gefunden hat. Deshalb lehnt die SVP-Fraktion das Postulat ab.

**Rolf Blatter** (FDP) möchte das Viele, das ein Vorredner zum Thema gesagt hat, nicht wiederholen und macht es kurz. Die grössten Bedenken der FDP bestehen darin, dass die sekundären Folgekosten, die Werner Hotz einrechnen möchte, gar nicht mess- oder bezifferbar sind, zumindest nicht objektiv. Rechnen kann man alles Mögliche, und dann Faktoren einfließen lassen, die ein Resultat erbringen, das man gerne hätte. Das ist aber nicht das, was die FDP möchte. Der Hinweis sei noch erlaubt, dass vor gar nicht so langer Zeit die FHNW eine Studie über die Baselbieter Strassenrechnung durchführte, die gezeigt hatte, dass die Strassenverkehrssteuern eigentlich runter- und nicht raufgesetzt werden müssten. Bei der von Werner Hotz vorgeschlagenen Lösung können sie hingegen nur nach oben gehen. Aus dem Grund lehnt die FDP-Fraktion das Postulat einstimmig ab.

**Franz Meyer** (CVP) kann sich seinen beiden Vorrednern anschliessen. Die CVP/glp-Fraktion wird die Überweisung des Postulats ablehnen. Das Anliegen des Postulanten ist ein frommer Wunsch, aber die sekundären Folgekosten sind nach Einschätzung des Votanten nicht objektiv messbar.

**Werner Hotz** (EVP) findet es der EVP gut anstehend, fromme Wünsche zu äussern [*Heiterkeit*], weshalb er sich nun erlaubt, kurz auszuholen. Natürlich ist Autofahren im Baselland ein schwieriger

ges Thema, müssen sich die Autofahrer nun auch noch entscheiden, ob sie das Auto – beziehend auf den Vorstoss von Andi Dürr (Traktandum 22) – lieber im Januar oder doch schon im Dezember kaufen sollen. Es ist schwierig. Autosteuern zahlen ist ein komplexes Thema. Die Finanzkommission hatte sich dereinst die Strassenrechnung etwas genauer angeschaut, was die EVP darauf brachte, dass es noch weitere Kosten gibt, die man ebenfalls anschauen müsste. Natürlich hat der Strassenverkehr in Baselland einen unbestritten vielfältigen Nutzen. Gemäss § 4 Abs. 1 des Motorfahrzeuggesetzes gibt es aber nur eine bestimmte Anzahl von Kostenfaktoren, die bei Aufwand und Ertrag einander gegenüber aufgelistet werden. Es gibt verschiedene Themen wie Strassenbau, Strassenunterhalt, Verkehrspolizei und andere Dienste. Daneben gibt es aber noch indirekte Folgen oder Aufwände, die in der Strassenrechnung ebenfalls als Kosten aufgelistet werden müssten. Dies betrifft im Bereich Umwelt einerseits strassenbedingte sekundäre Umwelteingriffe oder Folgen wie präventive Rodungen entlang von Strassen oder Behebungen von Umweltschäden. Auch die direkten und indirekten Folgen von Luftverschmutzung sind zu subsumieren. Auswirkungen von Lärm sind auch bei der betroffenen Anwohnerschaft messbar. All diese indirekten «Reflexkosten» kommen dem Postulanten in den Sinn. Die Regierung nähme seinen Vorstoss sogar entgegen und möchte das Thema prüfen. Es wäre ihm wichtig, dass die Regierung versucht, die Strassenverkehrssteuer bei den Kostenaufstellungen auf einen aktuellen Stand zu bringen. Es muss aber messbar und in Zahlen ausdrückbar sein, sonst wäre es in der Tat nur ein frommer Wunsch. Der Votant bittet deshalb um Überweisung des Postulats.

**Urs Kaufmann** (SP) sagt, dass die SP-Fraktion die Überweisung des Postulats unterstütze. Der Hinweis von Rolf Blatter, wonach die Strassenrechnung dazu führe, dass man die Motorfahrzeugsteuern senken müsse, ist falsch. Man muss die Rechnung genau anschauen, was die Finanzkommission getan hatte. Es kamen dabei Verfälschungen aufgrund der Abschreibungsmethode seit Einführung von HRM2 zum Vorschein. Wenn man dies entsprechend ausgleicht, sieht man, dass die Strassenrechnung im Moment einigermaßen ausgeglichen ist – aber wohlgemerkt nur mit den bisher betrachteten Aspekten und Kosten. Es ist sicher richtig, wenn man sich nun auf den Weg begibt und schaut, welche Folgekosten es durch die Strassen im Kanton und die Benutzenden geben wird. Die SP findet es richtig, dass man versucht, Schritt für Schritt die entsprechenden Kosten zu beziffern, um eine objektive und weitgefaste Kostenrechnung zu haben. Sie ist sich bewusst, dass man die Zahlen nicht gleich eins zu eins und quantifiziert auf dem Tisch haben wird, doch gilt es nun, in diese Richtung zu gehen.

**Klaus Kirchmayr** (Grüne) erinnert sich, dass Markus Meier meinte, es sei zu schwierig und kompliziert, um in dieser Sache etwas zu unternehmen. Dass etwas schwierig ist, kann aus Sicht des Votanten aber kein Argument dagegen sein. Insbesondere da der Finanzdirektor nicht dafür bekannt ist, schwierige Probleme zu scheuen.

Weiter hat er gehört, dass man das Anliegen nicht nur auf Autos begrenzen könne. Der Votant möchte gerne eine Brücke bauen und findet, dass es tatsächlich auf alle Trassees ausgedehnt gehört – und somit auch auf Tram, Velo etc. Auch sie benutzen Strassen und Allmend. Letztendlich geht es darum, dass Auto- und Velofahrer sowie Tram alle Allmend benutzen, und somit Platz, der der Allgemeinheit gehört – jedoch unterschiedlich stark. Der Platz, den ein Auto zum flüssigen Fahren benötigt, beträgt 267 m<sup>2</sup>. Der Platz, den ein Fussgänger benötigt, um flüssig laufen zu können, beträgt 1 m<sup>2</sup>. Das Velo wiederum benötigt etwa 5,7 m<sup>2</sup>. Es gibt Studien von Bundes- und Statistikämtern (also nicht von Umweltorganisationen), die diese Tatsache sehr gut quantifizieren. Es ist beispielsweise auch möglich herauszufinden, was die Auswirkung von Lärm durch Strassenverkehr in monetärer Hinsicht ist. Man kann gut nachvollziehen, wie z. B. Hauspreise entwertet werden, wenn plötzlich eine viel befahrene Strasse am Grundstück entlangführt. Das wird auch – nicht nur von ökologischer, sondern auch von bürgerlicher Seite – immer wieder verwendet als Argument dafür, weshalb man davon absehen sollte, Strassen durch gewisse Gebiete zu bauen.

Der Votant glaubt also, dass es sehr wohl möglich ist, die Folgekosten bezüglich der Benutzung von Allmend zu quantifizieren. Das Postulat verlangt nichts anderes als eine Prüfung, wie das umgesetzt werden kann. Es steht darin nicht, dass die Prüfung rein auf Autos bezogen sein soll. Entsprechend sei darum gebeten, der Regierung den Prüfungsauftrag zu geben, um die entsprechenden Fakten auf den Tisch zu bekommen. Man wird zudem schauen – wie das vorhin von Hanspeter Weibel und Regierungsrat Anton Lauber gefordert bzw. angetönt wurde –, wie die Motorfahrzeugsteuern zukünftig angepasst werden können. Man sollte nicht verhindern, gescheiter zu werden. Entsprechend sei der Landrat gebeten, das Postulat zu überweisen.

Angesichts der fortgeschrittenen Stunde möchte Regierungsrat **Anton Lauber** (CVP) nur noch kurz auf das Wesentliche eingehen. Der Kanton ist heute punkto Strassenrechnung natürlich sehr modern aufgestellt. Mit der FHNW gab es ein grosses Projekt und grosse Studien zu diesem Thema, weshalb man heute weiss, dass die Strassenrechnung, so wie sie heute aussieht, gerechtfertigt ist. Gleichzeitig wurde auch geprüft, wie der Kanton Basel-Landschaft im Vergleich mit anderen Kantonen dasteht. Dabei ist herausgekommen, dass man in der Tat voll bei den Leuten ist. Das Postulat würde die Fragen von Werner Hotz, die das Thema aus einer versicherungstechnischen Perspektive heraus in den Blick nehmen, nicht so direkt beantworten. Man stellt sich aber schon die Frage, ob die Strassenrechnung durch die Berücksichtigung der genannten Elemente effektiv verbessert würde. Dies nicht mit dem Ehrgeiz, ÖV gegen IV auszuspielen oder umgekehrt. Es muss vielmehr als solches Sinn machen. Letztendlich soll die Strassenrechnung durch die Motorfahrzeugsteuer finanziert sein. Und das hängt ein Stück weit zusammen, was sich prüfen liesse. Der Votant ist aber auch über den vorhin geäusserten Hinweis froh, dass sich die genau gleichen Fragen auch beim ÖV stellen. Irgendwann stellt sich einfach die Frage, ob man sich dabei nicht im Detail verliert – was ebenfalls ein Resultat der Beantwortung des Postulats sein könnte.

://: Mit 42:36 Stimmen wird das Postulat abgelehnt.

---