

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2024/227](#) von Stefan Degen: «Vergleichbarkeit der Strassenrechnung»

2024/227

vom 3. September 2024

1. Text der Interpellation

Am 11. April 2023 reichte Stefan Degen die Interpellation [2024/227](#) «Vergleichbarkeit der Strassenrechnung» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Der Kanton Basel-Landschaft erhebt die höchste Motorfahrzeugsteuer in der Region und eine der höchsten der gesamten Schweiz. Für das gleiche Fahrzeug zahlt man in unseren Nachbarkantonen deutlich weniger Steuern, als im Kanton Basel-Landschaft. Zudem hat BL einen hohen Motorisierungsgrad (520 PW auf 1000 Einwohner).

Der Regierungsrat betont immer wieder, dass die Strassenrechnung unbedingt ausgeglichen bleiben müsste, mit diesem Grund wurde unter anderem auch die zögerliche Anpassung der Motorfahrzeugsteuer begründet. Es sei «seit Jahren bekannt, dass die geltende Motorfahrzeugsteuer die Ausgaben annähernd decken» würden (Kommissionsbericht zur Teilrevision). In der Vergangenheit wurde die Strassenrechnung oft als defizitär ausgewiesen.

Nun hat sich das Strassenportfolio im Besitz des Kantons jedoch verändert und wichtige Kantonsstrassen wurden per 1.1.2020 dem Bund übertragen. So die sanierungsintensiven und somit teuren Strassennetzabschnitte A18 (Basel-Aesch) und A22 (Umfahrung Liestal). Es wurden auch keine teuren Infrastruktur-Projekte (ZUBA, ELBA etc.) realisiert.

Die Einnahmen der Strassenkasse setzen sich aus der erhobenen MFZ-Steuer, den kantonalen Beiträgen zur Mineralölsteuer und den LSVA-Abgaben sowie weiteren Bundesbeiträgen zusammen. Im Jahr 2023 wurden schweizweit über 6,1 Mia. Liter Treibstoff verkauft. Der kantonale Beitrag der Mineralölsteuer sollte also gross gewesen sein. Auf nationaler Ebene liegt der Infrastruktur-Kostendeckungsgrad des motorisierten Individualverkehrs bei sagenhaften 110%. Das heisst, die Autofahrer sind selbstfinanzierend.

Anders als in anderen Kantonen, handelt es sich bei der Strassenrechnung im Kanton Basel-Landschaft nicht um eine sogenannte Spezialfinanzierung. Die Strassenrechnung wird auch nicht offengelegt. Nahezu alle anderen Kantone bilden aufgrund der Höhe der Einnahmen der MFZ-Steuer und den Bundesbeiträgen jährlich Überschüsse – so auch der Nachbarkanton Aargau, der eine relativ niedrige MFZ-Steuer erhebt.

Es stellen sich folgende Fragen:

1. **Der Kanton Basel-Landschaft erhebt eine der höchsten MFZ-Steuern des Landes und dies bei einem hohen Motorisierungsgrad. Gleichzeitig stiegen die Einnahmen aus den Bundesbeiträgen. Die Strassenkasse müsste also prall gefüllt sein. Was macht der Kanton Basel-Landschaft anders, als die anderen Kantone? Wo und inwiefern bestehen unterschiedliche Regelungen zur Revision von ansonsten vergleichbaren Organisationen mit öffentlichen Aufgaben und wie werden sie beurteilt? Besteht Vereinheitlichungsbedarf?**
2. **Warum handelt es sich bei der Strassenrechnung nicht um eine Spezialfinanzierung?**
3. **Wie stellen sich die Kosten für Bau und Unterhalt der Strassen im Kanton Basel-Landschaft im Vergleich zu anderen Kantonen dar?**
4. **Welchen Einfluss haben die Strassenkilometer pro besteuertes Fahrzeug im Vergleich zu anderen Kantonen?**

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Einleitende Bemerkungen

Eingangs wird kurz auf einzelne Aspekte der einleitenden Ausführungen der Interpellation eingegangen, während die konkreten Fragen anschliessend ausführlich beantwortet werden. Diese Antworten zu den vier Fragen des Interpellanten vertiefen somit die Ausführungen zu den nachstehenden einleitenden Bemerkungen.

Die Aussage, dass der Kanton Basel-Landschaft eine der höchsten Motofahrzeugsteuern der gesamten Schweiz erhebt, kann nicht bestätigt werden. Auch im Vergleich mit den umliegenden Kantonen ist der Kanton Basel-Landschaft durchaus konkurrenzfähig, wobei es erhebliche Unterschiede bei verschiedenen Fahrzeugklassen und –modellen gibt. Der vorliegenden Interpellationsantwort ist ein Vergleich der Motorfahrzeugsteuern aller Kantone für die Personenwagen beigelegt und es finden sich Ausführungen zu weiteren Motorfahrzeugarten (Lieferwagen, schwere Fahrzeuge; vgl. Antwort zur Frage 1 und Beilage 1).

Es ist richtig, dass der Regierungsrat regelmässig auf die Notwendigkeit hinweist, dass die Strassenrechnung ausgeglichen ist. 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.

Der Kanton hat per 1.1.2020 die Strassennetzabschnitte A18 (Basel-Aesch) und A22 (Umfahrung Liestal) dem Bund übertragen. In der Strassenrechnung ist dieser Umstand durch einen Rückgang der Kosten vor Kapitaldienst von rund 78 Millionen Franken im Jahr 2019 auf noch rund 71 Millionen Franken im Jahr 2020 und damit einem Rückgang um rund 7 Millionen Franken ersichtlich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese beiden Streckenabschnitte eine Länge von rund 40 Kilometern aufwiesen, während die weiterhin zu bewirtschaftenden Kantonsstrassen eine Länge von 425 Kilometern aufweisen. Die Übernahme dieser Strassenabschnitte hat auch zu einer deutlichen Reduktion der Bundesbeiträge aus der Mineralölsteuer von ca. 11.5 Millionen Franken seit 2013 geführt – Details siehe Antwort zur Frage 1.

Zwar werden aktuell (noch) keine sehr teuren Infrastruktur-Projekte realisiert. Die Nettoinvestitionen in die Strassen lagen in den Jahren 2002 bis 2022 und auch in den letzten Jahren stets auf

einem hohen Niveau und betragen im Durchschnitt rund 52 Millionen Franken, wenn teilweise auch erhebliche Unterschiede in den einzelnen Jahren vorliegen (Beispiele: 2022: CHF 53 Mio.; 2021: CHF 41 Mio.; 2020: CHF 82 Mio.; 2019: CHF 61 Mio.). In den nächsten Jahren sind aber weitere grössere Bauvorhaben im Strassenbau vorgesehen (z.B. Pratteln, Muttenz; Erneuerung Rheinfelderstrasse, Birsfelden; Erneuerung Ortsdurchfahrt etc.), so dass die Investitionsausgaben wieder deutlich höher als 50 Millionen Franken liegen werden.

Bei den auf die Kantonsstrassen bezogenen Einnahmen machen die Mineralölsteuer und die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe des Bundes einen vergleichsweise kleinen Anteil aus (rund 16 Mio. Franken der gesamten Einnahmen von aktuell rund 134 Mio. Franken). Zudem sind diese Einnahmen nicht wie in der Interpellation vermutet gestiegen, sondern in den letzten Jahren deutlich gesunken (vgl. dazu die Antwort auf Frage 1).

Der Regierungsrat sieht von einer Spezialfinanzierung für die Kantonsstrassen ab und er beurteilt Spezialfinanzierungen generell als kritisch. Die Gründe dafür sind in der Vorlage [2018/660](#) «Strassenfinanzierung im Kanton Basel-Landschaft» dargelegt und werden in der Antwort zur Frage 2 beantwortet.

2.2. Beantwortung der Fragen

1. *Der Kanton Basel-Landschaft erhebt eine der höchsten MFZ-Steuern des Landes und dies bei einem hohen Motorisierungsgrad. Gleichzeitig stiegen die Einnahmen aus den Bundesbeiträgen. Die Strassenkasse müsste also prall gefüllt sein. Was macht der Kanton Basel-Landschaft anders, als die anderen Kantone?*

Die Aussage, dass der Kanton Basel-Landschaft eine der höchsten Motorfahrzeugsteuern des Landes erhebt, kann der Regierungsrat nicht bestätigen. Eine Steuerumfrage der Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa aus dem Jahr 2024 zeigt, dass der Kanton Basel-Landschaft im schweizweiten Vergleich bezüglich Höhe der Motorfahrzeugsteuern bei den Personenwagen im Gesamtbestand und auch bei den meisten Fahrzeugklassen leicht über dem Durchschnitt liegt (siehe Beilage 1). In allen Klassen gibt es zudem zahlreiche Modelle, die im Kantonsvergleich günstig sind respektive unter dem Durchschnitt liegen. Dies ist insbesondere auch auf den im Jahr 2014 eingeführten ökologischen Steueranteil (Bonus-/Malus-System) zurückzuführen, mittels dem emissionsarme Fahrzeuge von relativ hohen Steuervergünstigungen profitieren. Mit der Vorlage [2023/297](#) beabsichtigte der Regierungsrat diese Steuervergünstigungen auszubauen und stärker auf elektrisch und mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge auszurichten. Die Vorlage wurde vom Landrat jedoch an den Regierungsrat zurückgewiesen (LRB [2024/498](#) vom 11.4.2024).

Auch die Aussage, dass man für gleiche Fahrzeuge in unseren Nachbarkantonen deutlich weniger Steuern bezahlt als im Kanton Basel-Landschaft, kann nicht unterstützt werden. Im Vergleich zu den umliegenden Kantonen Basel-Stadt, Aargau, Solothurn und Jura finden sich in allen Fahrzeugklassen Modelle mit vergleichsweise tiefen oder ähnlich hohen Motorfahrzeugsteuern.

Die häufig gewerblich genutzten Lieferwagen profitieren im Kanton Basel-Landschaft zudem von einem gegenüber den Personenwagen deutlich reduzierten Steuertarif.

Im Bereich der schweren Fahrzeuge (Sattelschlepper, Lastwagen, Sattel-Sachentransportanhänger) hat der Kanton Basel-Landschaft die Motorfahrzeugsteuer bereits mit der Vorlage [2012/028](#) «Totalrevision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben» erheblich reduziert, so dass diese heute in etwa auf dem Niveau der Nachbarkantone liegen.

Im schweizweiten Vergleich liegt der Motorisierungsgrad im Kanton Basel-Landschaft unter dem Durchschnitt. Während gesamtschweizerisch pro Einwohnerin und Einwohner 0.75 Motorfahrzeuge immatrikuliert sind (Stand 2023), sind es im Kanton Basel-Landschaft 0.7 Motorfahrzeuge

pro Einwohnenden. Von den umliegenden Kantonen weisen der Kanton Aargau und der Kanton Solothurn mit jeweils 0.79 Motorfahrzeugen pro Einwohnenden einen höheren Motorisierungsgrad auf, während der Kanton Basel-Stadt mit 0.43 einen wesentlich tieferen Motorisierungsgrad aufweist.

Die der Strassenrechnung zuordenbaren Bundesbeiträge aus dem Anteil der Mineralölsteuer sowie der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa sind im Total in den letzten Jahren nicht etwa gestiegen, sondern sie haben sich stark reduziert, wie die folgende Aufstellung zeigt (vgl. dazu auch die Beilage 2, Strassenrechnung/Strassenfinanzierung 2002-2022):

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) ¹	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
Total		27.6	28.1	27.8	27.9	29.5	27.9	26.4	15.6	16.3	16.0

Die gesamthaften Bundesbeiträge reduzierten sich von rund 27.6 Millionen Franken im Jahr 2013 auf noch rund 16.0 Millionen Franken im Jahr 2022 und liegen damit rund 11.5 Millionen Franken tiefer als noch vor zehn Jahren. Grund ist der starke Rückgang beim Anteil aus der Mineralölsteuer. Dieser Rückgang ist auf zwei Effekte zurückzuführen:

Aufgrund der Abgabe der kantonalen Strassen A 18/H18 und A 22 mit einer Streckenlänge von rund 40 Kilometern an den Bund reduzierten sich die nicht werkgebundenen Beiträge, die sich auf Grundlage der Strassenlänge und Strassenlasten (Kosten der Strassen) berechnen, per Saldo von 11.4 im Jahr 2013 auf noch 2.9 Millionen Franken im Jahr 2022.

Diese Reduktion von 8.5 Millionen Franken von 2013 bis 2022 bei den nicht werkgebundenen Beiträgen setzt sich folgendermassen zusammen:

Aufgrund der verkürzten Strassenlänge und zugleich tieferen Ausgaben im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2013 reduzierten sich die Bundesbeiträge auf 6.7 Millionen Franken. Zudem hat der Kanton Basel-Landschaft einen Beitrag von 3.8 Millionen Franken an den Betrieb der A18/H18 und der A22 an den Bund zu leisten, der mit den nicht werkgebundenen Beiträgen verrechnet wird. Es verbleiben somit per Saldo die in der Tabelle aufgeführten nicht werkgebundenen Beiträge des Bundes von 2.9 Millionen Franken im Jahr 2022. Es handelt sich um Mittel der Erfolgsrechnung. Diese nicht werkgebundenen Beiträge schwanken von Jahr zu Jahr. So sind im Jahr 2024 beispielsweise etwas höhere Einnahmen von 3.7 Millionen Franken zu erwarten. Über 4.0 Millionen Franken dürften die Einnahmen zukünftig aber nicht mehr steigen. Dies wäre nur möglich, wenn die Ausgaben für die Strassen deutlich höher als in den Jahren 2019-2021 liegen würden.

¹ Es handelt sich um Investitionsbeiträge des Bundes. In der Strassenrechnung gemäss Beilage 2 der vorliegenden Landratsvorlage 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).

Durch die Abgabe dieser 40 km Strassen an den Bund reduzierte sich zudem auch das Netz der bezüglich werksgebundenen Globalbeiträgen beitragsberechtigten schweizerischen Hauptstrassen, die sich im Eigentum des Kantons befinden, von zuvor noch rund 43 Kilometer auf nun nur noch 3 Kilometer (Chienbergtunnel). Damit fielen nahezu 90% der werkgebundenen Globalbeiträge weg (Reduktion bei den werkgebundenen Beiträgen von 3.5 Millionen Franken im Jahr 2013 auf noch 0.4 Millionen Franken im Jahr 2022). Es handelt sich hier um Mittel der Investitionsrechnung.

Die verbleibenden rund 425 Kilometer Kantonsstrassen sind weiterhin vom Kanton zu finanzieren.

Die Erträge der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) blieben im Betrachtungszeitraum relativ stabil.

Für ein vollständiges Abbild der Einnahmenseite sei unter Berücksichtigung der Strassenrechnung, welche die Fachhochschule Nordwestschweiz im Jahr 2014 für das Jahr 2011 erstellte (vgl. Vorlage Nr. [2018/660](#) «Strassenfinanzierung im Kanton Basel-Landschaft»), folgendes ergänzt (vgl. dazu auch Beilage 2): Neben den Motorfahrzeugsteuern mit rund 102 Millionen Franken und den Bundesbeiträgen mit rund 15 Millionen Franken fliessen auf der Einnahmenseite der Ertrag der Motorfahrzeugkontrolle (rund 8 Mio. Franken), die Kantonsstrassen-bezogenen Bussen der Polizei (rund 4 Mio. Franken) sowie die übrigen Erträge des Tiefbauamts (rund 4.7 Mio. Franken) auf der Ertragsseite in die Strassenrechnung ein (die Angaben basieren auf dem Jahr 2022).

Insgesamt resultierten damit im Jahr 2022 rund 134 Millionen Franken Einnahmen, die den Kantonsstrassen zugeordnet werden können.

Diesen Einnahmen standen im Jahr 2022 Ausgaben von rund 127 Millionen Franken für Investitionen (rund 53 Mio. Franken) sowie Personal-, Sach- und Arbeitsplatz-/Gemeinkosten (rund 74 Mio. Franken) gegenüber. Es handelt sich bei diesem leichten Überschuss allerdings um eine Jahresbetrachtung. Wird ein längerer Zeitraum zugrunde gelegt, zeigt sich, dass die Jahresergebnisse relativ stark schwanken und insgesamt über die letzten 21 Jahre im Durchschnitt eine leichte Unterdeckung von 2.2 Millionen Franken resultiert.

Erfolgt eine Gesamtbetrachtung der Strassenrechnung *über einen längeren Zeitraum*, wie sie § 4 Absatz 1 des Motorfahrzeugsteuergesetzes ([SGS 341](#)) fordert, sind die FHNW-Strassenrechnung als Ausgangsbasis und die aufgrund eines zwischenzeitlich erfolgten Methodenwechsels bei den Abschreibungen plausibilisierte Cash-in-/Cash-out-Rechnung des Regierungsrats zu unterscheiden:

1. Ausgangsbasis FHNW-Strassenrechnung: Im Jahr 2014 erstellte die FHNW eine Strassenrechnung auf Basis des einen Jahres 2011. Die Strassenrechnung berücksichtigt alle direkt zuordenbaren Kosten und Erträge aus der Erfolgsrechnung (wie Personalaufwand, Sachaufwand, Abschreibungen, Verkehrssteuereinnahmen, Erträge Motorfahrzeugkontrolle, Mineralölsteuer, LSVA etc.) wie auch indirekt zuordenbare Kosten und Erträge aus der Betriebskostenbuchhaltung (z.B. Gemeinkostenzuschläge, kalkulatorische Zinsen).

Die FHNW-Strassenrechnung, welche die Bau- und Umweltschutzdirektion für alle Jahre 2002 bis 2022 ergänzt hat, ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht vollständig und methodisch korrekt erstellt. Sie eignet sich jedoch nicht für eine Betrachtung der Finanzierungsverhältnisse über einen längeren Betrachtungszeitraum, wie ihn § 4 Absatz 1 des Motorfahrzeugsteuergesetzes fordert ([SGS 341](#)).² Der Grund liegt in einem Wechsel der Abschreibungsmethodik inmitten dieser Zeitreihe und zwar im Jahr 2010 von zuvor degressiv bis zum Jahr 2009 und ab dem Jahr

² § 4 Absatz 1 des Motorfahrzeugsteuergesetzes fordert: «Der Gesamtertrag der Motorfahrzeugsteuern zuzüglich weiterer anrechenbarer Erträge darf die über einen mehrjährigen Zeitraum gerechneten durchschnittlichen Aufwendungen des Kantons für Strassenbau, einschliesslich Zinsen und Abschreibungen, Strassenunterhalt, Verkehrspolizei und weitere, in Zusammenhang mit dem Motorfahrzeugverkehr stehende Dienste, nicht übersteigen.»

2010 linear. Durch diesen Wechsel in der Abschreibungsmethodik erfolgte eine abrupte und substanzielle Reduktion der Abschreibungen um rund 18 Millionen Franken vom Jahr 2009 (38 Mio. Franken) auf das Jahr 2010 (20 Mio. Franken) (vgl. dazu die Tabelle auf Seite 1 von Beilage 2). Dies hat zur Folge, dass eine Zeitreihe auf Grundlage der FHNW-Rechnung nicht konsistent bzw. verzerrt ist, da ein Parameter (die Abschreibungen) im Betrachtungszeitraum eine andere Definition erfährt und sich dessen finanzielle Grösse deshalb markant verändert. Bis 2009 war die Strassenrechnung (gerechnet mit Abschreibungen) stark negativ, das heisst unterdeckt, und anschliessend ab 2010 und in den Folgejahren resultieren alleine aufgrund des Methodenwechsels hohe Überschüsse (anders ausgedrückt: wäre die Abschreibungsmethodik beibehalten worden, wie es bei einer Zeitreihe hinsichtlich Vergleichbarkeit unabdingbar ist, würde über die 21 Jahre eine Unterdeckung resultieren).

2. Plausibilisierte Cash-in-/Cash-out-Rechnung des Regierungsrats: Aufgrund des unter 1. beschriebenen methodischen Verzerrers der langfristigen Betrachtung, der aus dem Methodenwechsel bei den Abschreibungen resultiert, führt der Regierungsrat die Cash-in-/Cash-out-Rechnung. Diese verwendet im Gegensatz zur FHNW-Strassenrechnung anstelle der Abschreibungen die Investitionsausgaben und lässt zudem den ebenfalls kalkulatorischen Wert des Zinsaufwandes weg. Mit der Berücksichtigung der Investitionen anstelle der kalkulatorischen Abschreibungen handelt es sich bei der Cash-in-/Cash-out-Rechnung somit um eine Liquiditätsbetrachtung, die alle Einnahmen und Ausgaben enthält. Damit ist auch die Betrachtung über einen längeren Zeitraum konsistent: Der das Ergebnis verfälschende Methodenwechsel bei den Abschreibungen entfällt, die Investitionen weisen in allen Jahren dieselbe Definition auf. Damit handelt es sich um eine konsistente Zeitreihe.

In Beilage 2 sind diese Sachverhalte umfassend dargestellt. Die Ausführungen zeigen, dass bei einer Betrachtung über einen längeren Zeitraum, wie es das Motorfahrzeugsteuergesetz ([SGS 341](#)) in § 4 Absatz 1 fordert, die durchschnittlichen Ausgaben pro Jahr rund 2.2 Millionen Franken höher sind als die Einnahmen (vgl. dazu die Tabelle sowie die Grafik auf Seite 2 der Beilage 2). Die Strassenrechnung weist somit über einen Zeitraum von 21 Jahren eine leichte Unterdeckung auf. Der Regierungsrat wird die Strassenrechnung nach FHNW-Ansatz, die daraus abgeleitete Cash-in-/Cash-out-Rechnung und den Saldostand (Unterdeckung, allfälliger Überschuss) weiterführen.

Der Kanton Basel-Landschaft macht grundsätzlich hinsichtlich einem Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben in der Strassenrechnung nichts anders als die anderen Kantone. Würde eine Spezialfinanzierung, also eine geschlossene Kasse ausserhalb der Staatsrechnung bestehen, würden exakt jene finanziellen Grössen eingerechnet, wie sie auch in der kantonalen Strassenrechnung bzw. in der Rechnung zur Strassenfinanzierung berücksichtigt sind. Der Regierungsrat hat dem Landrat mit der Vorlage [2018/660](#) «Strassenfinanzierung im Kanton Basel-Landschaft» die Gründe detailliert dargelegt, wieso keine Spezialfinanzierung vorgesehen werden soll (siehe dazu die Antwort auf Frage 2). Die FHNW-Strassenrechnung sowie die daraus abgeleitete Cash-in-/Cash-out-Rechnung sind für das Bezugsjahr 2011 sowohl bis zum letzten verfügbaren Jahr 2022 fortgeschrieben als auch bis ins Jahr 2002 zurück erstellt. Es liegen somit aktuell die Ergebnisse für 21 Jahre (2002 bis 2022) vor.

Die Rechnung zur Strassenfinanzierung basiert somit auf soliden Daten, ist über einen längeren Zeitraum erstellt und ist transparent sowie nachvollziehbar.

2. *Warum handelt es sich bei der Strassenrechnung nicht um eine Spezialfinanzierung?*

Der Regierungsrat hat dem Landrat mit der Vorlage [2018/660](#) «Strassenfinanzierung im Kanton Basel-Landschaft» die Gründe ausführlich dargelegt, wieso für die Strassenrechnung keine Spezialfinanzierung vorgesehen werden soll (Kapitel 5.3.2 Seiten 27 bis 29). Die Gründe dafür werden deshalb nachstehend nur summarisch dargelegt:

- **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.

Zusätzlich zu den grundsätzlichen methodischen Bedenken überwiegen aus Sicht des Regierungsrats diese Nachteile.

Insbesondere besteht mit der Führung der Strassenfinanzierung in der Investitionsrechnung über die ordentliche Rechnung anstelle einer geschlossenen Kasse aber auch erheblich mehr Flexibilität bei der Finanzierung der Strassen. Dies kommt dem Umstand entgegen, dass die Investitionen von Jahr zu Jahr stark variieren. Würde eine geschlossene Kasse geführt, müsste aufgrund der Unterdeckung die Motorfahrzeugsteuer aktuell leicht erhöht werden, damit die Finanzierung der Strassen vollständig gedeckt ist. Mit der Cash-in-/Cash-out-Rechnung legt der Regierungsrat aber dar und stellt sicher, dass die Strassenrechnung in der Grössenordnung ausgeglichen ist und es mittelfristig weiterhin sein wird.

Unter anderem ist die kritische Beurteilung von Spezialfinanzierungen bzw. Sonderrechnungen auch der Grund dafür, dass der Regierungsrat im Zuge der Inkraftsetzung des revidierten Finanzhaushaltsgesetzes im Jahr 2018 eine Vielzahl von Fonds und Spezialfinanzierungen aufhob und

nur noch solche weiterführt, welche zwingend notwendig sind, z.B., weil es sich um Mittel von Dritten handelt, die zweckgebunden eingesetzt werden müssen (z.B. Lotteriefonds, Sportfonds, Fonds Wohnbauförderung).

3. *Wie stellen sich die Kosten für Bau und Unterhalt der Strassen im Kanton Basel-Landschaft im Vergleich zu anderen Kantonen dar?*

Damit der Wert einer Kantonsstrasse erhalten werden kann, empfiehlt Infra Suisse, dass je nach Belastungskategorie jährlich 1.8 % bis 2.6 % des Wiederbeschaffungswertes für bauliche Massnahmen investiert werden. Ausgehend von einem Wiederbeschaffungswert von ca. 3 Mia. Franken für Kantonsstrassen und Verkehrsinfrastrukturen im Kanton Baselland werden für den reinen Werterhalt mit 29 Mio. Franken / Jahr ca. 1 % des Wiederbeschaffungswertes investiert. Neben dem reinen Werterhalt werden aber über Erneuerungs- und Umgestaltungsprojekte (wie z.B. Baslerstrasse Allschwil 2018 – 2020) wie auch Neubauprojekte zusätzlich im Schnitt ca. 20-30 Mio. Franken / Jahr investiert; gemessen am Wiederbeschaffungswert werden also total ca. 1.6 – 2.3 % investiert.

Die effektiven Zahlen der einzelnen Kantone sind sehr schwierig miteinander vergleichbar. Gemäss der [Infras-Studie](#) vom 16. März 2021, «Zustandsanalyse und Werterhalt der Schweizer Kantonsstrassen» betragen die Kosten für Verbesserungen und Ausbau sowie den baulichen Unterhalt zwischen 15'000 Franken (Kanton Jura) und 155'000 Franken (Kanton Zug) pro Kilometer Kantonsstrasse (Mittelwert 2015 – 2018). Die Unterschiede sind also riesig. Der Kanton BL liegt mit Kosten von 105'000 Franken im vorderen Mittelfeld.

Einen schlüssigen Grund für die grossen Unterschiede ist auch in der [Infras-Studie](#) nicht zu finden. Es werden mehrere mögliche Gründe wie die Topographie (Anzahl Kunstbauten), das Durchschnittsalter der Strassen, die Belastung der Strassen, die Anforderungen an die Strassen (mit/ohne Entwässerungssysteme), etc. aufgeführt. Andere Gründe, wie grosse jährliche Schwankungen von Investitionen in grössere Ausbauprojekte (vor allem bei kleineren Kantonen) oder höheren Kosten von Instandsetzungen in städtischen Gebieten infolge aufwändiger Verkehrsführungen, breiterer Strassenräume mit Velostreifen, Trottoirs oder Kreuzungen mit Einspurstrecken etc. wurden gar nicht aufgeführt. So schwanken, gemäss den Erhebungen des Bundesamts für Statistik beispielsweise alleine im Kanton Basel-Landschaft die Infrastrukturausgaben für die Kantonsstrassen in den Jahren 2016 bis 2020 zwischen 86 Mio. Franken (2017) und 150 Mio. Franken (2020).

Fazit: Gemäss der [Infras-Studie](#) aus dem Jahr 2021 scheinen die Ausgaben im Kanton BL pro Strassenkilometer eher im vorderen Mittelfeld zu liegen. Da die riesigen Unterschiede zwischen den Kantonen aber nicht wirklich erklärbar sind, sind auch die Zahlen der Kantone untereinander nicht oder nur sehr bedingt vergleichbar. Die Frage kann deshalb nicht befriedigend beantwortet werden, da keine wirklich vergleichbaren Daten vorliegen.

Die Zahlen und Werte des Bundesamts für Statistik zum Thema Strasseninfrastrukturrechnung sind hier zu finden: [BfS; Tabellen Strasseninfrastrukturrechnung](#) .

4. *Welchen Einfluss haben die Strassenkilometer pro besteuertes Fahrzeug im Vergleich zu anderen Kantonen?*

Nachfolgend wird der Zusammenhang zwischen den Kosten für Betrieb und Unterhalt der Strassen und der Anzahl eingelöster Fahrzeuge pro Strassenkilometer untersucht.

Die Anzahl Strassenkilometer in einem Kanton sowie der Fahrzeugbestand können über die öffentlich einsehbaren Statistiken des Bundesamts für Statistik eruiert werden. Anbei die Angaben für einige umliegende Kantone (Stand 2023):

	Anz. Fz ³	Strassenkilometer ⁴ (ohne Nationalstrassen)	Anz. Fz pro Strassenkilometer	Ausgaben [CHF] Kantonsstrassen pro km ⁵
BL	203'951	2'206	92	105'000
BS	85'599	422	203	115'000
AG	551'449	6'474	85	131'000
JU	60'658	1'785	34	20'000
SO	217'841	2'893	75	75'000
LU	314'566	4'147	75	90'000

Daraus wird ersichtlich, dass für Kantone mit ähnlichem Mix zwischen städtischen und ländlichen Gebieten (AG, SO, LU) ein ungefähr ähnliches Verhältnis zwischen Anzahl Fahrzeugen und Strassenkilometern wie im Baselbiet besteht. Städtische Gebiete (BS) weisen deutlich mehr Fahrzeuge pro Strassenkilometer auf, was wegen der höheren Bevölkerungsdichte wenig erstaunt. Entsprechend bestehen in primär ländlichen Gebieten (JU) deutlich weniger Fahrzeuge pro Strassenkilometer.

Ein direkter Bezug zwischen der Anzahl Fahrzeuge pro Strassenkilometer und den Strassenausgaben pro km existiert nicht bzw. nur indirekt. Die Lebensdauer einer Strasse ist in erster Linie abhängig von der Verkehrslast, insbesondere vom Anteil des Schwerverkehrs. Die Belastung durch Personenwagen ist diesbezüglich kaum relevant. Neben der Belastung durch den Schwerverkehr verursacht vor allem die natürliche Bewitterung Schäden an den Strassen. Hitze, Sonne, Regen und Frost führen zu Netzzissen und Rissen, Belagsausbrüchen etc. und bedingen einen regelmässigen baulichen Unterhalt. Diese zwei Faktoren – Belastung durch den Schwerverkehr und die Witterung – haben keinen Zusammenhang zur Anzahl Fahrzeuge pro Strassenkilometer in einem Kanton.

Gemäss der [Infras-Studie](#) aus dem Jahr 2021 weisen ländliche Gebiete wie die Kantone JU, OW und TG, die eher wenige Fahrzeuge pro Strassenkilometer aufweisen, tiefe Ausgaben pro Kilometer Kantonsstrasse auf. Indes ist es nicht so, dass wenige Fahrzeuge pro km mit tiefen Kosten pro Strassenkilometer gleichzusetzen sind. Das zeigt das Beispiel des Kantons Graubünden, der mit rund 90'000 Franken pro Strassenkilometer in der gleichen Kategorie wie die Kantone Basel-Landschaft und Luzern liegt. Neben den weiter oben bereits erwähnten zwei Faktoren Witterung und Schwerverkehr spielt auch die Topographie eine sehr grosse Rolle. Bei gebirgiger Topographie sind in der Regel viele Kunstbauten wie Stützmauern, Brücken, Tunnels, etc. pro Strassenkilometer notwendig, verbunden mit entsprechend hohen Aufwendungen für den baulichen Unterhalt.

Das Fazit ist also, dass kein direkter Zusammenhang zwischen der Anzahl besteuertter Fahrzeuge pro Strassenkilometer zu den Unterhaltskosten besteht; diese Kennziffer hat keinen Einfluss auf die Unterhaltskosten. Aus diesem Grund ergibt auch ein Vergleich zu anderen Kantonen wie in der Fragestellung erwünscht keinen Sinn.

³ [Strassenfahrzeugbestand nach Fahrzeuggruppe und Kanton - 1970-2023 | Tabelle | Bundesamt für Statistik \(admin.ch\)](#)

⁴ [Strassenlänge \(ohne Nationalstrassen\) der Kantons- und Gemeindestrassen- 2023 | Tabelle | Bundesamt für Statistik \(admin.ch\)](#)

⁵ <https://infra-suisse.ch/wp-content/uploads/2021/03/Infra-Suisse-Studie-Zustand-Kantonsstrassen-2021-2.pdf>

Liestal, 3. September 2024

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

3. Anhang

- Beilage 1: Steuerumfrage bei den Kantonen: Motorfahrzeugsteuern 2024 der meistverkauften Fahrzeuge 2023
- Beilage 2: Strassenrechnung/Strassenfinanzierung 2002-2022

Beilage 1: Steuerumfrage bei den Kantonen: Motorfahrzeugsteuern 2024 der meistverkauften Fahrzeuge 2023
(Quelle: Umfrage der asa, Vereinigung der Strassenverkehrsämter)

	Suisse Latine				Region Mittelland								Zentralschweiz								Region Ost				2024			
	FR	GE	JU	NE	TI	VD	VS	AG	BL	BS	BE	SO	ZH	UR	LU	NW	OW	ZG	SZ	AR	AI	GL	GR	TG	SG	SH	CH	FL
Miniklasse	357.20	143.33	385.33	375.33	221.00	75.13	152.67	188.00	144.67	325.33	296.65	226.17	125.83	248.33	287.67	200.00	237.33	222.67	184.33	391.85	313.00	248.33	347.70	162.00	358.00	152.00	244.99	77.67
Fiat 500	319.6	104.75	225.00	358	176	71.00	145	180	84	322	309.75	218.5	139.00	242	282	190	228	215	173	381.4	302	237	331.8	168	348	144	226.72	0
Toyota Aygo	376	104.75	455.00	334	233	28.90	145	180	90	312	251.45	218.5	69.50	245	282	190	228	215	177	387.1	308	237	331.8	126	354	144	231.65	233
Hyundai i-10	376	220.50	476.00	434	254	125.50	168	204	260	342	328.75	241.5	169.00	258	299	220	256	238	203	407.05	329	271	379.5	192	372	168	276.61	0
Kleinwagenklasse	376.00	188.33	445.33	367.33	264.00	105.93	167.17	204.00	315.00	340.33	343.92	237.67	172.33	325.33	287.67	170.83	251.33	233.67	220.67	469.43	388.00	265.33	252.87	154.00	421.67	164.00	274.31	107.333
VW Polo	376	226.00	542.00	390	293	143.80	145	180	323	341	374.15	218.5	199.00	330	282	190	228	215	225	477.25	395	237	331.8	168	429	144	284.75	0
Dacia Sandero	376	226.00	528.00	462	283	138.90	145	180	459	382	364.05	218.5	199.00	322	282	190	228	215	217	463.85	383	237	331.8	168	416	144	230.73	322
Toyota Xaris	376	113.00	266.00	250	216	35.10	211.5	252	163	298	293.55	276	119.00	324	299	132.5	298	271	220	467.2	386	322	95	126	420	204	247.46	0
Untere Mittelklasse	344.45	238.67	320.67	352.67	265.00	141.93	194.33	244.00	372.33	287.00	310.95	184.00	178.67	359.00	381.67	206.33	240.33	257.00	358.00	593.38	499.00	214.67	349.65	176.00	322.00	200.00	291.99	0
VW Golf	374.85	319.5	299.00	386	272	171.80	211.5	252	378	369	413.40	276	268.00	368	360	265	298	272	298	540.9	452	322	474.9	240	478	204	329.38	0
Audi A3	430.1	396.50	305.00	422	303	192.50	211.5	252	388	378	420.60	276	268.00	376	360	265	298	272	336	554.3	464	322	474.9	240	488	204	342.21	0
VW ID.3	228.4	0.00	358.00	250	220	61.50	160	228	351	114	98.85	0	0.00	333	425	89	125	227	440	684.95	581	0	99.15	48	0	192	204.38	0
Mittelklasse	492.23	557.83	470.00	426.00	452.67	252.10	269.00	300.00	552.00	437.67	494.80	351.00	458.00	500.67	397.00	340.00	368.00	328.00	392.67	686.07	582.00	407.00	570.30	288.00	588.00	264.00	431.73	194
Skoda Oktavia	506	396.50	669.00	426	437	205.30	269	300	449	417	462.00	351	338.00	460	397	340	368	326	334	624.65	527	407	570.3	288	534	264	410.22	0
BMW 3er	485.35	594.50	365.00	446	450	287.20	269	300	666	450	503.20	351	458.00	511	397	340	368	329	413	701.7	596	407	570.3	288	603	264	438.20	0
Mercedes-Benz C-Klasse	485.35	682.50	376.00	406	471	283.80	269	300	541	446	519.20	351	578.00	531	397	340	368	329	431	731.85	623	407	570.3	288	627	264	446.77	582
Obere Mittelklasse	613.83	631.00	382.00	384.67	446.00	479.77	276.33	380.00	543.33	374.00	390.47	284.00	495.33	478.33	687.33	311.33	333.67	355.33	668.33	735.20	626.00	330.00	492.75	248.00	435.33	324.00	450.24	194.00
Tesla Model 3	568.4	0.00	353.00	250	265	147.50	160	420	340	119	97.50	0	0.00	329	1154	89	125	223	983	674.9	572	0	99.15	48	0	324	282.36	0
BMW 5er	702.1	1210.50	402.00	498	599	1008.00	400	420	749	508	554.70	501	908.00	575	511	509	508	444	591	798.85	683	583	808.8	408	679	384	613.04	0
Mercedes-Benz E-Klasse	571	682.50	391.00	406	474	283.80	269	300	541	495	519.20	351	578.00	531	397	340	368	399	431	731.85	623	407	570.3	288	627	264	455.33	582
Luxusklasse	980.00	212.83	391.33	320.67	405.33	276.90	196.33	444.00	570.33	268.00	228.67	117.00	192.67	456.67	1227.00	181.67	206.00	308.33	1229.67	824.53	706.00	135.67	266.28	152.00	221.00	419.00	414.72	205.333
Porsche Taycan	994.7	0.00	376.00	250	314	160.30	160	396	525	148	120.35	0	0.00	423	902	105	125	269	1'004	889.3	764	0	117.30	96	0	330	325.73	0
Tesla Model S	994.7	0.00	404.00	250	414	378.40	160	636	454	141	11.60	0	0.00	386	2382	100	125	257	2'261	805.55	689	0	111.25	72	0	663	449.83	0
Mercedes-Benz S-Klasse	485.35	638.50	394.00	462	488	292.00	269	300	732	515	554.05	351	578.00	561	397	340	368	399	424	778.75	665	407	570.30	288	663	264	468.61	616
Coupés/Sportwagen	984.23	1676.08	521.33	678.00	645.33	960.90	330.00	428.00	703.00	260.33	300.50	354.00	375.33	370.33	697.33	396.67	419.00	400.67	826.67	629.12	531.00	416.00	610.10	456.00	300.33	376.00	563.32	224.333
Porsche 911	1421	4125.75	585.00	1102	1'079	1'966.50	515	540	815	141	404.10	651	788.00	360	779	685	708	560	1'042	527.5	440	773	1'047.30	792	467	504	877.62	351
Audi e-tron GT	875.7	0.00	431.00	250	309	147.90	160	396	515	152	119.10	0	0.00	417	860	105	125	267	933	875.9	752	0	117.3	72	0	312	315.07	0
TOYOTA GR86	656	902.50	548.00	682	548	768.30	315	348	779	488	378.30	411	338.00	334	453	400	424	375	505	483.95	401	475	665.7	504	434	312	497.26	322
Cabrios / Roadster	970.28	2563.50	536.67	695.33	1325.33	1305.60	387.00	412.00	719.67	524.33	456.67	491.00	598.00	444.67	598.33	498.00	518.67	435.33	802.00	619.07	522.00	575.00	792.90	484.00	538.67	376.00	699.62	265.333
Mini Cabrio	571	528.50	570.00	454	459	218.30	269	300	501	396	393.75	351	278.00	350	397	340	368	330	395	510.75	425	407	570.3	288	454	264	399.56	351
BMW 4er	918.85	1782.50	373.00	614	585	1218.50	400	420	761	541	515.65	501	668.00	526	658	505	508	445	757	725.15	617	583	808.8	408	621	384	647.86	0
Porsche 911	1421	5379.50	667.00	1018	2932	2480.00	492	516	897	636	460.60	621	848.00	458	740	649	680	531	1254	621.3	524	735	999.6	756	541	480	1051.42	445
Geländewagen (SUV)	456.93	132.17	491.67	340.67	330.67	250.30	177.17	308.00	501.67	209.33	227.47	92.00	99.33	410.00	581.33	155.00	182.67	262.00	630.67	744.13	634.00	107.33	232.45	112.00	179.33	251.00	311.51	0
Tesla Model Y	568.4	0.00	390.00	250	283	155.50	160	420	422	128	107.65	0	0.00	370	902	97.5	125	251	1006	768.7	656	0	108.2	48	0	330	290.27	0
Skoda Enyaq	296.4	0.00	420.00	250	283	84.90	160	252	489	140	115.9	0	0.00	404	482	102.5	125	263	552	845.75	725	0	114.25	48	0	219	245.07	0
Audi Q3	506	396.50	665.00	522	426	510.50	211.5	252	594	360	458.85	276	298.00	456	360	265	298	272	334	617.95	521	322	474.9	240	538	204	399.20	0
Vans	480.70	447.83	657.67	476.67	438.00	408.03	204.67	236.00	697.00	448.33	550.63	278.00	601.67	561.00	331.33	260.00	293.33	266.33	330.33	797.73	682.00	316.33	297.37	208.00	677.00	200.00	428.69	127
VW T6	430.1	198.25	420.00	250	383	65.00	200	228	489	349	579.55	264.5	638.00	605	315	250	284	260	330	845.75	725	305	85.4	216	715	192	370.10	0
Dacia Jogger	441	253.50	605.00	418	327	163.60	145	180	384	378	417.9	218.5	229.00	374	282	190	228	215	255	550.95	461							

Beilage 2: Strassenrechnung/Strassenfinanzierung 2002-2022 (erstellt Ende November 2023)

Forderung einer ausgeglichenen Strassenrechnung

Gemäss § 4 Absatz 1 des Motorfahrzeugsteuergesetzes ([SGS 341](#)) soll 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. Über die Kantonsstrassen darf also nicht mehr Ertrag generiert werden, als diese an Aufwand verursachen.

Mit zwei Postulaten⁶ forderte der Landrat die Einführung einer Strassenrechnung, in welcher aufgezeigt wird, ob die den Kantonsstrassen zurechenbaren Erträge die durch sie verursachten Aufwendungen decken.

Aufgrund dieser Ausgangslage beauftragte der Regierungsrat die Fachhochschule Nordwestschweiz mit der Ausarbeitung einer Strassenrechnung (FHNW-Strassenrechnung). Am 17.1.2019 nahm der Landrat mit [LRB Nr. 2019-2463](#) zur [LRV 2018-660](#) «Strassenfinanzierung im Kanton Basel-Landschaft» die FHNW-Strassenrechnung und weitere Überlegungen zur Strassenfinanzierung zur Kenntnis. In jener Vorlage stellte der Regierungsrat in Aussicht, dass die Strassenrechnung jährlich fortgeschrieben und publiziert wird, was vorliegend erfolgt.

Nachstehend sind zuerst die Ergebnisse der Strassenrechnung dargestellt, welche die FHNW für die Kantonsstrassen des Kantons Basel-Landschaft auf Basis des Jahres 2011 erstellte und die der Regierungsrat für die Jahre 2002 bis 2022 ergänzte. Da in diesem Zeitraum ein Methodenwechsel bei den Abschreibungen erfolgte (2010), sind die Ergebnisse in der Betrachtung über einen längeren Zeitraum verzerrt. Aus diesem Grund stellt der Regierungsrat der FHNW-Strassenrechnung anschliessend auf den Seiten 2 und 3 eine Cash-in-/Cash-out-Rechnung gegenüber, in der der Einfluss des Methodenwechsels elimiert ist, indem anstelle der Investitionen mit den Investitionsausgaben gerechnet wird.

Aufwand/Ertragsrechnung: Strassenrechnung Kanton Basel-Landschaft

Die FHNW erstellte die kantonale Strassenrechnung auf Basis der Jahresrechnung 2011.

Die Strassenrechnung berücksichtigt direkt zuordenbare Kosten und Erträge aus der Erfolgsrechnung (wie Personalaufwand, Sachaufwand, Abschreibungen, Verkehrsteuereinnahmen, Erträge Motorfahrzeugkontrolle, Mineralölsteuer etc.) wie auch indirekt zuordenbare Kosten und Erträge aus der Betriebskostenbuchhaltung (z.B. Gemeinkostenzuschläge, kalkulatorische Zinsen).

Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat auf Grundlage des Basisjahres 2011 der Strassenrechnung FHNW eine Zeitreihe für die Jahre 2002 bis 2022 erstellt:

KoA	Bezeichnung	Total in tausend Franken																				
		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
	ZWISCHENERGEBNIS vor Kapitaldienst	+ 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
33	Planmässige Abschreibung auf Buchwert	- 38'159	- 40'002	- 42'613	- 44'701	- 44'252	- 43'159	- 37'335	- 37'986	- 20'078	- 20'920	- 22'162	- 23'722	- 25'342	- 27'053	- 28'963	- 27'406	- 25'374	- 26'584	- 28'516	- 29'775	- 31'489
33	Ausserplanmässige Abschreibung HLS auf Buchwert	- 232	- 454	- 566	- 0	- 0	- 0	- 73'080	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 99'402	- 1'137	- 0	- 0	- 0	- 0
33	Ausserplanmässige Abschreibung auf Buchwert	- 0	- 0	- 0	- 548	- 4'750	- 10'500	- 333	- 664	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0	- 2'261	- 318	- 2'556	- 10'496	- 8'054	- 7'122
49	Finanzierung ausserpl. Abschreibungen via "Infrastruktur"	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+ 99'402	+ 1'137	+ 0	+ 0	+ 0	+ 0
BeBu	kalk. Zinskosten auf Buchwert	- 6'573	- 6'949	- 6'555	- 6'943	- 6'822	- 6'919	- 6'561	- 6'323	- 5'853	- 6'056	- 5'490	- 5'740	- 5'521	- 3'636	- 3'531	- 3'388	- 3'061	- 2'740	- 2'778	- 2'908	- 2'943
BeBu	KAPITALDIENST Basis Buchwert	- 44'964	- 47'405	- 49'734	- 52'192	- 55'824	- 60'578	- 117'309	- 44'973	- 25'931	- 26'976	- 27'652	- 29'462	- 30'863	- 30'689	- 32'494	- 33'055	- 31'027	- 31'880	- 41'790	- 40'737	- 41'554
	ERGEBNIS Basis Buchwert	+ -18'849	+ -21'591	+ -13'396	+ -15'562	+ -18'579	+ -22'475	+ -71'253	+ -826	+ 20'242	+ 19'921	+ 26'241	+ 24'275	+ 24'584	+ 26'825	+ 31'435	+ 30'267	+ 34'797	+ 26'856	+ 18'736	+ 20'871	+ 18'672
	Kostendeckungsgrad in %	85%	84%	90%	89%	87%	85%	64%	99%	119%	119%	125%	123%	123%	126%	131%	129%	135%	122%	117%	118%	116%

⁶ Postulat [2005-114](#) vom 21. April 2005 "Einführung einer generellen Strassenkasse resp. eines Strassenfonds" von Hans Jürgen Ringgenberg sowie Postulat [2012-193](#) vom 21. Juni 2012 „Verkehrssteuern sollen Kosten der Strassenrechnung decken“ von Klaus Kirchmayr.

Interpretation und Bemerkungen zur Strassenrechnung FHNW

Bei der Interpretation des Überschusses in der Strassenrechnung sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- 2010 wurde die Abschreibungsmethode geändert und eine Anlagebuchhaltung eingeführt (Umstellung auf HRM 2 und Einführung SAP). Die Kantonsstrassen wurden zum Buchwert in die neue Anlagebuchhaltung übernommen und vereinfacht als eine Anlage mit Restnutzungsdauer von 20 Jahren erfasst. Der Buchwert war zu diesem Zeitpunkt sehr tief, einerseits durch die degressive Abschreibungsmethode (von 10%) und andererseits durch ausserordentliche Abschreibungen. Die Abschreibungsmethode wurde für alle kantonalen Anlagen inkl. Strassen von degressiver Restbuchwertabschreibung 10% (bis 2009) auf lineare Abschreibungen (ab 2010) geändert.
- Mit diesem Methodenwechsel reduzierten sich die Abschreibungen von noch rund 38 Mio. Franken im Jahr 2009 auf rund 20 Mio. Franken im Jahr 2010 und somit um 18 Mio. Franken.
- In Bezug auf die jährlich anfallenden Investitionen sind die Abschreibungen tief. Obwohl der Kanton vor Einführung von HRM 2 bis 2009 deutlich mehr abschrieb und seit Einführung von HRM 2 jährlich im Durchschnitt rund 50 Mio. Franken investierte, liegen die Abschreibungen aktuell immer noch tiefer. Wäre kontinuierlich nach der alten Methodik abgeschrieben worden, wären die Abschreibungen in den dargestellten Jahren höher.

Cash-in/Cash-out-Rechnung: Plausibilisierung der Strassenrechnung durch eine Einnahmen-/Ausgabenrechnung

Aufgrund der oben erwähnten Punkte wurden die Ergebnisse mit einer Cash in-/Cash out-Rechnung plausibilisiert. Sie ist durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- Alle Jahre 2002-2022 sind in der Struktur und mit den Zahlen der FHNW-Strassenrechnung erstellt, einzig die Abschreibungen und die ebenfalls kalkulatorischen Zinsaufwendungen sind nicht berücksichtigt.
- Anstelle der Abschreibungen sind in allen Jahren die Nettoinvestitionen eingerechnet.

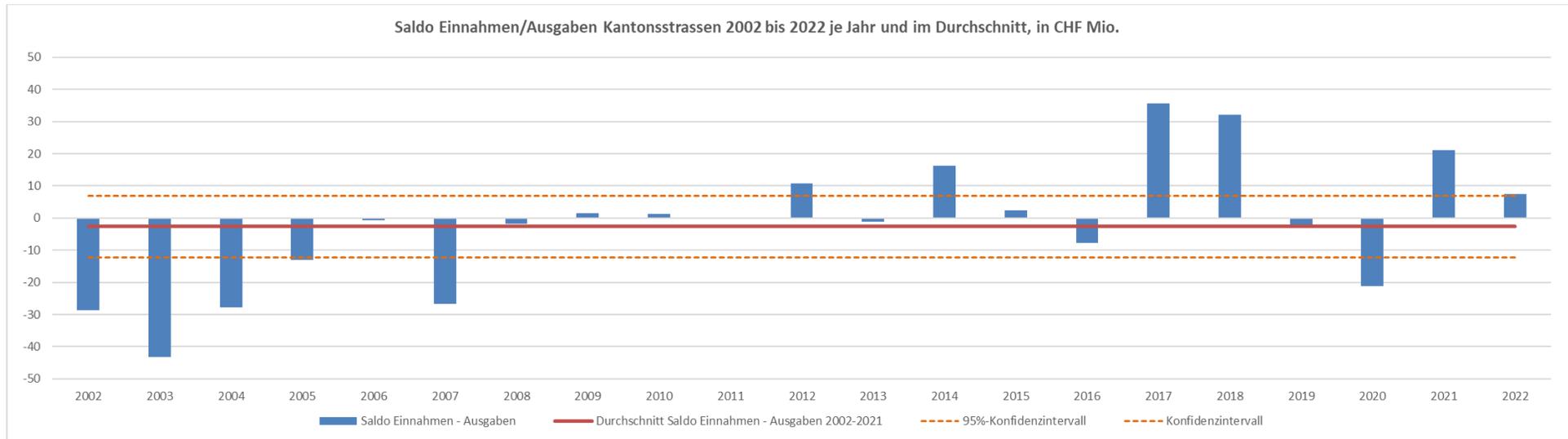
Damit lehnt sich die Einnahmen-/Ausgabenrechnung an die FHNW-Strassenrechnung an, elimiert aber den Einfluss des Methodenwechsels bei den Abschreibungen, indem anstelle dieser die Investitionen in die Rechnung einfließen.

Das Ergebnis der Einnahmen-/Ausgabenrechnung für die Kantonsstrassen präsentiert sich tabellarisch wie folgt:

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 Mib	- 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 LSWA (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%

Somit resultierte in den Jahren 2002-2022 ein durchschnittlicher Jahressaldo der Einnahmen und Ausgaben vor den Nettoinvestitionen von 49.4 Millionen Franken sowie durchschnittliche jährliche Investitionen von 51.6 Millionen Franken. Der Saldo aus den Einnahmen und Ausgaben der Cash-in-/Cash-out-Rechnung der Kantonsstrassen liegt somit in den Jahren 2002-2022 bei -2.2 Millionen Franken. Ein negativer Saldo bedeutet, dass die Rechnung zur Strassenfinanzierung leicht negativ ist und damit eine geringfügige Unterdeckung besteht. Der Kostendeckungsgrad in den Jahren 2002 bis 2022 betrug somit 96%.

In graphischer Ansicht präsentieren sich die Ergebnisse der Finanzierungsrechnung zu den Kantonsstrassen (Cash-in-/Cash-out-Rechnung) wie folgt:



Würdigung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Einnahmen-/Ausgabenrechnung zeigen, dass die Autofahrer *über einen längeren Zeitraum betrachtet*, wie es das Gesetz fordert, etwa gleich viel Mittel für Investitionen, Verkehrssteuern, LSWA, Mineralölsteuerzuschläge und Gebühren zahlten, als Mittel für diese aufgewendet wurden. Über eine längere Zeitspanne von 21 Jahren war der Saldo Einnahmen minus Ausgaben ganz leicht negativ, d.h. die Ausgaben überstiegen die Einnahmen im Durchschnitt leicht; allerdings weist der Saldo im Zeitverlauf beträchtliche Schwankungen auf. Die in der Grafik gezeigten Ergebnisse stellen einen Ausschnitt für den Zeitraum 2002-2022 dar. Das Konfidenzintervall (gestrichelte Linien) zeigt die Bandbreite, in welcher die statistische Schätzung des Saldos mit 95%iger Sicherheit liegt. Der Saldo von Ausgaben und Einnahmen gemäss statistischer Schätzung kann im Durchschnitt sowohl positiv als negativ ausfallen. Mit anderen Worten: Der durchschnittliche Saldo weicht statistisch nicht signifikant vom Wert null ab.

Die FHNW-Strassenrechnung zeigt ein leicht anderes Bild für die Jahre ab 2010. Da die Abschreibungen aufgrund des erwähnten Methodenwechsels und des tiefen Buchwerts der Strassen nur rund halb so hoch sind wie die Investitionen (im Durchschnitt rund 23 Mio. Franken gegenüber rund 50 Mio. Franken), resultiert in der FHNW-Strassenrechnung ein jährlicher Überschuss von 6.7 Millionen Franken im Durchschnitt der Jahre 2002 bis 2022. Naturgemäss werden sich die Abschreibungen über einen längeren Zeitraum den Investitionen angleichen. Die Abschreibungen werden bei gleichbleibenden Investitionen in den nächsten Jahren auf das Niveau der Investitionen ansteigen und somit werden sich die Ergebnisse der FHNW-Strassenrechnung und der Einnahmen-/Ausgabenrechnung angleichen. Da der Kanton plant, die Investitionen auf dem heutigen Niveau zu halten bzw. noch über dieses Niveau anzuheben, ist aus heutiger Sicht davon auszugehen, dass beide Rechnungen mittelfristig ein ausgeglichenes Ergebnis aufweisen werden. Somit ist Stand heute davon auszugehen, dass die Anforderung des Motorfahrzeugsteuergesetzes, dass die den Strassen anrechenbaren Erträge die über einen mehrjährigen Zeitraum gerechneten durchschnittlichen Aufwendungen nicht überschreiten dürfen, auch mittelfristig erfüllt ist.