

Liestal, 30. Januar 2024/FKD

## Stellungnahme

---

Vorstoss	Nr. <b>2023/583</b>
Postulat	von Rolf Blatter
Titel:	<b>Steuern für Fahrräder</b>
Antrag	Vorstoss entgegennehmen und gleichzeitig abschreiben

### Begründung

Die im Postulat angesprochene Strassenrechnung basiert auf § 4 Absatz 1 des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer ([SGS 341](#)). Danach darf der Gesamtertrag der Motorfahrzeugsteuern zuzüglich weiterer anrechenbarer Erträge 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. Das Motorfahrzeugsteuergesetz sieht Steuern für motorisierte Fahrzeuge vor. Steuern für Fahrräder sind hingegen nicht vorgesehen. In § 131 Absatz 1 der Kantonsverfassung sind die vom Kanton zu erhebenden Steuern abschliessend aufgeführt. Steuern für nichtmotorisierte Fahrzeuge sind nicht vorgesehen. Deren Einführung würde somit eine Verfassungsrevision bedingen.

Zu beachten ist des Weiteren, dass die Gemeindestrassen vollständig über die Anstösserbeiträge bzw. über die ordentlichen Gemeindesteuern und nicht via eine zweckgebundene Motorfahrzeugsteuer finanziert werden.

Der Kanton erstellt das Radroutennetz, dessen komplette Fertigstellung (ohne Velovorzugsrouten) bis 2027 geplant ist. Die einzelnen Ausbauprojekte für das Radroutennetz werden im Regelfall über das Agglomerationsprogramm vom Bund mit 30 bis 40% mitfinanziert. Damit verbleibt beim Kanton im Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2027 ein Nettoinvestitionsvolumen von rund 1.5 Millionen Franken. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich *dieser* Betrag nach Fertigstellung des Radroutennetzes substantiell reduzieren wird. In Zukunft soll der Ausbau des Radroutennetzes mit der Erstellung von Velovorzugsrouten erfolgen; erwartet werden dafür Investitionen in ähnlichem bzw. etwas höherem Rahmen von ca. 3 Millionen Franken pro Jahr netto, das heisst nach Abzug der Bundesbeiträge.

Den Mitteln von 1.5 bzw. zukünftig voraussichtlich rund 3 Millionen Franken jährlich, die der Kanton in die Radrouten investiert, stehen jährlich insgesamt 65 Millionen Franken Investitionen in den Strassenbau im selben Zeitraum gegenüber. Für den Betrieb inklusive baulichen Unterhalt der Radrouten sind sodann gemäss Strassengesetz hauptsächlich die Gemeinden zuständig, das heisst die speziell erstellten Radrouten gehen ins Eigentum der Gemeinden über. Der Kanton unterhält die Radstreifen auf den Kantonsstrassen, wobei diese auch von den motorisierten Fahrzeugen mitbenutzt werden. Zudem ist zu beachten, dass der grösste Anteil der kantonalen Radrouten von Beginn weg auf Gemeindestrassen zu liegen kam. Dabei fielen im Regelfall nur minimale Ausbaukosten an, die der Kanton zu finanzieren hatte.

Angesichts dieser Grössenordnung von Kosten, welche die Fahrräder im Strassenbereich verursachen, erachtet es der Regierungsrat als unverhältnismässig, eine Verkehrssteuer für Fahrräder einzuführen. Dies zumal der Bewirtschaftungsaufwand nicht unerheblich wäre und in einem

schlechten Verhältnis zu den erzielbaren Erträgen stünde. Ein sehr hoher Anteil der Bevölkerung besitzt ein Fahrrad oder ein E-Bike (pro Haushalt 1.84 Fahrräder oder E-Bikes, während pro Haushalt 1.11 Personenwagen bestehen). Es wären somit geschätzt weit über 200'000 Fahrräder zu besteuern. Die Herausgabe der Berechtigungen (Vignetten, Kleber etc.), die Sicherstellung und Bewirtschaftung der Einnahmen und insbesondere auch die Kontrollen und Abgrenzungsfragen würden einen administrativen Ausbau mit mehr Personal und zusätzlichem Sachaufwand nach sich ziehen.

Ausserdem bestehen aus Sicht des Regierungsrats noch einige weitere Gründe, welche eine Verkehrssteuer für Fahrräder als fraglich erscheinen lassen:

- In Bezug auf die Klimaerwärmung und die Umwelt ist Mobilität mittels der nichtmotorisierten Fahrräder erwünscht, diese emittieren kein CO<sub>2</sub> und keine anderen Schadstoffe. Damit leistet das Fahrradfahren auch einen Beitrag zum Bekenntnis des Regierungsrats zum Pariser Netto-Null-Ziel.
- Auch aus gesundheitspolitischer Sicht ist Fahrradfahren durchaus erwünscht: Bewegung im Alltag ist für die Gesundheit essenziell, regelmässige alltägliche Bewegungsformen wie Velo fahren, Gehen, Treppen steigen etc. sind für die Gesundheit der breiten Bevölkerung von grosser Bedeutung (grösserer Effekt als gelegentliches Sport treiben). Wenn durch attraktive und sichere Radrouten mehr Personen zum Velo fahren motiviert werden können, so hat dies einen positiven Effekt auf die Gesundheit der Bevölkerung, wodurch öffentliche Gesundheitskosten gesenkt werden können. Motorisierte Fortbewegungsmittel haben keinen solchen Effekt. Eine Verkehrssteuer für Velos stünde auch im Widerspruch zu niederschweligen Anreizen, um mehr Personen zum Velo fahren zu motivieren.
- Das Fortbewegen mittels Fahrrädern anstelle von motorisierten Fahrzeugen entlastet die Strassen und ist somit auch hinsichtlich der Kapazitätsauslastung der Strassen erwünscht (weniger Stau, weniger Zeitverlust etc.).
- Würde der Kanton Basel-Landschaft als einziger Kanton Steuern für Fahrräder einführen, zöge dies einen erheblichen Kontrollaufwand nach sich. Der Fahrradverkehr ist kantonsübergreifend. Wie liesse sich kontrollieren, ob Fahrräder auf Baselbieter Strassen inner- oder ausserkantona-ler Herkunft sind? Auch die Umgehungsmöglichkeiten wären deshalb erheblich. Das schweizerische Strassenverkehrsrecht enthält keine Regelung, wie Fahrräder gekennzeichnet werden müssen. Die Standortbestimmung eines Fahrzeugs ohne Kontrollschilder ist nicht umsetzbar.
- Schliesslich ist auch zu berücksichtigen, dass die Abnutzung der Infrastruktur durch den Veloverkehr im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr fast vernachlässigbar ist, was sich auch in den Investitionskosten widerspiegelt.

Die Velovignette diente zur Absicherung von Haftpflichtschäden und wurde 2012 abgeschafft, weil heute fast jeder Schweizer und jede Schweizerin über eine Haftpflichtversicherung verfügt. Heute besitzt ein sehr hoher Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons ein Fahrrad. Dies gewährleistet, dass die Velofahrer schon heute die durch ihr Fahrzeug verursachten Strassenkosten über direkte Kantons- und Gemeindesteuern finanzieren. Aus Sicht des Regierungsrats ist es daher folgerichtig, auf die nichtmotorisierten Fahrräder keine Verkehrssteuer zu erheben.

Zu ergänzen ist, dass mit Kontrollschildern immatrikulierte typengenehmigte Elektrofahrräder, die bis zu 45 Kilometer pro Stunde fahren dürfen, bereits heute eine jährliche Gebühr von 25 Franken entrichten. Im Kanton Basel-Landschaft sind derzeit 7'908 mit Kontrollschilder versehene E-Bikes in Verkehr, was im Total rund CHF 200'000 jährliche Einnahmen ausmacht.

Aus Sicht des Regierungsrats wäre die Einführung von Verkehrssteuern für Fahrräder somit sowohl in Bezug auf das Kosten-/Nutzenverhältnis als auch in Bezug auf übergeordnete Zielsetzungen (Klimastrategie, Ökologie, Gesundheitsförderung und Mobilitätsbewältigung) unverhältnismässig. Er ist der Auffassung, dass die heutige Finanzierung über die direkten Kantons- und Gemeindesteuern richtig ist. Die durch Fahrräder verursachten Strassenkosten sind somit schon heute finanziert. Der Regierungsrat beantragt deshalb, das Postulat entgegenzunehmen und gleichzeitig abzuschreiben.