



Vorlage an den Landrat

Beantwortung des Postulates 91 / 279 betreffend Ausarbeitung einer Strassenrechnung von Kanton und Gemeinden von Landrätin Annemarie Spinnler vom 11. Dezember 1991

vom 23. Oktober 2007

Am 1. Juni 1992 überwies der Landrat ein Postulat mit dem Titel "Ausarbeitung einer Strassenrechnung von Kanton und Gemeinden" von Annemarie Spinnler (SP), das von 15 Landratsmitgliedern mitunterzeichnet wurde, an den Regierungsrat. Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

" Eine kantonale Strassenrechnung wurde im Kanton Baselland erstmals im Jahre 1983 erstellt.

Ein Überblick über diese Strassenrechnung der letzten Jahre zeigt, dass jährlich ein durchschnittliches Defizit von rund 39 Millionen Franken zu verzeichnen war. Die durch den motorisierten Verkehr in Form von Verkehrssteuern und Benzinzollabgaben bezahlten Beträge deckten und decken somit bei weitem nicht die wirklichen Strassenbau- und Unterhaltskosten. Das jährliche Defizit wurde und wird aus den allgemeinen Staatssteuern gedeckt.

Nicht in der kantonalen Strassenrechnung enthalten sind bis jetzt zudem die zumeist beträchtlichen Strassenaufwendungen der Gemeinden. Um das Ausmass der defizitären Strassenrechnung genauer quantifizieren zu können, ist daher die Ausarbeitung einer jährlichen Strassenrechnung für Kanton und Gemeinden erforderlich. In dieser Rechnung sollen die dem Strassenverkehr zurechenbaren Aufwands- und Ertragspositionen erfasst werden. Neben den einfachen quantifizierbaren Aufwendungen verursacht der motorisierte Strassenverkehr auch eine Reihe sozialer Kosten (Lärm, Luftverschmutzung mit negativen Auswirkungen auf die Gesundheit von Pflanzen, Tieren, Menschen, Gebäudeschäden, Landschaftsverbrauch, überproportional grosser Ausbau des Polizei-, Justiz- und Gesundheitswesens, etc.). Auf diese Kosten soll in der kantonalen Strassenrechnung zumindest verbal hingewiesen werden.

Im Sinne einer verursachergerechten Strassenfinanzpolitik bitte ich den Regierungsrat daher:

- *um die Ausarbeitung eines Strassenrechnungsmodells, das die systematische Erfassung der Gemeindeaufwendungen und -erträge im Strassenwesen analog der kantonalen Strassenrechnung ermöglicht;*
- *in Zukunft jährlich eine Strassenrechnung mit allen Aufwendungen des Kantons und der Gemeinden zu publizieren und dabei die nicht quantifizierbaren Kosten/Nutzen verbal dazustellen."*

1 Zusammenfassung

Der Regierungsrat hat eine Strassenrechnung für Kanton und Gemeinden ausgearbeitet, die auf dem Modell und den Daten des Bundes basiert. Es werden darin die dem Motorfahrzeugverkehr zurechenbaren Einnahmen und die Ausgaben für Bau, Unterhalt und Betrieb der National-, Kantons- und Gemeindestrassen auf dem Kantonsgebiet verglichen. Als Saldo resultiert der Deckungsbeitrag, der für die Jahre 1994 bis 2004 berechnet wurde. Die Strassenrechnung für Kanton und Gemeinden weist im betrachteten Zeitraum einen negativen Deckungsbeitrag aus. Es resultiert ein durchschnittliches Defizit von rund 81 Mio. Franken pro Jahr und der Motorfahrzeugverkehr deckt knapp 63% der Strassenausgaben. Der Ausgabenüberschuss wird aus allgemeinen Staats- und Gemeindesteuern finanziert.

Die Strassenrechnung für Kanton und Gemeinden basiert auf den vom Bundesamt für Statistik (BFS) bereinigten Ausgaben und Einnahmen der öffentlichen Hand für Strassenzwecke. Das BFS verwendet für die Berechnungen die Angaben des Bundesamts für Strassen, die kantonalen Rechnungen und die Rechnungsunterlagen der Gemeinden. Es handelt sich um offizielle Bundesdaten. Das BFS erstellt die Strassenrechnung nach einheitlichen methodischen Kriterien für alle Kantone. Die Vergleichbarkeit der vom Regierungsrat ausgearbeiteten Strassenrechnung mit anderen Kantonen ist somit gewährleistet und interkantonale Benchmarks sind möglich.

Die externen Kosten des Strassenverkehrs und die Busseneinnahmen werden in der Strassenrechnung nicht berücksichtigt. Externe Kosten werden zwar durch den Motorfahrzeugverkehr in den Bereichen Gesundheit, Unfälle, Lärm, Klima, Natur und Landschaft und Gebäudeschäden verursacht, aber nicht von ihm getragen. Diese Kosten sind nicht eindeutig monetarisierbar. Es ist daher sinnvoll, wenn sie entsprechend der Forderung im vorliegenden Postulat lediglich verbal dargestellt werden. In der Strassenrechnung werden nur solche Einnahmen angerechnet, die als Voraussetzung oder Vorbedingung für die Abwicklung des Verkehrs anfallen. Die Busseneinnahmen gehören nicht zu dieser Kategorie. Sie fallen als Folge des Verkehrs an und werden als artfremde Ausgaben, die nicht der Finanzierung der Strassenausgaben dienen, sondern der Erhöhung der Verkehrssicherheit, aus der Strassenrechnung ausgeklammert.

Im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) werden die Nationalstrassen als Bundesaufgabe definiert. Die Kantone sind somit nach Inkrafttreten der NFA (voraussichtlich am 1. Januar 2008) grundsätzlich von Bau, Betrieb, Unterhalt und Finanzierung der Nationalstrassen entlastet ¹. Ab 2008 entfallen für den Kanton die laufenden Ausgaben und Einnahmen für das Nationalstrassennetz auf dem Kantonsgebiet. Da das Defizit bei den Nationalstrassen kleiner ist als das Defizit bei den Kantons- und den Gemeindestrassen, ist weiterhin mit einem Ausgabenüberschuss in der Gesamtrechnung zu rechnen. Berechnungen haben ergeben, dass die Strassenrechnung auch defizitär abgeschlossen hätte, wenn die NFA im Jahr 2004 eingeführt worden wäre.

¹ Der Regierungsrat hat dem Landrat eine Vorlage betreffend Gründung einer Nationalstrassen Nordwestschweiz AG (NSNW) unterbreitet (LRV 2007/176 vom 17. Juli 2007). Der Bund wird die Leistungen der NSNW bezahlen.

2 Methodische Grundlagen der Strassenrechnung

Bei der vorliegenden Strassenrechnung handelt es sich um eine Ausgabenrechnung, die auf der Methode und den Daten des BFS basiert. Die Rechnung ermöglicht es zu beurteilen, in wie weit der private motorisierte Strassenverkehr seine Kosten selber trägt. Zu diesem Zweck werden in einer Ausgabenrechnung die dem Motorfahrzeug zurechenbaren Einnahmen mit den vom BFS bereinigten Ausgaben für Bau, Unterhalt und Betrieb der National-, Kantons- und Gemeindestrassen auf dem Kantonsgebiet verglichen². Der resultierende Saldo wird als Deckungsbeitrag bezeichnet. Dieser wird in Prozent und absolut in Franken ausgewiesen.

Bei einem Deckungsgrad von 100% sind die jährlichen Ausgaben der öffentlichen Hand für Bau, Unterhalt und Betrieb des Strassennetzes vollständig bezahlt. D.h. die Ausgaben können mit den dem Motorfahrzeugverkehr zugerechneten Einnahmen finanziert werden, ohne dass der Staat allgemeine Steuergelder dafür einsetzen muss.

Die externen Kosten und Nutzen sowie die Busseneinnahmen werden in der Strassenrechnung nicht berücksichtigt. Es handelt sich bei den externen Kosten um nicht exakt quantifizierbare Kosten. Deshalb werden sie nur verbal erläutert. Die Busseneinnahmen werden ausgeklammert, weil in der Strassenrechnung nur Einnahmen berücksichtigt werden, die der Finanzierung der Ausgaben für Bau, Unterhalt und Betrieb des Strassennetzes dienen. Die Busseneinnahmen gehören nicht dazu. Sie fallen als Folge des Verkehrs an und dienen nicht der Finanzierung der Strassenausgaben, sondern der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

In der Strassenrechnung wird berücksichtigt, dass die Kantons- und Gemeindestrassen nicht allein vom Motorfahrzeugverkehr benutzt werden, sondern auch anderen Benützern dienen, z.B. den Velofahrern und den Fussgängern, den schienengebundenen Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs und den Leitungsnutzern des unterirdischen Raumes unter der Strasse. Deshalb werden die Ausgaben für die Kantons- und die Gemeindestrassen in der Strassenrechnung nur teilweise angerechnet. Bei den Kantonsstrassen mit einer Quote von 90%, und bei den Gemeindestrassen mit einer Quote von 70%. Die Ausgaben für die Nationalstrassen werden zu 100% berücksichtigt.

Es wird zudem ein kalkulatorischer Zins auf den kumulierten Saldi der Strassenrechnung (Fehlbeiträgen und Überschüssen) in die Ausgaben eingerechnet. Bei diesen Zinsen handelt es sich um die Opportunitätskosten für die in die Strassen investierten Mittel. Wären die Strassen in Privatbesitz, könnte der Kanton dieses Geld für andere Zwecke einsetzen. Wenn der Kanton einen Fehlbeitrag in der Strassenrechnung decken muss, fällt ein Zinsausfall für dieses Geld an. Es ist deshalb methodisch korrekt, die Überschüsse und Fehlbeiträge der Strassenrechnung entsprechend dem Bundesmodell kalkulatorisch zu verzinsen und den Zins dem Kostenträger Strassenverkehr anzulasten bzw. im Fall von Überschüssen gutzuschreiben. Die Verzinsung erfolgt mit dem gewichteten Zinssatz für das langfristige Fremdkapital des Kantons.

²

Es werden beim Kanton von den Bruttoausgaben die Beiträge von Bahnverwaltungen, PTT und Privaten, sowie die Verkehrsabgaben für Mofa und übrige Gebühren als Ausgabenminderung abgezogen. Die Gemeinden verfügen über Einnahmen aus Gebühren (Strassenbenützung, Parkplätze) und Beiträge von Bahnverwaltungen, PTT, Privaten (z.B. Erschliessungsbeiträge der Grundeigentümer) und der Militärverwaltung. Diese werden gesamthaft als Ausgabenminderung von den Bruttoausgaben der Gemeinden abgezogen. Die Beiträge, die der Kanton von Gemeinden und Körperschaften erhält und die Beiträge, die von Kanton, Gemeinden, Korporationen und Bezirken an die Gemeinden geleistet werden, werden in der Strassenrechnung nicht berücksichtigt, um Doppelzählungen zu vermeiden.

In der Strassenrechnung werden die vom privaten Motorfahrzeugverkehr verursachten Strassenausgaben erfasst. Es werden ausschliesslich die vom Bund nach einem speziellen Kontenplan erhobenen und bereinigten Ausgaben und Einnahmen im Zusammenhang mit dem Bau, Unterhalt und Betrieb der Strassen verwendet. Die Erhebung und Bereinigung der Daten sowie die Kontierung erfolgen durch das BFS anhand der Rechnungen von Bund, Kantonen und Gemeinden. Beim Bund, den Kantonen und den Städten über 10'000 Einwohnern wird eine Vollerhebung durchgeführt, bei den Gemeinden eine Stichprobe von ca. 900 Gemeinden.

Die Bruttoausgaben der Strassenrechnung setzen sich zusammen aus den Bau-, Unterhalts- und Betriebskosten sowie der Verzinsung der kumulierten Saldi (Fehlbeträge bzw. Überschüsse) der Vorjahresrechnungen:

- Die Baukosten für die National-, Kantons- und Gemeindestrassen umfassen die Ausgaben für Neubauten, Verbesserungen und Ausbau sowie Landerwerb.
- Die Unterhaltskosten bestehen aus den Ausgaben für den baulichen Unterhalt
- Zu den Betriebskosten gehören die Ausgaben für den betrieblichen Unterhalt, Verwaltung und Personalfürsorge sowie Verkehrssignalisation und -regelung.
- Die Verzinsung der Fehlbeträge und der Überschüsse aus den Vorjahren erfolgt mit dem gewichteten Zinssatz für das langfristige Fremdkapital des Kantons

Zur Finanzierung der Ausgaben verfügt der Kanton über die folgenden Einnahmen:

- Kostenbeiträge des Bundes für Nationalstrassen
- Die Bundesbeiträge für andere Strassenzwecke setzen sich zusammen aus:
 - o Beiträgen des Bundes an Hauptstrassen und zur Sicherung von Niveauübergängen
 - o dem Anteil am Treibstoffzollertrag (Mineralölsteuerertrag) und
 - o dem Anteil des Kantons an der LSVA
- Motorfahrzeugsteuern sowie Gebühren für Mofa und übrige Gebühren

Ein allfälliges Defizit wird aus den Steuereinnahmen finanziert.

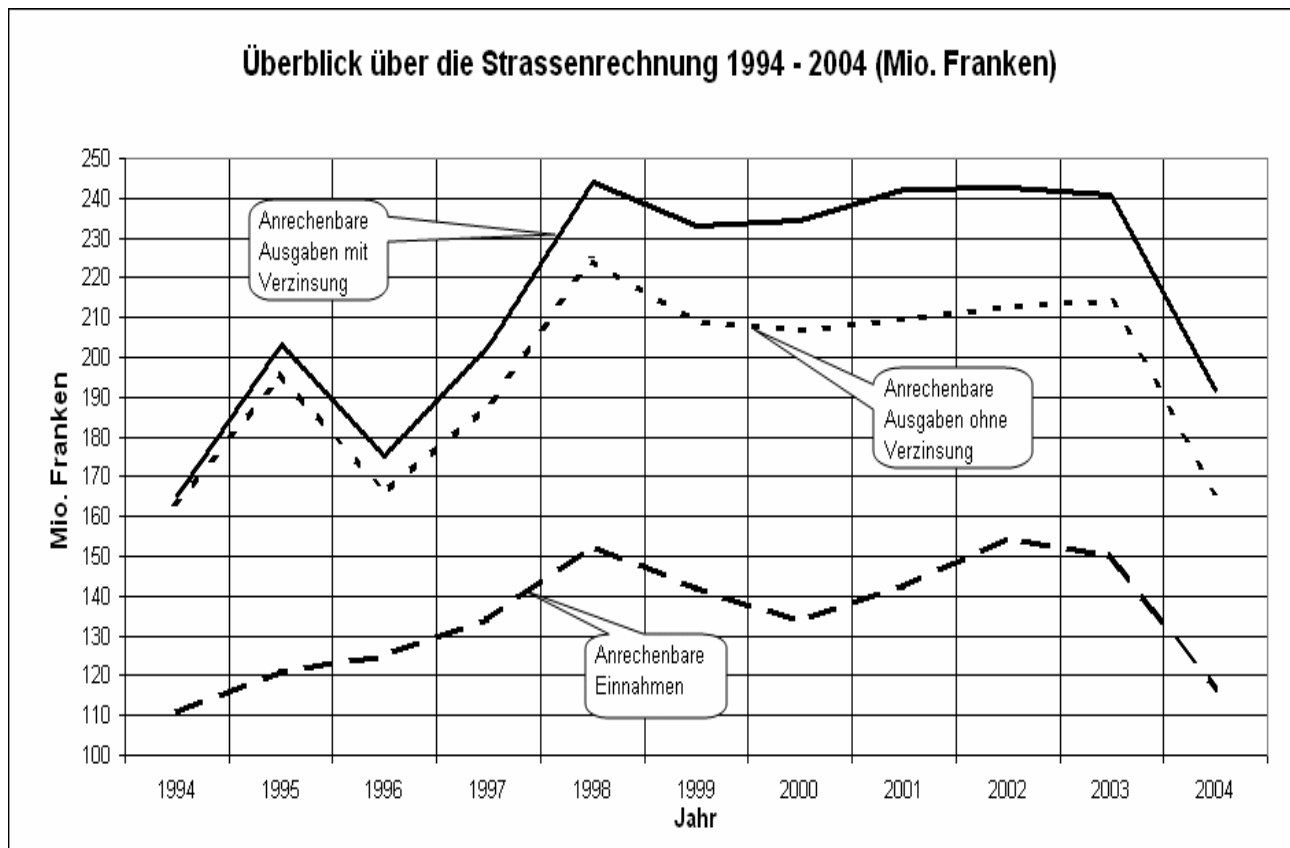
Die Gemeinden finanzieren ihre Strassenausgaben unter anderem mit Erschliessungs- und Anschlussbeiträgen sowie Gebühren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Einnahmen der Gemeinden in der Ausgabenrechnung entsprechend dem Bundesmodell als Ausgabenminderungen berücksichtigt sind, und nicht auf der Einnahmenseite ausgewiesen werden. Den Grossteil der Strassenausgaben finanzieren die Gemeinden aus Steuereinnahmen.

3 Ergebnisse der Strassenrechnung für Kanton und Gemeinden

3.1 Gesamtergebnis

Der Regierungsrat hat eine Ausgabenrechnung für die National-, Kantons- und Gemeindestrassen für den Zeitraum von 1994 bis 2004 erstellt. Die Ergebnisse sind im Überblick in der folgenden Grafik abgebildet. Den anrechenbaren Einnahmen sind die anrechenbaren Ausgaben mit und ohne Verzinsung der kumulierten Saldi gegenübergestellt. Es zeigt sich, dass die dem Motorfahrzeugverkehr anrechenbaren Einnahmen die Ausgaben für die National-, Kantons- und Gemeindestrassen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft nicht decken. Aus der Grafik ist ersicht-

lich, dass die Ausgaben auch ohne die Verzinsung der kumulierten Saldi weit über den Einnahmen liegen:



Die folgende Tabelle beinhaltet die Ergebnisse der Ausgabenrechnung für die Jahre 1994 bis 2004. Es werden die dem Motorfahrzeugverkehr zurechenbaren Gesamtausgaben (Ausgaben für National-, Kantons- und Gemeindestrassen plus Verzinsung der kumulierten Saldi) mit den anrechenbaren Einnahmen verglichen und der resultierende Deckungsbeitrag (in Mio. Franken) und der Deckungsgrad (in %) ausgewiesen.

Über den betrachteten Zeitraum resultiert ein durchschnittlicher Ausgabenüberschuss (Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben mit Verzinsung der kumulierten Saldi) von rund 81 Mio. Franken pro Jahr. Den durchschnittlichen jährlichen Einnahmen von 135 Mio. Franken stehen Ausgaben von annähernd 216 Mio. Franken pro Jahr gegenüber. Das Defizit wurde aus allgemeinen Staats- und Gemeindesteuern finanziert. Der Deckungsgrad beläuft sich auf durchschnittlich 62.8%.

NS: Nationalstrassen / KS: Kantonsstrassen / GS: Gemeindestrassen											
Jahr	Dem Mfz-Verkehr zurechenbare Ausgaben				Zins-	Verzinsung	Ausgaben	Anrechen-	Saldo	Saldo	Deckungs-
	NS	KS	GS	Total	satz	Ausgaben-	insgesamt	bare	laufendes	kumuliert	grad
	100%	90%	70%			über-	(inkl.Zins)	Einnahmen	Jahr	seit 1994	
						schüsse			(Deckungs-		
									beitrag)		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1994	44.392	79.421	38.427	162.239	5,5%	2.816	165.055	111.043	-54.012	-54.012	67,3%
1995	58.096	95.918	42.035	196.049	5,5%	7.093	203.143	121.095	-82.048	-136.059	59,6%
1996	51.966	73.555	40.060	165.581	5,5%	9.707	175.287	125.158	-50.129	-186.189	71,4%
1997	56.578	91.292	40.281	188.150	6,2%	14.790	202.940	134.597	-68.343	-254.532	66,3%
1998	63.806	113.907	46.234	223.946	6,1%	19.889	243.835	152.805	-91.030	-345.562	62,7%
1999	60.493	96.872	51.641	209.006	5,8%	24.087	233.093	142.326	-90.767	-436.329	61,1%
2000	54.569	109.080	43.231	206.880	5,4%	27.339	234.219	133.911	-100.308	-536.636	57,2%
2001	56.621	105.275	47.835	209.730	5,4%	32.401	242.132	142.763	-99.369	-636.005	59,0%
2002	64.745	106.475	41.691	212.911	4,3%	29.797	242.708	154.662	-88.046	-724.051	63,7%
2003	61.447	109.635	43.274	214.356	3,4%	26.594	240.950	150.442	-90.508	-814.559	62,4%
2004	39.367	85.384	41.210	165.961	3,0%	25.951	191.912	116.353	-75.559	-890.118	60,6%
Ø	55.644	96.983	43.265	195.892		20.042	215.934	135.014	-80.920		62,8%
Quelle: BFS. "Ergebnisse der Strassenrechnung für das Jahr 1994 bis 2004"											

Quelle: BFS, "Ergebnisse der Strassenrechnung für das Jahr 1994 bis 2004"

3.2 Einnahmenstruktur

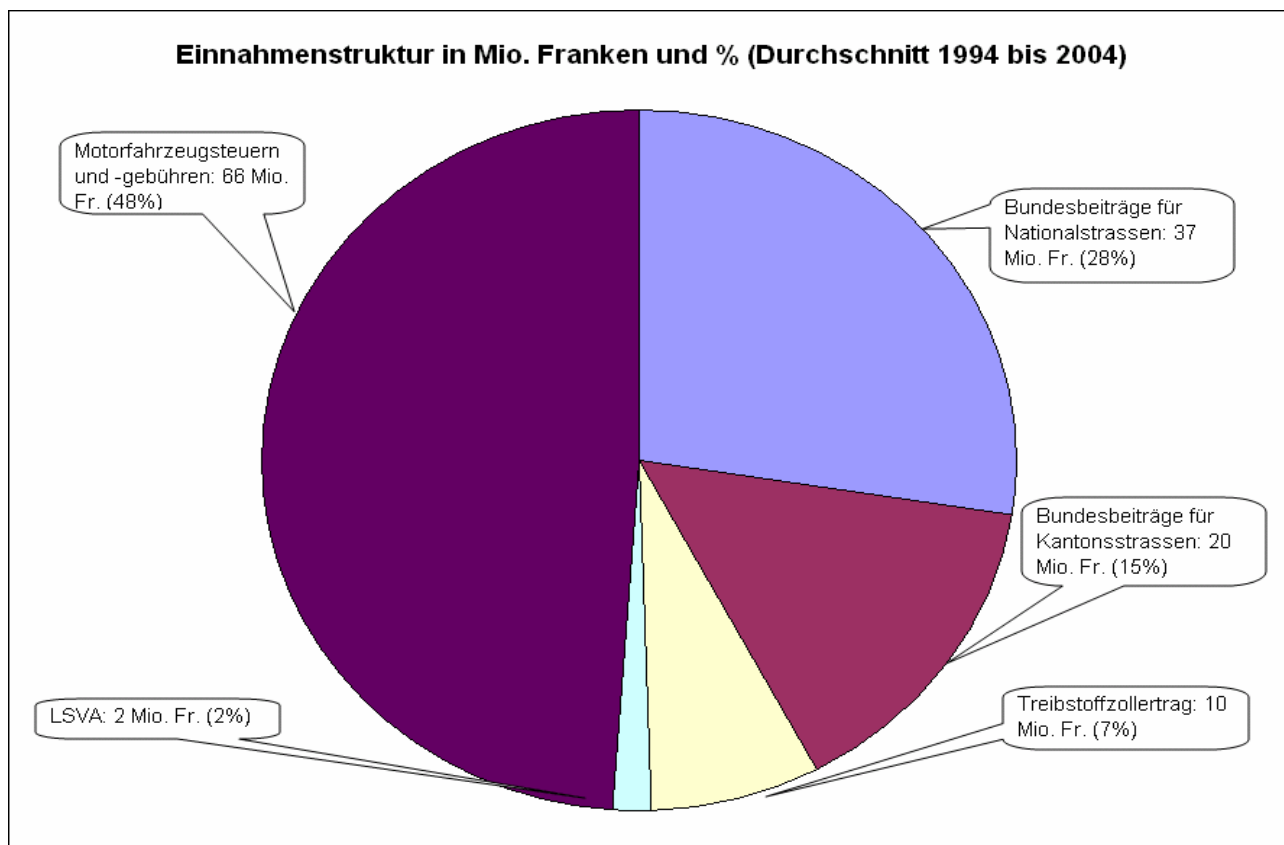
In der folgenden Grafik ist die Zusammensetzung der Einnahmen der Strassenrechnung abgebildet. Es handelt sich um die Einnahmen des Kantons für Bau, Unterhalt und Betrieb der National- und der Kantonsstrassen.

Die Einnahmen der Gemeinden (u.a. Erschliessungs- und Anschlussbeiträge, Gebühren) werden entsprechend dem Bundesmodell als Ausgabenminderungen berücksichtigt und nicht auf der Einnahmenseite der Strassenrechnung ausgewiesen.

Die Grafik basiert auf dem Durchschnittswert der Einnahmen des Kantons von jährlich 135 Mio. Franken für den Zeitraum 1994 bis 2004.

Die Motorfahrzeugsteuern und -gebühren bilden mit einem Anteil von 48% (66 Mio. Franken) den gewichtigsten Einnahmenposten beim Kanton. Die anderen Einnahmen stammen vom Bund. Es sind dies namentlich die Bundesbeiträge für die Nationalstrassen mit einem Anteil von 28% (37 Mio. Franken), die Bundesbeiträge für Kantonsstrassen (15% bzw. 20 Mio. Franken), der Anteil am Treibstoffzollertrag (10 Mio. Franken bzw. 7% der Einnahmen) und die LSVA mit 2 Mio. Franken (2%).

Bei der LSVA ist zu berücksichtigen, dass diese erst seit 2001 in die Kantonskasse fliesst. Der seither vereinnahmte LSVA-Ertrag beläuft sich auf 25 Mio. Franken, was einem effektiven jährlichen Durchschnitt von 6 Mio. Franken entspricht. Zur Darstellung der durchschnittlichen Einnahmenstruktur wurde der LSVA-Ertrag jedoch auf den gesamten Zeitraum verteilt, was einen Durchschnittswert von 2 Mio. Franken ergibt.



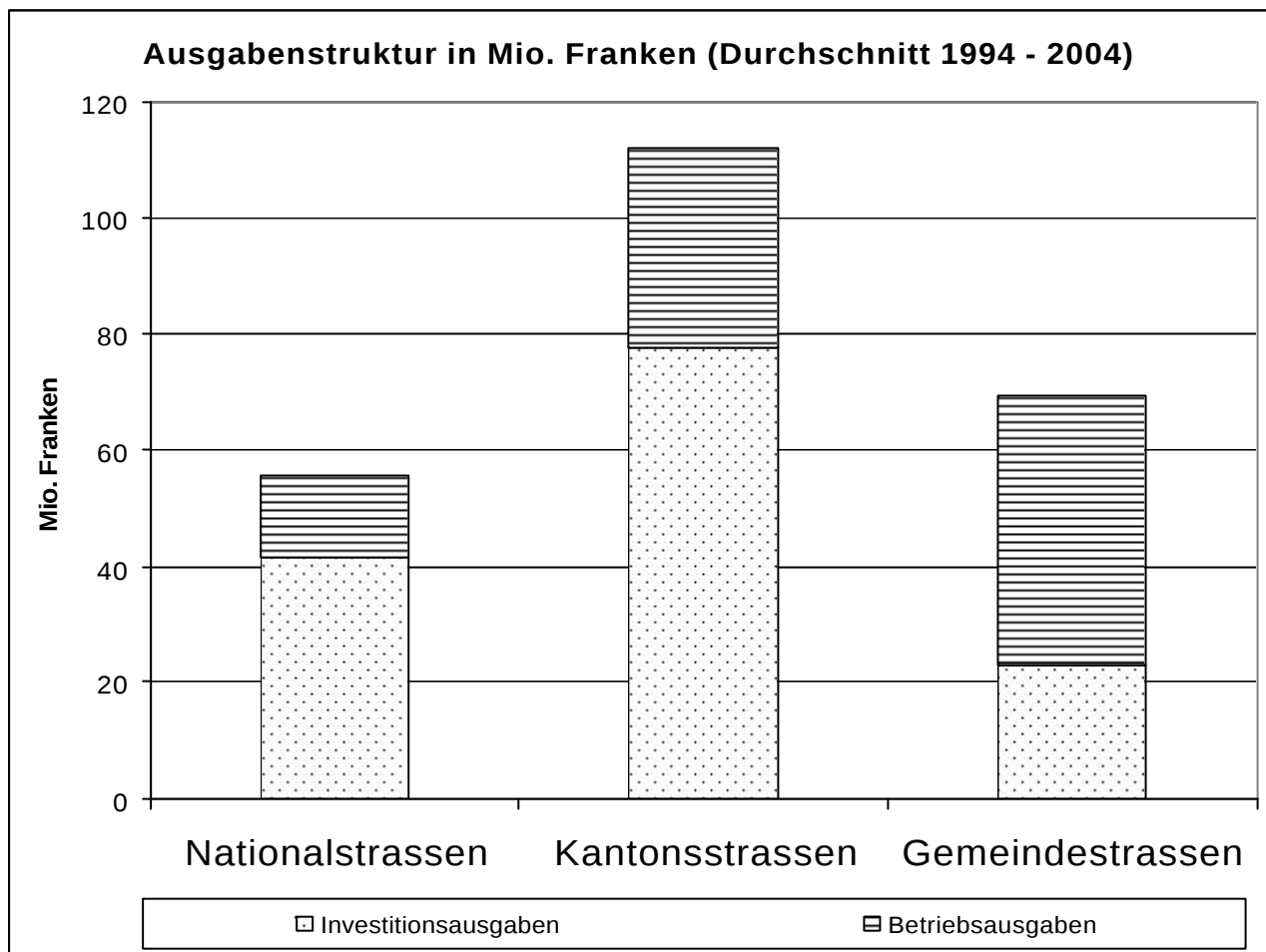
3.3 Ausgabenstruktur

Die folgende Grafik veranschaulicht die Struktur der Bruttoausgaben für National-, Kantons- und Gemeindestrassen. Es wird unterschieden zwischen Investitionen und Betriebsausgaben. In den Investitionen sind die Ausgaben für Neubau, Verbesserung und Ausbau, Landerwerb und baulichen Unterhalt (Werterhaltung) enthalten. Die Betriebsausgaben umfassen die Ausgaben für den betrieblichen Unterhalt, die Verwaltung sowie die Verkehrssignalisation und -regelung.

Die Grafik basiert auf dem Durchschnittswert der Bruttoausgaben von jährlich 237 Mio. Franken für den Zeitraum 1994 bis 2004.

Mit 112 Mio. Franken entfällt der Grossteil der Ausgaben (47%) auf die Kantonsstrassen. Für die Gemeindestrassen wurden durchschnittlich 69 Mio. Franken pro Jahr ausgegeben (29%) und für die Nationalstrassen 56 Mio. Franken (23%).

Bei den Nationalstrassen entfallen 75% der Ausgaben auf Investitionen und 25% werden für den Betriebsunterhalt verwendet. Bei den Kantonsstrassen ist eine ähnliche Ausgabenstruktur feststellbar. Hier werden 69% der Ausgaben für Investitionen eingesetzt und 31% für den betrieblichen Unterhalt. Im Gegensatz dazu beanspruchen die Betriebsausgaben bei den Gemeinden 67% der Gesamtausgaben und 33% werden für Investitionen eingesetzt.



4 Externer Nutzen und externe Kosten der Strasse

Der primäre Nutzen der Strasse besteht darin, dass Personen und Güter (Rohstoffe und Produkte) nach den jeweils aktuellen, individuellen Bedürfnissen möglichst rasch, bequem, ökologisch vertretbar und zu minimalen Kosten von einem Ort A nach B gelangen. Dabei kommt den Faktoren Kosten, Zeit und Komfort erhebliche Bedeutung zu.

Dem Nutzen der Strassen kommt fundamentale Bedeutung zu. Gesellschaft und Wirtschaft sind in ihrer ganzen Funktionsweise (Weg zu Arbeit, Schule oder zur Versorgung der privaten Haushalte; Firmenbeziehungen, die aus Transport von Gütern (Rohstoffen und Produkten) und Arbeitskräften bestehen) abhängig von einem gut ausgebauten Strassennetz. Dieses dient vielfältigen Zwecken wie der Beschaffung von Produktionsfaktoren oder der Verteilung der hergestellten Produkte.

Ohne gut funktionierendes Strassennetz wären wir nicht in der Lage, den heutigen Lebensstil aufrecht zu erhalten. Eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur wird in verschiedenen Umfragen von Firmen wie auch Privaten als ein Standortvorteil eingestuft. Selbst wenn der vermehrte Einbezug des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt wird, bleibt ein grosser Anteil der Träger des Verkehrs strassenabhängig. Das Freizeitverhalten ist ein weiterer Aspekt, der zur steigenden individuellen Mobilität auf dem Strassennetz beiträgt.

Als sekundärer Nutzen ist festzuhalten, dass Bau, Unterhalt und Betrieb der Strassen einen gewichtigen Anteil der Bauwirtschaft bilden, der wegen der hohen Beschäftigungswirksamkeit ein volkswirtschaftlicher Faktor von wesentlicher Bedeutung ist. Dazu kommen die Betriebe, die mit ihren Beschäftigten den Strassennutzern dienen (Fahrzeugbranche, Zulieferer).

Als weiterer sekundärer Nutzen ist die Benutzung des unterirdischen Raumes unter der Strasse zu nennen. Dieser hat innerhalb der Siedlungsgebiete eine zunehmend wichtige Bedeutung. Überall wo Gebäude stehen, führt eine Strasse hin. Dort braucht man Raum für Kanäle und Leitungen, um die Gebäude zu erschliessen (Zuwasser, Abwasser/Entwässerung, Gas, Fernheizung, Medienkabel aller Art, vermehrt auch für Elektrizität und Telefon). Der einzige Raum der Platz bietet, um diese Infrastruktur durchzuführen, sind Strassen und Wege. Dieser Nutzen ist von enormer Bedeutung. Jede andere Lösung wäre komplizierter und aufwändiger.

Die mit der Strasse verbundenen externen Effekte sind kaum zu quantifizieren. Eine Monetarisierung dieser Effekte mittels vertiefter Analysen erscheint als wenig zielführend und provoziert allenfalls einen Expertenstreit, sobald Zahlen über das Rechnungskonzept hinaus, das ausschliesslich Daten berücksichtigt, die der Bund für seine Strassenrechnung ermittelt, geschätzt werden. Konkrete Aussagen über eine Kostenverursachung durch die verschiedenen Strassen-Nutzer-Gruppen können keine gemacht werden. Es fehlt plausibles und verifiziertes Zahlenmaterial. Nachfolgend wird deshalb im Sinne des Postulates eine Aufzählung der externen Kosten ohne Versuch der Monetarisierung vorgenommen, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt.

Von der Verschmutzung (z.B. CO₂-Immissionen) betroffen ist die Umwelt, z.B. die Luft (Klimaveränderungen, vermehrte Krankheiten bei Mensch und Tier), das Wasser und die Böden (verminderte Regenerationsfähigkeit der Natur), die Gebäude und Kulturgüter (Oberflächenschäden, Risse im Mauerwerk). Der Motorfahrzeuglärm hat eine Beeinträchtigung der Lebensqualität zur Folge. Die zunehmende Flächennutzung durch Strassen schränkt die verfügbaren Flächen für Wohn-, Versorgungs- und Erholungszonen ein. Es fallen beträchtliche Sicherheits- und Staukosten an (Ermüdung und Stress der Verkehrsteilnehmer, Unfälle, staubedingte Fehlzeiten am Arbeitsplatz).

5 Fazit und Würdigung der Strassenrechnung für Kanton und Gemeinden

Bei der vorliegenden Strassenrechnung für Kanton und Gemeinden handelt es sich um eine Ausgabenrechnung, die auf den offiziellen Zahlen und den konzeptionellen Grundlagen des Bundesmodells basiert, womit die Vergleichbarkeit mit anderen Kantonen gewährleistet ist. Die kantonale Rechnung weist die gleichen methodischen Stärken und Schwächen auf, wie die Strassenrechnung des Bundes.

Die Ausgabenrechnung schliesst beim gewählten Modell für die Jahre 1994 bis 2004 mit einem Defizit von durchschnittlich fast 81 Mio. Franken pro Jahr stark defizitär ab. Der Deckungsbeitrag belief sich über diesen Zeitraum auf 62.8%.

Das Ergebnis hängt weitgehend von der Qualität der vom BFS erhobenen Daten und davon ab, welche Einnahmen und Ausgaben berücksichtigt werden. Zu berücksichtigen ist auch, dass in der Strassenrechnung die bereinigten Ausgaben den Einnahmen gegenübergestellt werden. Bei den ausgewiesenen Motorfahrzeugsteuern und -gebühren handelt es sich also um einen vom BFS bereinigten Wert (Bruttosteuern und -gebühren abzüglich Aufwand der Motorfahrzeugkontrolle und der anderen beteiligten Stellen).

Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Busseneinnahmen in der Strassenrechnung nicht erfasst sind. Die Ausgabenrechnung würde allerdings auch defizitär abschliessen, wenn diese Einnahmen eingerechnet würden.

Die externen Nutzen und Kosten der Strasse sind erheblich und werden, weil sie nicht eindeutig monetarisierbar sind, rechnerisch nicht berücksichtigt, aber verbal beschrieben.

Das BFS veröffentlicht die neusten Kantonszahlen jeweils erst zwei Jahre nach Rechnungsabschluss. Eine Aktualisierung und Veröffentlichung der Strassenrechnung für Kanton und Gemeinden ist somit mit der gleichen zeitlichen Verzögerung möglich. Die Fortführung der Zeitreihe mit zwei Jahre alten Daten ist zwar interessant, bringt aber keinen Zusatznutzen für die Planung von Bau, Unterhalt und Betrieb des Strassennetzes auf dem Kantonsgebiet. Auf die vom Postulat geforderte jährliche Publikation der Strassenrechnung soll deshalb verzichtet werden. Die Rechnung wird allenfalls im Mehrjahresrhythmus aktualisiert und veröffentlicht werden.

6 Antrag an den Landrat

Gestützt auf den vorliegenden Bericht beantragen wir Ihnen, das Postulat 91/279 von Landrätin Annemarie Spinnler betreffend Ausarbeitung einer Strassenrechnung von Kanton und Gemeinden als erfüllt abzuschreiben.

Liestal, 23. Oktober 2007

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Pegoraro

Der Landschreiber

Mundschin