

Verkehrsfinanzierung in den Kantonen

Resultate einer schriftlichen Befragung

Schlussbericht

31. Oktober 2014

zuhanden der Kantone Solothurn und Aargau

Impressum

Empfohlene Zitierweise

Autor: Ecoplan
Titel: Verkehrsfinanzierung in den Kantonen
Untertitel: Resultate einer schriftlichen Befragung
Ort: Bern
Jahr: 31. Oktober 2014
Bezug: <http://www.bpuk.ch/bpuk/dokumentation/berichte-gutachten-konzepte/bereich-bau-und-verkehr/>
<http://www.koev.ch/koev/dokumentation/berichte-gutachten-konzepte/>
www.ecoplan.ch

Projektteam Ecoplan

Stefan Suter (Projektleitung)
Corinne Spillmann
Sandra Dänzer

Ecoplan AG

Forschung und Beratung
in Wirtschaft und Politik

www.ecoplan.ch

Monbijoustrasse 14
CH - 3011 Bern
Tel +41 31 356 61 61
bern@ecoplan.ch

Schützengasse 1
Postfach
CH - 6460 Altdorf
Tel +41 41 870 90 60
altdorf@ecoplan.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	2
2	Befragung	2
3	Ergebnisse der Umfrage.....	2
3.1	Instrumente der Verkehrsfinanzierung	3
3.1.1	Überblick	3
3.1.2	Spezialfinanzierungen in den Kantonen	4
3.1.3	Rahmenkredite in den Kantonen.....	10
3.2	Abgeltung der polizeilichen Leistungen für die Verkehrssicherheit	16
3.3	Herkunft der Mittel für die Verkehrsfinanzierung.....	19
3.4	Zukünftige Entwicklungen	22
3.4.1	Zukünftige Anpassungen bei der kantonalen Verkehrsfinanzierung	22
3.4.2	Zukünftige Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer	23
4	Schlussfolgerungen.....	24

1 Einleitung

Im Jahr 2006 hat Ecoplan im Auftrag des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) des Kantons Aargau eine schriftliche Umfrage zur Verkehrsfinanzierung in den Schweizer Kantonen durchgeführt.

Um die damals gesammelten Erkenntnisse zu aktualisieren, hat Ecoplan von den Kantonen Aargau und Solothurn den Auftrag erhalten, die Umfrage aus dem Jahr 2006 zu wiederholen. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse dieser erneut durchgeführten Umfrage zusammen. Er basiert unmittelbar auf den aus den Kantonen eingegangenen Rückmeldungen. Es handelt sich nicht um einen Expertenbericht von Ecoplan.

2 Befragung

Die Erhebung der Informationen fand schriftlich mittels eines Fragebogens statt, der 13 Fragen zur Verkehrsfinanzierung auf kantonaler Ebene enthält. Die Umfrage wurde im Zeitraum August bis September 2014 durchgeführt. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde für die Umfrage der gleiche Fragebogen eingesetzt wie im Jahr 2006. Auf Wunsch der Auftraggeber wurde er um ausgewählte Fragen zu spezifischen Regelungen in allfälligen Spezialfinanzierungen (Aktivierung der Investitionen, Einsatz der Mittel für Zwecke wie Busspuren, P+R-Anlagen, etc.), zur Verwendung der LSVA-Einnahmen in den Kantonen und zu allenfalls bestehenden Revisionsabsichten bei der Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuern erweitert.

Der Versand des Fragebogens erfolgte durch das Generalsekretariat BPUK/KöV, welches die Umfrage unterstützte, weil damit eine für alle Kantone nützliche Übersicht geschaffen wird. Wir danken dem Generalsekretariat BPUK/KöV für diese Unterstützung. Die Umfrage wurde an die Mitglieder der Konferenz der Kantonsingenieure KIK und der Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs KKDöV verschickt.

Bis Mitte Oktober 2014 gingen die Fragebogen sämtlicher Kantone ein. Verschiedentlich wurden aber nicht alle Fragen des Fragebogens auch beantwortet.

3 Ergebnisse der Umfrage

Die Aussagen in den eingereichten Fragebogen weisen einen unterschiedlichen Detaillierungsgrad auf. Zudem gibt es in den einzelnen Kantonen jeweils spezifische Lösungen, die in der Auswertung nicht in allen Details wiedergegeben werden können. Vielmehr werden die Resultate der Umfrage nachfolgend entlang einer übergeordneten Typologie vorgestellt. Dabei orientiert sich der Bericht an folgender Struktur:

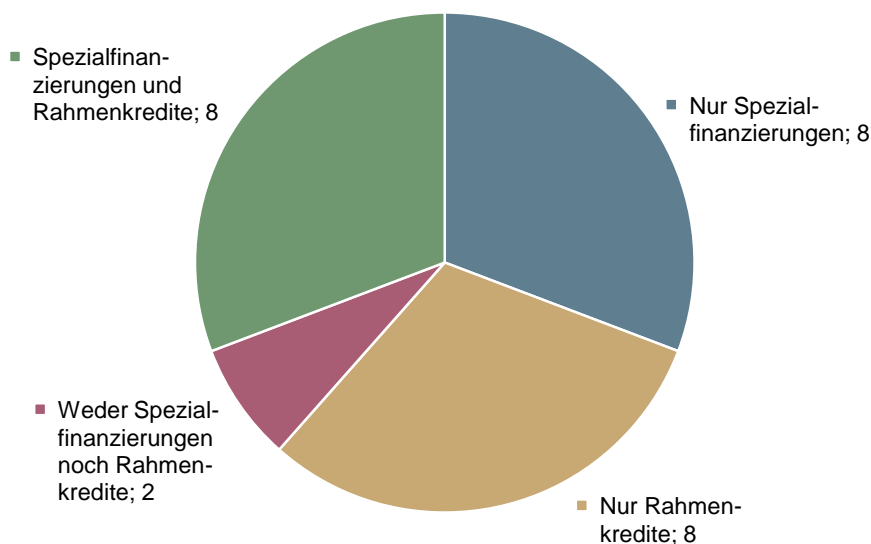
- Abschnitt 3.1 widmet sich den Instrumenten (Spezialfinanzierungen und Rahmenkredite) der Verkehrsfinanzierung und ihrer konkreten Ausgestaltung.
- In Abschnitt 3.2 wird zusammengefasst, wie die polizeilichen Leistungen für Verkehrssicherheit finanziert und festgelegt werden.
- Abschnitt 3.3 enthält Ausführungen zu den Erträgen aus den verschiedenen Verkehrsabgaben, insbesondere der Motorfahrzeugsteuer und der LSVA.
- In Abschnitt 3.4 wird gezeigt, ob in naher Zukunft Änderungen bezüglich der Verkehrsfinanzierung und der Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer geplant sind.

3.1 Instrumente der Verkehrsfinanzierung

3.1.1 Überblick

Abbildung 3-1 zeigt, dass die Verkehrsfinanzierung in einem Grossteil der Kantone nicht standardmässig über den allgemeinen Staatshaushalt, sondern mittels **Spezialfinanzierungen und/oder Rahmenkredite** erfolgt. Jeweils acht Kantone verwenden **Spezialfinanzierungen und Rahmenkredite** (BE, BS, FR, NE, SZ, VS, ZG, ZH), **nur Spezialfinanzierungen** (AG, AI, AR, GR, LU, SG, SO, TG) oder **nur Rahmenkredite** (BL, GE, GL, NW, SH, TI, UR, VD).

Abbildung 3-1: Instrumente der Verkehrsfinanzierung
Werden Aufgaben im Bereich Verkehr über Spezialfinanzierungen und/oder über mehrjährige Rahmenkredite finanziert?



Ergebnisse Umfrage 2006:

- Spezialfinanzierungen und Rahmenkredite: 6
- Nur Spezialfinanzierungen: 6
- Nur Rahmenkredite: 6
- Weder Spezialfinanzierungen noch Rahmenkredite: 8

Entwicklung seit 2006:

Im Vergleich zur Umfrage 2006 ist die Zahl der Kantone gestiegen, in welchen die Verkehrsfinanzierung über Spezialfinanzierungen und/oder Rahmenkredite erfolgt.

Nur noch die beiden Kantone Jura und Obwalden geben an, dass sie in ihrer Verkehrsfinanzierung weder Spezialfinanzierungen noch Rahmenkredite einsetzen. Sie finanzieren die Verkehrsausgaben aus dem **allgemeinen Staatshaushalt**.

Der Kanton Obwalden hat zwar keine Spezialfinanzierung, stellt aber über gesetzliche Bestimmungen eine zweckgebundene Verwendung von Einnahmen aus dem Verkehrsbereich sicher:

- Gesetz über Strassenverkehrssteuern (Verwendung der Motorfahrzeugsteuer und der LSVA)
- Verordnung über die Strassenbeiträge (Regelung der Mineralölsteuererträge)

3.1.2 Spezialfinanzierungen in den Kantonen

Wie oben beschrieben, werden in 16 Kantonen Verkehrsaufgaben über Spezialfinanzierungen finanziert. Diese sind sehr unterschiedlicher Art, wie Abbildung 3-5 unten zeigt. Die Spannweite reicht von unterschiedlichen Fondslösungen bis zu kantonalen Strassenrechnungen. Im Folgenden wird auf spezifische Punkte in den Kantonen mit Spezialfinanzierungen eingegangen.

Unterschiede bei den Verschuldungsmöglichkeiten und der Verzinsung

Wie Abbildung 3-2 zeigt, lassen von den 18 Kantonen mit Spezialfinanzierung 10 Kantone eine **Verschuldung** zu (AG, AI, AR, BE, GR, SG, SO, SZ, TG, ZG). Im Kanton Zürich sind Verschuldungen grundsätzlich nicht vorgesehen, wären aber allenfalls kurzfristig möglich.

Defizite in der Spezialfinanzierung werden in sechs Kantonen **verzinst** (SG, SO, SZ, TG, ZG, ZH), wobei die Zinssätze zwischen 0.25% und 3% liegen. Der Kanton Aargau, welcher über keine Verzinsung verfügt, wies bisher immer einen positiven Fondsbestand aus, so dass sich die Frage einer Verzinsung bisher nicht gestellt hat. Dies würde sich bei einer Verschuldung allenfalls ändern. Beim Kanton Appenzell Ausserrhoden entfiel die Verzinsung im Jahr 2014.

Nur die vier Kantone AG, BE, SG und VS geben an, dass die Verschuldung einer **Schuldenbremse auf kantonaler Ebene** unterliegt.

Mehrheitliche Aktivierung der Investitionen

Die gemäss HRM2¹ vorgesehene **Aktivierung der eigenen Investitionen** wird von rund zwei Dritteln der Kantone umgesetzt (11 Kantone: AI, AR, BE, BS, FR, LU, SO, TG, VS, ZG, ZH). Der Kanton St. Gallen hat im Fragebogen angemerkt, dass zwar grundsätzlich das Rechnungsmodell HRM2 angewendet wird, das bisherige finanzpolitische Abschreibungsmodell jedoch weiterhin gelte. Beim Kanton Schwyz ist HRM2 noch nicht umgesetzt. Im Strassenwesen werden in der Investitionsrechnung ausserordentliche Abschreibungen vorgenommen, es wird kein Anlagevermögen gebildet.

Abbildung 3-2: Spezialfinanzierungen: Verschuldung, Verzinsung, Aktivierung nach HRM2
Ist eine Verschuldung möglich? Werden Überschüsse und Defizite verzinst? Zu welchem Zinssatz? Werden die eigenen Investitionen aktiviert und abgeschrieben (wie es in HRM2 vorgesehen ist)? Werden die Investitionsbeiträge an Dritte (z.B. Transportunternehmen) aktiviert und abgeschrieben?

Kanton	Verschuldung	Verzinsung	Zinssatz	Aktivierung eigene Investitionen (HRM2)	Aktivierung Investitionsbeiträge an Dritte (z.B. Transportunternehmen)
AI	ja	nein	-	ja	ja
AG	ja	nein	-	nein	nein
AR	ja	nein	-	ja	nein
BE	ja	nein	-	ja	ja
BS	nein	nein	-	ja	nein
FR	nein	nein	-	ja	k.A.
GR	ja	nein	-	nein	nein
LU	nein	k.A.	-	ja	ja
NE	nein	nein	-	nein	ja
SG	ja	ja	0.59%	nein	nein
SO	ja	ja	k.A.	ja	k.A.
SZ	ja	ja	0.25%	nein	nein
TG	ja	ja	0.6% - 3.2%	ja	nein
VS	nein	nein	-	ja	ja
ZG	ja	ja	Zum jeweiligen Zinssatz	ja	k.A.
ZH	nein	ja	2.25% / ab 2015 1.75%	ja	ja

Investitionsbeiträge an Dritte (v.a. an Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr) werden in sechs Kantonen (AI, BE, LU, NE, VS, ZH) aktiviert und abgeschrieben. Beim Kanton Thurgau, der die eigenen Investitionen aktiviert und abschreibt, können Investitionsbeiträge an Dritte gemäss der Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über den Finanzhaushalt sofort voll abgeschrieben werden.

Unterschiede bei den parlamentarischen Kompetenzen und den Volksrechten

Wie Abbildung 3-3 zeigt, entscheidet das **Parlament** in sieben Kantonen (AI, GR, LU, NE, SG, TG, VS) über die Höhe der Mittel, welche der Spezialfinanzierung zukommen, sowie in sechs Kantonen (AI, AG, LU, SG, TG, ZH) über die Höhe der Mittelausschüttung. In einigen

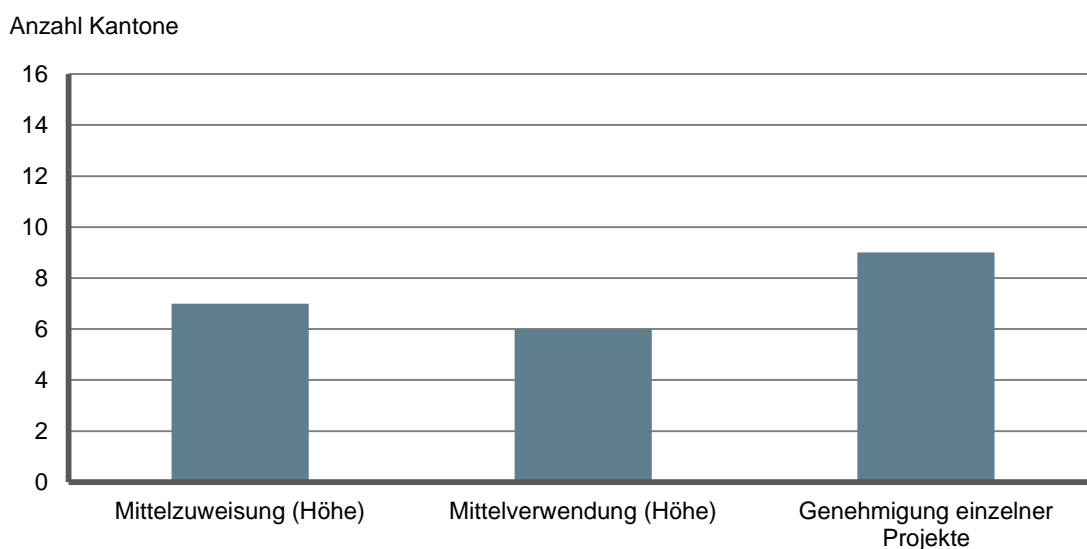
¹ Harmonisiertes Rechnungsmodell 2

Kantone ist die Kompetenz des Parlaments, über die Höhe der Mittelzuweisung und Mittelverwendung zu entscheiden, an einen Mindestbetrag gekoppelt.

Zudem genehmigt das Parlament in neun Kantonen mit Spezialfinanzierungen (AG, FR, LU, SG, SO, SZ, TG, ZG, ZH) die einzelnen Projekte.

Abbildung 3-3: Parlamentarische Kompetenzen bei Spezialfinanzierungen

Falls Spezialfinanzierungen bestehen: Entscheidet das Parlament über die Höhe der Mittelzuweisung, die Höhe der Mittelverwendung und die Genehmigung einzelner Projekte?



Ergebnisse Umfrage 2006:

- Anz. Kantone mit Spezialfinanzierungen: 12
- Mittelzuweisung (Höhe): 6
- Mittelverwendung (Höhe): 6
- Genehmigung einzelner Projekte: 8

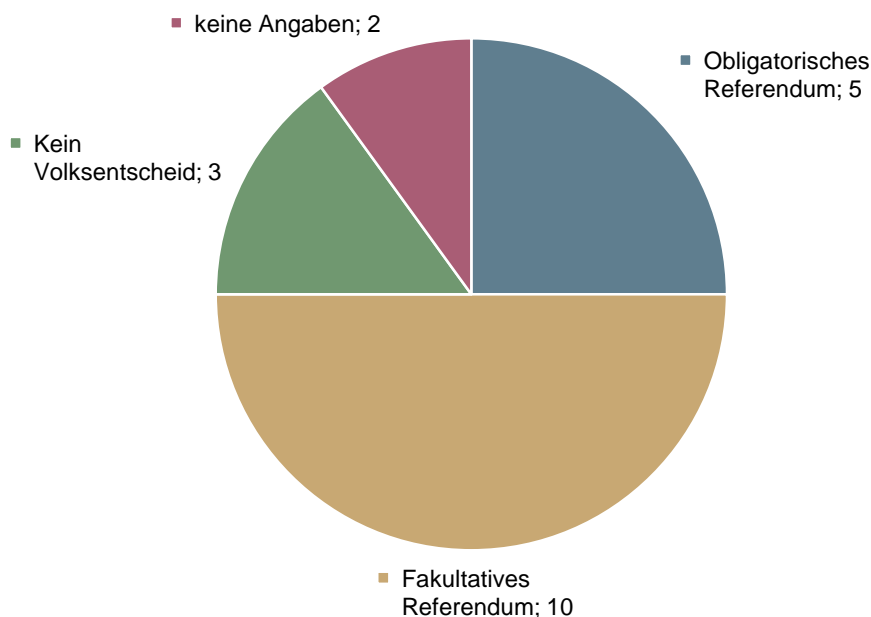
Entwicklung seit 2006:

Keine auffälligen Veränderungen seit 2006

In fünf Kantonen (AI, AR, FR, LU, SZ) hat das **Volk** bei grossen Einzelprojekten ein Mitspracherecht mittels des obligatorischen Referendums.

10 Kantone (AI, AG, FR, SG, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH) kennen ein fakultatives Referendum. In drei Kantonen (BS, GR, TG) gibt es keine Volksabstimmungen über Grossprojekte. Bei der Festlegung der Volkskompetenzen spielen die geschätzten Kosten der Projekte die entscheidende Rolle.

Abbildung 3-4: Volksentscheide über grosse Einzelprojekte
Hat das Volk bei grossen Einzelprojekten ein Mitspracherecht?



Ergebnisse Umfrage 2006:

- Anz. Kantone mit Spezialfinanzierungen: 12
- Obligatorisches Referendum: 4
- Fakultatives Referendum: 6
- Kein Volksentscheid: 2
- Keine Angaben: 1

Entwicklung seit 2006:

Keine auffälligen Veränderungen seit 2006. Die höhere Zahl unter „Fakultatives Referendum“ ist auf die die grössere Zahl von Spezialfinanzierungen zurückzuführen.

In 12 Kantonen (AI, AG, AR, BS, GR, LU, SG, SO, SZ, TG, VS, ZH) kann das **Budget** innerhalb der Spezialfinanzierungen und des übergeordnet festgelegten Rahmens flexibel verwendet werden. Wer über die Mittelvergabe im Einzelnen entscheidet – sei dies die zuständige Direktion, der Regierungsrat oder das Parlament – hängt von der Betragshöhe und den festgelegten Entscheid- bzw. Finanzkompetenzen ab.

Grosse Vielfalt bei der Verwendung der Mittel aus Spezialfinanzierungen mit Schwerpunkt bei der Finanzierung der Kantonsstrassen

Generell zeigt Abbildung 3-5 eine grosse Vielfalt von kantonalen Lösungen. In den meisten Fällen dient die Spezialfinanzierung aber hauptsächlich der **Finanzierung von Strassen** und dabei insbesondere der Kantonsstrassen. Zudem werden häufig **Geh- und Radwege** sowie **Lärmsanierungen** aus den Spezialfinanzierungen bezahlt bzw. diesen angerechnet. Unterschiedlich sind die Lösungen auch bezüglich dessen, was finanziert wird. Häufig finden sich Lösungen, wo nur die Bau- oder die Investitionskosten aus der Spezialfinanzierung gedeckt werden. Beim **öffentlichen Verkehr** beziehen sich die Spezialfinanzierungen vor allem auf die Infrastruktur.

Abbildung 3-5: Finanzierung von Ausgaben aus Spezialfinanzierungen²
Falls eine oder mehrere Spezialfinanzierung(en) bestehen: Welche Bereiche umfassen diese?

Kt	Strassen		Weitere	Öffentlicher Verkehr				Bezeichnung Spezialfinanzierung / Kommentare in den Fragebogen
	Kanton	Ge- meinde		Infra- struktur	Angebot	Bus- spuren	Umsteige- anlagen	
AG			1)	2)		3)	4)	Strassenrechnung ¹⁾ Verkehrstrennung; Rad- und Wanderwege; Wildtierkorridore; Lärmschutz ²⁾ Niveauübergänge; öV-Anlagen, die Kantonsstrassen entlasten ³⁾ Soweit Bestandteile von Kantonsstrassen ⁴⁾ Beiträge bemessen nach dem Nutzen zur Entlastung der Kantonsstrassen.
AI				5)	5)	5)	5)	Strassenrechnung ⁵⁾ ÖV wird über Staatsrechnung abgebildet.
AR			6)					Strassenrechnung ⁶⁾ Rollender Langsamverkehr; Lärmschutzmassnahmen
BE	7)	8)		9)			10)	Fonds zur Deckung von Investitionsspitzen ³ ⁷⁾ Bau und Unterhalt / Werterhalt ⁸⁾ Bau ⁹⁾ Investitionen ¹⁰⁾ Selten; meistens in ÖV Infrastruktur enthalten.
BS			11)	12)	13)			Pendlerfonds: Investitionsbeiträge (vor allem an Dritte, exterritorial) zugunsten umweltfreundlicher Pendlerverkehr (ÖV und Langsamverkehr). ¹¹⁾ z.B. Beiträge an Infrastrukturen zur Förderung des Langsamverkehrs) ¹²⁾ V.a. Investitionsbeiträge an Dritte (exterritorial) ¹³⁾ Nur für zeitlich begrenzte Anschubfinanzierungen im Zusammenhang mit P+R-Angeboten.
FR			14)					Fonds cantonal pour les routes principales suisses ¹⁴⁾ Tous les travaux en lien avec la route
GR			15)					Strassen ¹⁵⁾ Geh- und Radwege
LU		16)	17)	18)	18)	18)	18)	Aufgabenbereich Strassen ¹⁶⁾ 10% der Einnahmen aus Strassenverkehrsabgaben und LSVA ¹⁷⁾ Geh- und Radwege; Lärmsanierung ¹⁸⁾ Der ÖV wird mit 5% der Einnahmen aus Strassenverkehrsabgaben und 20% LSVA finanziert.

² Die Kantone BL und UR kennen Spezialfinanzierungen für einzelne Projekte. Diese werden in der Auswertung nicht berücksichtigt, da es sich dabei nicht um Spezialfinanzierungen im Verkehrsbereich im hier verstandenen Sinn, sondern um sehr spezifische Einzellösungen handelt.

³ Die Spezialfinanzierung wird für wirtschafts- und standortpolitisch bedeutende Verkehrsvorhaben und übrige grosse oder ausserordentliche Vorhaben der Investitionsrechnung verwendet.

Kt	Strassen		Weitere	Öffentlicher Verkehr				Bezeichnung Spezialfinanzierung / Kommentare in den Fragebogen
	Kanton	Ge- meinde		Infra- struktur	Angebot	Bus- spuren	Umsteige- anlagen	
NE		19)						Fonds des routes communales: Affectation de 4% des taxes cantonales sur les véhicules au financement de travaux sur les routes communales subventionnables 19) Bau
SG	20)							Kantonsstrassenbau: Der Kantonsrat genehmigt das Strassenbauprogramm über die Dauer von fünf Jahren. Dieses Mehrjahresprogramm mit der Fondsfinanzierung ermöglicht eine flexible Planung bei der Investitionsrechnung Kantonsstrassenbau. 20) Bau
	21)							Kantonsstrassenunterhalt: Jährliche Budgetierung in der Laufenden Rechnung. 21) Unterhalt/Werterhalt und Betrieb
								Beiträge an Gemeinden und an die Verkehrspolizei: Jährliche Budgetierung der werkgebundenen Beiträge in der Laufenden Rechnung. Pauschale Beiträge, Finanzausgleich und Beiträge an die Verkehrspolizei gemäss Strassenrechnung.
SO			22)					Strassenbau 22) Lärmsanierung; Langsamverkehrsmassnahmen; gewisse Verkehrstrennungen
SZ		23)	24)				25)	2820 Strassenwesen Spezialfinanzierung LR und IR 23) Teilweise an Bau 24) Langsamverkehr; Lärmsanierung (2018) 25) Agglomerationsprogramm Ausserschwyz folgt
TG			26)					Kantonaler Strassenbau 26) Lärmschutzmassnahmen; Bau Werkhöfen; Beiträge an Verein TG Wanderwege
	27)				27)			Fonds LSVA: 10% der LSVA Einnahmen fliessen in den Fonds LSVA. 27) Der Fonds wird insbesondere für Investitionsvorhaben des gemischten Verkehrs Strasse/Schiene verwendet (Beiträge an Niveauübergangssanierungen, Schweiz Mobil).
VS			28)					Fonds RPLP 28) Assainissement en matière de bruit (Utilisation de la subvention fédérale)
	29)		30)					Fonds RPS 29) Bau und Betrieb 30) Assainissement en matière de bruit (Utilisation de la subvention fédérale)
					31)			Fonds 21ème siècle 31) Investitionen
ZG	32)							Spezialfinanzierung Strassenbau 32) Bau inkl. Kunstbauten und technischen Einrichtungen sowie Unterhalt / Werterhalt (27% von Letzterem werden der Spezialfinanzierung belastet)

Kt	Strassen		Weitere	Öffentlicher Verkehr				Bezeichnung Spezialfinanzierung / Kommentare in den Fragebogen
	Kanton	Ge- meinde		Infra- struktur	Angebot	Bus- spuren	Umsteige- anlagen	
ZH		33)	34)					Strassenfonds ³³⁾ Bau: Jährliche Einlage aus dem Strassenfonds in den geografisch-topografischen Sonderlastenausgleich; Zudem besteht die Möglichkeit, aussergewöhnliche Aufwendungen (bis 50%) zu vergüten. ³⁴⁾ Langsamverkehr (Radwege, Fuss- und Wanderwege, Veloförderung); Lärmsanierung; Verkehrsmanagement; Bereich Luftverkehr; Strasseninfrastrukturen des ÖV auf Staatsstrassen (z.B. Busspuren)
				35)			36)	Fonds für den öffentlichen Verkehr ³⁵⁾ V.a. Erweiterungsinvestitionen ³⁶⁾ Beiträge i.d.R 30%

3.1.3 Rahmenkredite in den Kantonen

Rahmenkredite in einer Mehrheit der Kantone

Mehrjährige Rahmenkredite werden in 16 Kantonen zur Sicherung der Mittel für die Finanzierung von Aufgaben im Bereich Verkehr eingesetzt. Kantone ohne Rahmenkredite haben folgende Begründungen aufgeführt:

- Im Kanton Aargau seien Rahmenkredite für in einem Programm zusammengefasste Vorhaben grundsätzlich möglich, wurden bisher aber nicht angewendet. Üblicherweise werden beim Strassenverkehr Verpflichtungskredite als Objektkredit für Einzelvorhaben eingesetzt.
- Der Kanton Appenzell Ausserrhoden habe eine Programmvereinbarung mit dem Bund bzgl. Strassenlärm.
- Im Kanton St. Gallen verabschiede der Kantonsrat jeweils ein Fünfjahresprogramm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Massnahmenkatalog) sowie das fünfjährige Strassenbauprogramm mit einer maximalen Verschuldungslimite, beschliesse aber keine Rahmenkredite.
 - Der finanzielle Rahmen für die Massnahmen des öffentlichen Verkehrs werde jährlich mit dem Staatsvoranschlag festgelegt.
 - Die Jahrestanchen für das Strassenbauprogramm werden mit dem ordentlichen Voranschlag der Laufenden Rechnung und der Investitionsrechnung verabschiedet.

Ähnliche Ausgestaltung der parlamentarischen Kompetenzen und der Volksrechte

Die Umfrage zeigt die Entscheidungsbefugnisse das **Parlament** insbesondere bezüglich der **Höhe** des Rahmenkredites (12 Kantone: BE, BL, BS, NE, NW, SH, SZ, UR, VD, VS, ZG, ZH).

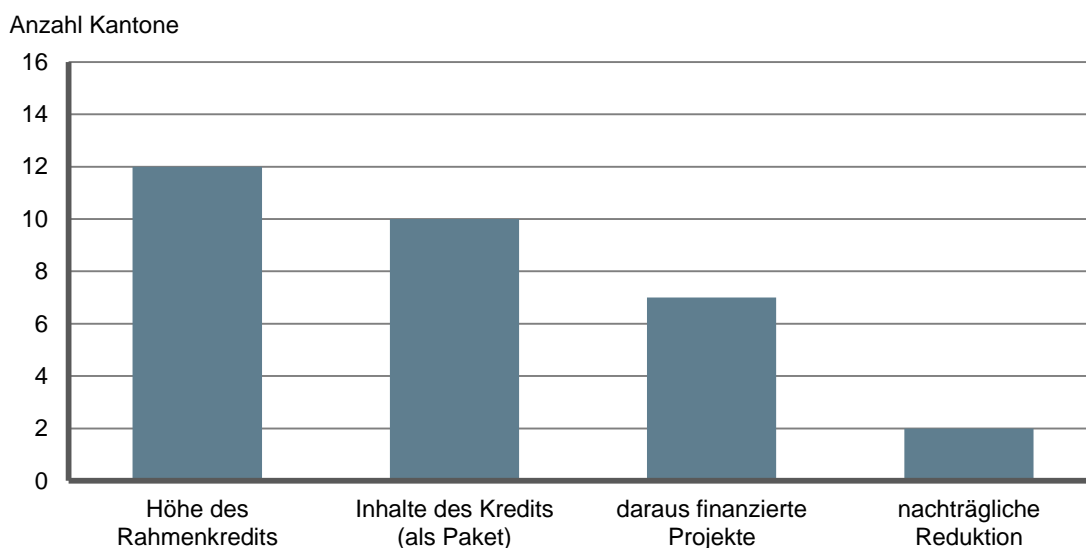
In 10 Kantonen (BE, BS, NE, NW, SH, SZ, TI, VS, ZG, ZH) kann das Parlament über den **Inhalt** des Kredits als Paket und in sieben Kantonen (BS, GE, NE, SH, SZ, TI, ZH) sogar über die einzelnen finanzierten Projekte bestimmen.

In den meisten Kantonen kann das Parlament die Höhe des einmal beschlossenen Rahmenkredits nicht mehr reduzieren, jedoch können Reduktionen der Mittel in den ordentlichen jährlichen Budgetbeschlüssen vorgenommen werden.

Nachdem ein Rahmenkredit verabschiedet wurde, entscheiden in den meisten Kantonen der Regierungsrat und/oder die zuständige Direktion über die **Mittelverwendung** im Einzelnen. Dabei spielen die festgelegten Finanzkompetenzen und die Höhe des Kredits die entscheidende Rolle.

Abbildung 3-6: Parlamentarische Kompetenzen bei Rahmenkrediten

Falls Rahmenkredite bestehen: Entscheidet das Parlament über die Höhe des Rahmenkredits, die Inhalte des Kredits (als Paket) und die daraus finanzierten Projekte? Kann das Parlament nachträglich (z.B. beim Budgetbeschluss) die Höhe des Rahmenkredits reduzieren?



Ergebnisse Umfrage 2006:

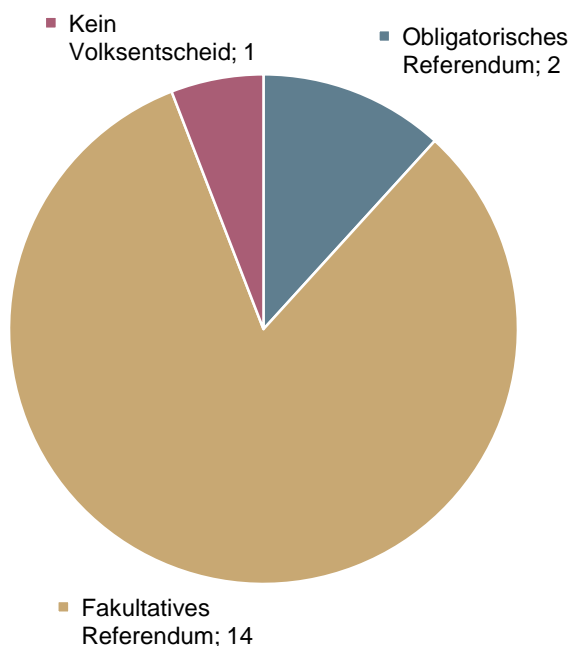
- Anz. Kantone mit Rahmenkrediten: 12
- Höhe des Rahmenkredits: 11
- Inhalte des Kredits (als Paket): 7
- Daraus finanzierte Projekte: 6
- Nachträgliche Reduktion: 7

Entwicklung seit 2006:

Keine auffälligen Veränderungen seit 2006

Beim Grossteil der Kantone verfügt das **Volk** entweder über ein **fakultatives und/oder obligatorisches Referendumsrecht**. Die Unterscheidung zwischen den beiden Referendumsmöglichkeiten wird in den meisten Fällen über die Betragshöhe gebildet.

Abbildung 3-7: Volkentscheide bei Rahmenkrediten
Hat das Volk bei Rahmenkrediten ein Mitspracherecht?



Ergebnisse Umfrage 2006:

- Anz. Kantone mit Rahmenkrediten: 12
- Obligatorisches Referendum: 3
- Fakultatives Referendum: 5
- Kein Volkentscheid: 6

Entwicklung seit 2006:

Hinsichtlich der Entwicklung der Volksrechte bei Rahmenkrediten relativ zur Anzahl Kantone mit Rahmenkrediten ist zu erkennen, dass 2014 in deutlich mehr Kantonen das fakultative Referendum zum Einsatz kommt als 2006. Demgegenüber ist die relative Anzahl Kantone mit obligatorischem Referendum gesunken.

Einsatz von Rahmenkrediten für beide Verkehrsträger

Rahmenkredite werden etwa gleich häufig für die **Finanzierung von Strassen** wie auch des **öffentlichen Verkehrs** eingesetzt.

Bei den Strassen beziehen sich die Rahmenkredite hauptsächlich auf **Kantonsstrassen** und dabei v.a. auf deren Bau verwendet. Beim **öffentlichen Verkehr** umfassen die Rahmenkredite insbesondere den Bereich **Investitionen**.

Zusätzlich zum Einsatz bei Strassen und dem öffentlichen Verkehr, werden Rahmenkredite weiter im Zusammenhang mit **Lärmsanierungen und dem Langsamverkehr** verwendet.

Abbildung 3-8: Finanzierung von Ausgaben mit Rahmenkrediten⁴
Falls eine oder mehrere Rahmenkredit(e) bestehen: Welche Bereiche umfassen diese?

Kt	Strassen		Weitere	Öffentlicher Verkehr			Bezeichnung Rahmenkredite / Kommentare in den Fragebogen
	Kanton	Gemeinde		Infrastruktur	Angebot	Bus-spuren	
BE		1)	2)				<ul style="list-style-type: none"> – 4-jähriger Investitionsrahmenkredit ÖV: Beiträge des Kantons an öffentliche Verkehrsinvestitionsvorhaben. – 4-jähriger Rahmenkredit für Kantonsbeiträge an Gemeindeprojekte der Priorität A gemäss Agglomerationsprogrammen Verkehr & Siedlung. <p>¹⁾ Bau ²⁾ V.a. Lärmschutzwände/-fenster</p>
		3)	4)				<ul style="list-style-type: none"> – 4-jähriger Investitionsrahmenkredit Strasse – 4-jähriger Rahmenkredit für Lärmschutzprojekte <p>³⁾ Neubau, Ausbau und Umgestaltung ⁴⁾ Lärmschutzprojekte an Kantonsstrassen</p>
		5)					<p>2-jähriger Rahmenkredit für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen ⁵⁾ Substanzerhaltung</p>
BL							Betrieb- und Unterhalt
							Werterhalt (teilweise)
BS							Bau Radrouten
	6)	7)	8)				<p>RAB⁵ Strasse</p> <p>⁶⁾ Bau und Unterhalt/Werterhalt für spez. Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs ⁷⁾ Bau und Unterhalt/Werterhalt: Es wird nicht unterschieden zwischen kantonaler und kommunaler Ebenen in der Stadt. D.h., Kt. BS ist Bauherr bei Gemeindestrassen in Basel. ⁸⁾ Fuss- und Veloinfrastruktur; Öffentlichkeitsarbeit; Ausbildung im Langsamverkehr</p>
	9)	10)					<p>RAB Lichtsignalanlagen ⁹⁾ Unterhalt/Werterhalt ¹⁰⁾ Bau und Unterhalt/Werterhalt</p>
				11)			<p>RAB Gleisanlagen ¹¹⁾ Mittel für Ausbau gemäss Tramnetzstudie 2020 mit Grossratsbeschluss zum Netz</p>

⁴ Die Kantone AI, JU und TG verfügen für spezifische Projekte auch über Rahmenkredite. Diese werden in der vorliegenden Auswertung nicht berücksichtigt, da es sich dabei nicht um Programme handelt.

⁵ RAB: Rahmenausgabenbewilligung

Kt	Strassen		Weitere	Öffentlicher Verkehr			Bezeichnung Rahmenkredite / Kommentare in den Fragebogen
	Kanton	Ge- meinde		Infra- struktur	Angebot	Bus- spuren	
FR							Lutte contre le bruit routier: <i>Crédit cadre en lien avec les conventions-programmes passées avec la CH.</i>
							Infrastructures ferroviaires: <i>Crédit d'engagement en faveur des entreprises de transport public</i>
				12)			Assainissement des passages à niveau: <i>Crédit d'engagement pour le subventionnement des frais de suppression de passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité</i> 12) <i>Investitionen</i>
GE	13)		14)				Loi H 170: <i>Les investissements pour le projet d'agglomération genevois</i> 13) <i>Bau</i> 14) <i>Mobilité douce</i>
				15)			Loi H 150: <i>Les investissements pour les infrastructures de transports publics</i> 15) <i>Investitionen</i>
GL	16)						Mehrjahres-Strassenprogramm: <i>Verpflichtungskredit, erlassen durch die Landsgemeinde</i> 16) <i>Bau</i>
NE	17)		18)				Crédit-cadre d'entretien constructif (lourd) des routes cantonales: <i>Crédit relevant des investissements de l'Etat</i> 17) <i>Unterhalt/Werterhalt</i> 18) <i>Mobilité douce (Selon situation du projet)</i>
	19)		20)			21)	Crédit-cadre pour l'aménagement/correction des routes cantonales: <i>Crédit relevant des investissements de l'Etat</i> 19) <i>Bau und Unterhalt/Werterhalt</i> 20) <i>Assainissement du bruit routier (Convention-programme RPT06); mobilité douce (Selon situation du projet)</i> 21) <i>Si intégré dans un projet global, sinon fonctionnement</i>
				22)			Crédit-cadre ferroviaire 2013-2016: <i>Prêts à l'investissement ferroviaire</i> 22) <i>Investitionen</i>
NW							4-jähriger Rahmenkredit für Infrastrukturfinanzierung Privatbahn
							2 bis 4-jähriger Rahmenkredit für Abteilungen RPV
SH	23)			24)			Infrastrukturprojekte > 1 Mio. CHF, die in der Abwicklung länger als ein Jahr dauern: <i>Rahmenkredite in der Investitionsrechnung</i> 23) <i>Bau: Zurzeit 2 Rahmenkredite für Strassenbauprojekte</i> 24) <i>Investitionen: Zurzeit 1 Rahmenkredit für S-Bahn SH</i>

Kt	Strassen		Weitere	Öffentlicher Verkehr			Bezeichnung Rahmenkredite / Kommentare in den Fragebogen	
	Kanton	Ge- meinde		Infra- struktur	Angebot	Bus- spuren		Umsteige- anlagen
SZ	25)		26)				Verpflichtungskredite Strassenbau 25) Bau bei Beträgen grösser 2 Mio. CHF 26) Bestandteil von Verpflichtungskrediten, d.h. anteilmässig darin enthalten.	
				27)			Verpflichtungskredite Investitionsbeiträge 27) Leistungsvereinbarung SOB 2012-2016 nach EGB Art. 56	
TI	28)		29)				Budget général de l'Etat pour les investissements, sans financements spéciaux 28) Bau und Unterhalt/Werterhalt 29) Locomotion douce; améliorations du réseau	
				30)			Crédit-cadre pluriannuel (4 ans) pour le financement des prestations (offre) des transports publics 30) Unterhalt / Erneuerung	
UR				31)			Privatbahnen Infrastruktur gemäss Art. 56 EBG: Wird ab 2016 durch neue Lösung FABI/STEP abgelöst. 31) Investitionen	
	32)						Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen / Strassen Infrastrukturprojekte: Für Infrastrukturprojekte wird jeweils ein Verpflichtungskredit (Rahmenkredit) beantragt 32) Bau (Infrastrukturprojekte) und Unterhalt / Werterhalt (Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen)	
VD							Lärmsanierungen	
							Crédit-cadre infrastructure ferroviaire /2013.2016 Crédit-cadre deux-roues	
VS							Crédit-cadre subventions aux communes pour routes cantonales en traversée de localité	
				33)			Crédit-cadres pour l'infrastructure ferroviaire 33) Investitionen	
ZG	34)		35)	36)		37)	38)	Strassenbauprogramm 34) Bau inkl. Kunstbauten und technische Einrichtungen 35) Radwege; Lärmschutz; Grundwasserschutz; Sonderbauwerke (Schutzbauten, Strassenbeleuchtung etc.) 36) Investitionen 37) Busspuren an Kantonsstrasse 38) Haltestellen an Kantonsstrassen
	39)		40)					Rahmenkredit für das Veloförderprogramm: Finanzierung über Strassenfonds 39) Bau: Rahmenkredit RVS 40) Veloförderung
ZH				41)	41)			ZVV 41) Alle Investitionen, die nicht durch den Verkehrsfonds finanziert werden (indirekt über Abschreibungen und Amortisationen).

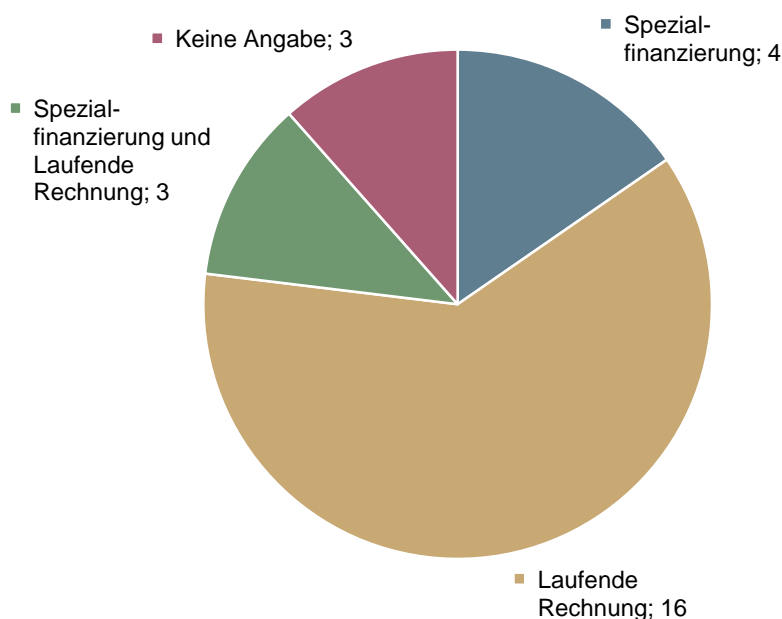
3.2 Abgeltung der polizeilichen Leistungen für die Verkehrssicherheit

Finanzierung meistens über die Laufende Rechnung

Der Grossteil der Kantone finanziert die polizeilichen Leistungen aus der **Laufenden Rechnung** (16 Kantone: AR, BE, BL, GE, GL, JU, LU, NE, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG).

Abbildung 3-9: Finanzierung der polizeilichen Leistungen für Verkehrssicherheit

Werden die polizeilichen Leistungen für Verkehrssicherheit über eine Spezialfinanzierung, über mehrjährige Rahmenkredite oder aus der laufenden Rechnung finanziert?



Ergebnisse Umfrage 2006:

- Spezialfinanzierung: 6
- Laufende Rechnung: 17
- Spezialfinanzierung und Laufende Rechnung: 1
- Keine Angabe: 2

Entwicklung seit 2006:

Obwohl die Anzahl Kantone mit Spezialfinanzierungen im 2014 deutlich höher ist als 2006, werden die polizeilichen Leistungen für Verkehrssicherheit in verhältnismässig wenigen Kantonen über Spezialfinanzierungen abgegolten.

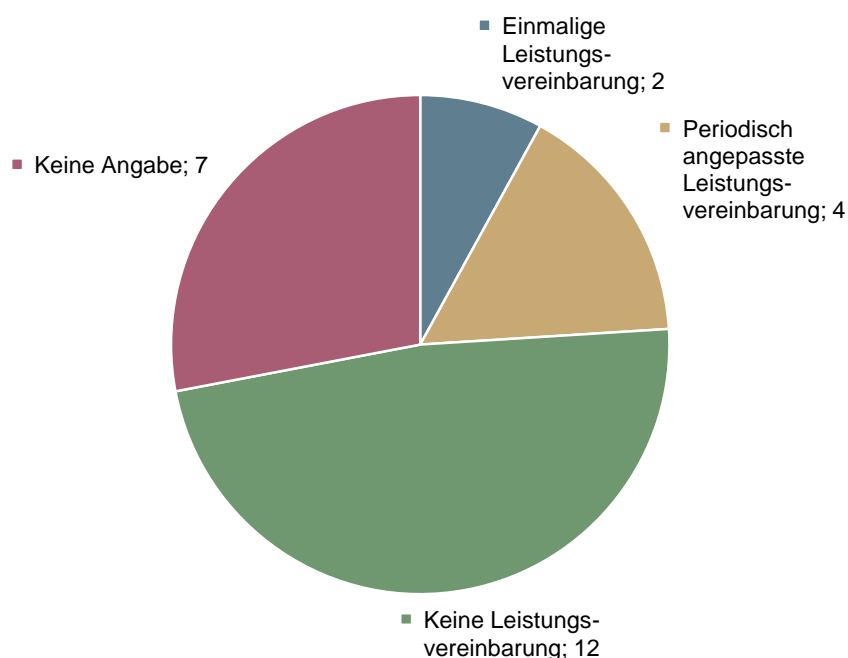
In den vier Kantonen AI, GR, SG und SO werden diese über eine Spezialfinanzierung und in drei Kantonen AG, VS und ZH sowohl über die Spezialfinanzierung als auch über die Laufende Rechnung abgegolten. So werden bspw. im Kanton Aargau gewisse Tätigkeiten (z.B. allgemeine Patrouillentätigkeit) nur teilweise der Spezialfinanzierung belastet und der Rest über die Laufende Rechnung finanziert. Mehrere Kantone geben an, dass ein festgelegter Anteil – z.B. an den Einnahmen aus Strassenverkehrsabgaben – zu Gunsten polizeilicher Leistungen für Verkehrssicherheit eingesetzt wird. Fallen die Kosten höher aus, erfolgt die Finanzierung über die Laufende Rechnung.

Beschränkter Einsatz von Leistungsvereinbarungen

Wie die Abbildung 3-10 zeigt, bestimmen nur vier Kantone (BE, FR, NW, SH) **Umfang und Finanzierung der polizeilichen Leistungen** für Verkehrssicherheit im Rahmen einer periodisch angepassten Leistungsvereinbarung. Im Kanton Uri werden Schwerverkehrskontrollen ebenfalls mittels periodisch angepasster Leistungsvereinbarung festgelegt. Zwei Kantone (AG, FR) haben eine einmalige Leistungsvereinbarung. Dabei ist im Kanton Aargau eine Anpassung der bestehenden Leistungsvereinbarung zwar generell möglich, ist seit 2001 aber nicht mehr erfolgt.

Abbildung 3-10: Festlegung der polizeilichen Leistungen für die Verkehrssicherheit

Werden Umfang und Finanzierung der polizeilichen Leistungen für Verkehrssicherheit festgelegt aufgrund einer einmaligen Leistungsvereinbarung und/oder aufgrund einer periodisch angepassten Leistungsvereinbarung?



Ergebnisse Umfrage 2006:

- Einmalige Leistungsvereinbarung: 2
- Periodisch angepasste Leistungsvereinbarung: 5
- Keine Leistungsvereinbarung: 15
- Keine Angabe: 4

Entwicklung seit 2006:

Die Festlegung der polizeilichen Leistungen hat sich seit 2006 kaum verändert. Einziger Unterschied ist, dass es 2014 weniger Kantone ohne Leistungsvereinbarung gibt.

Die meisten Kantone regeln Umfang und die Finanzierung auf anderem Weg (12 Kantone: AR, BL, GE, GL, GR, NE, OW, SG, SZ, TG, VD, ZH). Beispielhafte Vorgehen für die Festlegung von Umfang und Finanzierung polizeilicher Leistungen für Verkehrssicherheit sind:

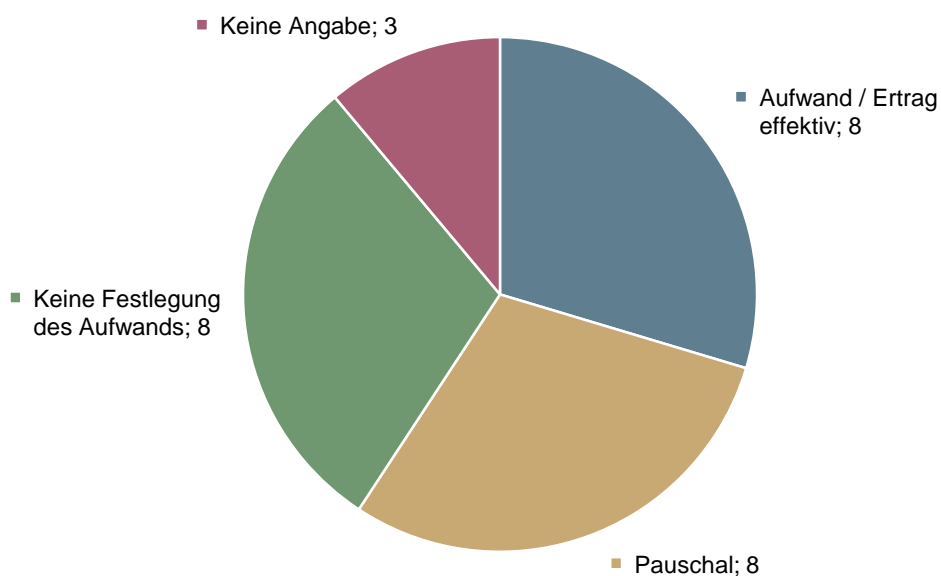
- Beim Kanton Basel-Stadt werden die Ausgaben für die Verkehrssicherheit im Rahmen des jährlichen Budgetprozesses beantragt.

- Im Kanton Sr. Gallen enthält die Finanzierung pauschale Teile sowie prozentuale Anteile. Die Basis wurde vor Jahren im Rahmen des Budgetverfahrens festgelegt.

Unterschiedliches Vorgehen zur Bestimmung der Abgeltungshöhe

Die Festlegung der **Höhe der Abgeltungen für die polizeilichen Leistungen für die Verkehrssicherheit** erfolgt je nach Kanton sehr unterschiedlich (vgl. Abbildung 3-11):

Abbildung 3-11: Bestimmung der finanziellen Abgeltungen für die polizeilichen Leistungen
Werden Umfang und Finanzierung der polizeilichen Leistungen für Verkehrssicherheit festgelegt nach effektivem Aufwand/Ertrag (z.B. Kosten-Leistungs-Rechnung) und/oder pauschal?



Ergebnisse Umfrage 2006:

- Aufwand / Ertrag effektiv: 9
- Pauschal: 5
- Keine Festlegung des Aufwands: 9
- Keine Angaben: 4

Entwicklung seit 2006:

Die Ergebnisse im Jahr 2014 sind ähnlich wie 2006. Ein Unterschied besteht darin, dass 2014 die finanziellen Abgeltungen für die polizeilichen Leistungen in mehr Kantonen pauschal festgelegt werden.

In acht Kantonen richtet sich diese nach dem effektiven Aufwand / Ertrag (AG, AR, BE, BL, JU, NE, UR, VD). Beim Kanton Aargau werden insbesondere die Erlöse aus Bussen bei Verstössen gegen das Strassenverkehrsrecht angerechnet.

In weiteren acht Kantonen erfolgt eine Pauschalabgeltung (AI, BE, FR, GR, LU, SO, TG, ZH).

Ebenfalls acht Kantone kennen keine pauschale oder aufwandabhängige finanzielle Abgeltung für die polizeiliche Verkehrssicherheit (BS, GE, GL, NW, OW, SG, SH, SZ).

Anrechnung der Einnahmen aus Bussen als Ausnahme

Bussen (Ordnungsbussen oder richterliche Bussen) werden nur in wenigen Kantonen bei der Festlegung der Abgeltung für die polizeilichen Leistungen für Verkehrssicherheit berücksichtigt: In vier Kantonen (AG, BL, GR, SH) werden die Ordnungsbussen und in einem Kanton (GR) die richterlichen Bussen angerechnet.

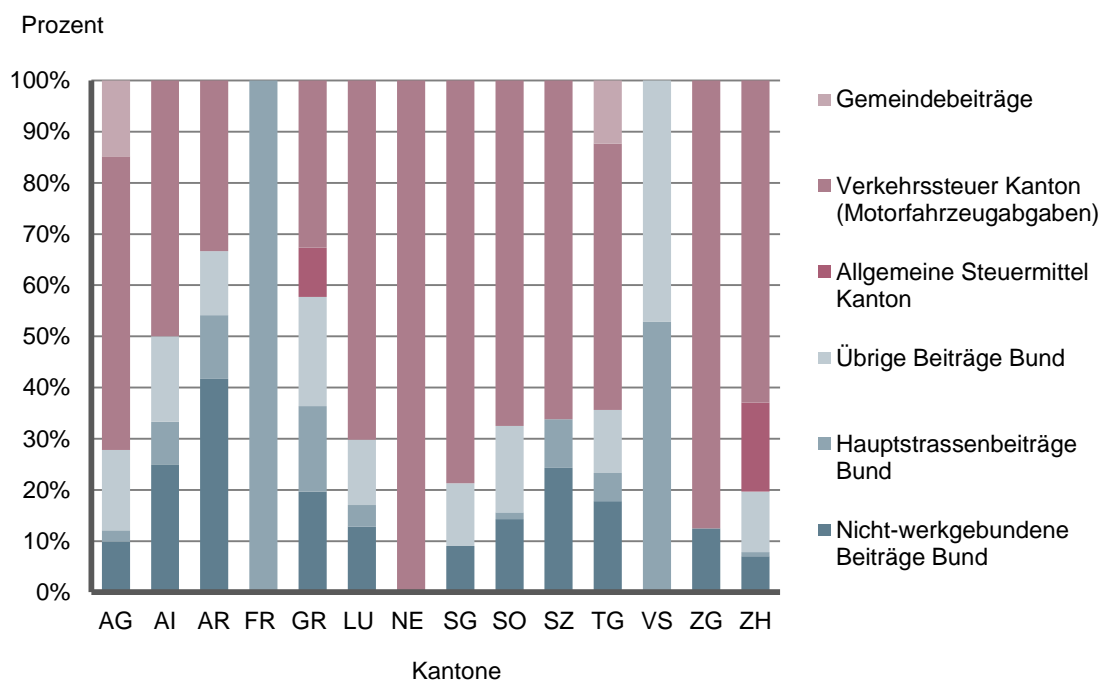
3.3 Herkunft der Mittel für die Verkehrsfinanzierung

Alle Kantone bis auf Nidwalden haben im Fragebogen angegeben, wie hoch die **Einnahmen aus den Verkehrsabgaben oder die Mittel aus den allgemeinen Steuern** sind, welche im Jahr 2013 für den Bereich Verkehr in Spezialfinanzierungen, Rahmenkredite oder die Laufende Rechnung geflossen sind.

Verkehrsfinanzierung v.a. mit kantonalen Mitteln

Bei der Mehrheit der Kantone stammen die Haupteinnahmen für den Bereich Verkehr im Jahr 2013 aus **kantonalen Einkünften** (allgemeine Steuermittel und Motorfahrzeugsteuern). Dabei ist die Motorfahrzeugsteuer die wichtigste Einnahmenquelle. Gemessen an den gesamten Einnahmen der Spezialfinanzierungen, machen die Motorfahrzeugsteuern gemäss Abbildung 3-12 mit einem Anteil von rund 30% (AR) bis 100% (NE) einen grossen Anteil aus.

Abbildung 3-12: Anteil der Einlagen in die Spezialfinanzierung, 2013



Weiter sind in der Abbildung folgende Auffälligkeiten zu erkennen:

- Im Kanton Neuenburg wird der „Fonds des routes communales“ nur aus den Motorfahrzeugsteuern gespeisen.
- In den Kantonen Freiburg und Wallis fliessen die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer nicht in die Spezialfinanzierungen, sondern in die Laufende Rechnung.

Die **Beiträge des Bundes** machen über alle Kantone gesehen ca. 32% an den Gesamteinnahmen aus, die in die Verkehrsfinanzierung geflossen sind.

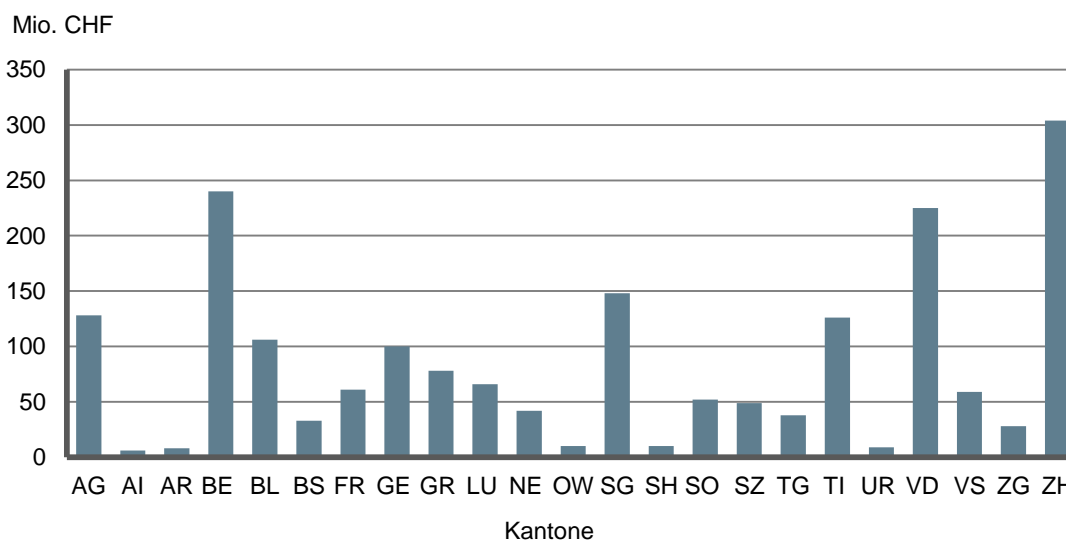
In 13 Kantonen zahlen auch die **Gemeinden Beiträge** in Spezialfinanzierungen, an Rahmenkredite oder in die Laufende Rechnung für die Finanzierung von Verkehrsausgaben.

Hohe Bedeutung der Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer

In der nachfolgenden Abbildung 3-13 werden die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer für die einzelnen Kantone abgebildet.

Abbildung 3-13: Erträge aus Motorfahrzeugsteuern 2013 (Mio. CHF)

Wie hoch waren die Erträge aus Verkehrsabgabe oder allgemeinen Steuern, welche im Jahr 2013 für den Bereich Verkehr in Spezialfinanzierungen, Rahmenkredite oder die Laufende Rechnung geflossen sind (in Mio. Fr.)?



Ergebnisse Umfrage 2006:

- Kantone mit höchsten Einnahmen:
 - Bern: 313 Mio. CHF
 - Zürich: 275 Mio. CHF
- Kantone mit geringsten Einnahmen:
 - Appenzell Innerrhoden: 4.25 Mio. CH
 - Obwalden: 5.4 Mio. CHF

Entwicklung seit 2006:

Bei der Mehrheit der Kantone haben die Erträge aus der Motorfahrzeugsteuer seit 2006 zugenommen. Nur in wenigen Kantonen ist ein Rückgang zu erkennen.

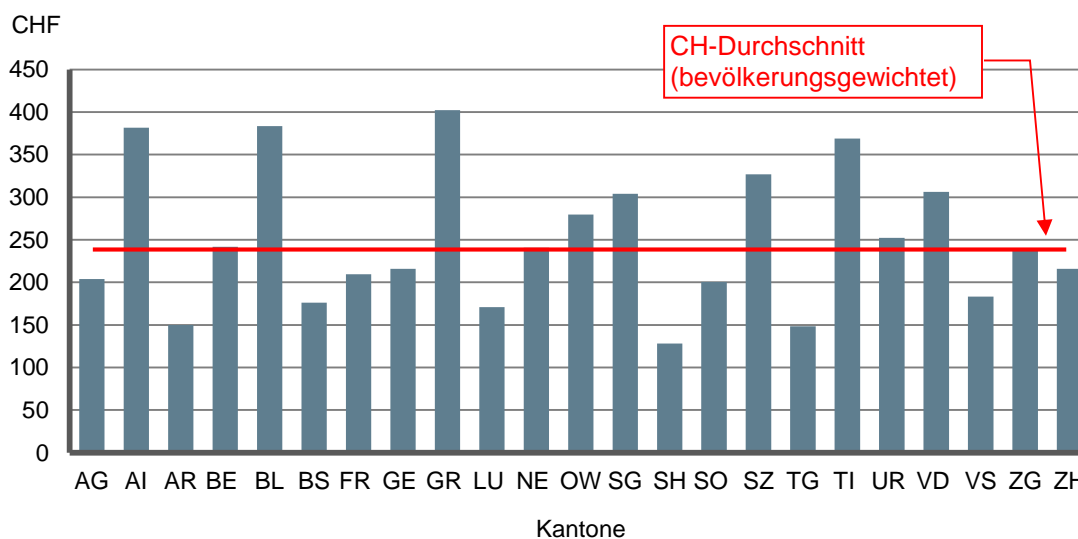
Wie erwartet, werden die höchsten absoluten Einnahmen in den bevölkerungsstärksten Kantonen Zürich, Bern und Waadt erzielt.

Die höchsten Einkünfte aus der **Motorfahrzeugsteuer pro Kopf** werden nicht in den bevölkerungsstärksten, sondern in den Kantonen Graubünden (402 CHF/Kopf), Basel-Landschaft (383 CHF/Kopf), Appenzell Innerrhoden (382 CHF/Kopf) und Tessin (369 CHF/Kopf) generiert. Die tiefsten Pro-Kopf-Einnahmen haben die Kantone Schaffhausen (128 CHF/Kopf), Thurgau (148 CHF/Kopf) und Appenzell Ausserrhoden (150 CHF/Kopf).

Der aus den Zahlen der Umfrage (also ohne Nidwalden) ermittelte schweizerische Durchschnitt liegt bei 244 CHF/Kopf.

Wichtig: Bei hohen Einnahmen pro Kopf kann nicht automatisch der Schluss gezogen werden, dass die Motorfahrzeugsteuern im entsprechenden Kanton vergleichsweise hoch sind. Der Grund kann auch sein, dass in diesem Kanton überdurchschnittlich viele Personen ein Auto besitzen.

Abbildung 3-14: Erträge aus Motorfahrzeugsteuern pro Kopf (in CHF, 2013)



Ergebnisse Umfrage 2006:

- CH-Durchschnitt: 163 CHF
- Kantone mit höchsten Einnahmen/Kopf
 - Jura: 340 CHF / Person
 - Bern: 328 CHF / Person
- Kantone mit geringsten Einnahmen/Kopf:
 - Basel-Stadt: 117 CHF / Person
 - Basel-Landschaft: 137 CHF / Person

Entwicklung seit 2006:

Die Pro-Kopf-Erträge sind seit 2006 von durchschnittlich 163 auf 244 CHF gestiegen. Im Vergleich zu 2006 gab es einige Änderungen: Z.B. gehört Bern hinsichtlich der Pro-Kopf-Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer nicht mehr zu aufkommensstärksten Kantonen, während Basel-Landschaft nun zu den Kantonen mit den höchsten Erträgen pro Person zählt.

Mehrheitlich zweckgebundene Verwendung der LSVA-Einnahmen

Die vom Bund an die Kantone weitergeleiteten Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) werden in den meisten Kantonen nicht der allgemeinen Staatsrechnung zugeführt (13 Kantone: AG, AI, AR, BS, FR, GE, GR, NE, SG, SZ, TG, VS, ZH), sondern werden hauptsächlich zweckgebunden für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet. In manchen Kantonen werden mit einem gewissen Anteil der LSVA-Einnahmen die Kosten des öffentlichen Verkehrs mitfinanziert. Zudem fließen Einnahmen teilweise zu den Gemeinden zur Finanzierung von Bau und Unterhalt der öffentlichen Strassen.

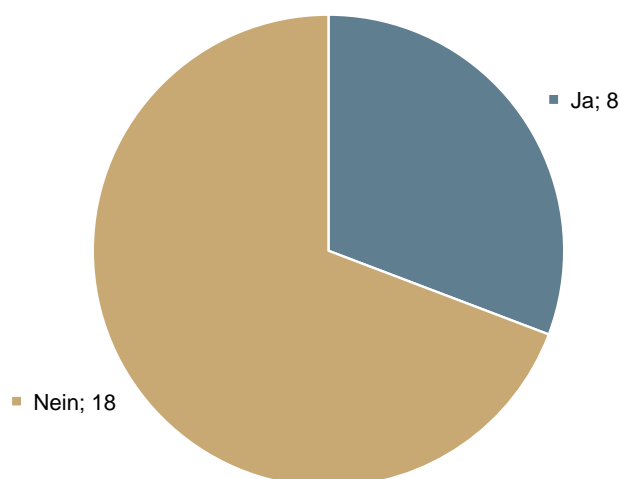
3.4 Zukünftige Entwicklungen

Die Kantone wurden im Fragebogen gefragt, ob demnächst Veränderungen hinsichtlich der Verkehrsfinanzierung oder bei der Motorfahrzeugsteuer geplant sind. In den folgenden Abschnitten sind die entsprechenden Antworten zusammengefasst.

3.4.1 Zukünftige Anpassungen bei der kantonalen Verkehrsfinanzierung

Beim Grossteil der Kantone stehen in naher Zukunft **keine Änderungen der Verkehrsfinanzierung** an (18 Kantone: AI, BE, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, UR, VD, ZG, ZH).

Abbildung 3-15: Zukünftige Veränderung der Verkehrsfinanzierung
Soll die Verkehrsfinanzierung demnächst verändert werden?



Ergebnisse Umfrage 2006:

- Anzahl Kantone, die Veränderungen planen: 20
- Anzahl Kantone, die keine Veränderungen planen: 6

Entwicklung seit 2006:

Im Unterschied zu 2006 sind 2014 in weniger Kantonen – aber immer noch bei knapp einem Drittel – Veränderungen bei der Verkehrsfinanzierung geplant.

Bei den acht Kantonen, welche demnächst Veränderungen erwarten (AG, AR, BL, BS, FR, SO, TI, VS), werden dafür insbesondere folgende Gründe genannt (siehe auch Abbildung 3-16):

- Öffentlicher Verkehr: Beiträge des Kantons an den Bahninfrastrukturfonds aufgrund von FABI.
- Strassen: Weitere Spezialfinanzierungen, z.B. weil der Finanzierungsgrad für die Werterhaltung ungenügend ist oder zur Stärkung der Strassenverkehrssicherheit.

Abbildung 3-16: Geplante Veränderungen und deren Begründung

Kanton	Geplante Änderung / Neuerung	Grund
Aargau	<ul style="list-style-type: none"> – Strassenverkehr: Systematische Definition des Strassenwesens; neue Abgrenzung der Innerortsstrecken; neue Bemessung der Gemeindebeiträge etc. – ÖV: Zurzeit befasst sich eine Arbeitsgruppe mit der Abklärung der Möglichkeiten, die Ausgaben im öffentlichen Verkehr (Investitionsbeiträge sowie Abgeltungsbeiträge an den Betrieb) im Rahmen einer Spezialfinanzierung ÖV zu lösen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Strassenverkehr: Die 40 Jahre alte Strassen-gesetzgebung weist formale und inhaltliche Unzulänglichkeiten auf, die den Ansprüchen an eine gute und zeitgerechte Gesetzgebung nicht mehr genügen. – ÖV: Die Ausgaben werden zurzeit noch im Rahmen der allgemeinen Staatsrechnung finanziert.
Appenzell-Ausserrh.	Es soll nur noch ein Anteil von 40% anstelle von heute 45% der Motorfahrzeugsteuer in die Strassenrechnung fließen.	Entlastungsprogramm
Basel-Landschaft	Spezialfinanzierung (Strassenkasse): Die Ausgestaltung ist noch offen.	Die Finanzen reichen für neue Anlagen nicht aus und der Finanzierungsgrad für den Werterhalt ist ungenügend.
Basel-Stadt	Es ist geplant, eine Spezialfinanzierung für die Verkehrssicherheit zu beantragen.	Verkehrssicherheit
Freiburg	Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) financera aussi bien l'exploitation et la maintenance que les futurs aménagements.	Le 9 février 2014, le peuple suisse a accepté le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Le Conseil fédéral prévoit de mettre en vigueur les actes normatifs au 1er janvier 2016.
Solothurn	Politisches Gesamtpaket: Überprüfung Pendlerabzug und Einbezug Ertrag Ordnungsbussen	<ul style="list-style-type: none"> – Mittelfristige Deckungslücke – Forderung der Gemeinden nach Entlastung von Beiträgen an Kantonsstrassenbau
Tessin	Modèle fonds FAIF (Financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire)	Contribution Cantons au fonds FAIF
Wallis	Projet de nouvelle loi sur les transports publics visant notamment une hausse de la participation des communes.	Votation FAIF, développements des transports publics

3.4.2 Zukünftige Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer

In vier Kantonen (AG, AR, TI, VS) soll die kantonale Motorfahrzeugsteuer demnächst neu ausgestaltet werden. Es werden folgenden Änderungen oder Gründe genannt:

- Überprüfung der bestehenden Bemessungsgrundlage
- Entlastung bzw. Förderung von umweltfreundlicheren Fahrzeugen

- Erhöhung der Steuer
- Entlastungsprogramm

Die Kantone, die in naher Zukunft keine Änderungen erwarten, kommentieren ihre Antwort häufig wie folgt:

- Steuererhöhungen werden grundsätzlich immer wieder diskutiert.
- In den letzten Jahren haben bereits Änderungen bezüglich der Bemessungsgrundlage stattgefunden.

4 Schlussfolgerungen

Kantonale Verkehrsfinanzierung häufig über Spezialgefässe bzw. Speziallösungen

Die zweite Erhebung der kantonalen Verkehrsfinanzierung zeigt, dass der Grossteil der Kantone für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen Spezialfinanzierungen und/oder Rahmenkredite einsetzt. Seit der ersten Erhebung ist hier ein deutlicher Zuwachs zu erkennen: 2006 kannten acht Kantone weder Spezialfinanzierungen noch Rahmenkredite im Bereich der Verkehrsfinanzierung, 2014 sind es nur noch zwei.

Grosse Vielfalt beim Einsatz von Spezialfinanzierungen oder Rahmenkrediten

Generell findet sich eine grosse Vielfalt von kantonalen Lösungen. Die Spannbreite reicht von unterschiedlichen Fondslösungen bis zu kantonalen Strassenrechnungen. Die Lösungen können sich auf grosse Teile des Verkehrsbereichs beziehen oder auch nur auf sehr spezifische Teilbereiche (z.B. der Pendlerfonds im Kanton Basel-Stadt).

Aktuell am häufigsten eingesetzt werden Spezialfinanzierungen für die Finanzierung von Kantonsstrassen. Zudem werden häufig Geh- und Radwege sowie Lärmsanierungen aus den Spezialfinanzierungen bezahlt bzw. diesen angerechnet. Demgegenüber werden Rahmenkredite sowohl für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur als auch des öffentlichen Verkehrs eingesetzt.

Wie 2006 finden sich keine umfassenden verkehrsträgerübergreifenden Lösungen. Die Finanzierung der verschiedenen Verkehrsträger erfolgt von den Instrumenten her je getrennt.

Finanzierung der polizeilichen Leistungen aus der Laufenden Rechnung

Die polizeilichen Leistungen für Verkehrssicherheit werden in den meisten Kantonen über die Laufende Rechnung finanziert und nicht über Spezialfinanzierungen oder Rahmenkredite. Obwohl die Anzahl Kantone mit Spezialfinanzierungen von 2006 bis 2014 deutlich angestiegen ist, werden die polizeilichen Leistungen für Verkehrssicherheit nach wie vor in verhält-

nismässig wenigen Kantonen über Spezialfinanzierungen finanziert bzw. diesen angerechnet.

Von den sieben Kantonen, deren Finanzierung von polizeilichen Leistungen ganz oder zu einem gewissen Teil über Spezialfinanzierungen erfolgt, werden nur in zwei Kantonen die Ordnungsbussen der Spezialfinanzierung als Einnahme angerechnet.

Finanzierung der Verkehrsausgaben hauptsächlich mit kantonalen Mitteln

Bei der Mehrheit der Kantone stammen die Haupteinnahmen zur Finanzierung der kantonalen Ausgaben im Verkehrsbereich aus kantonalen Einkünften (allgemeine Steuermittel und Motorfahrzeugsteuern). Die Motorfahrzeugsteuer ist die wichtigste Einnahmenquelle. Die durchschnittlichen Pro-Kopf-Erträge aus der Motorfahrzeugsteuer sind seit 2006 von 163 auf 244 CHF / Person angestiegen.

Die Beiträge des Bundes machen über alle Kantone hinweg ca. 32% an den Gesamteinnahmen zur Finanzierung der kantonalen Verkehrsausgaben aus.

Anstehende Veränderungen nur noch in einem knappen Drittel der Kantone

In acht von 18 Kantonen sind Veränderungen in der kantonalen Verkehrsfinanzierung absehbar. In der Umfrage aus dem Jahr 2006 lag diese Zahl mit 20 Kantonen noch deutlich höher. Der Reformbedarf scheint spürbar abgenommen zu haben.

Das gleiche gilt für die Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer: Nur in vier Kantonen steht eine Überprüfung der Ausgestaltung an.