



Kantonsrat

Sitzung vom: 17. März 2015, vormittags

Protokoll-Nr. 154

Nr. 154

Motion Omlin Marcel und Mit. über die Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (SRL Nr. 776) (M 589). Ablehnung

Marcel Omlin begründet die am 3. November 2014 eröffnete Motion über die Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (SRL Nr. 776). Entgegen dem Antrag des Regierungsrates halte er an seiner Motion fest.

Im Namen des Regierungsrates lehnt Justiz- und Sicherheitsdirektorin Yvonne Schärli die Motion ab. Die schriftliche Begründung lautet wie folgt:

"Die gesetzgebende Behörde sieht Ausnahmen von der Pflicht vor, Verkehrssteuern zu entrichten. Von dieser Befreiung betroffen sind unter anderem öffentliche und private Transportunternehmungen, mit denen fahrplanmässig konzessionierte Fahrten ausgeführt werden. Gemäss § 5 lit. a und § 6 des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (SRL Nr. 776) sind weitere Fahrzeuge von einer Befreiung betroffen, vor allem Fahrzeuge die für öffentliche und soziale Aufgaben genutzt werden.

Diese Befreiung ist ein bewusster Entscheid des Gesetzgebers. Bei der Befreiung der öffentlichen und privaten Transportunternehmungen, mit denen fahrplanmässig konzessionierte Fahrten ausgeführt werden, geht es um die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Eine Erhöhung der Verkehrsabgaben würde zu höheren Kosten für die Transportunternehmen führen.

Dabei ist zu beachten, dass der bestellte öffentliche Verkehr nicht voll durch die Ticketeinnahmen finanziert ist; es besteht heute ein Kostendeckungsgrad um 50% (vgl. B 93, Planungsbericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr [ÖV-Bericht] 2014 bis 2017, S. 15). Es ist unklar, ob bei Umsetzung der Motion die zusätzliche Deckungslücke durch eine Erhöhung der Ticketpreise, eine Reduktion des Leistungen oder durch eine Erhöhung der Abgeltung der öffentlichen Hand an die Transportunternehmen des bestellten öffentlichen Verkehrs aufgefangen werden soll.

Weiter gilt zu beachten, dass viele Fahrzeuge des öffentlichen und privaten konzessionierten Verkehrs von Verkehrssteuererleichterungen gemäss § 4a der Verordnung zum Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (SRL Nr. 777) profitieren können, da sie oft elektrisch, mit Brennstoffzellen oder mit Hybrid angetrieben sind.

Die mit dem Vorstoss geforderte zusätzliche finanzielle Belastung von Transportunternehmungen des bestellten öffentlichen Verkehrs steht im direkten Widerspruch zu den Zielsetzungen für den öffentlichen Verkehr, wie sie in dem von Ihrem Rat zustimmend zur Kenntnis genommenen ÖV-Bericht 2014 bis 2017 formuliert sind. Bereits mit dem Massnahmenpaket Leistungen und Strukturen II mussten beim öffentlichen Verkehr gewichtige Einsparungen

vorgenommen werden. Eine weitere Belastung des öffentlichen Verkehrs ist aus unserer Sicht nicht zu verantworten, weshalb wir die Motion ablehnen."

Marcel Omlin hält an der Motion fest. Wenn in der Antwort des Regierungsrats stehe, dass diese Steuerbefreiung ein bewusster Entscheid des Gesetzgebers sei, sei der Gesetzgeber auch dafür verantwortlich, dies zu ändern. Der Gesetzgeber sei nicht der Regierungsrat, sondern der Kantonsrat. Auch vom öV werde 70 Prozent des Verkehrs auf der Strasse abgewickelt, wobei die Finanzierung allein dem Treibstoffverkehr verbleibe. Wolle man auch auf der Strasse Transparenz und Gerechtigkeit schaffen, müsse man diese Ungerechtigkeit abschaffen. Das heutige System stelle eine Verwässerung des Prinzips der Leistungsfähigkeit dar. Es wäre gerechter, wenn auch der öV seine Kosten tragen würde.

Marcel Budmiger lehnt die Motion ab. Er betone, dass es von bürgerlicher Seite normalerweise immer "miteinander anstatt gegeneinander" heisse, wenn es um das Verhältnis zwischen öV und MIV gehe. Mit den beiden Vorstössen, die nun behandelt würden, verabschiede sich die SVP von diesem Grundsatz. Es werde ein Angriff gegen den öV geführt. Genau so wie es Menschen gebe, die auf ein Auto angewiesen seien, gebe es auch solche, die auf einen funktionierenden und zahlbaren öV angewiesen seien. Die vorliegende Motion bringe höhere Ticketpreise oder einen Abbau der Grundversorgung auf der Landschaft mit sich. Die SP/JUSO-Fraktion lehne beides ab. Man habe sich bereits im Rahmen von Leistungen und Strukturen II gegen einen Abbau des öV ausgesprochen. Marcel Budmiger bittet auch die anderen Parteien, die Motion abzulehnen, damit sie den Fehlentscheid im Kantonsrat nicht erst im Nachhinein mittels Petitionen bekämpfen müssten.

Michael Töngi lehnt die Motion ab. Es gehe um die simple Frage, ob man den öV verteuern wolle oder nicht. Mit einer Besteuerung des öV hätte man entweder die Möglichkeit, dass es teurere Billete gäbe oder dass der Kanton höhere Beiträge an den öV zu bezahlen hätte. Mit dem öV-Bericht habe man im Kantonsrat politisch geklärt, dass man den öV fördern wolle. Man wolle ihn sicher nicht so verteuern, wie es die Motion vorschlage. Es handle sich um eine politische Frage, wobei Fragen im Bereich Umweltschutz und Klimaschutz geklärt werden müssten. Auch müsse verkehrspolitisch angeschaut werden, wie viel Platz welches Fahrzeug brauche. Die Motionäre würden zudem immer vergessen, dass die externen Kosten des Autoverkehrs bis heute nicht eingerechnet würden.

Michèle Graber lehnt die Motion ab. Die GLP könnte aus liberaler Sicht die Motion als erheblich erklären. Dies würde sie aber nur machen, wenn alle motorisierten Verkehrsteilnehmer gleichbehandelt würden. So müsste auch § 5 Abs. a gestrichen werden, der bestimme, dass Fahrzeuge der Gemeinde, der Kirchgemeinde und der öffentlichen Dienste nicht steuerpflichtig seien. Auch die Fahrzeuge der Landwirtschaft dürften von diesem Privileg nicht mehr ausgenommen werden. Die Diskussionen und Abstimmungen zu einer ökologischen Verkehrssteuer hätten gezeigt, was die Mehrheit des Kantonsrates zu diesem Thema denke. Aus grüner Sicht schliesse sie sich Marcel Budmiger und Michael Töngi an. Es würde zu einer Teuerung des öV kommen. Die GLP erachte es als nicht zielführend, die Kosten des öV zu erhöhen, ohne dass auch die Kosten des MIV erhöht würden. Diese Lösung würde zu Mehrverkehr führen, was gleichzeitig mehr Stau für alle zur Folge hätte. Dies wiederum würde auch zu einer höheren Belastung der Wirtschaft, die dringend auf das Auto angewiesen sei, führen. Es sollte auch der SVP klar sein, dass mit einem guten öV und der Förderung des Langsamverkehrs auch der MIV entlastet werde.

Franz Bucher lehnt die Motion ab. Die CVP könne die Ausführungen des Regierungsrats gut nachvollziehen. Es mache keinen Sinn, bei den konzessionierten Verkehrsunternehmen Verkehrsabgaben einzufordern, wenn auf der Gegenseite der Kostendeckungsgrad um diesen Betrag wieder kleiner werde. Der Vorstoss stehe auch im Widerspruch zum öV-Bericht 2014–2017.

Charly Freitag lehnt die Motion ab. Der öV und der MIV müssten Hand in Hand laufen. Es brauche beide Verkehrsformen. Es gebe verschiedene Finanzierungsformen und Finanzierungsströme. Dazu gehöre auch, dass der öV von diesen Steuern befreit sei. Die Steuern zu erheben und auf der anderen Seite wieder retourlaufen zu lassen bringe den Kanton nicht weiter.

Daniel Keller stimmt der Motion zu. Die Gegenargumente, die man bis anhin gehört habe, seien weder stichhaltig noch überzeugend. Grundsätzlich gehe es der SVP darum, dass die Transparenz bezüglich der Kosten verbessert werde. Es gebe Wettbewerbsverzerrungen und eine einseitige Belastung des MIV. Das wolle man beseitigen. Über das Argument von

Michèle Graber, dass man auch andere Fahrzeuge berücksichtigen müsste um völlige Transparenz herzustellen, könne nachgedacht werden. Diese Motion sei aber ein guter Anfang. Es solle auf keinen Fall ein Spiel gegen den öV laufen. Es sei der Wille der SVP, dass der MIV und der öV weiterhin zusammen funktionieren würden. Es solle ein Miteinander bleiben. Die SVP glaube, dass die Besteuerung nicht zu einer Verteuerung führen würde. Die Zusatzkosten seien zu wenig hoch, als dass diese direkt auf die Billettpreise schlagen würden. Der Unterschied könne durch marginale Einsparungen im Busbetrieb kompensiert werden.

Im Namen des Regierungsrates teilt Justiz- und Sicherheitsdirektorin Yvonne Schärli mit, dass sich die Regierung allen Ausführungen, ausgenommen derjenigen der SVP-Fraktion, anschliessen könne. Der Kantonsrat habe sich die Grundlagen dieser Antwort selber erarbeitet. Die Haltung des Kantonsrats sei bekannt. Man wolle sowohl für den Individualverkehr, als auch für den öffentlichen Verkehr einstehen. Die Grundlagen dazu seien im Planungsbericht ausgiebig diskutiert worden. Die Grundlagen seien bekannt gewesen und der Bericht sei zustimmend zur Kenntnis genommen worden. Würde die Motion umgesetzt, wäre nicht auszuschliessen, dass die Tarife für die Benutzerinnen und Benutzer des öV steigen könnten. Dazu wolle die Regierung im Sinne aller Beteiligten keine Hand bieten. Man sei mit dem öV und dem MIV pragmatisch unterwegs, was die linke und rechte Seite nicht immer zufriedenstellen könne. Die Regierung sei der Meinung, den eingeschlagenen Weg klar weiterzuverfolgen.

Der Rat lehnt die Motion mit 71 zu 25 Stimmen ab.