

Zusammenfassung der Motion

In seiner am 3. Februar 2005 eingereichten und begründeten Motion (*TGR S. 200*) ersucht Grossrat Markus Bapst den Staatsrat, dem Grossen Rat die gesetzlichen Grundlagen zu unterbreiten, die es erlauben, den Anteil aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der dem Kanton Freiburg zusteht, zweckgebunden der Strassenrechnung zuzuteilen. Der Motionär möchte, dass diese Einnahmen namentlich verwendet werden,

- um die Beträge für den Unterhalt der Kantonsstrassen zu erhöhen,
- um Lärmschutzmassnahmen entlang der Kantonsstrassen zu verwirklichen,
- um Gewässerschutzmassnahmen (Einleitung von Oberflächenwasser) zu realisieren,
- um den Strassenraum an die Erfordernisse des öffentlichen Verkehrs und Zweiradverkehrs anzupassen,
- um Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Unfallprävention, Transitverkehrlenkung) vorzunehmen und
- um die Infrastruktur an die 42-Tonnen-Lastwagen anzupassen (Brücken, Steilböschungen, Kofferung).

Diese Forderungen sollen in das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 (StrG) aufgenommen oder in einer Spezialgesetzgebung geregelt werden.

Zusammenfassung der Motion

In ihrer am 19. November 2004 eingereichten und begründeten Motion (*TGR S. 1592*) ersuchen die Grossräte Heinrich Heiter und Pierre-André Page den Staatsrat, dem Grossen Rat die rechtlichen Grundlagen zu unterbreiten, die es erlauben, ab dem 1. Januar 2006 30 % der LSVA-Erträge (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) an die Gemeinden des Kantons weiterzuleiten.

Am 1. Januar 2005 wurde die von den Lastwagenbesitzern zu bezahlende LSVA auf maximal 3 Rappen pro Tonne und Kilometer erhöht. Diese Erhöhung der Abgabe hat zur Folge, dass der Anteil des Kantons Freiburg an der LSVA im Jahre 2005 (gemäss Budget) auf 12,5 Millionen Franken ansteigt.

Der Schwerverkehr belastet und beschädigt nicht nur die Kantonalstrassen, sondern ebenso die von den Lastwagen befahrenen Gemeindestrassen.

Deswegen . so die Verfasser der Motion . sei es richtig, wenn auch die Gemeinden an den LSVA-Erträgen beteiligt werden, damit sie mit diesem finanziellen Beitrag einen Teil ihres Strassenunterhaltes finanzieren können.

Der vorgeschlagene Anteil von 30 % ist derselbe Prozentsatz, wie er bei der Verteilung der Motorfahrzeugsteuern zu Anwendung gelangt. Bei der Festlegung der Kriterien zur Verteilung der Beiträge auf die Freiburger Gemeinden, seien die Einwohnerzahlen und die Längen der regelmässig mit Lastwagen befahrenen Gemeindestrassen angemessen zu berücksichtigen.

Antwort des Staatsrats

Da beide oben erwähnten Motionen die Verwendung der LSVA-Einnahmen und somit dieselbe Materie betreffen, hat der Staatsrat seine Antwort zu einem einzigen Dokument zusammengefasst.

A. Ausgangslage

A.1. Rechtliche Grundlagen

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe leitet sich von Artikel 85 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 ab:

¹ *Der Bund kann auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe erheben, soweit der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind.*

² **Der Reinertrag der Abgabe wird zur Deckung von Kosten verwendet, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen.**

³ *Die Kantone werden am Reinertrag beteiligt. Bei der Bemessung der Anteile sind die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen.*

In Artikel 1 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG) ist der Zweck der Abgabe festgelegt. In Absatz 1 heisst es hierzu:

*Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Abgabe) **soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken**, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt.*

Die Abgabeverwendung ist in Artikel 19 SVAG definiert:

¹ **Der Reinertrag wird zu einem Drittel als gebundene Ausgabe den Kantonen zugewiesen und verbleibt zu zwei Dritteln beim Bund.**

² *Der Bund verwendet seinen Anteil am Reinertrag vorab zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung¹ sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.*

³ **Die Kantone verwenden ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.**

A.2. Situation in den übrigen Kantonen

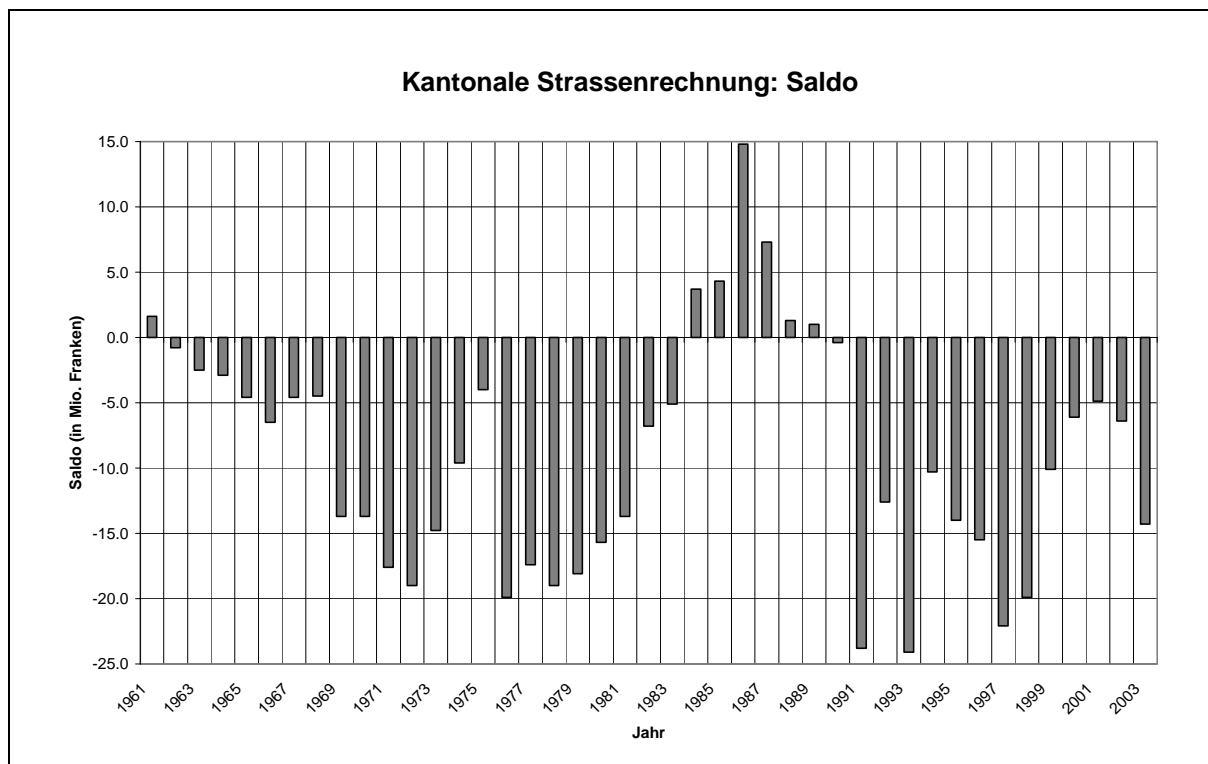
Gemäss einer Studie, die die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) und die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) gemeinsam realisiert haben, setzen 16 Kantone ihren Anteil an den LSVA-Einnahmen vollständig oder teilweise für die Kantonsstrassen ein, wobei 5 dieser Kantone die Mittelverwendung in einem Gesetz festgeschrieben haben. Drei Kantone (St. Gallen, Bern und Luzern) leiten einen Teil der LSVA-Einnahmen an die Gemeinden weiter.

A.3. Kantonale Strassenrechnung

Seit 1961 führt der Kanton Freiburg eine kantonale Strassenrechnung gemäss Richtlinien des Bundesamts für Statistik. Unter Ausgaben werden die Verwaltungskosten und die vorsorglichen Massnahmen geführt (darunter fallen insbesondere die Ausgaben der Kantonspolizei für den Strassenverkehr, die Unterhaltskosten, die Ausbauarbeiten sowie die Subventionen für die Gemeindestrassen und die Meliorations- und Forststrassen).

In der Strassenrechnung sind zudem die Treibstoffzoll- und LSVA-Einnahmen berücksichtigt.

Die Entwicklung des Strassenrechnung-Saldos sieht wie folgt aus:



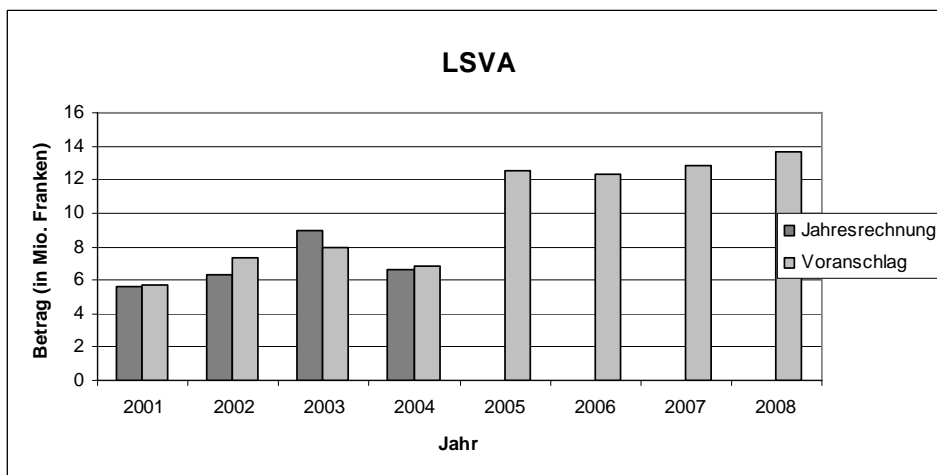
Aus dieser Grafik wird ersichtlich, dass die Strassenrechnung meist einen Verlust aufwies. durchschnittlich 9.0 Millionen Franken pro Jahr. Seit 1991 hat die Staatskasse die Strassenrechnung trotz Einnahmen aus der LSVA und aus den Treibstoffzöllen mit 160 Millionen Franken finanzieren müssen.

A.4. LSVA-Erträge zugunsten des Kantons Freiburg

In der folgenden Tabelle sind die Beträge (in Franken) aufgeführt, die der Bund dem Kanton Freiburg rückerstattet hat oder rückerstatten wird (1992-2004: Jahresrechnung; 2005: Voranschlag; 2006-2008: Prognose der Eidgenössischen Finanzverwaltung):

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
5'586'873	6'330'336	8'988'828	6'655'876	12'320'000	12'320'000	12'857'000	13'692'000

Dieselben Zahlen anders dargestellt:

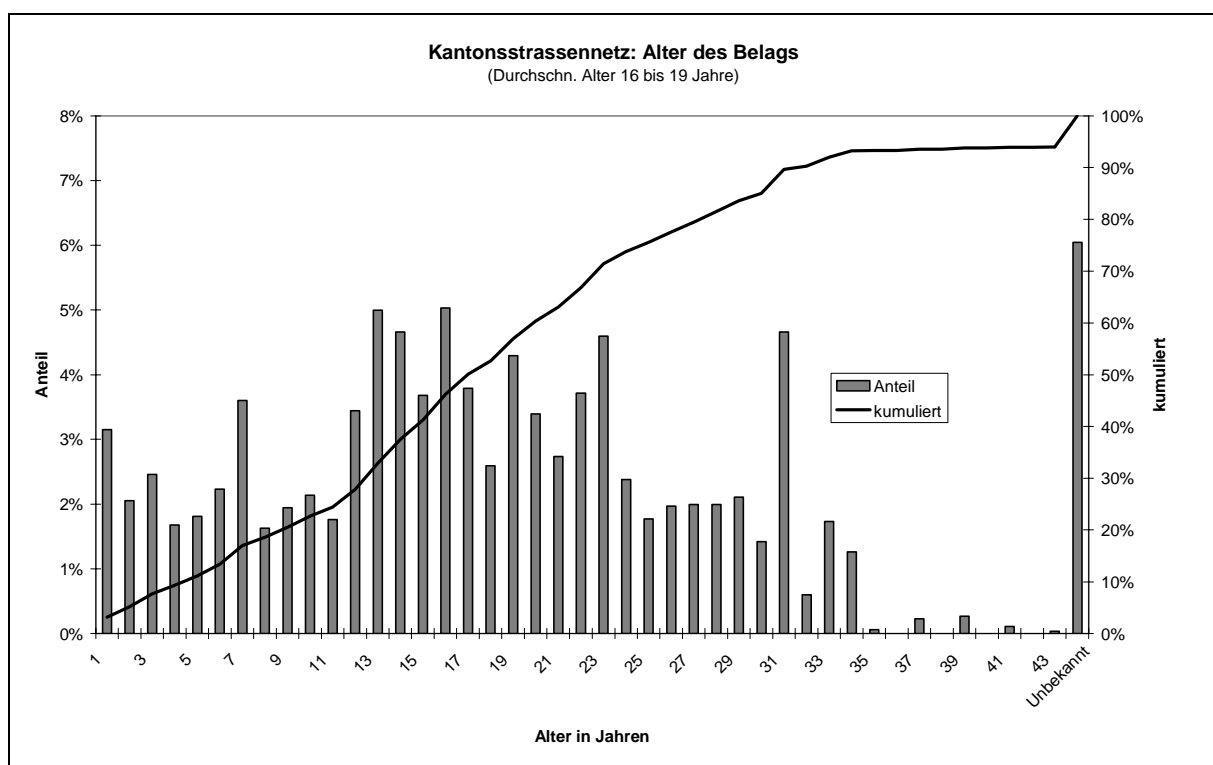


A.5. Unterhalt des Kantonsstrassen

Derzeit besteht der Unterhalt der Kantonsstrassen hauptsächlich aus zwei Posten, die in der Budgetposition PCRC 3820.314.300 enthalten sind: zum einen die direkten Kosten, die mit dem **betrieblichen Unterhalt** (ohne Löhne der Strassenwärter/innen) verbunden sind und Materialkosten oder externe Mandate wie beispielsweise die Reinigung der Kanalisationen umfassen; und zum andern der **bauliche Unterhalt**. Der erste Posten beläuft sich auf etwa 2,2 Millionen Franken pro Jahr und ist kaum Schwankungen unterworfen.

Der zweite Posten wird in erster Linie für die Erneuerung der Fahrbahndeckschichten eingesetzt. Im Voranschlag 2005 betrug die Position 314.300 7 000 000 Franken. Damit macht der Anteil für den baulichen Unterhalt 4 800 000 Franken aus. Mit diesem Betrag können rund 190 000 m² Strassenbelag oder 4,2 % der Strassennetzfläche erneuert werden.

Da aber die durchschnittliche Lebensdauer der Fahrbahndeckschicht im Allgemeinen auf 20 Jahre veranschlagt wird (siehe insbesondere Schweizer Normen, SN), müssten jedes Jahr 5 %, also knapp 230 000 m², ersetzt werden. Als Folge der Unterhaltsdefizite in den letzten Jahren sieht die Altersverteilung des Strassenbelags wie folgt aus:



Bei etwa 6 % der Belagsfläche ist das Alter unbekannt. Das Durchschnittsalter des Belags, dessen Alter bekannt ist, beträgt 16 Jahre. Unter der Annahme, dass der Belag, dessen Alter unbekannt ist, im Durchschnitt 45 Jahre alt ist, erhält man ein Durchschnittsalter von 19 Jahre. Damit sind wir sehr nahe bei der theoretischen Lebensdauer. Jedenfalls haben 40 % der Fahrbahndeckschicht die theoretische Lebensdauer überschritten.

Dies ist in erster Linie eine Folge der Budgetpolitik der 90er-Jahre, die den Defizitabbau zum Ziel hatte. So wurde der Posten für den Unterhalt der Kantonsstrassen (Position PCRC 314.300) von etwa 11 Millionen Franken (1992) auf durchschnittlich 4,2 Millionen Franken pro Jahr gekürzt (1994-2000). Darin sind der betriebliche und bauliche Unterhalt, nicht aber spezielle Unterhaltsprojekte im Rahmen von Ausbaurbeiten (z.B. die Wiederherstellung der Kantonsstrassen) berücksichtigt.

2001 wurde ein erster Teil der LSVA-Gelder dazu verwendet wurde, um die für den Unterhalt der Kantonsstrassen eingesetzten Beträge zu erhöhen. So wurden in den Jahren 2001 bis 2004 durchschnittlich 2,5 Millionen von den dank der LSVA jährlich eingenommen 6 Millionen Franken für die Erhöhung des Unterhaltsbudgets benutzt.

A.6. Bedarf

Im Kanton Freiburg fallen hauptsächlich die Ausgaben für den Unterhalt und für den Lärmschutz unter die Kategorie der im Sinne des SVAG ungedeckten Strassenverkehrskosten. Da die Motion Beyeler, die verlangt, dass der Kanton Beiträge an den Umbau, die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen leistet, vom Grossen Rat angenommen wurde, wird der Staat zudem neue Ausgaben bestreiten müssen.

A.6.1 Unterhalt

Für die Sanierung der Fahrbahndeckschicht werden im Idealfall 5,8 Millionen Franken pro Jahr eingesetzt (was die Position 314.300 auf 8 Millionen Franken ansteigen lässt). Damit könnten jedes Jahr 5 % der Belagsfläche erneuert werden.

Es ist dies die optimale Lösung, weil so konstant dieselben Mittel für den Strassenunterhalt eingesetzt werden.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass einzig von den Fahrbahndeckschichten die Rede ist, deren Erneuerung die unteren Schichten (Tragschicht aus Asphaltbeton und Foundationsschicht) schützen hilft. Im Kanton Freiburg wurden die Deckschichten in den Jahren 1920 bis 1960 gelegt. Das genaue Alter der Foundationsschichten ist nicht bekannt, doch wurden sie wohl erst nach dem Zweiten Weltkrieg erstellt. Da für die Foundationsschicht im Allgemein eine Lebensdauer von 50 Jahren angenommen wird, ist davon auszugehen, dass ein grosser Teil der Foundationsschichten höchstwahrscheinlich schon bald ihre theoretische Lebensdauer erreichen wird. In gut zehn Jahren werden wir demzufolge einen höheren Aufwand für den Unterhalt betreiben müssen, da dann auch die Sanierung der Foundationsschichten anstehen wird. Statt mit 25 Franken pro m² ist dann mit 60 Franken pro m² zu rechnen.

A.6.2 Lärmschutz

Für den Lärmschutz entlang der Kantonsstrassen wurde ein Bedarf von 50 bis 100 Millionen Franken ausgemacht. Von Seiten des Bundes kann mit Subventionen in der Höhe von 29 % gerechnet werden, wobei die finanziellen Möglichkeiten des Bundes vorbehalten bleiben. So wird der Kanton für den Lärmschutz entlang der Kantonsstrassen Gesamtausgaben von 30 bis 60 Millionen Franken zu tragen haben. Berücksichtigt man ferner, dass die Bundessubventionen 2018 auslaufen und entsprechend noch 13 Jahre Gültigkeit haben, müssen jährlich 3 bis 5 Millionen Franken für den Lärmschutz vorgesehen werden.

A.6.3 Bahnübergänge

Die im Kanton Freiburg tätigen Bahnunternehmungen haben noch nicht mitgeteilt, welche Bahnübergänge wie saniert werden müssten. Sie haben bis September 2005 Zeit, dies zu tun. Schon jetzt aber steht fest: Da die Frist für die Sanierung Ende 2014 abläuft (Art. 37f der Bundesverordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen, EBV) werden mindestens 1 bis 2 Millionen Franken pro Jahr nötig sein.

A.6.4 Bedarf und LSVA

Fasst man die zusätzlichen Aufwendungen für die kommenden Jahre zusammen, ergibt sich folgendes Bild (in Millionen Franken pro Jahr):

Periode	Unterhalt	Lärm (Durchsch.)	Bahnüberg. (Durchschn.)	Total
2006 . 2014	+1.0	+3.5	+1.5	+6.0
2015 . 2018	+1.0	+3.5	.	+4.5
nach 2018	+1.0	.	.	+1.0

Die Zusatzeinnahmen aus der LSVA ab 2005 betragen jedoch nur 6 Millionen Franken (siehe Punkt A.4).

A.7. Verkehr

Das Kantonsstrassennetz umfasst 638 km und das Gemeindestrassennetz . laut Bundesamt für Statistik . 2670 km.

Es gibt keine genauen Zahlen über die Aufteilung des Verkehrs auf die National-, Kantons- und Gemeindestrassen. Man schätzt jedoch, dass 27 % der pro Tag durch leichte Fahrzeuge (Autos) gefahrenen Kilometer auf die Nationalstrassen, 58 % auf die Kantonsstrassen und 15 % auf die Gemeindestrassen entfallen. Daraus ergibt sich eine Aufteilung zwischen Kantons- und Gemeindestrassen von 79 % zu 21 %.

Da das Kantonsstrassennetz die Zentren und wichtigsten Ortschaften des Kantons sowie den Grossteil der Industriezonen bedient, kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil der Kantonsstrassen am Schwerverkehr höher ausfällt als bei den leichten Fahrzeugen und somit bei über 90 % liegen dürfte.

Auch der öffentliche Verkehr auf Strasse benutzt im Wesentlichen die Kantonsstrassen.

B. Standpunkt des Staatsrats zur Motion Bapst

Der Staatsrat ist dagegen, dass die zweckgebundene Verwendung der LSVA-Gelder für die Kantonsstrassen im Strassengesetz festgeschrieben wird, und zwar aus folgenden Gründen:

- B.1. Die Motion zielt sicherlich in die richtige Richtung. Doch auch wenn der Staatsrat die Ziele der Motion unterstützt, hält er die Umsetzung (Zweckbindung) für unzweckmässig.
- B.2. Derzeit wird der kantonale Anteil sowohl an den Einnahmen aus der LSVA als auch an den Einnahmen der Mineralölsteuer im Budget des Tiefbauamts eingetragen. Damit sind diese Mittel Teil der kantonalen Strassenrechnung, die trotzdem defizitär bleibt. Faktisch werden diese Einnahmen also bereits heute vollständig für die Kantonsstrassen verwendet.
- B.3. Die LSVA-Gelder geben dem Kanton einen grösseren Handlungsspielraum. Er kann damit die nötigen Aufwendungen leichter finanzieren. Eine Zweckbindung würde eine zusätzliche Unsicherheit mit sich bringen, da heute nicht klar ist, wie hoch die Beiträge des Bundes in Zukunft sein werden. Die Aufgaben in den Bereichen Unterhalt, Lärmschutz und Bahnübergänge müssen jedoch unabhängig von der Höhe der LSVA-Gelder erfüllt werden können.
- B.4. Der Vorschlag entspricht zwar sowohl der Bundesverfassung als auch dem Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Der Staatsrat will aber bei der Zuteilung der finanziellen Ressourcen ganz allgemein möglichst flexibel bleiben, damit diese so effizient wie möglich eingesetzt werden können.

Aus diesen Gründen empfiehlt Ihnen der Staatsrat, die Motion Bapst abzulehnen. Dagegen verpflichtet sich der Staatsrat, dem Grossen Rat einen Rahmenkredit für Investitionen im Bereich Lärmsanierung und Verbesserung der Sicherheit der Bahnübergänge zu unterbreiten. Somit würden die LSVA-Einnahmen letztlich doch, wenn auch indirekt, für diese wichtigen kantonalen Aufgaben verwendet.

Beim Unterhalt hingegen handelt es sich um eine permanente Aufgabe, die darauf abzielt, den Verkehrsteilnehmern beständig einen guten Dienst und eine hohe Sicherheit zu bieten. Damit das Niveau konstant gehalten werden kann, will der Staatsrat die Mittel zur Verfügung stellen, die nötig sind, um den derzeitigen Wert des Strassenbestands zu erhalten.

Auf diese Weise wird es möglich sein, die in der Motion Bapst angestrebten Ziele zu erreichen, ohne sich an die Entwicklung der LSVA-Einnahmen zu binden.

C. Standpunkt des Staatsrats zur Motion Heiter / Page

Der Staatsrat ist gegen eine Übertragung von 30 % der LSVA-Erträge an die Gemeinden. Folgende Gründe haben den Staatsrat bewogen, diesen Standpunkt einzunehmen:

- C.1. Das SVAG verlangt, dass die Kantone ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwenden sollen. Nun hat der Kanton Freiburg aber genau solche ungedeckten Kosten, insbesondere im Bereich des Strassenunterhalts und des Lärmschutzes.
- C.2. Die Revision vom 14. Februar 1996 des Strassengesetzes hat zur Entflechtung der Aufgaben- und Kompetenzteilung zwischen Gemeinden und Kanton in Sachen Strassen beigetragen. Mit der vorliegenden Motion wird dieser Fortschritt jedoch in Frage gestellt.

Mit dieser Gesetzesrevision wurden die Gemeinden auf Kosten des Kantons finanziell entlastet. Der Mehraufwand für den Staat beträgt unter dem Strich 1,5 Millionen Franken: Auf der einen Seite beteiligen sich die Gemeinden nicht mehr am Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen. Auf der andern Seite wurden die Subventionen des Staats an die Gemeinden für die Gemeindestrassen gestrichen. Als diese neue Aufgaben- und Kompetenzteilung in Kraft trat, hat der Staat zudem bei bereits gesprochenen Verpflichtungskrediten für Strassen auf die finanzielle Beteiligung der Gemeinden verzichtet und somit in zusätzliche Investitionsausgaben von 12 Millionen Franken eingewilligt. Als gewisse Abschnitte des Kantonsstrassennetzes neu als Gemeindestrasse eingereiht wurden, hat der Staat darüber hinaus für 7,2 Millionen Franken Sanierungen an diesen Abschnitten vorgenommen, um sie in einem guten Zustand an die Gemeinden übergeben zu können. Umgekehrt hat der Kanton Gemeindestrassenabschnitte übernommen, ohne spezielle Anforderungen an den Zustand zu stellen. Die Forderungen der Motionäre nehmen aber keine Rücksicht auf all diese Ausgaben, mit denen der Staat die Gemeinden entlastet hat.

- C.3. Die finanziellen Mittel des Kantons sind derzeit ungenügend, namentlich für den Unterhalt der Kantonsstrassen und für den Lärmschutz. Die Strassenrechnung des Staats ist defizitär.

Dem gegenüber wird der Staat in naher Zukunft beträchtliche Investitionen für Strasseninfrastrukturen tätigen. Besonders zwei Projekte sind in diesem Zusammenhang zu erwähnen:

- die Umfahrung von Bulle (H189), für die Gesamtkosten von 215 Millionen Franken veranschlagt werden (davon gehen 63 Millionen zu Lasten des Kantons);
- die Poyabrücke, für die der provisorische Kostenvoranschlag Ausgaben von etwa 100 Millionen Franken vorsieht, wovon mindestens die Hälfte vom Staat zu tragen sein wird.

Zudem sind weitere Ausbauarbeiten an den Kantonsstrassen vorgesehen. Der Staat wird also beträchtliche finanzielle Ressourcen bereitstellen müssen. Kurzum, es wäre völlig verkehrt, dem Staat einen Teil der ihm zukommenden LSVA-Erträge vorzuenthalten.

- C.4. Wenig überzeugend ist auch die Parallele, die die Motionäre zwischen dem Gemeindeanteil an den Motorfahrzeugsteuern (30 %) und den 30 % der LSVA-Erträge, die sie an die Gemeinden weitergeben möchten, ziehen. Erst mit dem

Inkrafttreten des Gesetzes vom 14. Dezember 1967 über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger wurden die Gemeinden nämlich an den Motorfahrzeugsteuern beteiligt. Damit sollte der Tatsache Rechnung getragen werden, dass die Besteuerung der Motorfahrzeuge durch die Gemeinden fakultativ war. Dem ist anzufügen, dass vor 1967 nicht alle Gemeinden Steuern auf Motorfahrzeuge erhoben. So ist es unzulässig, das Recht der Gemeinden auf einen Teil der Motorfahrzeugsteuern mit einem allfälligen Recht der Gemeinden auf einen Teil der LSVA zu vergleichen. Ausserdem handelt es sich . wenn man von den Zweirädern absieht . bei den Motorfahrzeugen, die von dieser Steuer betroffen sind, grösstenteils um Personenwagen (85 %) und nur in 2 % der Fälle um Lastwagen und Reisebusse (ohne Anhänger). Nun ist offenkundig, dass die Personenwagen den weitaus grössten Teil des Verkehrs auf den Gemeindestrassen ausmachen, während dem der Schwerverkehr hauptsächlich die National- und Kantonsstrassen benutzt, also die Strassen, deren Unterhalt teilweise bzw. gänzlich durch den Staat bestritten wird.

Daraus folgt, dass die Gemeinden schon seit Jahren einen unverhältnismässig hohen Anteil an den Motorfahrzeugsteuern erhalten: Zurzeit erhalten die Gemeinden jedes Jahr 7 Millionen Franken mehr als ihnen rein rechnerisch zustehen würde. Der Staatsrat hat nicht vor, diesem Zustand abzuweichen. Er hat aber auch nicht vor, dieses Ungleichgewicht durch eine Weiterleitung eines Teils der LSVA-Einnahmen an die Gemeinden zusätzlich zu erhöhen.

- C.5. Neben den Ausgaben, die direkt mit dem Strassenverkehr in Verbindung stehen, übernimmt der Staat auch die indirekten Kosten, die der Strassenverkehr verursacht. Dazu gehören die durch die Luftverschmutzung verursachten Gesundheits- und Gebäudeschäden (z.B. an der St.-Niklaus-Kathedrale) oder auch die Lärmkosten. Diese externen Kosten des Schwerverkehrs sind übrigens bei der Bestimmung des LSVA-Ansatzes berücksichtigt worden.

Daneben kommt der Staat zu einem sehr grossen Teil für die Ausgaben im Zusammenhang mit den Infrastrukturen und dem Defizit des öffentlichen Verkehrs auf. Laut Artikel 19 Abs. 3 SVAG können die Kantone diese Ausgaben teilweise durch ihren Anteil am LSVA-Ertrag bestreiten, sofern sie damit vorab die Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr gedeckt haben.

- C.6. Angesichts der Forderung nach einem ausgeglichenen Haushalt in der neuen Verfassung des Kantons müssten allfällige Mindereinnahmen durch neue Einnahmen oder durch Ausgabenkürzungen kompensiert werden. So könnte die Annahme der Motion zur Folge haben, dass der Staat seine Leistungen oder Subventionen, namentlich bei den Investitionen für Strassen und Regionalverkehr, kürzen müsste.

Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) wurde der kantonale Anteil am Treibstoffzoll verringert. Damit erhält der Kanton Freiburg jährlich rund 14 Millionen Franken weniger für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.

- C.7. Die Gemeinden verfügen bereits über gesetzliche Grundlagen, um sich die benötigten finanziellen Mittel für Aufgaben im Bereich der Strassen zu beschaffen:

- Das Raumplanungs- und Baugesetz gibt den Gemeinden die Möglichkeit, bei den Grundeigentümern Beiträge an die Erschliessungskosten zu erheben. Zahlreiche Strassen und Wege, die durch Privatpersonen gebaut wurden, wurden . in Bauzonen, oder infolge Güterumlegungen . von Gemeinden gratis übernommen.
- Die Subventionen für Meliorationen, die von Bund oder Kanton ausbezahlt werden, erscheinen nicht in den Gemeinderechnungen (Gesetz vom 30. Mai 1990 über die Bodenverbesserungen).

- Die Ordnungsbussen bei Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften über das Parkieren (blaue Zonen, Parkometer) fliessen den Gemeinden zu (Gesetz vom 12. November 1981 zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr).
 - Die Gemeinden werden gemäss Gesetz vom 14. Dezember 1967 über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger an den Einnahmen aus den Motorfahrzeugsteuern beteiligt (siehe Punkt C.4; Rechnung 2004, Position 3340.340.000: 20 632 088 Franken).
- C.8. Die Funktion der Hauptstrassen besteht darin, den allgemeinen Durchgangsverkehr zu gewährleisten und die wichtigen Ortschaften des Kantons zu bedienen (Art. 9 bis 11 StrG). Es wäre wirtschaftlich verhängnisvoll, dem Kanton einen Teil der LSVA-Einnahmen zu nehmen. Über kurz oder lang würden nämlich die Regionen und namentlich die Entwicklungszentren der Regionen leiden, wenn der Kanton zuwenig Mittel für den Strassenunterhalt zur Verfügung hätte; denn mit dem Kantonsstrassennetz, so wie es heute definiert ist, werden rund 90 % der Bevölkerung und der Arbeitsplätze erschlossen.
- C.9. Mit der Weiterleitung eines Teils der LSVA-Erträge an die Gemeinden wären bedeutende Schwierigkeiten in der praktischen Umsetzung verbunden: Die Bezeichnungen der öffentlichen Verkehrswege auf Gemeindeebene variieren von Gemeinde zu Gemeinde (Gemeindestrasse, öffentlicher Flurweg, Gemeindeweg, Dienstbarkeitsweg). Ausserdem müsste ein unverhältnismässig hoher Aufwand betrieben werden, um die Verkehrslast sowie die Bau- und Betriebskosten für die verschiedenen Strassen und Wege zu ermitteln und regelmässig nachzuführen. Dies wäre umso bedauerlicher als mit der neuen Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden eigentlich eine Vereinfachung der administrativen Prozesse angestrebt wird. Auch müssten die Strassenrechnungen der Gemeinden und des Staats harmonisiert werden und der Aufwand für die Verkehrspolizei berücksichtigt werden.
- C.10. Mit der Motion von Grossrat Hans-Rudolf Beyeler, die am 11. Mai 2005 vom Grossen Rat angenommen wurde, wird der Kanton verpflichtet, sich an der Sanierung der gefährlichen Bahnübergänge finanziell zu beteiligen. Konkret soll der Kanton an die Stelle des Bundes treten, da dieser seine Beiträge wegen Sparmassnahmen gestrichen hat. Noch sind die genauen Beträge nicht bekannt, doch ist jetzt schon klar, dass es sich um mehrere Millionen Franken handeln wird. Es wäre also unangebracht, dem Staat Einnahmen aus dem Strassenverkehr zu entziehen.

D. Schlussfolgerungen

Zusammenfassend beantragt der Staatsrat die Abweisung der Motion Heinrich Heiter / Pierre-André Page wie auch die Abweisung der Motion Markus Bapst.

Der Staatsrat wird dagegen ein Dekret vorlegen, dank dem die Lärmsanierungsmassnahmen und die Sanierung der Bahnübergänge geplant und konkret umgesetzt werden können.

Im Übrigen verpflichtet sich der Staatsrat, im Voranschlag der Laufenden Rechnung die für den Strassenunterhalt notwendigen Mittel vorzusehen. Auf diese Weise werden die LSVA-Erträge indirekt für die Strassen eingesetzt.

Freiburg, 23. August 2005