



Kontaktperson:
Sebastian Koller, Sekretär
Harfenbergstrasse 17
9000 St.Gallen
071 244 00 58
sekretariat@gruene-sg.ch

Per E-Mail an:
Kanton St.Gallen
Bau- und Umweltdepartement
info.budtba@sg.ch

29. Juni 2022

Vernehmlassungsantwort: Strassenfinanzierung im Kanton St.Gallen – Zwischenstand und Thesen

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin
Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Mai 2022 haben Sie uns im oben erwähnten Vernehmlassungsverfahren zur Stellungnahme eingeladen. Gerne unterbreiten wir Ihnen hiermit unsere Vernehmlassungsantwort zum Bericht «Zwischenstand und Thesen zur Vernehmlassung – Strassenfinanzierung im Kanton St.Gallen» vom 26. April 2022.

Sie wünschen zu fünf Fragen gemäss Kapitel 11 eine Positionierung. Wir erlauben uns, zunächst einige allgemeine Überlegungen voranzustellen.

Allgemeine Überlegungen zu relevanten Themen mit Bezug zu den Thesen der Strassenfinanzierung

Der Betrachtungszeitraum bis 2050 erscheint uns sinnvoll. Zur Entwicklung des Verkehrs hat das Bundesamt für Raumentwicklung im April 2022 den Schlussbericht zu den Verkehrsperspektiven 2050 veröffentlicht. Die untersuchten Szenarien zeigen, dass sich insbesondere der motorisierte Individualverkehr nicht mehr parallel zur Bevölkerung entwickeln wird. Die Überlegungen zu Strassenfinanzierung haben sich auf diese aktuellen Datensätze abzustützen.

Die Klimastrategie des Bund zielt auf eine weitgehende Dekarbonisierung des Verkehrs bis spätestens 2050. Daraus sind Verschiebungen bei der Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger auf der Strasse zu erwarten.



Das vom Bund beschlossene Velowegegesetz wird einen markanten Ausbau der Velowege-Infrastruktur (insbes. von Velovorzugsrouten) erfordern und damit möglicherweise neue Anforderungen an die Strassenfinanzierung stellen.

Aus ökologischer Sicht wäre es wünschenswert, wenn die Verkehrsgesamtfläche künftig sinken würde. Auch mit Blick auf die zunehmend an Bedeutung gewinnende Thematik der Fruchtfolgeflächen wäre der Rückbau von Strassen eine willkommene Option.

Die EU will die Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ab 2035 verbieten. Bedeutende Hersteller in der Autoindustrie wollen schon ab 2030 auf die Produktion von Autos mit Verbrennungsmotoren verzichten. Das hat Relevanz bezüglich der Steuerabzüge für energieeffiziente Fahrzeuge und Elektrofahrzeuge. Wenn keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren mehr gekauft werden können, wird die heutige Förderung obsolet. Wir empfehlen die baldige Entwicklung von Ausstiegsszenarien für die energetische Förderung über die Strassenverkehrssteuer ab 2030, spätestens bis 2035. Gleichzeitig sind Szenarien zu entwickeln, um die verbleibenden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mit einem Steuerzuschlag zu belegen.

Stellungnahme zu den Fragen

1) Fahrzeugbesteuerung

Wird die Einschätzung zur Rollenteilung zwischen Bund und Kantonen und der Eingrenzung der betrachteten Varianten auf die Fahrzeugbesteuerung (keine Mobilitätsbesteuerung, keine Infrastrukturbesteuerung) geteilt?

Grundsätzlich ist es denkbar, dass der Bund im Vergleich zu heute zusätzliche Lenkungsmaßnahmen von den Kantonen übernimmt. Der Verkehr findet mehrheitlich in den funktionalen Räumen und nicht innerhalb der Kantone statt.

Angesichts des Umstands, dass das Gewicht/Leistung und der Flächenbedarf der Fahrzeuge die grössten Treiber für die Infrastruktur- und Umweltkosten sind, scheint es zweckmässig, die Variante «Fahrzeug-Besteuerung» weiterzuverfolgen.

2) Anzahl und Ausprägung der Varianten

Sind die dargelegten Varianten hinreichend, sollen welche weggelassen oder hinzugefügt werden (vgl. Kapitel 6)?

Wir können uns dem Grundsatz anschliessen, wonach die Lösungen so ausgestaltet werden sollen, «dass sie auch bei einer vollständigen Marktdurchdringung mit Fahrzeugen mit alternativen Antrieben wie beispielsweise Elektro- oder Wasserstofffahrzeugen genügend Einnahmen generieren».



Die Variantenübersicht verdeutlicht, dass die Koppelung der Besteuerung für die Strassenfinanzierung mit der energetischen Förderung von emissionsverminderten Fahrzeugen nicht sinnvoll ist (Varianten 1 und 4). Das gesuchte Regelwerk, das für die nächsten 25 Jahre Gültigkeit behalten soll, ist wegen der Dynamik im Fahrzeugmarkt und der Erfordernisse des Klimawandels mit einer Koppelung nicht zu finden.

3) Variantenpräferenzen

Wird die Einschätzung zur Variantenpräferenz (Variante 2) geteilt? Wenn nein, welche Variante(n) wird/werden bevorzugt und weshalb (vgl. Kapitel 8)?

Auf der Basis der vorliegenden Unterlagen könnte die Weiterbearbeitung gemäss Variante 2 zielführend sein.

Es ist zu prüfen, ob der Bemessungsfaktor Flächeneffizienz mitberücksichtigt werden kann, beispielsweise mit der einfach zu erhebenden Fahrzeugbreite. Im Grundsatz besserzustellen sind flächeneffizientere Fahrzeuge.

4) Steuersatz, Steuerfuss

Sollen Steuersatzes (SFr./t) und Steuerfusses (90-110%) grundsätzlich beibehalten werden (vgl. Kapitel 9)?

Der Priorisierung der Mittelverwendung ist grösste Aufmerksamkeit zu schenken. Unsere Strassen sind grundsätzlich in einem Top-Zustand. Die Kredite für Investitionen und Unterhalt sind für eine nachhaltige Mobilität einzusetzen. Themen wie Zentren verbindende Velovorzugsrouten, multimodale Verkehrsdrehscheiben, Lärm- und Ruheschutz im Siedlungsgebiet und siedlungsorientierte und klimagerechte Gestaltung der Verkehrsflächen in den dichter bebauten Gebieten werden rasant an Bedeutung gewinnen.

5) Motorfahrradsteuer, schnelle e-bikes:

Die Einnahmen aus der Motorfahrradsteuer («Töffli» und schnelle e-bikes) bewegen sich im Bereich von 1 bis 2 Promille der Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer, die Einnahmen bewegen sich somit in einem vernachlässigbaren Bereich (vgl. Abbildung 1). Die schnellen e-bikes beanspruchen wenig Strassenfläche pro beförderte Person und generieren wenig Emissionen.

Soll die Besteuerung der schnellen e-bikes aufgehoben und die Besteuerung der übrigen Motorfahrräder («Töffli») beibehalten werden?

Es gibt keine guten Gründe für eine Besteuerung von e-Bikes. Diese ist abzuschaffen. Die Besteuerung der übrigen Motorräder (sofern Lärmverursacher und mit fossilem Antrieb) ist beizubehalten.



Für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

GRÜNE Kanton St.Gallen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Dan B", with a checkmark at the end.

Daniel Bosshard
Präsident

A handwritten signature in black ink, appearing to read "S. Koller".

Sebastian Koller
Politischer Sekretär