



KANTON AARGAU

**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

17. Juni 2020

**ANHÖRUNGSBERICHT**

---

Revision der Strassengesetzgebung Teil 1

Gesetz über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG)

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Ausgangslage</b> .....	<b>6</b>
1.1 Heutige Strassengesetzgebung, Revision in zwei Paketen.....	6
1.2 Parlamentarische Vorstösse .....	6
1.3 Kantonsstrassennetz.....	7
1.4 Gesetzliche Grundlagen.....	8
1.4.1 Verfassung .....	8
1.4.2 Gesetze .....	8
1.4.3 Dekret und Verordnungen.....	8
1.5 Finanzierung der Kantonsstrassen .....	8
1.6 Umfeldentwicklung, zukünftige Herausforderungen .....	9
1.6.1 Verkehrsentwicklung .....	9
1.6.2 Ausblick .....	11
1.6.3 Entwicklungen bei Bund und Kantonen .....	11
<b>2. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung</b> .....	<b>12</b>
<b>3. Handlungsbedarf, Ziele der Revision</b> .....	<b>13</b>
3.1 Ausrichtung an vier Zielen.....	13
3.2 Optimierung der Verbundaufgabe Kanton – Gemeinden, Neuregelung der Mitfinanzierung durch die Gemeinden .....	13
3.2.1 Handlungsbedarf.....	13
3.2.2 Ziele der Neuregelung .....	14
3.3 Schaffung der Voraussetzungen für eine zeitgemässe Infrastruktur Kantonsstrassen .....	14
3.4 Langfristige Sicherstellung der Strassenfinanzierung .....	15
3.5 Rechtstechnische Aktualisierung .....	15
<b>4. Kernpunkte der Revision</b> .....	<b>16</b>
4.1 Zusammenarbeit Kanton – Gemeinden .....	16
4.1.1 Heutige Regelung und Praxis .....	16
4.1.2 Handlungsbedarf.....	16
4.1.3 Umsetzungsvorschlag .....	16
4.1.4 Auswirkungen.....	17
4.2 Gemeindebeiträge.....	17
4.2.1 Heutige Regelung und Praxis .....	17
4.2.2 Handlungsbedarf.....	19
4.2.3 Umsetzungsvorschlag .....	20
4.2.4 Auswirkungen.....	24
4.2.5 Weitere geprüfte und verworfene Varianten .....	25
4.3 Weitere Optimierungen der Verbundaufgabe .....	25
4.3.1 Signalisationswesen .....	25
4.3.2 Aufgabenerfüllung Betrieb .....	25
4.3.3 Benutzungsgebühren für Leitungen im Areal von Kantonsstrassen .....	26
4.4 Planung und Projektierung .....	27
4.4.1 Heutige Regelung und Praxis .....	27
4.4.2 Handlungsbedarf.....	27
4.4.3 Umsetzungsvorschlag .....	27
4.4.4 Auswirkungen.....	28
4.5 Kombinierte Projekte .....	28
4.5.1 Heutige Regelung und Praxis .....	28
4.5.2 Handlungsbedarf.....	28
4.5.3 Umsetzungsvorschlag .....	28
4.5.4 Auswirkungen.....	29

4.6 Sicherheit .....	29
4.6.1 Heutige Regelung und Praxis .....	29
4.6.2 Handlungsbedarf.....	29
4.6.3 Umsetzungsvorschlag .....	30
4.6.4 Auswirkungen.....	31
4.7 Zuständigkeit zur Kreditbewilligung.....	32
4.7.1 Heutige Regelung und Praxis .....	32
4.7.2 Handlungsbedarf.....	32
4.7.3 Umsetzungsvorschlag .....	32
4.7.4 Auswirkungen.....	34
4.8 Spezialfinanzierung Strassenrechnung .....	35
4.8.1 Heutige Regelung und Praxis .....	35
4.8.2 Handlungsbedarf.....	35
4.8.3 Umsetzungsvorschlag .....	36
4.8.4 Auswirkungen.....	37
4.9 Anpassungen infolge Totalrevision .....	37
4.9.1 Ausgangslage .....	37
4.9.2 Systematische Regelung auf korrekter Normstufe .....	37
<b>5. Erläuterungen zu einzelnen Paragraphen.....</b>	<b>37</b>
5.1 Gesetz über das kantonale Strassenwesen .....	37
5.2 Fremdänderungen.....	55
5.3 Änderung und Aufhebung von Dekreten.....	66
<b>6. Auswirkungen.....</b>	<b>67</b>
6.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton .....	67
6.2 Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt .....	68
6.3 Auswirkungen auf das Klima.....	68
6.4 Auswirkungen auf die Gemeinden .....	68
6.5 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen.....	68
<b>7. Weiteres Vorgehen.....</b>	<b>68</b>

---

## Zusammenfassung

Das heute 50 Jahre alte Strassengesetz regelt in 13 Paragrafen die Motorfahrzeugabgabe und das kantonale Strassenwesen. Das Gesetz ist formal veraltet und muss in vielen Punkten inhaltlich überprüft werden. Der Grosse Rat hat den Regierungsrat mit entsprechenden Vorstössen mit der Revision beauftragt. In einem ersten Schritt wird ein neues Gesetz über das kantonale Strassenwesen vorgelegt. Unmittelbar anschliessend soll ein neues Gesetz über die Motorfahrzeugabgabe erarbeitet werden.

Die Revision verfolgt vier Ziele:

- Optimierung der Verbundaufgabe Kanton – Gemeinden, Neuregelung der Mitfinanzierung durch die Gemeinden
- Schaffung der Voraussetzungen für eine zeitgemässe Infrastruktur Kantonsstrassen
- Langfristige Sicherstellung der Strassenfinanzierung
- Rechtstechnische Aktualisierung

Der zentrale Punkt der Revision ist die Neuregelung der Gemeindebeiträge. Nach geltendem Recht leisten die Gemeinden nach Finanzkraft abgestufte Investitionsbeiträge zwischen 20 % und 60 % an den Bau und Unterhalt der Innerortsstrecken. Mit der als Postulat überwiesenen (17.215) Motion Gertrud Häseli, Grüne, Wittnau, Hansjörg Wittwer, Grüne, Aarau, Colette Basler, SP, Zeihen, Therese Dietiker, EVP, Aarau, Maya Bally Frehner, BDP, Henschiken, Marlène Koller, SVP, Untersigenthal, vom 12. September 2017 betreffend Finanzierung der Kantonsstrassen innerorts hat der Grosse Rat den Regierungsrat beauftragt, einen neuen Verteilschlüssel vorzulegen, mit dem die Gemeinden weniger belastet werden. Im Weiteren sind die Beiträge nicht mehr nach Finanzkraft abzustufen; dieser indirekte Finanzausgleich ist zu eliminieren.

Aufgrund der Berechnungsformel zum indirekten Finanzausgleich ist der durchschnittliche Beitragsatz der Gemeinden seit 1971 (Inkrafttreten der heutigen Regelung) um einen Drittel von 36,6 % auf 48,3 % gestiegen. Der Regierungsrat schlägt vor, die Gemeindebeiträge wieder ungefähr auf das Niveau von 1971 zurückzusetzen. Er schlägt einen einheitlichen Beitragssatz von 35 % vor.

Damit reduziert sich der Beitrag mit einer Ausnahme für alle Gemeinden. Der durchschnittliche jährliche Gesamtbetrag der Gemeindebeiträge reduziert sich von heute 38 Millionen Franken auf 27,5 Millionen Franken. Mit dieser Lösung wird der Effekt des indirekten Finanzausgleichs folgerichtig eliminiert.

Im Weiteren werden die Gemeindebeiträge an Umfahrungsstrassen und die Bedingungen für eine Ermässigung des Beitrags entsprechend der heutigen Praxis geregelt, für erleichterte Zahlungsregelungen (Pauschalbeitrag, Zahlungsplan) die gesetzliche Grundlage geschaffen und die Verfahren auf Kantons- und Gemeindeebene geklärt.

In den übrigen Punkten wird die bisherige Praxis im kantonalen Strassenwesen, die sich grundsätzlich bewährt hat, optimiert und entsprechend den neuen technischen und verkehrlichen Anforderungen weiterentwickelt. Die wichtigsten Anpassungen sind:

- Die Zusammenarbeit von Kanton und Gemeinden wird klar geregelt; die heutige Praxis wird als Mindeststandard festgelegt.
- Das Verkehrsmanagement wird geregelt. Bei kombinierten Projekten, die Massnahmen an Kantons- und Gemeindestrassen umfassen, wird die Grundlage für eine gemeinsame Projektierung und Realisierung geschaffen.
- Entsprechend der umfassenden Verantwortung des Kantons für die Sicherheit soll die Strassenbeleuchtung auch innerorts an den Kanton gehen; der Übergang erfolgt schrittweise jeweils dann, wenn ein Strassenabschnitt saniert wird.

- Die Verfahren für Planung, Projektierung und Kreditbewilligung auf Kantonsebene werden wo möglich gestrafft.
- Die Strassenrechnung wird mit den bisherigen Aufwand- und Ertragspositionen unverändert beibehalten. Neu wird lediglich die Grundlage geschaffen, dass Investitionen und Beiträge von Bund und Gemeinden zu Lasten der Strassenrechnung vorfinanziert werden können.

Die finanziellen Auswirkungen ergeben gegenüber heute Entlastungen der Gemeinden von jährlich 10,5 Millionen Franken bei den Gemeindebeiträgen und 0,1 Millionen Franken für die Signalisationsberatung. Eine weitere Entlastung von 1,5 Millionen Franken für die Übernahme der Strassenbeleuchtung innerorts erfolgt schrittweise über einen Zeitraum von 20 Jahren. Dies ergibt eine Entlastung der Gemeinden in der Höhe von 12,1 Millionen Franken. Mit den verstetigten Agglomerationsbeiträgen des Bundes kann diese Ertragsreduktion in der Strassenrechnung teilweise, mit steigender Grösse der Projekte vollständig kompensiert werden. Aus heutiger Sicht können die Erträge der Strassenrechnung den Aufwand für Bau, Unterhalt und Betrieb des kantonalen Strassenwesens decken.

Im Übrigen legt das neue Gesetz den Grundstein für ein zeitgemässes kantonales Strassenwesen mit einer gut funktionierenden Zusammenarbeit, optimierten Verfahren und einer klaren Regelung.

---

## 1. Ausgangslage

### 1.1 Heutige Strassengesetzgebung, Revision in zwei Paketen

Das 50-jährige Strassengesetz<sup>1</sup> regelt in 13 Paragraphen das kantonale Strassenwesen und die Motorfahrzeugabgabe (MFA). Verschiedene zentrale Bestimmungen über die Kantonsstrassen (Definition, Eigentum, Projektierung und Ausführung usw.) sind im Baugesetz<sup>2</sup> geregelt. Weitere zum Teil wichtige Bestimmungen sind im Kantonsstrassendekret<sup>3</sup> sowie in mehreren Verordnungen geregelt.

Das Strassengesetz wurde mehrmals teilrevidiert, so bei der Einführung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe 2000, beim neuen Finanzausgleich mit Aufgabenteilung Bund – Kantone 2005 sowie mit der Einführung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur 2017. Eine umfassende Gesamtrevision scheiterte im Jahr 2010: Der Grosse Rat hat damals zwei Teile der aus drei Teilen bestehenden Vorlage im Detail beraten und den einzelnen Paragraphen zugestimmt. Er lehnte am 24. August 2010 das neue Strassengesetz<sup>4</sup> sowie die Ökologisierung der MFA in der Schlussabstimmung ab, auf das neue MFA-Gesetz trat er nicht ein. Das Scheitern dürfte einerseits auf die Komplexität der dreiteiligen Vorlage, andererseits auf die teilweise heftig geführte politische Diskussion um die Verkehrsfinanzierung zurückzuführen sein. In der Zwischenzeit wurde die Schnittstelle öV/MIV in der Verkehrsfinanzierung mit der Einführung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur neu geregelt.

Die bestehende Strassengesetzgebung vermag die heutigen Anforderungen inhaltlich nicht mehr in allen Teilen zu erfüllen und ist formal veraltet; es ist eine Totalrevision erforderlich. Um die Komplexität zu reduzieren, wird die Totalrevision in zwei Pakete aufgeteilt:

- Im vorliegenden ersten Paket wird mit dem Gesetz über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG) das Strassenwesen neu geordnet.
- Die Motorfahrzeugabgabe wird im zweiten Paket revidiert, welches unmittelbar anschliessend an das erste Paket erarbeitet wird.

### 1.2 Parlamentarische Vorstösse

- (10.348) Motion der GLP-Fraktion vom 30. November 2010 betreffend Ausarbeitung einer neuen Strassengesetzgebung; Überweisung als Postulat am 15. März 2011.  
Das Postulat fordert den Regierungsrat auf, dem Grossen Rat einen kompromissfähigen Vorschlag für eine gesamthaft revidierte Strassengesetzgebung zu unterbreiten.
- (17.215) Motion Gertrud Häseli, Grüne, Wittnau (Sprecherin), Hansjörg Wittwer, Grüne, Aarau, Colette Basler, SP, Zeihen, Therese Dietiker, EVP, Aarau, Maya Bally Frehner, BDP, Hendschiken, Marlène Koller, SVP, Untersiggenthal, vom 12. September 2017 betreffend Finanzierung der Kantonsstrassen innerorts; Überweisung als Postulat am 15. Mai 2018.  
Das Postulat fordert, dem Grossen Rat eine Finanzierungsvorlage für den Ausbau und die Sanierung der Kantonsstrassen innerorts vorzulegen. Der neue Verteilschlüssel soll aufzeigen, wie die Gemeinden bei den Grosssanierungen der Kantonsstrassen innerorts weniger belastet werden.
- (18.9) Postulat Christoph Riner, SVP, Zeihen, vom 9. Januar 2018 betreffend Finanzierung der Strassenbeleuchtung an Kantonsstrassen innerorts; Überweisung am 5. Juni 2018.  
Das Postulat fordert den Regierungsrat auf, einen Verteilschlüssel zu prüfen, bei welchem sich

---

<sup>1</sup> Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) vom 17. März 1969 (SAR 751.100); zur besseren Unterscheidung wird dieses Gesetz in der Folge mit aStrG abgekürzt

<sup>2</sup> Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 (SAR 713.100)

<sup>3</sup> Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret, KSD) vom 20. Oktober 1971 (SAR 751.120)

<sup>4</sup> Die in der Revision 2010 vorgesehenen Regelungen werden in der Botschaft GR 10.57 vom 3. März 2010 im Detail erläutert ([www.ag.ch/grossrat](http://www.ag.ch/grossrat) > Geschäfte > [Geschäft Nr. 10.57](#))

der Kanton an der Sanierung der Strassenbeleuchtung entlang der Kantonsstrassen innerorts mitbeteiligt.

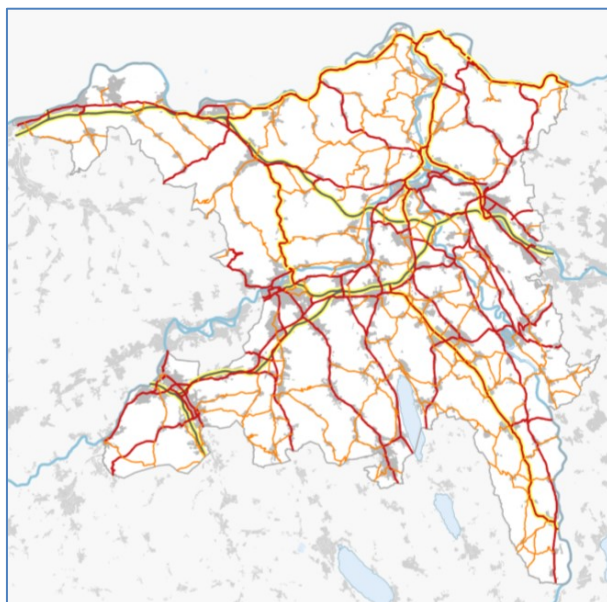
- (18.110) Motion GLP-Fraktion vom 5. Juni 2018 betreffend vereinfachte Anpassung untergeordneter Anpassungen von Schutzplänen; Überweisung am 11. Dezember 2018.  
Mit der Motion wird vorgeschlagen, § 10 BauG dahingehend zu ändern, dass Anpassungen von untergeordneter Bedeutung an Schutz- und kantonalen Nutzungsplänen im Sinne von vereinfachten Verfahren neu durch den Regierungsrat beschlossen werden.
- (18.197) Motion Ruth Jo. Scheier, GLP, Wettingen, vom 18. September 2018 betreffend Nachtabschaltung der Strassenbeleuchtung auf Kantonsstrassen; Überweisung als Postulat am 5. März 2019.  
In der Motion wird der Regierungsrat gebeten, für die Kantonsstrassen ein Beleuchtungsreglement (analog zum Beispiel Beleuchtungsreglement des Kantons Zürich) zu erstellen. Im Reglement sei die Nachtabschaltung der Strassenbeleuchtung auf Kantonsstrassen für das gesamte Strassennetz ab 24.00 Uhr (bzw. spätestens ab 01.00 Uhr) bis 05.00 Uhr vorzusehen.

### 1.3 Kantonsstrassennetz

Das vom Grossen Rat festgelegte Kantonsstrassennetz ist in Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen eingeteilt. Der Regierungsrat legt die Abgrenzung der Innerortsstrecken/Ausserortsstrecken in der Verordnung<sup>5</sup> beziehungsweise in ihrem Anhang fest. Das Kantonsstrassennetz wies 2019 folgende Länge auf (ohne T5 Aarau – Hunzenschwil; vgl. Kap. 1.6.3):

• Innerortsstrecken	484,4 km
davon Hauptverkehrsstrassen (HVS)	245,1 km
davon Verbindungsstrassen (VS)	239,3 km
• Ausserortsstrecken	<u>671,0 km</u>
• Total	1'155,4 km

Das Kantonsstrassennetz ist im Kapitel M 2.2 des Richtplans beschrieben und in der Teilkarte dargestellt.



Ausgangslage	Richtplanaussage	
		<b>Kantonsstrassennetz</b>
	—	Hauptverkehrsstrasse (HVS)
	- - -	Hauptverkehrsstrasse (HVS) Tunnel
	—	Verbindungsstrasse (VS)
		<b>Sachplan Verkehr Bund<sup>1</sup></b>
	—	Grundnetz innerhalb des Kantons
	—	Ergänzungnetz innerhalb des Kantons
	■	Siedlungsgebiet

<sup>1</sup>Stand Bericht Vernehmlassung zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11) vom 09.05.2008

Abbildung 1: Kantonsstrassennetz

Quelle: Richtplan Kanton Aargau

<sup>5</sup> Verordnung über die Innerortsstrecken an Kantonsstrassen vom 10. März 1999 (SR 751.125)

## **1.4 Gesetzliche Grundlagen**

### **1.4.1 Verfassung**

Die Kantonsverfassung<sup>6</sup> legt die Aufgaben von Kanton und Gemeinden im kantonalen Strassenwesen folgendermassen fest:

§ 49      Verkehrswesen

<sup>1</sup> Der Kanton und die Gemeinden ordnen das Verkehrs- und das Strassenwesen.

<sup>2</sup> Sie sorgen für eine volkswirtschaftlich möglichst günstige und umweltgerechte Verkehrsordnung.

Zudem beauftragt § 46 KV den Kanton, Vorschriften über die öffentlichen Sachen sowie über deren Gebrauch und Nutzung aufzustellen.

### **1.4.2 Gesetze**

Das Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz; in der Folge als aStrG abgekürzt) vom 17. März 1969 beauftragt den Kanton, die Kantonsstrassen zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben. Es regelt die Spezialfinanzierung Strassenrechnung und die kantonsinterne Zuständigkeit zur Kreditbewilligung. Zudem ermächtigt es den Grossen Rat, die notwendigen Ausführungsvorschriften per Dekret zu erlassen, ebenso Regelungen über die Verteilung der Kosten zwischen Kanton und Gemeinden.

Im Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 sind die Begriffsbestimmungen sowie Eigentum, Zuständigkeit und Finanzierung, Projektierung und Ausführung, Unterhalt, Verwaltung und Benutzung sowie das Verhältnis zum benachbarten Grundeigentum geregelt.

### **1.4.3 Dekret und Verordnungen**

Das Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret, KSD) vom 20. Oktober 1971 regelt Planung, Projektierung, Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen, den Landerwerb sowie die Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden.

In zwei Verordnungen<sup>7</sup> hat der Regierungsrat die Innerortsstrecken abgegrenzt und die Versorgungsrouten und deren Standard festgelegt. In § 41 der Bauverordnung<sup>8</sup> hat er die Normen bezeichnet, welche als Richtlinien für die Beurteilung der Beschaffenheit öffentlicher Strassen gelten. In § 48 BauV hat er zudem die Aufgabenteilung für den Winterdienst an Kantonsstrassen im Detail geregelt.

## **1.5 Finanzierung der Kantonsstrassen**

Für die Finanzierung der Kantonsstrassen hat der Gesetzgeber in den §§ 5 ff. des Strassengesetzes die Spezialfinanzierung Strassenrechnung errichtet. In dieser zum grössten Teil verursacherfinanzierten Spezialfinanzierung sind folgende Ertrags- und Aufwandpositionen enthalten:

---

<sup>6</sup> Verfassung des Kantons Aargau (KV) vom 25. Juni 1980 (SAR 110.000)

<sup>7</sup> Verordnung über die Innerortsstrecken an Kantonsstrassen vom 10. März 1999 (SAR 751.125); Verordnung über die Offenhaltung von Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten (Ausnahmetransportroutenverordnung, ATRV) vom 22. Dezember 2004 (SAR 751.172)

<sup>8</sup> Bauverordnung (BauV) vom 25. Mai 2011 (SAR 713.121)



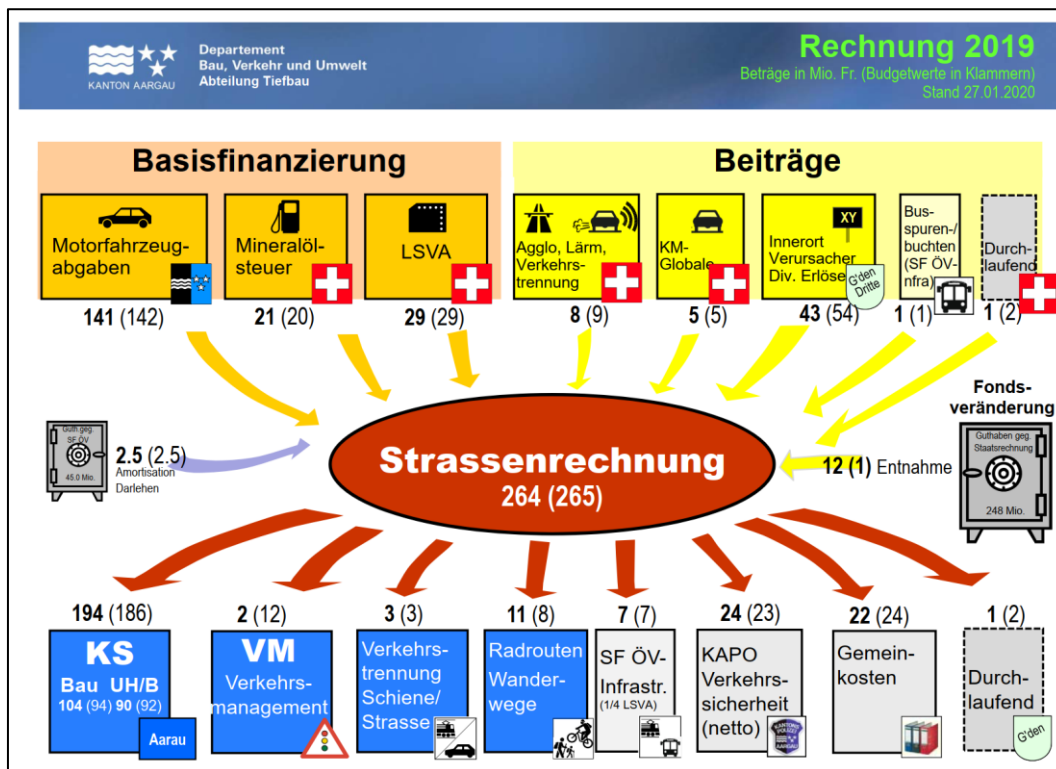


Abbildung 2: Strassenrechnung 2019

Quelle: Abteilung Tiefbau BVU

Die Strassenrechnung wies Ende 2019 einen Bestand von 248 Millionen Franken aus. Aus heutiger Sicht können die Erträge den Aufwand für Bau, Unterhalt und Betrieb des kantonalen Strassenwesens decken. Werden in den nächsten 10 Jahren alle geplanten Grossprojekte ohne Verzögerungen realisiert, sinkt der Fondsbestand gegen null. Eine vorübergehende Verschuldung wäre rechtlich möglich. Mit den Grossprojekten ist jedoch auch zu erwarten, dass die Agglomerationsbeiträge des Bundes entsprechend höher ausfallen.

Mittel- bis langfristig wird sich die Finanzierung der Strasseninfrastruktur verändern. Es werden vermehrt Fahrzeuge mit sparsamem Treibstoffverbrauch sowie Elektrofahrzeuge eingesetzt. Die Erträge der Mineralölbesteuerung werden abnehmen. Bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gehen die Prognosen von einer Stagnation aus. Auf Bundesebene werden deshalb mittelfristig neue Modelle der Verkehrsfinanzierung diskutiert. Bei der kantonalen Motorfahrzeugabgabe konnte die fehlende Anpassung an die Teuerung seit 1971 durch die Zunahme der eingelösten Fahrzeuge bisher kompensiert werden.

## 1.6 Umfeldentwicklung, zukünftige Herausforderungen

### 1.6.1 Verkehrsentwicklung

Bis 2040 rechnet der Bund<sup>9</sup> gesamtschweizerisch mit einer Zunahme der Verkehrsleistung um 25 % beim Personenverkehr und 37 % beim Güterverkehr. Im Personenverkehr wird beim motorisierten Individualverkehr (MIV) mit einer Zunahme von 18 % gerechnet, beim Güterverkehr auf der Strasse mit 33 %.

<sup>9</sup> Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Verkehrsperspektiven 2040, Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs in der Schweiz, Bern 2016 ([www.aren.admin.ch](http://www.aren.admin.ch) > Verkehr & Infrastruktur > Grundlagen und Daten > [Verkehrsperspektiven 2040](#))

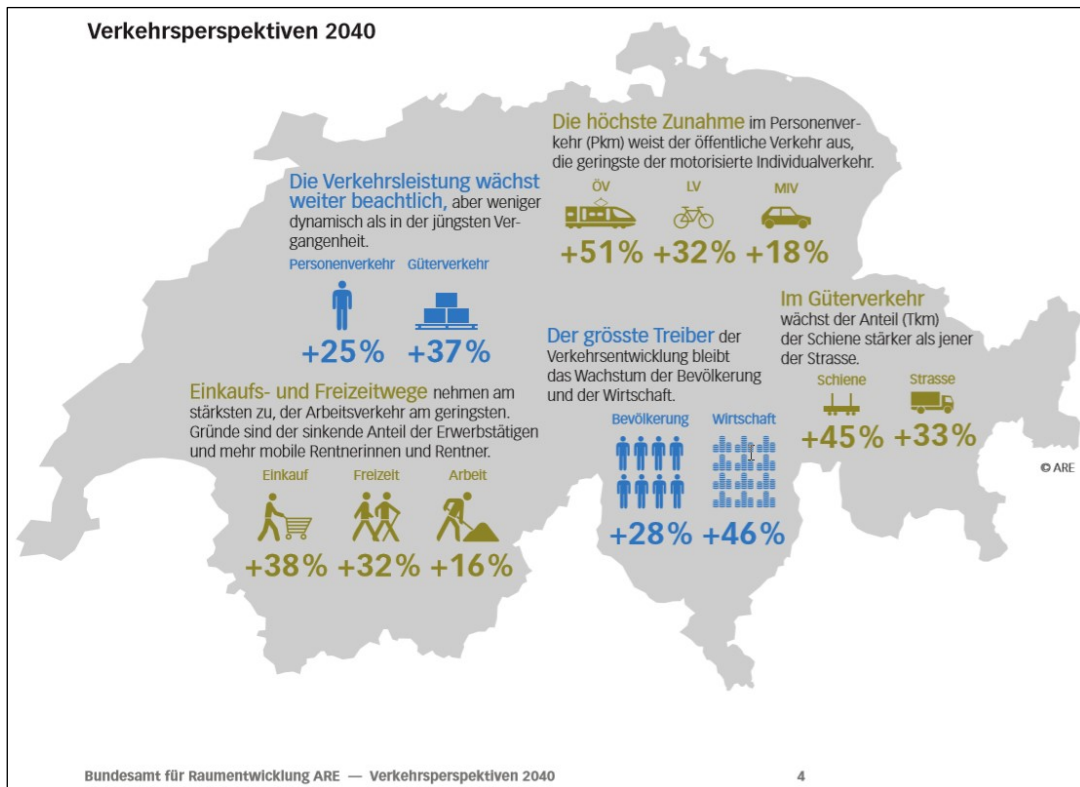


Abbildung 3: Verkehrsperspektiven 2020

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung

Das wachsende Verkehrsaufkommen führt nach der aktuellen Studie des Bundesamts für Raumentwicklung zu Überlastungen des Strassennetzes. Aufgrund der beschränkten Ausbaumöglichkeiten der Hochleistungsstrassen (Nationalstrassennetz) ist vermehrt mit einer Verlagerung auf nachgeordnete Strassen zu rechnen.

Im Kanton Aargau nahm die Bevölkerung von 1990 bis 2019 insgesamt um knapp 36 % zu. Dies entspricht einem Bevölkerungswachstum von durchschnittlich rund 1,2 % pro Jahr.

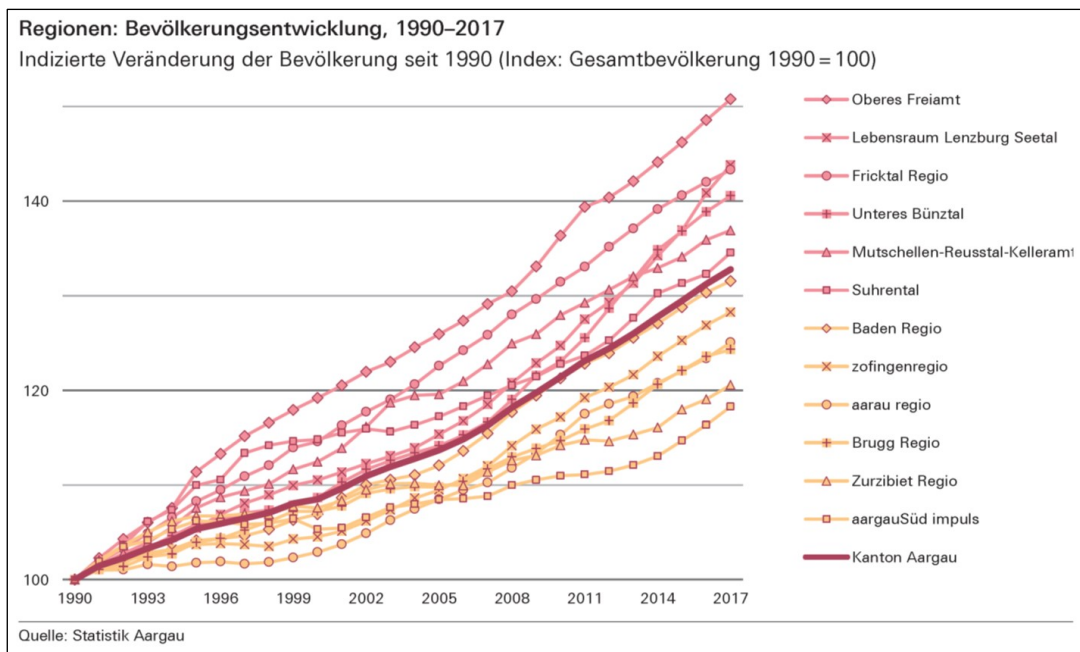


Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung 1990-2017 nach Regionen

Quelle: Statistik Aargau

Da das prognostizierte Aargauer Bevölkerungswachstum leicht über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt liegt, wird eine dementsprechend höhere Verkehrszunahme erwartet.

Die Bevölkerungszunahme und die grösseren Mobilitätsbedürfnisse der Aargauerinnen und Aargauer führen seit Jahren zu einer stetig wachsenden Verkehrsnachfrage. In den Morgen- und Abendspitzenzeiten stossen das heutige Verkehrsnetz und -angebot auf den Nationalstrassen, den Haupt- sowie Zulaufachsen in die Zentren an die Grenzen der Kapazität. Auf der Schiene akzentuieren sich die Infrastrukturengpässe auf der Ost-West-Achse und in Richtung Basel, wo ohne Infrastrukturausbauten kaum mehr zusätzliche Züge eingesetzt werden können. Engpässe zeichnen sich auch vermehrt an den Umsteigeknoten (Bahn- und Bushöfe) ab. Der Stau in den Zentren führt zu unberechenbaren Reisezeiten im MIV, und bei den Bussen des öV sinken die Beförderungsgeschwindigkeit sowie die Fahrplanstabilität. Klar ist, dass ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem für die Erreichbarkeit als Standortfaktor von grosser Bedeutung ist. Von den sieben Faktoren der Standortqualität hängen vier direkt mit der Erreichbarkeit zusammen. Die Standortqualität einer Region ist umso höher, je besser die Erreichbarkeit der Bevölkerung, der Beschäftigten, der hochqualifizierten Mitarbeitenden und der Flughäfen ist.

### **1.6.2 Ausblick**

Auf die zukünftige Entwicklung der Mobilität hat die Digitalisierung einen entscheidenden Einfluss. Fachleute erwarten, dass die Wege vermehrt in Transportketten mit verschiedenen Verkehrsmitteln (Auto, Bus, Bahn, Velo, Taxi, Car-Sharing usw.) bewältigt werden (Multimodale Mobilität MMM). Der Kunde wird über eine Internet-Plattform den schnellsten Weg zu seiner Destination errechnen, die Verkehrsmittel reservieren und bezahlen. Die Digitalisierung wird dazu beitragen, die vorhandenen Infrastrukturen und Dienstleistungen möglichst effizient auszulasten. Trotz der effizienteren Nutzung erwarten die Fachleute, dass ein Ausbau der Infrastrukturen und des öV-Angebots weiterhin erforderlich sein wird, um die Nachfrage nach Mobilität zu befriedigen.

Für die Revision der Strassengesetzgebung bedeutet dies, dass die Planung der Infrastrukturen und ihre Abstimmung unter den verschiedenen Verkehrsträgern (inklusive Umsteigeinfrastrukturen) sowie mit der Siedlungsentwicklung vermehrt wichtig sind; ihre Regelung ist zu überprüfen. Weitere Regelungen, beispielsweise über den Datenaustausch oder automatisierte Fahrzeuge, sind vom Bund zu erlassen.

Eine weitere Herausforderung ist die Entwicklung der E-Mobilität. Aus Sicht der Umweltbelastung ist eine rasche Entwicklung zu begrüssen. Schon kurzfristig ist die erforderliche Versorgungsinfrastruktur bereit zu stellen.

### **1.6.3 Entwicklungen bei Bund und Kantonen**

Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 den Bundesbeschluss zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) angenommen. Dieser schafft die Grundlage, damit der Bund die nötigen Mittel in Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen investieren und Agglomerationsprojekte auch in Zukunft finanziell ausreichend unterstützen kann.

Ein wichtiges Instrument für die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen). Darin werden die notwendigen Ausbauschritte definiert. Über die Projekte, deren Priorisierung und Finanzierung entscheidet das Bundesparlament. Es legt grundsätzlich alle vier Jahre fest, welche Projekte neu verwirklicht werden sollen. Die prioritären Projekte (Stand STEP NS, Botschaft des Bundesrats vom 14.09.2018) werden dem Realisierungshorizont 2030 zugeordnet, weitere Projekte dem Realisierungshorizont 2040. Innerhalb der Realisierungshorizonte wird weiter in Ausbauschritte unterteilt.

Das heute bestehende und fast fertig gebaute Nationalstrassennetz wurde 1960 beschlossen und im Netzbeschluss (NEB) rechtlich verankert. Mit dem neuen Netzbeschluss werden rund 400 Kilometer

Kantonsstrasse ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Im Aargau gingen per 1. Januar 2020 5,4 km an den Bund (T5 Aarau – Hunzenschwil).

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen und so einen Beitrag zur nachhaltigen Raumentwicklung leisten.

Die Agglomerationsprogramme im Kanton Aargau werden von den Agglomerationsgremien aufgeleitet und vom Kanton begleitet. Die Erarbeitung erfolgt in Zusammenarbeit mit den beteiligten Regionalplanungsverbänden und Gemeinden. Nach den Vorstellungen des Bundes wird im Rahmen einer nachhaltigen Gesamtsicht sichergestellt, dass der Verkehr ganzheitlich betrachtet wird und dass die einzelnen Verkehrsträger aufeinander abgestimmt und verknüpft werden. Verkehr und Siedlung werden aufeinander abgestimmt; die Siedlungsqualität soll verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt werden. Dadurch soll die Standortattraktivität gefördert werden.

Soweit bekannt, sind zurzeit keine wesentlichen Änderungen im Bundesrecht geplant, welche Auswirkungen auf die Revision des Strassengesetzes haben. Insbesondere soll an der Aufgabenverteilung und Aufteilung der Finanzierung zwischen Bund und Kantonen nichts geändert werden.

Die Strassengesetzgebung in den Kantonen ist sehr unterschiedlich (historisch gewachsen). Eine Mehrzahl der Kantone, insbesondere die grösseren, finanziert die Strassen mit einer Spezialfinanzierung, in welche die Motorfahrzeugabgaben und die zweckgebundenen Bundesbeiträge ganz oder anteilmässig fliessen. Auch die Aufgabenteilung zwischen den Kantonen und ihren Gemeinden ist sehr unterschiedlich geregelt. Soweit die Kantone Gemeindebeiträge erheben (zum Beispiel Thurgau, Schaffhausen), handelt es sich um Investitionsbeiträge.

## **2. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung**

Die Strategie mobilitätAARGAU (vom Grossen Rat am 13. Dezember 2016 einstimmig beschlossen) zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik mit einem Planungshorizont bis 2040 auf. Die strategischen Stossrichtungen beinhalten eine Abstimmung des Verkehrsangebots mit dem Raumkonzept Aargau, eine Förderung der effizienten, sicheren und nachhaltigen Nutzung von Verkehrsmitteln und -infrastrukturen sowie den ökonomisch und ökologisch ausgewogenen Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen. Dabei verschiebt sich der Fokus auf ein räumlich differenziertes Verkehrsangebot, bei dem alle Aspekte von Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Nutzung sowie die Ressourcen künftiger Generationen berücksichtigt werden. Die vorliegende Gesetzesrevision erfolgt unter dem Ziel der Umsetzung der Strategie mobilitätAARGAU.

Im Entwicklungsleitbild 2017-2026 hat der Regierungsrat im Mai 2017 festgelegt, dass die koordinierte Betrachtung von Verkehr, Siedlungsentwicklung und Umweltauswirkungen weitergeführt wird (Strategie 8, Lebensraum gestalten und Mobilität effizient bewältigen). In städtischen und urbanen Gebieten sollen die Mobilitätsbedürfnisse flächeneffizient abgewickelt werden, in ländlichen Gebieten steht eine gute Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz im Vordergrund. Zudem sind die Transportketten im Personen- und Güterverkehr durchgehend und attraktiv zu gestalten.

Im Richtplan hat der Grosse Rat (Beschluss vom 20. September 2011) für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur Planungsgrundsätze festgelegt. Die Optimierung der bestehenden Verkehrssysteme mit betrieblich-organisatorischen Massnahmen (zum Beispiel Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement) sowie die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger haben Priorität (Richtplan Kap. M 1.1). Weitere Schwerpunkte sind die Verkehrssicherheit, die Weiterentwicklung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Realisierung von Umsteigeanlagen.

### **3. Handlungsbedarf, Ziele der Revision**

#### **3.1 Ausrichtung an vier Zielen**

Die Revision der Strassengesetzgebung richtet sich an den folgenden vier Zielen aus:

- Optimierung der Verbundaufgabe Kanton – Gemeinden, Neuregelung der Mitfinanzierung durch die Gemeinden
- Schaffung der Voraussetzungen für eine zeitgemässe Infrastruktur Kantonsstrassen
- Langfristige Sicherstellung der Strassenfinanzierung
- Rechtstechnische Aktualisierung

#### **3.2 Optimierung der Verbundaufgabe Kanton – Gemeinden, Neuregelung der Mitfinanzierung durch die Gemeinden**

##### **3.2.1 Handlungsbedarf**

Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen sind eine Verbundaufgabe zwischen Kanton und Gemeinden. Die Kantonsstrassen stellen den Gemeinden die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz zur Verfügung und dienen ihnen als Groberschliessung. Sie prägen im Innerort das Gesicht der Gemeinden. Hinsichtlich der Erschliessung und dem Fuss- und Veloverkehr bestehen enge Schnittstellen zu den Aufgaben der Gemeinden. Zudem liegen viele kommunale Leitungen unter den Kantonsstrassen, deren Bau und Unterhalt mit jenem der Kantonsstrassen abgestimmt werden muss.

Als Verantwortlicher für die Infrastruktur Kantonsstrassen hat der Kanton die Federführung. Er bezieht die Gemeindebehörden einerseits bei der Projektierung und der Realisierung in den Entscheidungsprozess ein. Andererseits haben die Gemeinden Beiträge an den Bau und den Unterhalt der Innerortsstrecken zu leisten. Bei beiden Aspekten dieses Aufgaben- und Finanzierungsverbunds besteht Optimierungsbedarf. Als zentraler Punkt sind die Gemeindebeiträge neu zu regeln. Zudem sollen insbesondere bei verkehrsträger- und gemeindeübergreifenden Projekten die Schnittstellen zwischen den kantonalen und kommunalen Aufgaben klarer abgegrenzt werden.

##### **Einbezug der Gemeinden bei Projektierung und Realisierung**

Der Kanton hat in den letzten Jahren grosse Anstrengungen unternommen, den Einbezug der Gemeinden zu strukturieren und zu verbessern. Für einzelne Gemeinden erfolgt die Zusammenarbeit jedoch noch nicht zufriedenstellend. Zudem ist die Zusammenarbeit gesetzlich nur bruchstückhaft geregelt.

##### **Mitfinanzierung durch die Gemeinden**

Die Gemeinden leisten heute nach Massgabe ihres Interesses und ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit Investitionsbeiträge an den Bau und Unterhalt der Innerortsstrecken von Kantonsstrassen von 20 % bis 60 % der Gesamtkosten (§§ 15 ff. KSD). Die für das Jahr 2020 festgelegten Beitragssätze betragen zwischen 35 % und 60 % (Durchschnitt 48,3 %).

Mit der vom Grossen Rat als Postulat überwiesenen (17.215) Motion Gertrud Häseli, Grüne, Wittnau, Hansjörg Wittwer, Grüne, Aarau, Colette Basler, SP, Zeihen, Therese Dietiker, EVP, Aarau, Maya Bally Frehner, BDP, Henschiken, Marlène Koller, SVP, Untersiggenthal, vom 12. September 2017 betreffend Finanzierung der Kantonsstrassen innerorts (vgl. Kap. 1.2) wird gefordert, dass die Gemeinden bei den Grosssanierungen der Kantonsstrassen innerorts weniger belastet werden.

Die heutige Abstufung der Gemeindebeiträge nach Finanzkraft bewirkt einen indirekten Finanzausgleich, der intransparent ist und unbeabsichtigte Effekte hat. So hat der indirekte Finanzausgleich – wegen der konkreten formelmässigen Ausgestaltung, die dafür gewählt wurde – dazu geführt, dass

heute der durchschnittliche Beitragssatz der Gemeinden rund einen Drittel höher liegt als bei Einführung dieser Regelung 1971. Die Mitfinanzierung der Kantonsstrassen trifft die Gemeinden zudem sehr unterschiedlich.

### **Schnittstellen zwischen Kanton und Gemeinden**

Bei verkehrsträgerübergreifenden Projekten und bei Verkehrsmanagementprojekten sind oft auch Massnahmen auf Gemeindestrassen erforderlich. Dasselbe gilt, wenn beispielsweise aus umweltrechtlichen Gründen flankierende Massnahmen zu treffen sind. In solchen Fällen sind die Schnittstellen nach heutigem Recht nicht klar abgegrenzt. Im engeren Bereich entlang von Kantonsstrassen führt zudem die Verantwortung des Kantons für die Verkehrssicherheit zu Konflikten mit der geteilten Zuständigkeit beispielsweise für die Strassenbeleuchtung an Innerortsstrecken.

#### **3.2.2 Ziele der Neuregelung**

Die Kantonsstrasseninfrastruktur soll weiterhin eine Verbundaufgabe von Kanton und Gemeinden unter der Verantwortung und Federführung des Kantons bleiben.

Die Zusammenarbeit Kanton – Gemeinden soll in partnerschaftlicher Weise neu strukturiert und klar geregelt werden. Zentrale Elemente sind die zeitliche Abstimmung der Bau- und Unterhaltsvorhaben sowie eine Stärkung der Mitwirkungsrechte des Gemeinderats bei der Projektierung.

Die Gemeinden profitieren von der Kantonsstrasseninfrastruktur (Anbindung an das übergeordnete Strassennetz, Groberschliessung, Benutzung des Kantonsstrassenareals für Leitungen usw.). Dementsprechend sollen die Gemeindebeiträge an den Bau und Unterhalt der Innerortsstrecken im Grundsatz beibehalten werden. Die Gemeinden sollen aber mit den Investitionsbeiträgen weniger stark belastet werden, und der im heutigen Bemessungssystem enthaltene indirekte Finanzausgleich soll eliminiert werden. Damit soll auch die durch den indirekten Finanzausgleich – wegen der konkreten formelmässigen Ausgestaltung, die dafür gewählt wurde – verursachte sukzessive Erhöhung des durchschnittlichen Beitragssatzes der Gemeinden rückgängig gemacht werden. Die Entlastung der Gemeinden soll durch eine verkräftbare Mehrbelastung der Strassenrechnung finanziert werden. Auf direkte Ausgleichszahlungen gemäss § 5 Abs. 3 GAF<sup>10</sup> soll verzichtet werden.

Die Aufgabenverteilung und Zusammenarbeit bei komplexen Projekten soll flexibler geregelt werden, damit der Kanton mit Zustimmung des Gemeinderats Massnahmen auf Gemeindestrassen mitplanen kann. Entsprechend seiner Verantwortung für die Sicherheit soll der Kanton die Verantwortung für die Strassenbeleuchtung sowie – im Bereich von Verzweigungen von Kantons- und Gemeindestrassen – für Signalisationen, Markierungen und Lichtsignale einschliesslich der Finanzierung übernehmen.

### **3.3 Schaffung der Voraussetzungen für eine zeitgemässe Infrastruktur Kantonsstrassen**

Im letzten Jahrhundert waren beim Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen primär technische Herausforderungen zu lösen. Heute und in Zukunft stehen Fragen der Funktions- und Leistungsfähigkeit, der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie der Sicherheit der Kantonsstrasseninfrastruktur im Zentrum.

Die Strategie mobilitätAARGAU basiert auf der Abstimmung zwischen Raumentwicklung und Verkehrsangebot. Sie setzt bei der effizienten, sicheren und nachhaltigen Nutzung von Verkehrsmitteln und -infrastrukturen sowie beim ökonomisch und ökologisch ausgewogenen Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen an.

Um Kapazitätsengpässen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr zu begegnen und die Ortskerne zu entlasten, soll in Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Um diese Strategie umzusetzen, sind

---

<sup>10</sup> Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 5. Juni 2012 (SAR 612.300)

Werkzeuge zu entwickeln, welche die Zusammenarbeit und Koordination zwischen Kanton (Kantonsstrassen, kantonale Radrouten) und Gemeinden (für Fuss- und Veloverkehr primär zuständig) sicherstellen, beispielsweise in verkehrsträgerübergreifenden Gesamtprojekten und Verkehrsmanagementprojekten.

Ein weiterer Schwerpunkt der Strategie mobilitätAARGAU ist die Verkehrssicherheit. Sie soll durch bauliche Massnahmen (inkl. Sanierung unbewachter Bahnübergänge) sowie durch betriebliche und kommunikative Massnahmen erhöht werden. Dabei sieht die Strategie mobilitätAARGAU auch vor, dass der Kanton die Gemeinden bei der Umsetzung von betrieblichen Massnahmen innerorts unterstützt und diese im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben anordnet.

Die Strassengesetzgebung ist auf diese Herausforderungen auszurichten und hat die Möglichkeiten der Digitalisierung und der verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse aufzunehmen.

### **3.4 Langfristige Sicherstellung der Strassenfinanzierung**

Die Finanzierung der Kantonsstrasseninfrastruktur erfolgt über die Spezialfinanzierung Strassenrechnung. Diese Finanzierung hat sich bewährt und soll beibehalten werden. Sie ist langfristig sicherzustellen.

Im Rahmen der vorliegenden Neuregelung sollen die durch die Strassenrechnung zu finanzierenden Aufgaben grundsätzlich weder reduziert noch ausgeweitet werden. Die Reduktion der Gemeindebeiträge führt jedoch zu einer Ertragsreduktion in der Strassenrechnung. Diese Reduktion wird kompensiert durch die seit 2018 definitiv eingeführten Agglomerationsbeiträge des Bundes. Die Höhe der Agglomerationsbeiträge ist von der Grösse der Projekte abhängig. Damit sind die Voraussetzungen gewahrt, dass die spätere Revision der Motorfahrzeugabgabe saldoneutral gestaltet werden kann.

Mittelfristig werden die Erträge der Mineralölbesteuerung wegen dem Anstieg von Fahrzeugen mit geringem Treibstoffverbrauch sowie von Elektrofahrzeugen abnehmen. Auf Bundesebene werden neue Finanzierungsmodelle wie beispielsweise Mobility Pricing geprüft. Die Finanzierungsmodelle auf kantonaler Ebene können grundsätzlich unabhängig von den Änderungen auf Bundesebene gestaltet werden. Die Motorfahrzeugabgabe im Aargau ist zudem in geringerem Mass vom technologischen Wandel abhängig und kann bei Bedarf einfach angepasst werden.

### **3.5 Rechtstechnische Aktualisierung**

Das Strassenwesen ist heute unsystematisch im Strassengesetz und im Baugesetz geregelt. Wichtige Bestimmungen sind zudem im Kantonsstrassendekret festgelegt; diese Bestimmungen sind gemäss § 78 Abs. 1 der Kantonsverfassung in Gesetzesform zu erlassen. Formal ist deshalb eine Totalrevision des Strassengesetzes erforderlich, welche sämtliche wichtigen Regelungen des kantonalen Strassenwesens zusammenfasst. Ausführende Bestimmungen sind auf Verordnungsebene zu regeln.

## 4. Kernpunkte der Revision

### A Optimierung der Verbundaufgabe Kanton – Gemeinden

#### 4.1 Zusammenarbeit Kanton – Gemeinden

##### 4.1.1 Heutige Regelung und Praxis

Das Kantonsstrassenwesen ist eine Verbundaufgabe von Kanton und Gemeinden.

- Die Gesamtverantwortung liegt beim Kanton; er ist für die Planung und Projektierung sowie für Bau, Betrieb und Unterhalt zuständig (§ 2 Abs. 1 aStrG, § 86 Abs. 1 lit. a BauG, § 99 Abs. 1 BauG usw.).
- Die Gemeinden haben das Recht auf Anhörung bei der Planung (§ 9 Abs. 1 BauG) und der Projektierung (§ 2a Abs. 2 aStrG). Der Landerwerb für Innerortsstrecken erfolgt in Zusammenarbeit mit den Gemeinden (§ 7 KSD).

An den Bau und Unterhalt von Innerortsstrecken haben die Gemeinden Beiträge zwischen 20 und 60 % zu leisten (§§ 15 ff. KSD), zur Festsetzung der Kostenbeteiligung sind sie anzuhören (§ 2a Abs. 2 aStrG). Liegt kein zustimmender Beschluss der Gemeinde über den Kostenbeitrag vor, kann der Grosse Rat diesen "dekretieren" (§ 2 Abs. 2 lit. d aStrG).

Beim Betrieb der Innerortsstrecken übernehmen die Gemeinden einzelne Aufgaben allein (zum Beispiel Beleuchtung) oder zusammen mit dem Kanton (zum Beispiel Winterdienst) und leisten an die übrigen Unterhaltskosten Beiträge (§ 99 Abs. 2 BauG)<sup>11</sup>.

Die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden geht heute schon weit über diese gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus. So gibt der Kanton den Gemeinden im Rahmen des Erhaltungsmanagements jährlich die in den nächsten zehn Jahren geplanten Sanierungsvorhaben bekannt. Bei grösseren Vorhaben bespricht der Kanton beim Start der Projektierung die Eckpunkte des Projekts mit der Gemeinde. Geplante Massnahmen im kleinen Unterhalt und Werkreparaturen werden den Gemeinden zur Budgetierung angemeldet.

##### 4.1.2 Handlungsbedarf

Im Spannungsfeld zwischen der Gesamtverantwortung des Kantons für eine leistungsfähige und zeitgemässe Kantonsstrasseninfrastruktur und der starken Betroffenheit der Gemeinden und ihrer Mitfinanzierung muss die Verbundaufgabe optimiert werden. Potenzial besteht vorab in der Optimierung der Zusammenarbeit.

Die Zusammenarbeit des Kantons mit den Gemeindebehörden bei Planung, Projektierung und Realisierung der Kantonsstrassen ist heute bruchstückhaft und punktuell für die einzelnen Planungsschritte beziehungsweise Planungsinstrumente festgelegt. Sie soll umfassend und für beide Partner verbindlich geregelt werden, wobei die heutige Praxis als Mindeststandard gelten soll. So sollen beispielsweise Kanton und Gemeinden den Zeitpunkt von baulichen Massnahmen unter Berücksichtigung der beiderseitigen Interessen abstimmen.

Weiteres Potenzial für die Optimierung der Verbundaufgabe besteht unter anderem bei der Mitfinanzierung der Innerortsstrecken durch die Gemeinden (Kap. 4.2), bei Projekten, welche gleichzeitig Kantons- und Gemeindestrassen betreffen (Kap. 4.5) und bei der Sicherheit (Kap. 4.6).

##### 4.1.3 Umsetzungsvorschlag

Mit einer neuen generellen Bestimmung (§ 4 StrG) werden Kanton und Gemeinden zur Zusammenarbeit im kantonalen Strassenwesen verpflichtet. Die Zusammenarbeit bezieht sich insbesondere auf

---

<sup>11</sup> Mit der Optimierung der Aufgabenteilung Kanton – Gemeinden und Neuordnung des Finanzausgleichs zwischen den Gemeinden wurde die Kantonalisierung der Finanzierung des kleinen baulichen Unterhalts auf Innerortsstrecken (Werkreparaturen/Ausbesserung von Schäden) beschlossen. Dadurch wurden die Gemeinden ab 2018 jährlich um rund eine Million Franken entlastet. Diese Entlastung wurde nicht ausgeglichen.



die Planung und Projektierung von Kantonsstrassen und weiteren Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse sowie auf den Landerwerb. Zeitpunkt und Inhalt der Bauvorhaben sind gegenseitig abzustimmen. Der Kanton ist verpflichtet, die Gemeinden von Anfang an in die Projektentwicklung und Entscheidungsfindung einzubeziehen. Er hat ihnen Gelegenheit zu bieten, ihre Bedürfnisse einzubringen und die auf Gemeindeebene nötigen Finanzierungsbeschlüsse zu erwirken. Dazu gehört auch die rechtzeitige Information über die Daten, die für die Budgetierung und Finanzplanung nötig sind. Umgekehrt stehen auch die Gemeindebehörden in der Pflicht, dem Kanton die entsprechenden Informationen abzugeben und die nötigen Beschlüsse zeitgerecht zu erwirken. Ziel muss es sein, nur Projekte öffentlich aufzulegen, welche vom Kanton und den Gemeindebehörden mitgetragen werden.

Die Zusammenarbeitspflicht soll explizit auch auf die Phase der Realisierung der Kantonsstrassenbauten ausgedehnt werden. In dieser Phase besteht grosser Abstimmungsbedarf (Baustellenplanung, temporäre Verkehrsführung, Schulwegsicherheit usw.). Insbesondere ist auch die Kommunikation abzusprechen.

Zudem wird der Kanton verpflichtet, die Gemeinden vor wichtigen Entscheiden im Bereich des kantonalen Strassenwesens, beispielsweise bei der Netzfestlegung, bei der Abgrenzung der Innerortsstrecken sowie bei der Bezeichnung der Versorgungsrouten anzuhören.

#### **4.1.4 Auswirkungen**

Mit der gesetzlichen Regelung der Zusammenarbeit Kanton – Gemeinden bei der Planung und Projektierung von Kantonsstrassen wird die heutige Praxis der Zusammenarbeit als Mindeststandard definiert. Eine gute Zusammenarbeit wirkt sich positiv auf die Qualität der Projekte und auf die Akzeptanz aus. Finanzielle Auswirkungen sind nicht quantifizierbar.

### **4.2 Gemeindebeiträge**

#### **4.2.1 Heutige Regelung und Praxis**

##### **4.2.1.1 Gesetzliche Regelung**

Die Mitfinanzierung der Kantonsstrassen durch die Gemeinden ist in § 2a aStrG<sup>12</sup> sowie in den §§ 15 ff. des Kantonsstrassendekrets geregelt: Die Gemeinden leisten Beiträge zwischen 20 % und 60 % an die Kosten von Bau und Unterhalt der Innerortsstrecken der Kantonsstrassen<sup>13</sup>. Die Beitragshöhe ist nach Massgabe ihres Interesses und ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit abgestuft (indirekter Finanzausgleich). Würde eine Gemeinde infolge besonders grosser Aufwendungen, die auf den starken Durchgangsverkehr oder besondere bauliche Schwierigkeiten zurückzuführen sind, durch den Ansatz übermässig belastet, so kann der Regierungsrat den Beitrag ermässigen (§ 17 Abs. 2 KSD)<sup>14</sup>. Mehrkosten, die infolge besonderer Begehren einer Gemeinde entstehen, gehen ganz zu deren Lasten. Besondere Regelungen bestehen bezüglich der Beleuchtung sowie der Finanzierung bei Kreuzungen, parallelen Erschliessungsstrassen, Gehwegen, Bushaltestellen und Personenüber- und -unterführungen ausserorts.

Die heutigen Investitionsbeiträge werden zwischen 20 % und 60 % nach Finanzkraft und Interesse bemessen; der Regierungsrat erlässt Richtlinien über die Abstufung der Beiträge (§ 17 Abs. 1 KSD). Der Ausgangswert 50 % wird mit dem Finanzkrafteffektor<sup>15</sup> und dem Netzlängenfaktor<sup>16</sup> multipliziert.

---

<sup>12</sup> § 2a StrG Ausführungsbestimmungen; Mitwirkung der Gemeinden, Kostenverteilung

<sup>1</sup> Der Grosse Rat erlässt durch Dekret die notwendigen Ausführungsvorschriften zu § 7, über die Verteilung der Kosten zwischen Kanton und Gemeinden sowie über die Erteilung des Enteignungsrechts.

<sup>2</sup> Die Gemeinden sind bei der Projektierung und Festsetzung der Kostenverteilung anzuhören. Für die Bemessung ihrer Leistungen sind die Finanzkraft und das Interesse zu berücksichtigen.

<sup>13</sup> Das Kantonsstrassennetz weist insgesamt eine Länge von 1'160 km auf. Davon sind 484 km Innerortsstrecken.

<sup>14</sup> In den Jahren 2008–2019 hat der Regierungsrat bei 26 Projekten in 21 Gemeinden eine Reduktion der Gemeindebeiträge gewährt.

<sup>15</sup> Finanzkrafteffektor: Tragfähigkeitsfaktor Gemeinde dividiert durch Tragfähigkeitsfaktor Kanton, Gewichtung Exponent 0,45; der Tragfähigkeitsfaktor ist definiert als 100 % Steuerertrag dividiert durch (Steuerfuss x Einwohnerzahl).

<sup>16</sup> Netzlängenfaktor: Innerortlänge Kantonsstrassen pro Einwohner Kanton dividiert durch Innerortlänge Kantonsstrassen pro Einwohner Gemeinde, Gewichtung Exponent 0,10

Der Finanzkraftfaktor erhöht den Ausgangswert für überdurchschnittlich finanzstarke Gemeinden und reduziert ihn für unterdurchschnittlich finanzstarke. Der Netzlängenfaktor erhöht den Ausgangswert für Gemeinden mit unterdurchschnittlichem Innerortlängen-Anteil und reduziert ihn bei überdurchschnittlichem Anteil. Basierend auf dieser Berechnungsart legt der Regierungsrat jährlich die für jede Gemeinde anzuwendenden Beitragssätze fest. Diese Regelung gilt seit 1971 unverändert.

#### 4.2.1.2 Abstufung der Beiträge

Für das Jahr 2020 gelangen für die einzelnen Gemeinden<sup>17</sup> Beitragssätze zwischen 35 % (1 Gemeinde) und 60 % (29 Gemeinden) zur Anwendung:

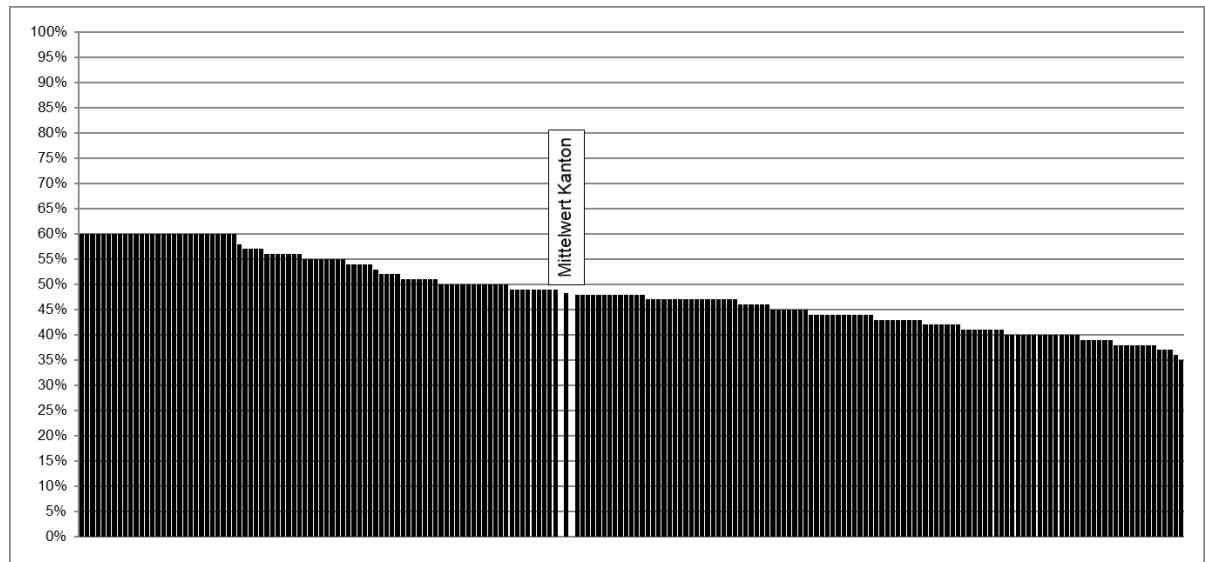


Abbildung 5: Beitragssätze heute (2020)

Quelle: Abteilung Tiefbau BVU

Seit dem Erlass des Kantonsstrassendekrets 1971 hat sich der durchschnittliche Beitragssatz kontinuierlich nach oben entwickelt, weil die Finanzkraft der Gemeinden gestiegen ist. 1971 betrug der durchschnittliche Satz aller Gemeinden 36,6 %. Heute beträgt er 48,3 % und liegt damit rund einen Drittel höher.

#### 4.2.1.3 Innerorts-/Ausserortsstrecken

Bei der Verbundaufgabe Kantonsstrasseninfrastruktur ist sowohl für die Aufgabenerfüllung als auch für die Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden die Abgrenzung innerorts/ausserorts gemäss § 83 Abs. 3 BauG massgeblich. Demnach gelten diejenigen Abschnitte von Kantonsstrassen, entlang denen das anstossende Land wenigstens zur Hälfte überbaut ist, als Innerortsstrecken. Der Regierungsrat nimmt nach Anhören des Gemeinderats die Abgrenzung der Innerortsstrecken vor. Strassenzüge mit Beschränkung des Zutritts oder der Anschlüsse können auch innerhalb der Bauzonen zu Ausserortsstrecken erklärt werden. Dies kann bei Tunneln oder bei grösseren Brücken der Fall sein, aber auch wenn Bauzonen auf einer längeren Strecke nicht über die Kantonsstrasse, sondern rückwärtig erschlossen sind. Der Regierungsrat legt die Innerortsstrecken durch Verordnung fest<sup>18</sup>.

Diese Abgrenzung der Innerortsstrecken ist nicht identisch mit derjenigen des polizeilichen Innerorts (Signalisation "Höchstgeschwindigkeit 50 generell"). Letztere gilt für Kantons- und Gemeindestrassen im ganzen dichtbebauten Gebiet von Ortschaften, wie anhand des folgenden Beispiels dargestellt:

<sup>17</sup> Bei den folgenden Grafiken und Auswertungen sind die beschlossenen Gemeindefusionen berücksichtigt (Bestand 200 Gemeinden).

<sup>18</sup> Verordnung über die Innerortsstrecken an Kantonsstrassen vom 10. März 1999 (SAR 751.125)



Abbildung 6: Beispiel Abgrenzung Innerortsstrecken im Vergleich zu polizeilichem Innerorts

Quelle: Abteilung Tiefbau BVU

Das Kriterium "Überbauungsgrad" hat sich als praxistauglich erwiesen, es besteht kein grundsätzlicher Anpassungsbedarf. Aktuell beträgt die gesamte Länge der vom Regierungsrat abgegrenzten Innerortsstrecken 484,4 km; einschliesslich Ausserortsstrecken weist das Kantonsstrassennetz eine Länge von 1'155 km auf.

#### 4.2.1.4 Gemeindebeiträge an Umfahrungsstrassen

Bei Umfahrungsstrassen liegen hinsichtlich der Gemeindebeiträge ausserordentliche Verhältnisse vor: Meist liegen die Anschlussknoten an das bisherige Strassennetz im Innerort, die Umfahrungsstrecke selbst weist jedoch keine oder nur vereinzelte seitliche Anschlüsse auf. Die Erstellungskosten von Umfahrungsstrassen sind meist sehr hoch. Ebenso haben die Gemeinden ein hohes Interesse an Umfahrungsstrassen, da damit ihre Ortsdurchfahrt entlastet wird.

In der Praxis hat der Kanton mit den Gemeinden den Beitrag jeweils abgestimmt auf die individuellen Verhältnisse in sinngemässer Anwendung der allgemeinen gesetzlichen Beitragsregelung vereinbart.

#### 4.2.1.5 Gesamtumfang der Gemeindebeiträge

In der Strassenrechnung wurden in den letzten Jahren Gemeindebeiträge von jährlich durchschnittlich 39,0 Millionen Franken (2010–2018) respektive 37,3 Millionen Franken (2010–2019) verbucht gemäss folgender Tabelle (in Millionen Franken):

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2010– 2018 Total	2010– 2018 Durch- schnitt	2010– 2019 Total	2010– 2019 Durch- schnitt
36,1	35,3	43,7	32,6	32,6	41,9	48,6	40,0	39,9	22,5*	350,7	39,0	373,2	37,3

\* 2019 befanden sich anteilmässig mehr Grossprojekte und Ausserortsstrecken in der Realisierungsphase, an die weniger beziehungsweise keine Gemeindebeiträge geleistet werden.

Für die folgenden Ausführungen wird von einem Gesamtumfang von 38 Millionen Franken ausgegangen (gerundeter Mittelwert von 39,0 und 37,3 Millionen Franken).

#### 4.2.2 Handlungsbedarf

Die Beiträge an den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen innerorts belasten die Gemeinden in unregelmässigen Abständen, dann aber jeweils mit hohen Beträgen. Oft müssen sich die Gemeinden

verschulden, um die Beiträge zu bezahlen. In den letzten Jahren haben vermehrt Gemeinden dem Kanton mitgeteilt, dass die Beiträge ihren Finanzhaushalt aus dem Gleichgewicht bringen und die Tragbarkeit übersteigen. Als Folge davon wurden dringliche Sanierungen und Ausbauten verzögert oder verhindert.

Mit der als Postulat überwiesenen (17.215) Motion Gertrud Häseli, Grüne, Wittnau, Hansjörg Wittwer, Grüne, Aarau, Colette Basler, SP, Zeihen, Therese Dietiker, EVP, Aarau, Maya Bally Frehner, BDP, Hendschi-ken, Marlène Koller, SVP, Untersiggenthal, vom 12. September 2017 betreffend Finanzierung der Kantonsstrassen innerorts (vgl. Kap. 1.2) wird gefordert, dass die Gemeinden bei den Grosssanierungen der Kantonsstrassen innerorts weniger belastet werden.

Die heutige Abstufung der Gemeindebeiträge nach Finanzkraft bewirkt einen indirekten Finanzausgleich, der intransparent ist und unbeabsichtigte Effekte hat. In den letzten fünf Jahrzehnten hat sich die Beitragsbemessung entsprechend der Finanzkraft entwickelt: 1971, dem Jahr des Inkrafttretens des geltenden Kantonsstrassendekrets, gelangte der maximale Beitragssatz von 60 % für 7 Gemeinden zur Anwendung; der Mittelwert aller Beitragssätze lag bei 36,6 %. Im Jahr 2020 gilt der Beitragssatz von 60 % für 29 Gemeinden; der Mittelwert liegt bei 48,3 % und erhöhte sich damit gegenüber 1971 um rund ein Drittel. Die Hauptursache für diese Entwicklung liegt darin, dass die Gemeinden ihren Steuerfuss in den letzten 50 Jahren durchschnittlich um rund 30 Prozentpunkte gesenkt haben, während der Kantonssteuerfuss, auf den die Berechnungsformel referenziert, ungefähr gleich geblieben ist.

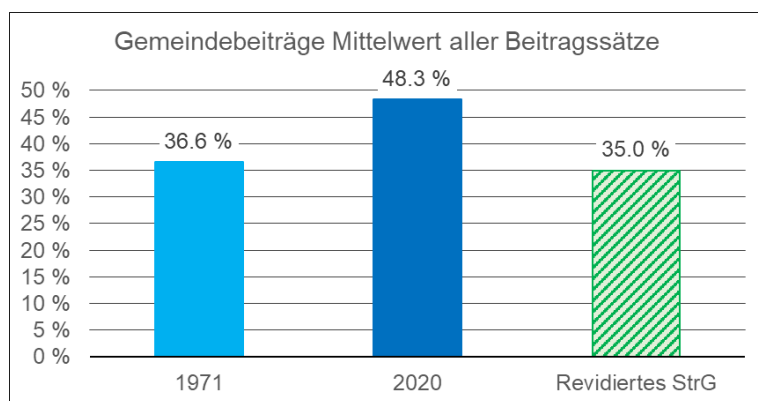


Abbildung 7: Vergleich Gemeindebeiträge Mittelwert aller Beitragssätze

Quelle: Abteilung Tiefbau BVU

Die Erhebung von Gemeindebeiträgen an den Bau von Umfahrungsstrassen basiert heute auf individuellen Absprachen im Einzelfall. Im Interesse der Rechtsgleichheit und Rechtssicherheit ist eine gesetzliche Regelung erforderlich.

Schliesslich entspricht die Regelung der Gemeindebeiträge auf Dekretsebene nicht der Verfassung; die Gemeindebeiträge sind auf Gesetzesebene zu regeln.

Zusammenfassend sind die Investitionsbeiträge der Gemeinden in inhaltlicher und formaler Hinsicht revisionsbedürftig.

#### 4.2.3 Umsetzungsvorschlag

##### 4.2.3.1 Beitragspflicht, Beitragshöhe

Kantonsstrassen bringen den Gemeinden einen hohen Nutzen: Eine gute Anbindung an das übergeordnete Strassennetz ist ein zentraler Faktor für die Standortattraktivität. Die Innerortsstrecken bilden die Groberschliessung des Siedlungsgebiets. Andererseits prägen die Kantonsstrassen das Gesicht einer Gemeinde. Der Verkehr auf den Kantonsstrassen kann eine hohe Belastung darstellen. Dementsprechend muss die Mitsprache der Gemeinden bei Ausbau- und Sanierungsprojekten gewähr-

leistet bleiben. In Gesprächen mit Vertretungen der Gemeinden wurde gefordert, dass eine Diskussion der Kantonsstrassenprojekte an der Gemeindeversammlung oder im Einwohnerrat beibehalten werden soll. Zusammenfassend ist am heutigen System der Gemeindebeiträge, welche einem Beschluss durch die Legislative der Gemeinde unterliegen, grundsätzlich festzuhalten.

Um die Belastung der Gemeinden zu vermindern, wird die Höhe der Beiträge entsprechend der Motion Getrud Häseli etc. jedoch reduziert. Gleichzeitig wird die Abstufung der Beiträge nach Finanzkraft (indirekter Finanzausgleich) abgeschafft. Der Regierungsrat schlägt vor, den Gemeindebeitrag einheitlich auf 35 % festzulegen.

Mit dem neuen Beitragssatz ergibt sich für alle Gemeinden eine Reduktion der Beiträge, mit Ausnahme einer Gemeinde, deren Beitragssatz heute schon bei 35 % liegt. Mit dem einheitlichen Beitragssatz reduziert sich auch der jährliche Gesamtbetrag der Gemeindebeiträge von heute 38 Millionen Franken auf neu 27,5 Millionen Franken. Die Gemeinden werden damit im Durchschnitt jährlich um 10,5 Millionen Franken entlastet. Mit dieser Lösung wird der Effekt des indirekten Finanzausgleichs folgerichtig eliminiert.

#### **4.2.3.2 Ausgleich der finanziellen Auswirkungen**

Gemäss § 5 Abs. 3 GAF erfolgen Aufgabenverschiebungen zwischen den Gemeinwesen in der Regel unter Ausgleich der finanziellen Auswirkungen. Der Regierungsrat beantragt, im vorliegenden Fall auf den Ausgleich zu verzichten. Damit wird der Beitragssatz wieder ungefähr auf das Niveau des durchschnittlichen Satzes von 1971 zurückgesetzt, jenem Satz also, der beim Erlass des Kantonsstrassendekrets als adäquater Nutzniesser- und Verursacheranteil betrachtet wurde.

Der Regierungsrat hat geprüft, ob die Entlastung mit jährlichen Globalbeiträgen oder direkten Ausgleichszahlungen der Gemeinden an die Strassenrechnung ausgeglichen werden könne. Er hat diese Lösungen verworfen, weil damit die Budgets der Gemeinden – zusätzlich zur Abschreibung der bisher bezahlten Gemeindebeiträge – mit jährlichen Beiträgen belastet würden, welche nicht steuerbar sind und bei welchen ein Zusammenhang mit einer Investition des Kantons nicht direkt ersichtlich sind.

Die Entlastung der Gemeinden im Umfang von 10,5 Millionen Franken führt in der kurzfristigen Betrachtung zu einer entsprechenden Ertragseinbusse in der Strassenrechnung. Auf lange Frist betrachtet handelt es sich um Mehrerträge infolge der gestiegenen Beitragssätze der Gemeinden, die wegfallen. Diese werden durch die 2018 definitiv eingeführten Agglomerationsbeiträge des Bundes teilweise oder, mit zunehmender Grösse der Projekte, vollständig kompensiert.

#### **4.2.3.3 Innerorts-/Ausserortsstrecken**

Bezüglich Abgrenzung der Innerortsstrecken wird präzisiert, dass innerhalb der Bauzonen nebst Strassenzügen mit Beschränkung des Zutritts oder der Anschlüsse auch Brücken und Tunnel zu Ausserortsstrecken erklärt werden können. Der Regierungsrat legt die Abgrenzung insbesondere aufgrund der Länge der Zutritts- respektive Anschluss-Beschränkung im Einzelfall aufgrund der örtlichen Gegebenheiten fest. Auf kurzen Strassenabschnitten sollen noch kürzere Strecken mit wechselnder Innerort-/Ausserort-Abgrenzung vermieden werden.

#### **4.2.3.4 Ermässigung des Beitragssatzes im Einzelfall**

Die bisherige Regelung von § 17 Abs. 2 KSD ist im Einzelfall schwierig umsetzbar, hat sich aber im Grundsatz bewährt. Die Möglichkeit, den Gemeindebeitrag im Einzelfall zu ermässigen, wird mit folgenden Bedingungen beibehalten:

- Die Aufwendungen für das Strassenbauprojekt sind besonders gross, weil
  - die Strasse eine hohe Verkehrsbelastung aufweist und/oder
  - besondere bauliche Schwierigkeiten zu bewältigen sind.
- Die Gemeinde würde durch die Anwendung des ordentlichen Beitragssatzes übermässig belastet.

- Der Regierungsrat entscheidet über die Ermässigung; sein Entscheid ist vorbehältlich einer Dekretierung durch den Grossen Rat (vgl. Kap. 4.2.3.8) endgültig.

Die bisher geltenden Bedingungen für eine Beitragsermässigung werden unverändert beibehalten. Einzig das Kriterium "starker Durchgangsverkehr" wird durch "hohe Verkehrsbelastung" ersetzt, weil der Anteil Durchgangsverkehr nur mit grossem Aufwand ermittelt werden kann und letztlich keinen Kostentreiber bei Strassenprojekten darstellt. Diese geringfügige Änderung hat keine finanziellen Auswirkungen.

#### **4.2.3.5 Beiträge an Umfahrungsstrassen**

Für die Gemeindebeiträge an Umfahrungen hat der Kanton in den letzten Jahren unterschiedliche Kriterien für die Bemessung des "Interessenbeitrags" angewendet: Anschlussknoten im Innerort, Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Bauzonen, Entlastung der (bisherigen) Ortsdurchfahrt, Baukosten der Umfahrung, finanzielle Tragbarkeit für die Gemeinde wurden für die Kostenaufteilung zwischen Kanton und Gemeinden berücksichtigt. Innerhalb dieser Kriterien wurde der Beitrag von Fall zu Fall festgelegt und vom Grossen Rat genehmigt. In der Praxis wurde eine Obergrenze von 10 Millionen Franken respektiert. Wie im Dekret festgelegt, hatten nur die Standortgemeinden Beiträge zu leisten.

Vom Grundsatz der Beitragspflicht der Standortgemeinde soll auch in Zukunft nicht abgewichen werden. Bei grösseren Umfahrungen ist es möglich, dass der Anschlussknoten der Umfahrungsstrasse auf einem benachbarten Gemeindegebiet liegt. Den Gemeindebeitrag hat in diesem speziellen Fall die durch die Umfahrung entlastete Gemeinde zu tragen.

Für die Bemessung des Beitrags orientiert sich der Lösungsvorschlag auch für Umfahrungsstrassen an der bewährten Innerorts-/Ausserortsunterscheidung an. Die Gemeinden leisten den ordentlichen Innerortsbeitrag (neu 35 %) an die Innerortsstrecken sowie an die Anschlussknoten, auch wenn diese physisch im Ausserort liegen. Die Strecken zwischen den Anschlussknoten, bei denen ein seitlicher Zugang nicht möglich ist (zum Beispiel Tunnelstrecken), werden als Ausserortsstrecken bezeichnet, an welche die Gemeinden keine Beiträge leisten müssen. Hingegen haben die Gemeinden Kosten für die Anpassung der Ortsdurchfahrt sowie von flankierenden Massnahmen zu tragen. Mit dieser Lösung werden finanzielle Fehlanreize vermieden.

Diese Kostenverteilung entspricht der in den letzten Jahren entwickelten Praxis. Die finanziellen Auswirkungen können für die Gemeinden insgesamt und für die Strassenrechnung als saldoneutral bezeichnet werden.

#### **4.2.3.6 Übergang zum neuen Recht**

Für die Gemeindebeiträge soll das neue Recht vom Tag des Inkrafttretens an gelten. Damit können die Gemeinden ab dem erstmöglichen Tag vom reduzierten Beitragssatz profitieren und es besteht kein Anreiz, die Projekt- und Kreditgenehmigung hinauszuzögern.

Um die Gemeindebeiträge korrekt abzugrenzen, wird die Abteilung Tiefbau bei allen Projekten, welche im Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes noch nicht abgeschlossen sind, eine Zwischenabrechnung nach Massgabe der tatsächlich erbrachten Leistungen erstellen. Sie wird die Zwischenabrechnung zusammen mit dem neu geltenden Beitragssatz dem Gemeinderat zustellen. Bei Uneinigkeit kann der Gemeinderat eine anfechtbare Verfügung verlangen.

Auf Gemeindeebene wird der Übergang zum neuen Recht keine Probleme ergeben; die bereits bewilligten Kredite werden ausreichen, da der Beitragssatz gesenkt wird.

#### **4.2.3.7 Zahlungsregelungen**

Bei der Beitragsleistung durch die Gemeinden sollen auf deren Verlangen in begründeten Ausnahmefällen in zwei Punkten erleichterte Zahlungsbedingungen ermöglicht und die dafür nötigen Rechtsgrundlagen geschaffen werden:

- Die Beitragsleistung kann als Pauschale statt in Prozent der Gesamtkosten erfolgen. Ausgangspunkt ist auch bei einer pauschalen Festlegung ein Beitrag von 35 % an Innerortsstrecken. Bei einer Pauschale verzichtet die Gemeinde auf ihren Anteil an Minderkosten, hat sich aber umgekehrt auch nicht an Mehrkosten zu beteiligen.
- Nach den allgemeinen Regeln sind dem Kanton zustehende Forderungen aus erbrachten Leistungen vollständig und in der Regel spätestens 30 Tage nach Erbringung der Leistung in Rechnung zu stellen (§ 29 DAF<sup>19</sup>). In Abweichung von diesem Grundsatz kann der Kanton bewilligen, dass die fälligen Beiträge basierend auf einem Zahlungsplan statt nach Leistungserbringung verrechnet werden. Der Zahlungsplan mit darin bestimmten jährlichen Beitragstranchen wird im Voraus festgelegt und richtet sich grundsätzlich nach der Realisierungsplanung. Die jährlichen Beitragstranchen können in der Projektierungs- und Genehmigungsphase höhere Beiträge vorsehen, als nach Leistungserbringung geschuldet wäre (Vorauszahlung), und umgekehrt tiefere Beiträge in der Realisierungs- und Abrechnungsphase (Nachzahlung).

#### **4.2.3.8 Verfahren der Beitragsfestlegung**

Wie bisher bespricht der Projektleiter der Abteilung Tiefbau am Anfang der Projektierung, spätestens aber bei Vorliegen der ersten Kostenschätzung auch den Kostenteiler mit der Gemeindebehörde. Nachdem nun ein Einheitssatz gilt, wird diese Diskussion im grössten Teil der Fälle unproblematisch. Falls die Gemeinde eine Ermässigung oder eine Zahlungsregelung beantragt, wird der Regierungsrat bei der Vorbereitung der Finanzierungsvorlage an die Gemeinde, spätestens bei seinem Verpflichtungskredit- und Kostenteilungsbeschluss über den Beitrag entscheiden.

Der Gemeinde kann gegen diesen Entscheid kein ordentliches Rechtsmittel ergreifen. Hingegen haben die Gemeindeversammlung, der Einwohnerrat oder die Stimmberechtigten der Gemeinde die Möglichkeit, den Gemeindebeitrag abzulehnen. In diesem Fall kann der Kanton entweder auf das Projekt verzichten oder dieses in abgeänderter Form nochmals mit dem Gemeinderat besprechen. Der Regierungsrat kann jedoch auch am Projekt und am vorgeschlagenen Gemeindebeitrag festhalten; er hat den Entscheid über den Gemeindebeitrag in diesem Fall dem Grossen Rat zu unterbreiten, der gleichzeitig über den Verpflichtungskredit entscheidet und den Gemeindebeitrag festlegt (bisheriger Sprachgebrauch: "dekretiert"). Gegen den Entscheid des Grossen Rats kann Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben werden, wobei hinsichtlich des Gemeindebeitrags der abschliessende Beschluss des Regierungsrats oder des Grossen Rats zu respektieren ist.

In ausserordentlichen Fällen, beispielsweise wenn ein Projekt mehrere Gemeinden betrifft und eine gesonderte Beitragsbewilligung durch die einzelnen Gemeinden mit erheblichen Nachteilen verbunden wäre, kann der Regierungsrat den Projektantrag direkt dem Grossen Rat zum Beschluss über Verpflichtungskredit und Kostenverteilung (Festlegung der Beiträge der einzelnen Gemeinden) unterbreiten.

#### **4.2.3.9 Verfahren der Beitragsbewilligung auf Gemeindeebene**

Die Bewilligung eines Gemeindebeitrags erfolgt auf Gemeindeebene durch Bewilligung eines Verpflichtungskredits oder allenfalls eines Budgetkredits<sup>20</sup>. Gemäss Gemeindegesetz<sup>21</sup> entscheidet die Gemeindeversammlung (§ 20 Abs. 2 lit. c GG) oder der Einwohnerrat (§ 66 Abs. 1 GG) in einem referendumspflichtigen Beschluss über den Verpflichtungskredit.

Kein Verpflichtungskredit ist erforderlich für gebundene Ausgaben. Gebunden ist eine Ausgabe, wenn sie nicht neu ist (§ 30 Abs. 3 GAF; vgl. § 84c Abs. 2 GG). Eine Ausgabe gilt als neu, wenn in

<sup>19</sup> Dekret über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (DAF) vom 5. Juni 2012 (SAR 612.310)

<sup>20</sup> Ein Budgetkredit (§ 90b GG) ist möglich, falls der Gemeindebeitrag im gleichen Rechnungsjahr abgerechnet werden kann.

<sup>21</sup> Gesetz über die Einwohnergemeinden (Gemeindegesetz, GG) vom 19. Dezember 1978 (SAR 171.100)

Bezug auf den damit verfolgten Zweck, den Umfang, den Zeitpunkt der Vornahme oder andere wesentliche Modalitäten eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit besteht (§ 30 Abs. 2 GAF; vgl. § 84c Abs. 1 GG).

Im Zusammenhang mit Gemeindebeiträgen an Kantonsstrassen gelten auf Gemeindeebene als gebundene Ausgaben insbesondere:

- a) Gemeindebeiträge, die der Grosse Rat "dekretiert" hat,
- b) Gemeindebeiträge an Werkreparaturen,
- c) Gemeindebeiträge an Sanierungen, wenn der Kanton diese als gebundene Ausgaben behandelt (beispielsweise Anpassungen von Bushaltestellen an das Behindertengleichstellungsgesetz oder Strassenlärmsanierungen gemäss Lärmschutz-Verordnung),
- d) Gemeindebeiträge für Mehrkosten bei bewilligten Bauprojekten, soweit nicht eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit in Bezug auf den Zeitpunkt oder die Art der Ausführung besteht; dies gilt unabhängig davon, ob der Kanton für die Zusatzaufwendungen einen Zusatzkredit bewilligt oder die Mehrkosten mit der Projektabrechnung genehmigt.

Solche gebundenen Gemeindebeiträge sind also nicht als Verpflichtungskredit der Gemeindeversammlung oder dem Einwohnerrat vorzulegen. Der Gemeinderat nimmt diese im Rahmen des Budgets in die Investitionsrechnung oder die laufende Rechnung auf. Im Fall d) kann er die Mehrkosten auch im Rahmen der Projektabrechnung genehmigen.

#### 4.2.4 Auswirkungen

Mit der neuen Regelung (ohne indirekten Finanzausgleich) werden die Gemeinden entlastet. Die folgende Grafik zeigt die Veränderung der Beitragssätze im Vergleich zu den aktuell geltenden:

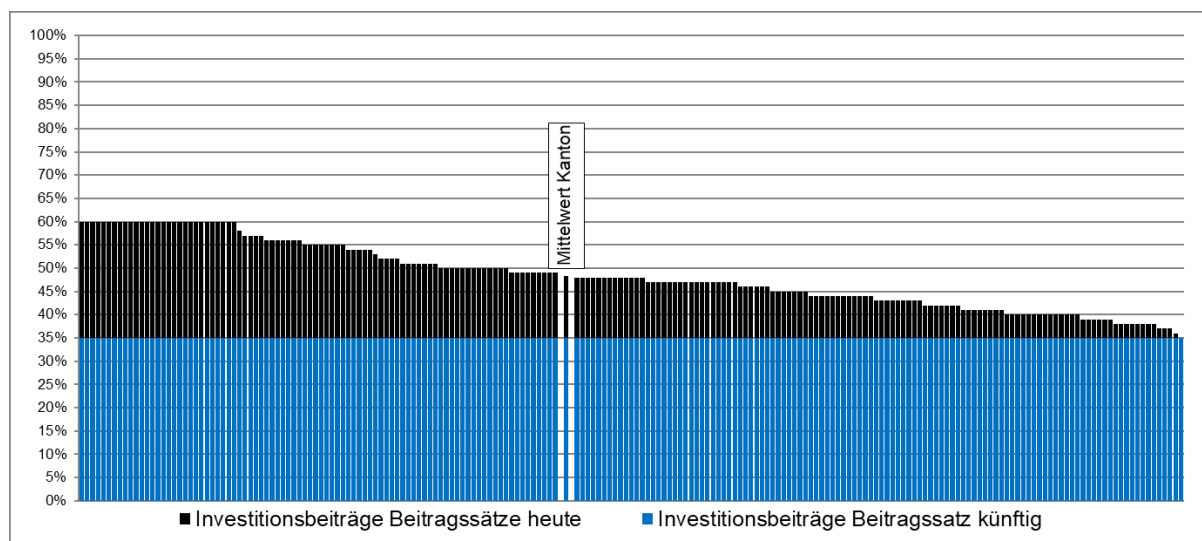


Abbildung 8: Beitragssätze heute (2020) im Vergleich zu Beitragssätzen künftig

Quelle: Abteilung Tiefbau BVU

Damit leisten künftig alle Gemeinden einen geringeren Investitionsbeitrag mit einer Ausnahme: für eine Gemeinde bleibt der Beitragssatz unverändert bei 35 %.

Mit dem einheitlichen Beitragssatz von 35 % resultieren künftig durchschnittliche jährliche Investitionsbeiträge von rund 27,5 Millionen Franken. Gegenüber heute reduziert sich diese Summe um rund 10,5 Millionen Franken. Diese Reduktion führt zu entsprechenden Mindereinnahmen – auf lange Frist betrachtet, handelt es sich um Mehrerträge, die wegfallen – in der Strassenrechnung. Sie können durch die 2018 definitiv eingeführten Agglomerationsbeiträge des Bundes kompensiert werden (vergleiche Kapitel 6.1).



Die übrigen in diesem Kapitel beschriebenen Änderungen haben keine finanziellen Auswirkungen; sie können für die Gemeinden und die Strassenrechnung als saldoneutral bezeichnet werden.

#### **4.2.5 Weitere geprüfte und verworfene Varianten**

Bei der Vorbereitung der Revision wurden alle möglichen Varianten geprüft, so auch die Abschaffung der Investitionsbeiträge der Gemeinden und der Ersatz durch jährliche Globalbeiträge der Gemeinden an die Strassenrechnung. Mit dieser Variante wären die Belastungsspitzen für die Gemeinden weggefallen, die Planung der Projekte hätte verstetigt und der Planungsprozess beschleunigt werden können. Die Variante wurde jedoch verworfen, um eine Doppelbelastung der Gemeindebudgets (jährliche Globalbeiträge, Abschreibungsraten der früher geleisteten Gemeindebeiträge) zu vermeiden und um die Diskussion der Kantonsstrassenprojekte an der Gemeindeversammlung oder im Einwohnerrat beizubehalten.

### **4.3 Weitere Optimierungen der Verbundaufgabe**

#### **4.3.1 Signalisationswesen**

Die Aufsicht über die Verkehrsanordnungen, Signalisationen, Markierungen und Strassenreklamen obliegt gemäss § 4 des Gesetzes über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes<sup>22</sup> dem Kanton. Mit der Aufgabenteilung Kanton–Gemeinden 2. Paket wurde im Jahr 2003 in § 4 ein neuer Absatz mit der folgenden Bestimmung aufgenommen: *"Gemeinden und Private können sich hinsichtlich Verkehrsanordnungen, Signalisationen, Markierungen und Strassenreklamen auf Gemeinde- und Privatstrassen vom Kanton beraten lassen. Der Kanton erhebt hierfür eine kostendeckende Gebühr."* Mit dieser Bestimmung wurde die vorher unentgeltliche Dienstleistung des Kantons kostenpflichtig. In der damaligen Botschaft zur Aufgabenteilung Kanton-Gemeinden wurde mit einer Entlastung des Kantons und einer Belastung der Gemeinden von weniger als 0,1 Millionen Franken gerechnet.

Eine Unterscheidung zwischen der kostenlosen Aufsichtsfunktion und der kostenpflichtigen Beratung ist oft schwierig. Offenbar verzichten viele Gemeinden auf eine kostenpflichtige Beratung, obwohl insbesondere kleinen Gemeinden das Fachwissen im Bereich Signalisation und Verkehrssicherheit fehlt. Im Rahmen eines Wirkungsberichts zum Projekt Aufgabenteilung Kanton-Gemeinden wurde eine Studie über die Zweckmässigkeit aller im Jahr 2003 beschlossenen Massnahmen ausgearbeitet. Die Studie empfiehlt im Bereich Signalisationsberatung eine Rückkehr zum alten System der kostenlosen Beratung, da mit einer intensiveren, kostenlosen Beratung bezüglich Verkehrssicherheit eine bessere Wirkung erzielt werden kann und da der finanzielle Umfang im Vergleich zu den administrativen Kosten zu gering ist. Bei grösseren Signalisationsänderungen (zum Beispiel Tempo 30-Zonen) müssen die Gemeinden oder Private ohnehin ein spezialisiertes Ingenieurbüro mit der Planung und Beratung beauftragen.

Mit der vorliegenden Gesetzesrevision soll die mit der Aufgabenteilung Kanton-Gemeinden aufgenommene Bestimmung betreffend Gebühren für die Signalisationsberatung von Gemeinden und Privaten wieder aufgehoben werden. Dazu ist eine Fremdänderung im Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes nötig. Die finanziellen Auswirkungen sind marginal; sie gehen zulasten des Kantons.

#### **4.3.2 Aufgabenerfüllung Betrieb**

Die einzelnen Aufgaben im Betrieb von Kantonsstrassen werden heute gestützt auf diverse Bestimmungen im Strassengesetz, Baugesetz und Kantonsstrassendekret und entsprechend langjähriger Praxis jeweils vom Kanton oder von der Gemeinde wahrgenommen. Mit der vorliegenden Revision werden im Strassengesetz nur noch die Grundsätze geregelt, alle Einzelheiten regelt der Regierungsrat umfassend und übersichtlich durch Verordnung.

---

<sup>22</sup> Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes vom 6. März 1984 (SAR 991.100)

Materiell ergeben sich nur marginale Änderungen gegenüber der heutigen Praxis und auch keine finanziellen Auswirkungen für die Gemeinden.

#### **4.3.3 Benutzungsgebühren für Leitungen im Areal von Kantonsstrassen**

Gemäss heutigem § 103 Abs. 1 BauG ist jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benutzung einer öffentlichen Strasse nur mit Bewilligung und gegen Gebühr zulässig. Im Gebührendekret<sup>23</sup> wird unterschieden zwischen einer Gebühr für Amtshandlungen von Behörden, Beamten und Angestellten des Staates, unter anderem für die Behandlung von Gesuchen um Erteilung von Bewilligungen (§ 1 Abs. 1 lit. a; "Verwaltungsgebühr"), und einer Gebühr für die Benutzung öffentlicher Anstalten und Einrichtungen, unter anderem für die Benutzung des Kantonsstrassenareals (§ 1 Abs. 2 lit. f; "Benutzungsgebühr"). Somit ist der Kanton verpflichtet, für Werkleitungen in Kantonsstrassen Benutzungsgebühren zu erheben. Gestützt auf diese Bestimmungen hat der Kanton im Februar 2000 eine Vollzugshilfe erstellt. Die ersten Forderungen für Benutzungsgebühren an die Gemeinden stiessen aber auf heftigen Widerstand. Die (00.173) Motion Urs Locher, Zofingen, vom 16. Mai 2000 betreffend Änderung des Gebührendekrets forderte den Verzicht auf diese Benutzungsgebühren. Der Regierungsrat war bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Das BVU hat daraufhin im August 2000 die Vollzugshilfe für die Erhebung der Benutzungsgebühren entsprechend angepasst und von den Gemeinden und den eigenwirtschaftlichen Betrieben keine Benutzungsgebühren mehr gefordert. Das Baugesetz, das Gebührendekret und die Verordnung wurden aber seither nicht mehr aktualisiert.

Für Fernmeldeleitungen können nach Bundesrecht keine Benutzungsgebühren verlangt werden. In diesem Zusammenhang stellt sich die Lage zunehmend unübersichtlich dar: Einerseits sind aktuell beim Bundesamt für Kommunikation (BAKOM) rund 550 Betreiber als Fernmeldedienstanbieter registriert. Etliche davon sind ebenfalls im Bereich der Strom-, Gas- und Wärmeversorgung tätig. Andererseits verschmelzen technologisch die Arten von Informationen, welche über Leitungen übertragen werden. Teilweise werden bereits Fernmeldedaten (Internet, Telefon) über Stromleitungen übertragen, oder Strom- und Lichtwellenleiter befinden sich im selben Kabelrohrblock. Vor diesem Hintergrund wird es zunehmend schwierig, Fernmeldeleitungen, welche nach Bundesrecht von Benutzungsgebühren befreit sind, von übrigen Leitungen abzugrenzen.

Die Situation bezüglich Gebührenverrechnung mit den Gemeinden und eigenwirtschaftlichen Betrieben ist zu klären. Administrativ aufwendige Lösungen sind zu vermeiden. Für Wasserversorgungs- und Kanalisationsleitungen, die der allgemeinen Ver- und Entsorgung dienen, sollen lediglich kostendeckende Verwaltungsgebühren für die Erteilung der Bewilligung, nicht aber Benutzungsgebühren verlangt werden. Mit § 14 StrG wird dies gesetzlich geregelt. Der Verzicht auf Benutzungsgebühren stellt eine Gegenleistung dafür dar, dass die Gemeinden nach § 91 BauG verpflichtet sind, das von Kantonsstrassen abfliessende Wasser unentgeltlich in ihre Kanalisationen aufzunehmen. Gemäss überschlagsmässigen Berechnungen liegen die Benutzungsgebühren für Kantonsstrassen und die von den Gemeinden immer wieder geforderten Kanalisationsgebühren für Strassenabwasser gesamthaft in der gleichen Grössenordnung. Auch für die eigenwirtschaftlichen Betriebe im Bereich der allgemeinen Strom-, Gas- und Wärmeversorgung sollen lediglich kostendeckende Verwaltungsgebühren, nicht aber Benutzungsgebühren verlangt werden.

Zusammengefasst sollen für Leitungen von Gemeinden und eigenwirtschaftlichen Betrieben im Bereich der allgemeinen Ver- und Entsorgung lediglich kostendeckende Verwaltungsgebühren, nicht aber Benutzungsgebühren für die Inanspruchnahme des Areals von Kantonsstrassen verlangt werden. Für Dritte, welche Kantonsstrassenareal für ihre Werkleitungen oder andere Bauten und Anlagen benutzen, sind weiterhin Benutzungsgebühren zu verlangen, welche auch die Wertverminderung der Fahrbahn mit einbeziehen.

---

<sup>23</sup> Dekret über die durch den Staat zu beziehenden Gebühren vom 23. November 1977 (SAR 661.110)

## **B Schaffung der Voraussetzungen für eine zeitgemässe Infrastruktur Kantonsstrassen**

### **4.4 Planung und Projektierung**

#### **4.4.1 Heutige Regelung und Praxis**

Die gesetzliche Regelung von Planung und Projektierung der Kantonsstrassen ist bisher im Baugesetz von 1993 verankert. Demnach sind die wichtigsten Anlagen des Verkehrs in der Richtplanung zu bezeichnen (§ 8 Abs. 2 lit. b BauG). Kantonsstrassen können in kantonalen Nutzungsplänen festgelegt werden (§ 93 BauG), und das Departement kann als Grundlage für die Kreditbeschlüsse für den Neu- und Ausbau von Kantonsstrassen generelle Projekte erlassen (§ 94 BauG). Für jedes Strassenbauvorhaben ist sodann ein Bauprojekt zu erstellen (§ 95 BauG) und öffentlich aufzulegen. Das vom Regierungsrat genehmigte Bauprojekt gilt als Enteignungstitel (§ 132 BauG, § 8 KSD).

Zur Umsetzung der Strategie mobilitätAARGAU ist vorab die Verkehrsplanung gefordert. Um die Verlässlichkeit der Reisezeit zu erhöhen, ist prioritär der Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsstrassen sicherzustellen. In den stark belasteten kantonalen Zentren werden regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeitet und nach einer breit angelegten Mitwirkung im Richtplan verankert. Zur Optimierung des bestehenden Kantonsstrassennetzes werden betriebliche Massnahmen (Verkehrsmanagement) und Knotensanierungen umgesetzt. Punktuell sind Ausbauten erforderlich. Die Planung erfolgt koordiniert mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs. Die Planung dieser Massnahmen erfolgt im Wesentlichen mit den Instrumenten der Richtplanung. In diesen Verfahren ist der Einbezug der Gemeinden und die Mitwirkung der Bevölkerung sichergestellt.

Nebst der Umsetzung dieser Netzverbesserungen ist der Werterhalt der bestehenden Kantonsstrasseninfrastruktur sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit sicherzustellen. Mit dem Erhaltungsmanagement legt der Kanton im Hinblick auf die Lebenszyklus-Kosten den optimalen Zeitpunkt für die Unterhaltsmassnahmen (Werterhalt) fest. Er informiert die Gemeinden jährlich über die in den nächsten 10 Jahren geplanten Sanierungsmassnahmen.

#### **4.4.2 Handlungsbedarf**

Die heutige Praxis hat sich im Wesentlichen bewährt. Bei der Neuregelung besteht jedoch Handlungsbedarf: Die Planungs- und Projektierungsinstrumente und die entsprechenden Verfahren sind heute für Kantons- und Gemeindestrassen im Baugesetz geregelt. Die für Kantonsstrassen geltenden spezifischen Regeln sind in das Strassengesetz zu überführen.

Zudem sind die Verfahren für untergeordnete Anpassungen von kantonalen Nutzungsplänen stufengerecht auszugestalten: Für den Erlass von kantonalen Nutzungsplänen ist der Grosse Rat zuständig (§ 10 Abs. 1 BauG). Der Regierungsrat ist befugt, einen kantonalen Nutzungsplan aufzuheben, wenn die darin verfolgten Interessen anderweitig umgesetzt sind. Für Änderungen bleibt es nach geltendem Recht aber bei der Zuständigkeit des Grossen Rats (§ 10 Abs. 2 BauG). Für untergeordnete Änderungen ist diese Regelung nicht stufengerecht (vgl. Motion GLP-Fraktion vom 5. Juni 2018 [GR 18.110]); die Zuständigkeit für solche Bagatelländerungen ist dem Regierungsrat zu übertragen.

Schliesslich ist die Verfahrenskoordination zu verbessern und das Verfahren zu vereinfachen für den Fall, dass auf demselben Strassenstück gleichzeitig ein Bauprojekt und Verkehrsanordnungen zu erlassen sind.

#### **4.4.3 Umsetzungsvorschlag**

Die bisherigen Instrumente (Richtplanung, kantonale Nutzungspläne, generelle Projekte, Strassenbauprojekte) werden beibehalten. Im Strassengesetz werden die für Kantonsstrassen geltenden spezifischen Regeln aufgenommen (beispielsweise generelle Projekte) und mit den Regeln für kombinierte Projekte, die gleichzeitig Massnahmen an Kantons- und Gemeindestrassen umfassen (vgl. Kap. 4.5), abgestimmt. Im Übrigen kann auf die Regelungen im Baugesetz (zum Beispiel Richtplanung, kantonale Nutzungspläne und Strassenbauprojekte) verwiesen werden. Zudem ist § 10 Absatz

2 BauG zu ergänzen: Für untergeordnete Änderungen von kantonalen Nutzungsplänen soll neu der Regierungsrat zuständig sein. Im Weiteren ist § 2 des Gesetzes über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes zu ergänzen: Es soll ermöglicht werden, dass Verkehrsanordnungen in einem Strassenbauprojekt festgelegt und im gleichen Verfahren koordiniert beschlossen werden können.

#### **4.4.4 Auswirkungen**

Für die Planung und Projektierung von Kantonsstrassen und weiteren Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse wird im Wesentlichen die heutige Praxis festgeschrieben und Klarheit geschaffen. Mit der Delegation von Bagatelländerungen an kantonalen Nutzungsplänen an den Regierungsrat wird der Grosse Rat geringfügig entlastet.

### **4.5 Kombinierte Projekte**

#### **4.5.1 Heutige Regelung und Praxis**

Um die Funktionsfähigkeit in stark belasteten Abschnitten der Kantonsstrassen aufrecht zu erhalten, sind besondere Massnahmen (zum Beispiel gemeinde- und verkehrsträgerübergreifende Projekte, Verkehrsmanagement) erforderlich. Ebenso können im Rahmen von Kantonsstrassenbauvorhaben flankierende Massnahmen an Gemeindestrassen notwendig werden. Nach heutiger Regelung sind für Projektierung, Realisierung und Finanzierung an Gemeindestrassen die Gemeinden und an der Kantonsstrasse der Kanton zuständig.

In der Praxis vereinbaren teilweise heute schon Kanton und Gemeinden eine gemeinsame Projektierung und Realisierung dieser kombinierten Projekte. In der Regel übernimmt der Kanton die Federführung. Für die Kostenverteilung werden Pauschalbeiträge oder Beiträge nach einem Mischsatz vereinbart.

#### **4.5.2 Handlungsbedarf**

Die Aufgabenverteilung bei Verkehrsmanagementprojekten zwischen dem Kanton und den Gemeinden wurde bisher nicht geregelt. Mit der vorliegenden Revision soll dies nachgeholt werden.

Die parallele Projektierung, Projektgenehmigung und Realisierung durch den Kanton (für die Kantonsstrasse) und die Gemeinde (für die Gemeindestrasse) ist zudem aufwändig und teilweise ineffizient. Es sollen Möglichkeiten für die Zusammenlegung der Verfahren und für eine gemeinsame Realisierung geschaffen werden. Für die heute schon durchgeführte gemeinsame Projektierung und Realisierung sollen die erforderlichen Regeln auf Gesetzesebene geschaffen werden.

#### **4.5.3 Umsetzungsvorschlag**

##### **4.5.3.1 Verkehrsmanagement**

Das Verkehrsmanagement (VM) dient der effizienten und Nutzung der bestehenden Kantonsstrasseninfrastruktur. Durch Verkehrsmanagement wird der Verkehr in hochbelasteten Siedlungszentren verflüssigt und damit Stau aus den Siedlungsgebieten verlagert, die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs verbessert und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden erhöht. Dazu werden ortsspezifisch dynamische Verkehrsbeeinflussungssysteme eingesetzt. Das VM hilft den Verkehrsablauf optimaler zu gestalten.

Das VM ist gesetzlich noch nicht geregelt worden. Für die Zuständigkeitsordnung wird folgende Aufteilung vorgeschlagen:

- Die zentrale Steuerung soll durch den Kanton erstellt, betrieben und finanziert werden. Er sorgt für die Abstimmung mit den VM-Systemen des Bundes.
- Die dezentralen Erfassungs- und Steuerungsgeräte sollen entsprechend dem Grundeigentum dem Kanton oder der Gemeinde gehören (Ausnahme: Lichtsignalanlagen an Verzweigungen mit Kantonsstrassen, vgl. § 15 Abs. 1 StrG). Mit dem Eigentum ist auch die Zuständigkeit für Bau,

Unterhalt und Betrieb der Anlagen verbunden. An die Finanzierung der Anlagen auf Gemeindestrassen kann der Kanton wie bisher zu Lasten der Strassenrechnung Baubeiträge bis 50 % leisten (§ 20 Abs. 1 lit. c StrG).

Die Lösung hinsichtlich der zentralen Steuerung entspricht der bisherigen Praxis. Hinsichtlich der dezentralen Erfassungs- und Steuerungsgeräte wurde die Praxis bisher uneinheitlich gehandhabt.

Die Finanzierung zu Lasten der Strassenrechnung sowie der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur stützt sich auf § 24 Abs. 1 lit. a StrG (bisher § 7 Abs. 1 lit. a aStrG) und § 8a Abs. 3 lit. a ÖVG<sup>24</sup>.

#### **4.5.3.2 Projekte an Kantons- und Gemeindestrassen**

Für kombinierte Projekte, die gleichzeitig Massnahmen an Kantons- und Gemeindestrassen umfassen, wird die Zuständigkeit für die Planung, Projektierung und Realisierung neu geregelt:

- Wie bisher können der Kanton und die Gemeinde die Massnahmen an ihrer Strasse je gesondert in zwei koordinierten Projekten planen und projektieren. Neu soll der Kanton ermächtigt werden, im Rahmen eines kantonalen Projekts auch Massnahmen an Gemeindestrassen in die Planung und Projektierung einzubeziehen. Vorausgesetzt ist jedoch, dass der Gemeinderat dem Einbezug zustimmt. Die Massnahmen an Gemeindestrassen können in diesen Fällen in das Kantonsstrassenbauprojekt aufgenommen werden; sie werden mit dem kantonalen Beschluss rechtsverbindlich. Vorbehalten bleibt selbstverständlich der Beschluss des zuständigen Organs der Gemeinde über die Finanzierung (Gemeindeautonomie). Beim Einbezug ins Kantonsstrassenbauprojekt gelangt für die Planungskosten der Kostenteiler 35 / 65 für Innerortsstrecken (§ 27 StrG) zur Anwendung.
- Wie bisher kann die Gemeinde die Massnahmen an den Gemeindestrassen selbst realisieren. Neu soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass die Gemeinde den Kanton mit der gleichzeitigen Realisierung auch der Massnahmen an den Gemeindestrassen beauftragt (§ 17 Abs. 2 StrG). Für die Finanzierung bleibt die Gemeinde zuständig. Der Kanton leistet Beiträge bis höchstens 50 % (§ 20 Abs. 1 lit. c StrG).

#### **4.5.4 Auswirkungen**

Mit der Regelung der Aufgabenverteilung im Verkehrsmanagement wird für Gemeinden und Kanton Rechtssicherheit geschaffen. Die Möglichkeit der gemeinsamen Planung, Projektierung und Realisierung von kombinierten Projekten kann zudem den Verfahrensaufwand reduzieren, die Koordination verbessern und eine günstigere Realisierung ermöglichen, indem bei einer integralen Submission und Ausführung der Bauarbeiten Synergien (zum Beispiel Baustelleneinrichtung) genutzt werden können. Es ist eine Reduktion des Aufwands zu erwarten, der Umfang kann aber nicht abgeschätzt werden.

### **4.6 Sicherheit**

#### **4.6.1 Heutige Regelung und Praxis**

Der Kanton ist umfassend für die Sicherheit der Kantonsstrasseninfrastruktur verantwortlich. Er haftet als Werkeigentümer gemäss Art. 58 Abs. 1 OR für Schäden, die durch Mängel an der Kantonsstrasse verursacht werden. Gemäss § 97 Abs. 1 BauG sind die öffentlichen Strassen so zu unterhalten, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

#### **4.6.2 Handlungsbedarf**

Auf der Grundlage von regelmässigen Sicherheitsüberprüfungen und der Auswertung der Unfallstatistik ist der Kanton in der Lage, die Sicherheit der Infrastruktur Kantonsstrasse jederzeit zu beurteilen.

---

<sup>24</sup> Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975 (SAR 995.100)

len und die erforderlichen Massnahmen umzusetzen. Geringfügige Massnahmen werden vom Unterhaltspersonal direkt getroffen (Schneeräumung, Werkreparaturen). Für grössere Massnahmen (zum Beispiel Knotensanierungen) werden im ordentlichen Verfahren die notwendigen Projekte ausgelöst.

In zwei Bereichen ist die geltende Zuständigkeitsordnung jedoch hinderlich:

- Die Strassenbeleuchtung an Innerortsstrecken steht heute im Eigentum und in der Verantwortung der Gemeinden (§§ 81 Abs. 2 und 99 Abs. 2 BauG). Ausserorts ist der Kanton zuständig. Diese Lösung hat sich bisher bewährt. Mit der am 5. März 2019 als Postulat überwiesenen (18.197) Motion Ruth Jo. Scheier wird eine Nachtabschaltung oder Nachtabsenkung der Beleuchtung an Kantonsstrassen verlangt. Dies bedingt die Installation von dimmbaren und allenfalls dynamisch gesteuerten Leuchten. Aus Sicherheitsgründen sind jedoch Fussgängerstreifen ausreichend zu beleuchten. Mit der neuen Ausrichtung der Kantonsstrassenbeleuchtung bestehen noch keine langjährigen Erfahrungen.

Entsprechend der umfassenden Verantwortung des Kantons für die Sicherheit der Kantonsstrasseninfrastruktur und zur Erleichterung der Einführung der neuen Ausrichtung der Strassenbeleuchtung wird vorgeschlagen, die Beleuchtung auf Kantonsstrassen auch an Innerortsstrecken schrittweise an den Kanton zu übertragen.

- Der zweite Punkt betrifft Niveauübergänge im Bereich von Einmündungen in Kantonsstrassen: Mehrere SBB-Strecken und Nebenbahnen verlaufen entlang von Kantonsstrassen (zum Beispiel Nationalbahn, Seetalbahn, WSB usw.). Im Bereich von Einmündungen von Gemeinde- und Privatstrassen bestehen Niveauübergänge, die nach bisherigem Recht in der Verantwortung der Gemeinde liegen. Die Sanierung dieser Niveauübergänge ist in der Regel aufwendig und setzt eine intensive Koordination mit der Bahnunternehmung und dem Kanton (als Eigentümer der Kantonsstrasse) voraus.

Seit mehr als 20 Jahren engagiert sich der Kanton für die Sicherheit der Niveauübergänge. Unter anderem im Rahmen von Eigentrasseierungen hat der Kanton bisher schon in mehreren Gemeinden die Niveauübergänge saniert. Unter dem Aspekt der umfassenden Verantwortung des Kantons für die Verkehrssicherheit der Kantonsstrassen ist es sinnvoll, die Federführung für die Sanierung dieser Niveauübergänge dem Kanton zu übertragen.

### **4.6.3 Umsetzungsvorschlag**

#### **4.6.3.1 Strassenbeleuchtung**

Die Strassenbeleuchtung soll auch an Innerortsstrecken von Kantonsstrassen im Eigentum des Kantons stehen. Die Beleuchtung wird normaler Strassenbestandteil. Projektierung, Bau und Finanzierung erfolgen zusammen mit dem Strassenkörper nach den Regeln für Kantonsstrassen. Die Projektierung erfolgt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde; sie kann ihre Anforderungen (beispielsweise Gestaltung) einbringen.

Im Unterhalt und Betrieb werden die Aufgaben zwischen Kanton und Gemeinde aufgeteilt: Der Kanton übernimmt die Erneuerung, die Einstellung der Steuerung, den Ersatz der Leuchtmittel sowie Reparaturen. Die Gemeinde bleibt für die periodische Reinigung und die Stromlieferung zuständig. Die Einzelheiten werden durch Verordnung geregelt.

Die Übernahme durch den Kanton soll allerdings nicht mit Inkrafttreten des Gesetzes auf einen Schlag erfolgen. Dies wäre schon in technischer Hinsicht nicht zu bewältigen. Es wird deshalb vorgeschlagen, dass der Kanton die Beleuchtung schrittweise jeweils dann übernimmt, wenn ein Strassenabschnitt saniert werden muss. Die Sanierung kann auch bloss darin bestehen, dass auf einem Abschnitt die Beleuchtung erneuert wird. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt es bei der bisherigen Zuständigkeit der Gemeinden für Unterhalt und Betrieb.

### **4.6.3.2 Niveauübergänge im Bereich von Kantonsstrassen**

Unter dem Aspekt der umfassenden Verantwortung des Kantons für die Verkehrssicherheit der Kantonsstrassen wird vorgeschlagen, den Kanton im Gesetz zu ermächtigen, die Federführung für die Sanierung der Niveauübergänge im Bereich von Verzweigungen mit Kantonsstrassen zu übernehmen. Nach der Eisenbahngesetzgebung<sup>25</sup> haben die Strasseneigentümer und die Bahnunternehmung die Kosten von Niveauübergangssanierungen anteilmässig zu tragen. Entsprechend der bisherigen Praxis erfolgt die Kostenverteilung des Strassenanteils wie bei Kantonsstrassenvorhaben, die einmündende Strasse verbleibt jedoch im Eigentum der Gemeinde beziehungsweise von Privaten (bei Privatstrassen).

### **4.6.4 Auswirkungen**

#### **4.6.4.1 Strassenbeleuchtung**

Bezüglich Umfang und Wert der Beleuchtungsanlagen liegen kantonsweit keine gesicherten Daten vor. Statistisch erfasst sind im Aargauischen Geografischen Informationssystem (AGIS) ca. 6'000 Leuchtpunkte an Kantonsstrassen innerorts in rund 150 Gemeinden. Hochgerechnet auf alle Gemeinden ist von rund 13'000 Leuchtpunkten auszugehen. Der Neuwert pro Leuchtpunkt liegt bei durchschnittlich 3'000 Franken. Er beträgt somit für sämtliche Leuchtpunkte rund 39 Millionen Franken. Bei einer Lebensdauer von 20 Jahren müssen pro Jahr 650 Leuchtpunkte erneuert werden. Dies ergibt ein Jahresbudget für die Erhaltung der Beleuchtung an Kantonsstrassen innerorts von rund 2 Millionen Franken. Diese heute von den Gemeinden erbrachte Leistung soll neu nach dem ordentlichen Kostenteiler 65 / 35 finanziert werden. Die Gemeinden werden insgesamt jährlich um 1,3 Millionen Franken entlastet. Von der Übertragung an den Kanton kann zudem ein Skaleneffekt (günstigere Beschaffung wegen grossen Mengen) erwartet werden.

Die Betriebskosten für Wartung und Unterhalt belaufen sich auf 35 bis 50 Franken pro Leuchtpunkt, die Stromkosten auf durchschnittlich 35 Franken pro Leuchtpunkt, tendenziell sinkend. Insgesamt belaufen sich die jährlichen Unterhalts- und Betriebskosten somit auf rund 3 Millionen Franken (2 Mio. Fr. für Erhaltung; Fr. 70.– – 85.– x 13'000 = 0,9 – 1,1 Mio. Fr. für Betriebs- und Stromkosten). Neu werden die Gemeinden weiterhin den grössten Teil der Betriebskosten tragen (zum Beispiel Stromkosten). Die vom Kanton zu übernehmenden Leistungen können auf jährlich rund 0,2 Millionen Franken geschätzt werden.

Gemäss § 5 Abs. 3 GAF erfolgen Aufgabenverschiebungen zwischen Gemeinwesen in der Regel unter Ausgleich der finanziellen Auswirkungen. Mit der Übertragung der Innerorts-Beleuchtung an den Kanton erfolgt eine Entlastung der Gemeinden zu Lasten der Strassenrechnung im Umfang von jährlich 1,5 Millionen Franken. Wegen der schrittweisen Übernahme können die finanziellen Auswirkungen in den einzelnen Jahren sowie die Aufteilung auf die einzelnen Gemeinden im Voraus nicht berechnet werden. Es wird vorgeschlagen, auf einen Ausgleich dieser Lastenverschiebung zu verzichten.

#### **4.6.4.2 Niveauübergänge im Bereich von Kantonsstrassen**

Die Anzahl der noch zu sanierenden Niveauübergänge im Bereich von Verzweigungen mit Kantonsstrassen ist in den letzten Jahren stark rückläufig. Die Sanierungen erfolgen meist im Rahmen von Kantonsstrassensanierungen. Finanziell ergibt sich gegenüber der bisherigen Praxis keine Veränderung.

---

<sup>25</sup> Art. 26 und 27 des Eisenbahngesetzes (EBG) vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101)

## **4.7 Zuständigkeit zur Kreditbewilligung**

### **4.7.1 Heutige Regelung und Praxis**

Die Zuständigkeit zur Kreditbewilligung für Kantonsstrassenvorhaben ist heute in § 2 Abs. 2 ff. aStrG detailliert geregelt. Die Regelung weicht teilweise von der Grundordnung gemäss Finanzhaushaltsgesetzgebung ab, weil die Finanzierung zu Lasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung erfolgt, die mit zweckgebundenen Geldern gespeist wird.

§ 2 Kantonsstrassen: Bau, Unterhalt und Betrieb

<sup>2</sup> Bei Kantonsstrassenvorhaben gelten die nachfolgenden Zuständigkeiten für die Bewilligung der notwendigen Verpflichtungskredite, wenn diese nicht dem Ausgabenreferendum zu unterstellen sind:

- a) Über Neuanlagen innerorts und ausserorts, in der Regel basierend auf einem generellen Projekt, beschliesst der Grosse Rat.
- b) Über die Erweiterung bestehender Kantonsstrassen ausserorts beschliesst der Grosse Rat.
- c) Über die Anpassung bestehender Kantonsstrassen ausserorts beschliesst der Regierungsrat.
- d) Über die Änderung bestehender Kantonsstrassen innerorts beschliesst der Regierungsrat, wenn die Gemeinde zuvor ihrem Kostenbeitrag zugestimmt hat. Fehlt ein zustimmender Beschluss der Gemeinde zum Kostenbeitrag, beschliesst der Grosse Rat.

<sup>3</sup> Für Verpflichtungskredite bei Kantonsstrassenvorhaben werden die Bestimmungen des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 5. Juni 2012, wenn das vorliegende Gesetz keine abweichenden Bestimmungen enthält, sinngemäss angewendet.

<sup>4</sup> Die Verpflichtungskredite sind dem Grossen Rat mit separater Botschaft zu unterbreiten, wenn sie neue einmalige Nettoausgaben von über Fr. 5 Mio. oder wiederkehrende Nettoausgaben von über Fr. 0,5 Mio. enthalten und somit dem Ausgabenreferendum gemäss § 31 GAF unterstehen. Anpassungen bestehender Kantonsstrassen ausserorts sind vom Ausgabenreferendum ausgenommen. Die Berechnung der massgebenden neuen Ausgaben für das Ausgabenreferendum bei Neuanlagen erfolgt brutto.

Diese Zuständigkeitsregelung wird für alle Verpflichtungskredite angewendet, welche zu Lasten der Strassenrechnung finanziert werden.

### **4.7.2 Handlungsbedarf**

Diese Regelung, welche ursprünglich als Gegenvorschlag zur Initiative "Demokratie im Strassenbau" entwickelt und bei der Revision 2001 sowie beim Erlass des GAF geändert wurde, erscheint auf den ersten Blick sehr kompliziert. Der Gesetzgeber wollte jedoch nichts Anderes festlegen, als was von der Verfassung schon vorgegeben ist: Für Ausgaben, welche dem Ausgabenreferendum unterstehen, sowie für Neuanlagen ist der Grosse Rat zuständig, für die übrigen Ausgaben der Regierungsrat. Hingegen ist der Grosse Rat für den Kreditbeschluss und gleichzeitig die Festlegung des Gemeindebeitrags zuständig, falls ein zustimmender Beschluss der Gemeinde fehlt.

Diese Regelung hat sich grundsätzlich bewährt und soll in der Stossrichtung beibehalten werden. Das Begriffspaar "Erweiterung" / "Anpassung" hat jedoch zu unterschiedlichen Interpretationen geführt. Es soll – vor dem Hintergrund des Ausgabenreferendums – eine klare Abgrenzung definiert werden. Zudem soll entsprechend der unbestrittenen heutigen Praxis der Begriff "Kantonsstrassenvorhaben" durch "Vorhaben, welche zu Lasten der Strassenrechnung finanziert werden" ersetzt werden (zum Beispiel Werkhöfe).

### **4.7.3 Umsetzungsvorschlag**

#### **4.7.3.1 Rahmen der Verfassung**

Gemäss § 63 Abs. 1 lit. d KV unterstehen Beschlüsse des Grossen Rats über neue einmalige Ausgaben von mehr als fünf Millionen Franken oder über neue jährlich wiederkehrende Ausgaben von mehr als 500'000 Franken dem fakultativen Referendum (Ausgabenreferendum). Eine Ausgabe gilt als neu, wenn in Bezug auf den damit verfolgten Zweck, den Umfang, den Zeitpunkt der Vornahme oder andere wesentliche Modalitäten eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit besteht (§ 30



Abs. 2 GAF). Gebunden ist eine Ausgabe, wenn sie nicht neu ist (§ 30 Abs. 3 GAF). Massgebend für die Unterstellung eines Vorhabens unter das Ausgabenreferendum ist der Betrag der Nettobelastung des Kantons nach Abzug der im Zeitpunkt der Beschlussfassung feststehenden Leistungen Dritter (§ 31 Abs. 2 GAF). Die Begriffe "Neuanlagen" und "Erweiterungen" in § 2 Abs. 2 aStrG beziehen sich auf den Begriff "neue einmalige Ausgaben" in § 63 Abs. 1 KV. Sofern ihre Kosten 5 Millionen Franken übersteigen, müssen Neuanlagen und Erweiterungen schon gestützt auf die Verfassung dem Grossen Rat unterbreitet werden. Für andere Vorhaben ist der Gesetzgeber jedoch frei, die Kreditbewilligung der Zuständigkeit des Regierungsrats zuzuweisen.

Für Bauten und Baubeiträge sieht die Verfassung in § 63 Abs. 2 KV zudem vor, dass ein Ausgabenreferendum ausgeschlossen werden kann, sofern durch Gesetz oder durch einen Beschluss des Grossen Rates, welcher der Volksabstimmung untersteht, a) die Kosten bestimmt oder b) bei kantonalen Bauten Objekt und Standort festgelegt oder c) bei Baubeiträgen die Objekte bezeichnet sind. Auch in diesen Fällen ist der Gesetzgeber frei, die Kreditbewilligung der Zuständigkeit des Regierungsrats zuzuweisen.

#### **4.7.3.2 Neue Begrifflichkeit**

Nach dem geltenden Strassengesetz gelten Massnahmen als "Erweiterung", welche neue Verkehrsbeziehungen schaffen, beispielsweise der Bau zusätzlicher Fahrspuren (zum Beispiel Busspuren), niveaugetrennter Knoten oder Tunnel. Die Kosten von Neuanlagen und Erweiterungen gelten generell als neue Ausgaben und unterstehen schon gemäss Verfassung dem Ausgabenreferendum.

Als "Anpassung" fasst das Strassengesetz die Begriffe Unterhalt<sup>26</sup> (inkl. Werterhalt) und Erneuerung<sup>27</sup> zusammen. Der Begriff "Anpassung" wurde seit dem Jahr 2000<sup>28</sup> folgendermassen definiert: "Als Anpassung gelten beispielsweise auch Fahrbahnverstärkungen, Gehwege, Radstreifen, Radwege<sup>29</sup>, Anschlüsse und Knotenumgestaltungen (zum Beispiel Umbau in Kreisel). Kriterium ist, dass die Leistungsfähigkeit der Strasse und die davon ausgehende Belastung im Wesentlichen gleich bleiben." Mit Urteil vom 22. Februar 2019 stellte das Verwaltungsgericht fest, dass der Begriff "Änderung" in § 2 Abs. 2 lit. d aStrG alle Massnahmen umfasst, welche den gewöhnlichen Unterhalt übersteigen, insbesondere auch die Erneuerung.

Aufgrund der veränderten Anforderungen ist es sinnvoll, zukünftig den Begriff "Sanierungen" zu verwenden. Sanierungen umfassen die Massnahmen, welche bisher unter dem Begriff "Anpassungen" zusammengefasst wurden, können jedoch darüber hinausgehen. Unter diesen Begriff sollen auch Lärmsanierungen, verkehrstechnische Sanierungen und Sanierungen aus Gründen der Verkehrssicherheit fallen, beispielsweise Knotensanierungen, welche den Verkehrsfluss optimieren. Es ist von der Bedeutung der Massnahme her jedoch nicht sinnvoll, solche Projekte dem Grossen Rat zu unterbreiten und dem Referendum zu unterstellen.

Sanierungen erfüllen die Bedingungen gemäss § 63 Abs. 2 lit. b der Kantonsverfassung: Es handelt sich um kantonale Bauten. Die Kreditbewilligung für die ursprüngliche Erstellung der Strasse unterstand dem Referendum, und in diesem Beschluss wurden Objekt und Standort festgelegt.

#### **4.7.3.3 Lösungsvorschlag**

Neuanlagen von Kantonsstrassen innerorts und ausserorts sollen weiterhin in jedem Fall dem Grossen Rat vorgelegt werden. Die Zuständigkeit des Grossen Rats korrespondiert mit seiner Zuständigkeit zur Festlegung des Kantonsstrassennetzes und zur Festsetzung einer Neuanlage im Richtplan.

---

<sup>26</sup> Ziel des Unterhalts ist die Erhaltung der Gebrauchstauglichkeit und des Werts des Bauwerks (vgl. § 20 Abs. 1 KSD).

<sup>27</sup> Nach einer Erneuerung ist das Bauwerk oder das betroffene Teilstück entweder so stark bearbeitet, dass es neuwertig erscheint, oder es ist gänzlich neu, weil es ersetzt wurde.

<sup>28</sup> Botschaft 00.19 vom 10. Januar 2000, Kap. 9.1.3, S. 24 ([www.ag.ch/grossrat](http://www.ag.ch/grossrat) > Geschäfte > [Geschäft Nr. 00.19](#))

<sup>29</sup> Kantonale Radrouten wurden schon bisher kreditrechtlich als Anpassungen behandelt.

Für Neuanlagen von weiteren Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse ist der Grosse Rat jedoch nur zuständig, falls der Kredit dem Ausgabenreferendum untersteht.

Änderungen von bestehenden Strassen ausserorts sollen dem Grossen Rat unterbreitet werden, wenn der Verpflichtungskredit eine neue einmalige Nettoausgabe über 5 Millionen Franken enthält und deshalb dem Ausgabenreferendum untersteht. Auf die Unterscheidung "Erweiterung" (Grosser Rat) und "Anpassung" (Regierungsrat) soll verzichtet werden. Wie bisher sollen die Nettokosten massgeblich sein; feststehende Beiträge Dritter beispielsweise für Verursacherknoten sind abzuziehen. Hingegen zählen die Beiträge zu Lasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur zur Nettobelastung des Kantons (§ 31 Abs. 2 GAF) und können im Hinblick auf das Ausgabenreferendum nicht abgezogen werden.

Änderungen von bestehenden Strassen innerorts sollen dem Grossen Rat vorgelegt werden, falls ein Beitragsbeschluss der Gemeinde fehlt (vgl. oben Kap. 4.2). Der Grosse Rat legt in diesem Fall gleichzeitig den Gemeindebeitrag fest. Zudem entscheidet der Grosse Rat, wenn der Verpflichtungskredit dem Ausgabenreferendum untersteht.

In allen übrigen Fällen soll der Regierungsrat über den Kredit beschliessen können.

Ausgaben für Sanierungen sollen gemäss § 63 Abs. 2 lit. b KV vom Ausgabenreferendum ausgenommen werden. Umfasst ein Projekt sowohl Erweiterungen als auch Sanierungsmassnahmen, ist im Kreditantrag eine entsprechende Abgrenzung vorzunehmen. Machen die neuen Ausgaben (also Erweiterungen) nicht mehr als 5 Millionen Franken aus, bleibt es bei der Zuständigkeit des Regierungsrats.

#### 4.7.4 Auswirkungen

Vorhaben	Geltendes Recht			neu		
	Fall	GR	RR	Fall	GR	RR
Neuanlagen von Kantonsstrassen	- ausserorts - innerorts	X X		- ausserorts - innerorts	X X	
Übrige Vorhaben mit neuer Nettoausgabe über 5 Mio. Fr.	- Erweiterungen ausserorts - Anpassungen ausserorts - Änderungen innerorts	X  X	 X*  	- Sanierungen - alle übrigen Fälle	 X	 X*
Übrige Vorhaben mit neuer Nettoausgabe unter 5 Mio. Fr.	- Erweiterungen ausserorts - Anpassungen ausserorts - Änderungen innerorts	X	 X X**	- alle Fälle		X**

\* Vom Ausgabenreferendum ausgenommen.

\*\* Bei fehlendem Beitragsbeschluss der Gemeinde beschliesst der Grosse Rat.

Die neue Regelung der kreditrechtlichen Zuständigkeit gilt für sämtliche Ausgaben zu Lasten der Strassenrechnung, also auch für Verpflichtungskredite für die weiteren Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse oder für Vorhaben zur Aufbereitung, Bewirtschaftung und Dokumentation von Grundlegendaten im Zusammenhang mit Kantonsstrassen (§ 24 Abs. 1 lit. e StrG).

## C Langfristige Sicherstellung der Strassenfinanzierung

### 4.8 Spezialfinanzierung Strassenrechnung

#### 4.8.1 Heutige Regelung und Praxis

Für die Finanzierung der Kantonsstrassen wurde mit § 5 aStrG die Spezialfinanzierung Strassenrechnung eingeführt. Darin werden folgende Erträge und Aufwände verbucht:

##### § 6 b) Einnahmen

<sup>1</sup> Zu Gunsten der Strassenrechnung gehen:

- a) Reinertrag der Motorfahrzeugabgaben;
- a<sup>bis</sup>) drei Viertel des Kantonsanteils aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe;
- b) Kantonsanteile aus der Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe sowie andere, allgemein für Strassen bestimmte Mittel des Bundes;
- c) werkgebundene Beiträge des Bundes;
- d) Gemeindebeiträge;
- e) Beiträge Dritter;
- f) Abgeltungen gemäss § 5 Abs. 2 und 3;
- g) jährliche Pauschalabgeltungen von Fr. 1 Mio. für den Unterhalt von Busspuren sowie für die Erstellung und den Unterhalt von Bushaltestellen auf Kantonsstrassen aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur gemäss § 8a Abs. 3 lit. c des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975.

##### § 7 c) Ausgaben

<sup>1</sup> Zu Lasten der Strassenrechnung gehen

- a) Ausgaben für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb von National- und Kantonsstrassen. Dazu gehören auch die für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb der Strassen nötigen Werkhöfe, die Gebäude und Einrichtungen für die Überwachung und Lenkung des Strassenverkehrs und die Alarmierung der Einsatzdienste;
- b) die nachfolgend genannten Ausgaben zur Vermeidung von externen Kosten des Strassenverkehrs:
  - 1. aufgehoben
  - 2. aufgehoben
  - 3. Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Sie bemessen sich nach dem Nutzen zur Entlastung der Kantonsstrassen;
  - 4. Ausgaben für den Bau der kantonalen Radrouten, sofern sie nicht über bestehende geeignete Gemeindestrassen führen, und Beiträge an den Bau von Radwegen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten;
  - 5. Beiträge an den Lärmschutz;
  - 6. Ausgaben für weitere Massnahmen von untergeordneter Bedeutung zur Vermeidung von externen Kosten, die der Grosse Rat durch Dekret festlegen kann;
- c) Beiträge an Wanderwege;
- d) Beiträge an Wildtierkorridore;
- e) Abgeltungen gemäss § 5 Abs. 2 und 3.

Zudem werden gemäss § 5 Abs. 2 und 3 aStrG Leistungen unter Verwaltungsabteilungen abgegolten. Der Grosse Rat kann durch Dekret nähere Bestimmungen erlassen. Die Abgeltungen erfolgen nach dem Netto-Prinzip. Insbesondere werden von den Kosten die Erlöse aus Bussen, die vom Kanton bei Verstössen gegen das Strassenverkehrsrecht erhoben werden, abgezogen.

#### 4.8.2 Handlungsbedarf

Die Finanzierung der Kantonsstrasseninfrastruktur durch die Spezialfinanzierung Strassenrechnung mit ihren weitgehend zweckgebundenen Ertrags- und Aufwandpositionen hat sich bewährt und soll beibehalten werden. Um die Finanzierung langfristig sicherzustellen, ist die Revision wie erwähnt so zu gestalten, dass die durch die Strassenrechnung zu finanzierenden Aufgaben grundsätzlich weder

reduziert noch ausgeweitet werden. Die Mehrbelastung, die durch die Reduktion der Gemeindebeiträge erfolgt, muss vom Umfang her so begrenzt werden, dass die Finanzierung der Kantonsstrasseninfrastruktur langfristig gewährleistet bleibt. Damit wird die Voraussetzung für eine saldoneutrale spätere Revision der MFA geschaffen. Mit der Einführung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur wurde zudem die Schnittstelle in der Finanzierung zwischen Strasse und öV geklärt.

Bei einzelnen Ertrags- und Aufwandpositionen sind jedoch Klärungen und Ergänzungen erforderlich. Zudem sind die finanztechnischen Regeln für eine allfällige Verschuldung der Spezialfinanzierung an das aktuelle Recht anzupassen.

#### **4.8.3 Umsetzungsvorschlag**

##### **a) Vorfinanzierung (neu)**

Wie bei der öV-Infrastruktur (§ 8 Abs. 3 lit. b ÖVG) besteht Bedarf, Strassen des Bundes durch den Kanton vorzufinanzieren und allenfalls auch im Auftrag des Bundes durch den Kanton auszuführen, da im Rahmen der Strassenbauprogramme des Bundes teilweise erhebliche Verzögerungen bei der Sanierung der Nationalstrassen und insbesondere der Anschlussbauwerke in Kauf genommen werden.

Im Rahmen von verkehrsträgerübergreifenden regionalen Gesamtprojekten, von Verkehrsmanagementprojekten oder als flankierende Massnahmen bei Kantonsstrassenbauprojekten werden auch Massnahmen an Gemeindestrassen geplant (vgl. Kap. 4.5). Im Interesse einer wirtschaftlichen Erstellung kann es sich aufdrängen, die Massnahmen an Kantons- und Gemeindestrassen gleichzeitig auszuschreiben und umzusetzen. In ausserordentlichen Situationen kann es auch notwendig sein, dass der Kanton die Massnahmen an Gemeindestrassen vorfinanziert.

##### **b) Verschuldung und Amortisation (formelle Anpassung)**

Die im bisherigen Strassengesetz formulierten Regeln hinsichtlich der Verschuldung und Amortisation entsprechen nicht mehr den heutigen Regeln des Finanzrechts. Gemäss § 37 Abs. 2 GAF darf sich eine Spezialfinanzierung verschulden, wenn dafür eine gesetzliche Grundlage besteht. Die entsprechende Grundlage ist – wie bisher – im Strassengesetz zu verankern.

Gemäss § 63 Abs. 1 lit. e der Kantonsverfassung unterstehen Beschlüsse des Grossen Rates über die Aufnahme fremder Gelder, die zu einer Höherschuldung des Kantons führen, dem fakultativen Referendum. Zur Klarstellung soll entsprechend § 8a Abs. 4 ÖVG im Strassengesetz auf diesen Referendumsvorbehalt hingewiesen werden. Dabei kann zudem klargestellt werden, dass sich die Höherschuldungskompetenz immer auf ein bestimmtes Vorhaben bezieht und nicht auf ein anderes Vorhaben übertragen werden darf.

##### **c) Anrechnung der Bussenerträge auf die Abgeltung von Leistungen unter Verwaltungsabteilungen (Anpassung an die heutige Praxis)**

Entgegen dem Wortlaut von § 5 Abs. 3 aStrG wird heute nur der Ertrag aus Ordnungsbussen, welche die Kantonspolizei für Verkehrsdelikte auf Kantonsstrassen verhängt, bei der Abgeltung der polizeilichen Leistungen angerechnet. Die Anrechnung von gerichtlichen Bussen ist nicht möglich, weil die Gerichte keine Kosten-/Leistungsrechnung führen und weil sie bei der Bemessung der Bussen nicht zwischen Verkehrs- und anderen Delikten differenzieren. Der Gesetzestext soll deshalb der heutigen Praxis angepasst werden.

##### **d) Massnahmen von untergeordneter Bedeutung (Aufhebung)**

Gemäss § 7 Abs. 1 lit. b Ziffer 6 aStrG kann der Grosse Rat per Dekret weitere Massnahmen von untergeordneter Bedeutung zur Vermeidung von externen Kosten bezeichnen, die zu Lasten der Strassenrechnung finanziert werden können. Bisher wurde kein entsprechendes Dekret erlassen.

Aus heutiger Sicht besteht kein Bedarf, weitere Massnahmen von untergeordneter Bedeutung zu Lasten der Strassenrechnung zu finanzieren. Auf eine entsprechende Dekretskompetenz kann verzichtet werden. Sollte zukünftig ein Bedarf entstehen, weitere Massnahmen zu Lasten der Strassenrechnung zu finanzieren, dann müsste das Strassengesetz entsprechend ergänzt werden.

#### **4.8.4 Auswirkungen**

Die Änderung unter lit. a kann zu einer geringfügigen Mehrbelastung der Strassenrechnung führen, falls eine Vorfinanzierung ausnahmsweise unverzinslich erfolgt. Im Gegenzug führt die Änderung unter lit. d in der Tendenz zur Entlastung. Insgesamt sind die hier erwähnten Änderungen geringfügig und können als saldoneutral bezeichnet werden.

### **D            Rechtstechnische Aktualisierung**

#### **4.9 Anpassungen infolge Totalrevision**

##### **4.9.1 Ausgangslage**

Im heutigen Strassengesetz sind im Wesentlichen die Spezialfinanzierung Strassenrechnung und die kantonsinterne Zuständigkeit zur Kreditbewilligung geregelt. Bestimmungen über Planung, Projektierung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen befinden sich im Baugesetz und – teilweise nicht kongruent – im Kantonsstrassendekret.

Bezüglich der Gemeindebeiträge sind im KSD der Grundsatz und der Beitragsrahmen geregelt. Die Abstufung der Beiträge ist in regierungsrätlichen Richtlinien festgelegt (§ 17 KSD). Diese wichtigen Bestimmungen gehören gemäss § 78 Abs. 1 der Kantonsverfassung auf die Gesetzesstufe.

##### **4.9.2 Systematische Regelung auf korrekter Normstufe**

Um diese formellen, gesetzestechnischen Mängel zu beheben, ist eine Totalrevision erforderlich. Dabei sind die Regeln systematisch zu gliedern. Bestimmungen im Baugesetz, welche sich ausschliesslich auf Kantonsstrassen beziehen, werden ins neue Strassengesetz überführt. Ebenso werden die Bestimmungen des Kantonsstrassendekrets ins Gesetz eingeordnet, soweit sie im Sinn von § 78 Abs. 1 KV wichtig sind. Detailregelungen werden auf die Verordnungsstufe delegiert. Das KSD wird aufgehoben.

Die Systematik des neuen Gesetzes richtet sich nach den allgemeinen gesetzgebungstechnischen Grundsätzen. Als Besonderheit wird ein Abschnitt über weitere Verkehrsanlagen von kantonaler Bedeutung eingefügt. Es handelt sich um Verkehrsanlagen, die nicht Kantonsstrassen sind, sich nicht oder nur teilweise im Eigentum des Kantons befinden, an welchen jedoch ein besonderes kantonales Interesse besteht. Im Einzelnen sind dies Kantonale Radrouten, Wanderwege, Anlagen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten sowie Verkehrsmanagementsysteme.

Im Rahmen dieser Totalrevision werden sämtliche Gesetzesbestimmungen redaktionell überprüft. Dabei werden Doppelspurigkeiten eliminiert und Lücken geschlossen. Im Rahmen dieser Überarbeitung sind einzelne inhaltliche Anpassungen und Präzisierungen vorgesehen. Sie sind im folgenden Kapitel bei den einzelnen Paragraphen erläutert.

## **5. Erläuterungen zu einzelnen Paragraphen**

### **5.1 Gesetz über das kantonale Strassenwesen**

#### **Titel und Ingress**

Gesetz über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG)
--

Der Grosse Rat des Kantons Aargau,  
gestützt auf § 49 der Kantonsverfassung,  
beschliesst:

Für eine bessere Unterscheidung wird die Abkürzung "StrG" für das vorliegende neue Gesetz über das kantonale Strassenwesen verwendet. Das bisherige Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung wird in den folgenden Erläuterungen mit der Abkürzung "aStrG" bezeichnet.

Gemäss § 49 KV ordnen der Kanton und die Gemeinden das Verkehrs- und Strassenwesen. Sie sorgen für eine volkswirtschaftlich möglichst günstige und umweltgerechte Verkehrsordnung.

## **1. Allgemeine Bestimmungen**

### **§ 1 Zweck**

§ 1

Zweck

<sup>1</sup> Dieses Gesetz regelt das kantonale Strassenwesen.

<sup>2</sup> Das kantonale Strassenwesen umfasst Bau, Unterhalt, Betrieb und Finanzierung der Kantonsstrassen sowie der weiteren Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse.

Neu werden der Zweck des Gesetzes über das kantonale Strassenwesen und der Inhalt des neuen Begriffs "kantonales Strassenwesen" festgelegt. Die Unterscheidung in "Kantonsstrassen" und "weitere Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse" ermöglicht eine Vereinfachung der nachfolgenden Bestimmungen, insbesondere bei den Finanzierungsregelungen.

### **§ 2 Definitionen**

§ 2

Definitionen

<sup>1</sup> Als Kantonsstrassen gelten die im Eigentum des Kantons stehenden Strassen mit allen ihren Bestandteilen.

<sup>2</sup> Als weitere Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse gelten

- a) kantonale Radrouten,
- b) Wanderwege,
- c) Anlagen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten,
- d) Verkehrsmanagementsysteme mit Auswirkungen auf Kantonsstrassen.

<sup>3</sup> Als Innerortsstrecken gelten diejenigen Abschnitte von Kantonsstrassen, entlang denen das anstossende Land wenigstens zur Hälfte überbaut ist. Der Regierungsrat legt die Abgrenzung der Innerortsstrecken durch Verordnung fest. Er kann Strassenzüge mit Beschränkung des Zutritts oder der Anschlüsse sowie Brücken und Tunnel zu Ausserortsstrecken erklären.

<sup>4</sup> Als Sanierung gelten Massnahmen, welche die Funktionsfähigkeit von bestehenden Verkehrsanlagen erhalten oder wiederherstellen.

Absatz 1 entspricht inhaltlich dem heutigen § 81 Abs. 1 BauG. Die Bestandteile der Strassen sind allgemein in § 80 Abs. 2 BauG geregelt. Diese Bestimmung wird im Rahmen der Fremdänderungen (unten Kap. 5.2) präzisiert und ergänzt.

Im Absatz 2 werden weitere Verkehrsanlagen abschliessend aufgezählt, an welchen ein kantonales Interesse besteht. Im Unterschied zu den Kantonsstrassen sind diese Anlagen meist nicht im Eigentum des Kantons, hingegen werden sie ganz oder teilweise vom Kanton aus der Strassenrechnung finanziert. Dies gilt bereits nach heutigem Recht für kantonale Radrouten (§ 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 4 aStrG), Wanderwege (§ 7 Abs. 1 lit. c aStrG) sowie Anlagen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten (§ 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 4 aStrG sowie § 18 KSD). Neu werden Verkehrsmanagementsysteme als weitere Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse bezeichnet, da sie an stark belasteten Strecken von Kantonsstrassen für einen effizienten Betrieb erforderlich sind. Die Einzelheiten werden unter § 21 StrG erläutert.

Absatz 3 entspricht inhaltlich der bisherigen Regelung (§ 83 Abs. 3 BauG). Neu wird ausdrücklich erwähnt, dass Brücken und Tunnel (ab einer gewissen Länge) als Ausserortsstrecken bezeichnet werden können. In verfahrensmässiger Hinsicht soll die Abgrenzung innerorts / ausserorts wie bisher per Verordnung durch den Regierungsrat festgelegt werden (vergleiche Verordnung über die Innerortsstrecken an Kantonsstrassen vom 10. März 1999 [SAR 751.125]).

In Absatz 4 werden Sanierungen von bestehenden Verkehrsanlagen definiert. Als Sanierung gelten beispielsweise Lärmsanierungen, Knotensanierungen oder die Anlage von Gehwegen und Radstreifen.



Abbildung 9: Abgrenzung Bau/Unterhalt/Betrieb

Quelle: Abteilung Tiefbau BVU

Sanierungen richten sich bezüglich Verfahren nach den Regeln für den Bau (§§ 5–10 StrG). Da mit einer Sanierung auch ein zusätzlicher Flächenbedarf oder eine Erhöhung der Kapazität der Verkehrsanlage verbunden sein kann, können gegen entsprechende Bauprojekte Einwendungen und Beschwerden erhoben werden. Dies im Gegensatz zum Unterhalt (§ 97 Abs. 2 BauG), bei welchem in der Regel kein Bauprojektverfahren durchgeführt wird.

Im Gegensatz zu Neuanlagen unterstehen Ausgaben für Sanierungen nicht dem Ausgabenreferendum (vgl. § 10 Abs. 3 StrG).

Der Begriff "Sanierung" wird in verschiedenen Bundesbestimmungen und Richtlinien verwendet und jeweils unterschiedlich definiert. Bei der Anwendung von Bundesrecht ist deshalb im Einzelfall zu prüfen, ob die Begriffsdefinition übereinstimmt.

### § 3 Netzfestlegung

#### § 3

#### Netzfestlegung

<sup>1</sup> Der Grosse Rat legt das Kantonsstrassennetz und seine Einteilung fest. Die Planung von Neuanlagen von Kantonsstrassen erfolgt im Rahmen der Richtplanung.

<sup>2</sup> Das Netz der kantonalen Radrouten und der Wanderwege wird im Richtplan festgelegt.

<sup>3</sup> Werden Gemeindestrassen zu Kantonsstrassen erklärt und umgekehrt, wird das Eigentum in der Regel im instandgesetzten Zustand unentgeltlich übertragen.

Absatz 1: Der erste Satz entspricht dem ersten Satz von § 83 Abs. 2 BauG. Das Kantonsstrassennetz ist in Hauptverkehrsstrassen (HVS) und Verbindungsstrassen (VS) eingeteilt. Die Festlegung des Kantonsstrassennetzes und seine Einteilung in HVS und VS kann vom Grossen Rat ausserhalb des Richtplanverfahrens vorgenommen werden.

Neuanlagen von Kantonsstrassen werden jedoch im Rahmen und im Verfahren der Richtplanung (Vororientierung, Zwischenergebnis, Festsetzung) geplant und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt.

Absatz 2 entspricht § 85 BauG. Auch das Wanderwegnetz wird im Richtplan festgesetzt.

Absatz 3 entspricht § 83 Abs. 2, zweiter Satz BauG mit redaktioneller Überarbeitung. Die Eigentumsübertragung umfasst das Strassenbauwerk mit der zugehörigen Strassenparzelle. Vor der Übertragung der Strassen werden diese in der Regel instand gestellt. Andernfalls werden die Kosten der Instandstellung vom abgebenden Gemeinwesen erstattet. Ausnahmen von der vorgängigen Instandstellung oder Erstattung der Instandstellungskosten sind möglich, beispielsweise im Zusammenhang der Erstellung einer Umfahrungsstrasse.

### § 4 Zusammenarbeit Kanton – Gemeinden

#### § 4

#### Zusammenarbeit Kanton – Gemeinden

<sup>1</sup> Kanton und Gemeinden sind zur Zusammenarbeit im kantonalen Strassenwesen verpflichtet.

<sup>2</sup> Sie arbeiten insbesondere bei der Planung, der Projektierung und beim Bau von Kantonsstrassen und weiteren Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse sowie beim Landerwerb zusammen und stimmen ihre Bauvorhaben zeitlich und inhaltlich ab.

<sup>3</sup> Der Kanton hört die Gemeinden vor wichtigen Entscheidungen an, namentlich bei der Netzfestlegung, der Abgrenzung der Innerortsstrecken und der Bezeichnung der Versorgungsrouten.

Die bisherige Zusammenarbeit des Kantons mit den Gemeinden im Zusammenhang mit dem kantonalen Strassenwesen wird beibehalten und verstärkt. Sie war bisher nur punktuell geregelt (§ 2a Abs. 2 aStrG, § 94 Abs. 2 BauG, § 7 Abs. 1 KSD). Neu soll die Zusammenarbeit Kanton – Gemeinden umfassend und an einer Stelle geregelt werden (vgl. oben Kap. 4.1).

Mit Absatz 1 werden sowohl der Kanton als auch die Gemeinden zur Zusammenarbeit verpflichtet. Die Zusammenarbeit im Rahmen eines Bauvorhabens wird in Absatz 2 noch verdeutlicht, indem die wichtigsten Verfahrensschritte bezeichnet werden, in welchen eine Absprache zwischen Kanton und Gemeinde erfolgt. Inhaltlich soll die bisherige Zusammenarbeit als Mindeststandard gelten. Die Pflicht zur Zusammenarbeit wird auf die weiteren Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse ausgedehnt.



Mit Absatz 3 wird der Kanton verpflichtet, die Gemeinden vor wichtigen Entscheidungen im Zusammenhang mit dem kantonalen Strassenwesen auch ausserhalb eines konkreten Bauvorhabens anzuhören. Dies kann auch Entscheidungen betreffen, die durch Verordnung geregelt werden (zum Beispiel Verordnung über die Innerortsstrecken oder Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten).

## **2. Kantonsstrassen**

### **2.1 Planung, Projektierung und Bau**

#### **§ 5      Zuständigkeit**

§ 5

Zuständigkeit

<sup>1</sup> Der Kanton ist für die Planung, Projektierung und den Bau der Kantonsstrassen verantwortlich. Er kann insbesondere bei der Ausführung von Innerortsstrecken Teilaufgaben an Gemeinden oder Private übertragen.

Die bisherige Regelung (§ 86 Abs. 1 BauG) soll insofern flexibler formuliert werden, als der Kanton Teilaufgaben an Gemeinden und neu auch an Private übertragen kann. Die Verantwortung verbleibt jedoch beim Kanton.

#### **§ 6      Planung und Projektierung**

§ 6

Planung und Projektierung

<sup>1</sup> Bei der zeitlichen Planung von Unterhalts- und Sanierungsprojekten nimmt der Kanton auf die Interessen der Gemeinden Rücksicht.

<sup>2</sup> Das zuständige Departement kann generelle Projekte für Neuanlagen von Kantonsstrassen ausarbeiten. Das generelle Projekt legt die Linienführung, die Breite und die wichtigsten Bestandteile der Strassenanlage fest.

<sup>3</sup> Beschlüsse des Grossen Rats über Verpflichtungskredite für Neuanlagen erfolgen in der Regel auf der Grundlage eines generellen Projekts.

Zu Absatz 1: Die Abteilung Tiefbau (ATB) führt ein Erhaltungsmanagement, mit welchem die Unterhalts- und Sanierungsprojekte ausgehend vom Zustand der Kantonsstrassenabschnitte priorisiert werden. Die ATB schickt seit 2018 jeder Gemeinde jährlich eine Übersicht, in welchem Zeitraum die einzelnen Kantonsstrassenabschnitte zur Sanierung anstehen. Die Übersicht dient dazu, dass die Gemeinden ihre Vorhaben für Bau und Sanierung von Werkleitungen zeitlich abstimmen können. Mit der vorliegenden Bestimmung wird der Kanton verpflichtet, weiterhin über seine Unterhalts- und Sanierungsprojekte zu informieren. Zudem wird er verpflichtet, auf die Planung der Gemeinde Rücksicht zu nehmen.

Absätze 2 und 3 entsprechen § 94 Abs. 1 BauG. Das generelle Projekt entspricht dem in den SIA-Honorarordnungen definierten Vorprojekt, dessen Kostenschätzung in der Regel eine Kostengenauigkeit von  $\pm 15\%$  aufweist. Generelle Projekte werden in der Regel nur für Neuanlagen erstellt.

Bei anderen Vorhaben basiert der Finanzierungsbeschluss auf dem Entwurf für das Bauprojekt (Auf-lageprojekt). Dieser Entwurf ist auch die Grundlage für den Beschluss der Gemeinde über den Gemeindebeitrag.

## § 7 Bauprojekte

### § 7

#### Bauprojekte

<sup>1</sup> Die Bauprojekte und das Verfahren richten sich nach § 95 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993.

Der Verweis auf § 95 BauG ist erforderlich; in § 95 BauG werden Inhalt und Verfahren der Strassenbauprojekte sowohl für Kantonsstrassen wie für Gemeindestrassen geregelt. Der in § 95 verwendete Begriff "Bauprojekt" entspricht dem in den SIA-Honorarordnungen definierten Auflageprojekt. Genehmigte kantonale Strassenbauprojekte gelten als Enteignungstitel (§ 132 Abs. 1 lit. b BauG).

In der Regel wird das Strassenbauprojekt erst öffentlich aufgelegt, wenn der Kredit für das Bauvorhaben beschlossen ist. Das Gesetz lässt diese Frage jedoch bewusst offen und ermöglicht für Kantonsstrassen auch die umgekehrte Reihenfolge der Beschlüsse (zuerst Bauprojektverfahren, dann Kreditbeschluss).

Die hier erwähnten kantonalen Strassenbauprojekte werden auch für die Projektierung von kantonalen Radrouten, Wanderwegen oder für Massnahmen an Gemeindestrassen gemäss § 16 eingesetzt.

## § 8 Ausbaustandard

### § 8

#### Ausbaustandard

<sup>1</sup> Der Regierungsrat regelt den Ausbaustandard durch Verordnung. Dabei sind die Netzfunktion und die Gestaltung der Strassenräume zu berücksichtigen.

<sup>2</sup> Der Kanton kann im Rahmen eines Bauvorhabens Massnahmen, die über den Ausbaustandard hinausgehen, auf Kosten der bestellenden Gemeinden oder der Anstösserinnen und Anstösser realisieren, wenn dies im öffentlichen Interesse liegt.

Der erste Satz von Absatz 1 entspricht § 92 Abs. 4 BauG. Der Regierungsrat hat in § 41 der Bauverordnung festgelegt, welche Normen als Richtlinie für die Beschaffenheit der öffentlichen Strassen zu beachten sind. Wie schweizweit üblich wird als Richtlinie auf die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) verwiesen.

Absatz 2 nimmt ein Thema auf, welches heute in § 19 KSD geregelt ist und erweitert die Anwendung auf Begehren von Anstösserinnen und Anstössern. Denkbar sind geringfügige bauliche und gestalterische Massnahmen, Bepflanzungen oder Signalisationen.

## § 9 Landerwerb

### § 9

#### Landerwerb

<sup>1</sup> Der Kanton erwirbt die für die Kantonsstrassen nötigen Flächen und Rechte.

<sup>2</sup> Er kann für den Strassenbau oder zum Zweck des Abtauschs geeignete Flächen und Rechte vorsorglich erwerben.

<sup>3</sup> Für den Bau von weiteren Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse kann er den Landerwerb übernehmen.

Die Absätze 1 und 2 entsprechen inhaltlich § 7 Abs. 1 und 2 KSD. Die Regelung des vorsorglichen Landerwerbs ist wichtig, da dieser oft ausserhalb eines konkreten Vorhabens erfolgt, beispielsweise beim Erwerb von Flächen für zukünftigen Realersatz.

Gemäss § 8 Absatz 2 des Kantonsstrassendekrets legt heute bei Parallelstrassen und Anlagen, die nach Bauausführung in das Eigentum der Gemeinde übergehen, der Regierungsrat die Kompetenz zur Einleitung des Enteignungsverfahrens fest. Mit Absatz 3 wird diese Regelung etwas offener formuliert ins neue Gesetz übernommen.

Unabhängig vom Zweck des Landerwerbs ist der Kanton gemäss § 4 StrG verpflichtet, mit der Gemeinde zusammenzuarbeiten.

## **§ 10 Kreditbewilligung, Zuständigkeit**

### § 10

#### Kreditbewilligung, Zuständigkeit

<sup>1</sup> Über Verpflichtungskredite zu Lasten der Strassenrechnung beschliesst der Grosse Rat, wenn

- a) es um den Bau von Neuanlagen von Kantonsstrassen geht,
- b) der Verpflichtungskredit dem Ausgabenreferendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung untersteht,
- c) er bei fehlendem Beitragsbeschluss der Gemeinde gemäss § 30 gleichzeitig den Gemeindebeitrag festzulegen hat.

<sup>2</sup> In allen übrigen Fällen beschliesst der Regierungsrat.

<sup>3</sup> Ausgaben für die Sanierung von Kantonsstrassen und weiteren Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse unterstehen nicht dem Ausgabenreferendum.

Die Bestimmung lehnt sich in der Stossrichtung der bisherigen Regelung an (§ 2 aStrG), vermeidet jedoch Unterscheidungen, welche zu Meinungsverschiedenheiten geführt haben. Zudem kann die Bestimmung gekürzt werden; die Berechnungsweise und das Verfahren sind im GAF geregelt (vgl. oben Kap. 4.7).

Absatz 1: Für die Kreditbewilligung ist der Grosse Rat in folgenden Fällen zuständig:

- Lit. a: Über Neuanlagen von Kantonsstrassen entscheidet in jedem Fall der Grosse Rat. Die Kreditbewilligung erfolgt, nachdem das Vorhaben im Richtplan festgesetzt wurde, auf der Grundlage des generellen Projekts (vgl. oben § 6 StrG). Bei Neuanlagen ist der Grosse Rat auch dann zuständig, wenn der Kredit von seiner Höhe her nicht dem Ausgabenreferendum untersteht. Über Neuanlagen von kantonalen Radrouten oder Wanderwegen entscheidet der Grosse Rat beim Netzbeschluss im Rahmen der Richtplanung.
- Lit. b: Über andere Verpflichtungskredite zu Lasten der Strassenrechnung entscheidet der Grosse Rat, falls der Kredit dem Ausgabenreferendum untersteht. Dem Ausgabenreferendum unterstehen gemäss § 63 Abs. 1 lit. d KV neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Millionen Franken oder neue jährlich wiederkehrende Ausgaben von mehr als 500'000 Franken. Eine Ausgabe gilt als neu, wenn in Bezug auf den damit verfolgten Zweck, den Umfang, den Zeitpunkt der Vorname oder andere wesentliche Modalitäten eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit besteht (§ 30 Abs. 2 GAF). Gemäss § 63 Abs. 1 lit. d KV ist der Grosse Rat in jedem Fall zum Beschluss über Ausgaben zuständig, welche dem Ausgabenreferendum unterstehen. Massgebend für die Unterstellung eines Vorhabens unter das Ausgabenreferendum ist der Betrag der Nettobelastung des Kantons nach Abzug der im Zeitpunkt der Beschlussfassung feststehenden Leistungen Dritter (§ 31 Abs. 2, erster Satz GAF). Im Weiteren sind im Betrag nur neue Ausgaben zu berücksichtigen; gebundene Ausgaben und Ausgaben für Sanierungen (vergleiche unten zu Absatz 3) werden an der Gesamtsumme vorweg abgezogen.

- Lit. c: Liegt ein zustimmender Beschluss der Gemeinde über ihren Gemeindebeitrag nicht vor (vgl. oben Kapitel 4.2 Gemeindebeiträge), entscheidet der Grosse Rat über den Verpflichtungskredit. Der Grosse Rat dekretiert in diesem Beschluss gleichzeitig den Gemeindebeitrag.

Absatz 2: In den übrigen Fällen entscheidet der Regierungsrat über die Kredite. Er kann seine Kompetenz nach den allgemeinen Regeln an das Departement delegieren.

Absatz 3 definiert, dass Ausgaben für Sanierungen von Kantonsstrassen und weiteren Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse nicht dem Ausgabenreferendum unterstehen. Diese Festlegung stützt sich auf § 63 Abs. 2 lit. b der Kantonsverfassung; bereits die Kreditbewilligung für den ursprünglichen Bau der Kantonsstrasse oder der weiteren Verkehrsanlage von kantonalem Interesse war in einem referendumspflichtigen Beschluss erfolgt, welcher das Objekt (Kantonsstrasse) und den Standort (von A nach B) festlegte.

§ 10 StrG bezieht sich mit Ausnahme von Abs. 1 lit. a nicht nur auf Ausgaben für den Bau, Unterhalt und Betrieb von Kantonsstrassen, sondern auf sämtliche Verpflichtungskredite, welche zu Lasten der Strassenrechnung finanziert werden, also auch für Projektierungskredite und Ausgaben für weitere Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse.

Soweit hier keine besonderen Bestimmungen festgelegt werden, gelten für die Verpflichtungskredite zu Lasten der Strassenrechnung die Vorschriften des GAF.

## 2.2 Unterhalt und Betrieb

### § 11 Unterhalt

§ 11

Unterhalt

<sup>1</sup> Der Kanton ist für den Unterhalt der Kantonsstrassen verantwortlich.

<sup>2</sup> Für den Unterhalt gelten die §§ 5 – 10 sinngemäss.

Absatz 1: Der Unterhalt ist in § 97 BauG definiert; er umfasst die baulichen Massnahmen zur Werterhaltung der Kantonsstrasse. Wie schon nach bisherigem Recht (§§ 12 und 20 f KSD) ist der Kanton für den Unterhalt zuständig und verantwortlich. An die Kosten des Unterhalts leisten die Gemeinden Beiträge gemäss § 27 StrG.

Absatz 2: Das Vorgehen bei Unterhaltsprojekten ist grundsätzlich gleich wie beim Bau. Allerdings muss meist kein Bauprojekt (§ 95 BauG) erstellt und öffentlich aufgelegt werden, da lediglich der neuwertige Zustand der Strasse wiederhergestellt wird. Ein Bauprojekt ist jedoch erforderlich, wenn beispielsweise die Sanierung einer Bushaltestelle oder einer Kunstbaute einen Landerwerb erforderlich macht.

### § 12 Betrieb

§ 12

Betrieb

<sup>1</sup> Der Kanton betreibt die Kantonsstrassen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Die Aufgabenverteilung richtet sich nach folgenden Grundsätzen:

- a) An Ausserortsstrecken besorgt der Kanton den Betrieb,
- b) an Innerortsstrecken besorgen der Kanton und die Gemeinden den Betrieb gemeinsam.

<sup>2</sup> Der Regierungsrat regelt durch Verordnung die Einzelheiten der Aufgabenverteilung beim Betrieb. Abweichungen von Absatz 1 sind zulässig, wenn sie die Handlungsspielräume der Beteiligten vergrössern oder wenn die Aufgaben wirtschaftlicher erfüllt werden können.

Schon nach bisherigem Recht ist der Betrieb der Kantonsstrassen eine Aufgabe von Kanton und Gemeinden. Die Aufgabenverteilung ist heute in § 99 BauG sowie in den §§ 12 sowie 22 KSD detailliert geregelt.

Neu sollen die Bestimmungen in einer Verordnung durch den Regierungsrat zusammengefasst werden. Die vorliegende Bestimmung gibt dazu die gesetzliche Vorsteuerung. Mit Ausnahme der neuen Zuständigkeit für die Strassenbeleuchtung (vgl. oben Kap. 4.6) sind keine Änderungen gegenüber der heutigen Aufgabenteilung vorgesehen.

### **§ 13 Entwässerung**

§ 13

Entwässerung

<sup>1</sup> Die Gemeinden sind verpflichtet, das von Kantonsstrassen abfliessende Wasser unentgeltlich in ihre Kanalisationen aufzunehmen, wenn es nicht auf andere Art zu beseitigen ist.

<sup>2</sup> Müssen deshalb die Kanalisationen vergrössert werden, gehen die Kosten in dem Umfang zu Lasten des Strassenbaus, als sie durch die Strassenentwässerung verursacht werden.

Die Bestimmung entspricht § 91 BauG.

### **§ 14 Verzicht auf Benutzungsgebühren**

§ 14

Verzicht auf Benutzungsgebühren

<sup>1</sup> Für Leitungen der Gemeinden und eigenwirtschaftlicher Betriebe, die der allgemeinen Ver- und Entsorgung dienen, werden keine Gebühren für die Benutzung des Kantonsstrassenareals erhoben. Im Übrigen gilt § 103 BauG.

Der Verzicht auf Benutzungsgebühren für die Beanspruchung des Kantonsstrassenareals für die in der Regel den Gemeinden gehörenden Leitungen entspricht einer langjährigen Praxis, die als Gegenleistung des Kantons für die unentgeltliche Abnahme des Strassenabwassers eingeführt wurde. Die Praxis soll neu gesetzlich verankert werden.

## **2.3 Besondere Regelungen**

### **§ 15 Zuständigkeit im Bereich von Kantonsstrassen**

§ 15

Zuständigkeit im Bereich von Kantonsstrassen

<sup>1</sup> Bau, Unterhalt und Betrieb von Signalisationen, Markierungen und Lichtsignalanlagen an Gemeinde- und Privatstrassen im Bereich von Verzweigungen mit Kantonsstrassen sind Sache des Kantons.

<sup>2</sup> Der Kanton sorgt zusammen mit der Bahnunternehmung für die Sanierung von Niveauübergängen im Bereich von Verzweigungen mit Kantonsstrassen.

<sup>3</sup> Der Kanton kann Fahrzeugabstellplätze für die gemeinsame Weiterfahrt sowie Lastwagen-Ausstellplätze erstellen.

<sup>4</sup> Für Bau, Unterhalt, Betrieb und Finanzierung gelten die Bestimmungen für Kantonsstrassen sinngemäss.

Absatz 1: Signalisationen, Markierungen und Lichtsignalanlagen sind für die Verkehrssicherheit entscheidend. Im Hinblick auf die Haftung ist es sinnvoll, dass der Kanton die Verantwortung für diese

Anlagen auch im Verzweigungsbereich mit Kantonsstrassen übernimmt. Die Bestimmung entspricht der bisherigen Praxis.

Absatz 2: Bei Bahnstrecken, die entlang von Kantonsstrassen verlaufen, entstehen bei der Sanierung der Niveauübergänge – gleichzeitig Anschlüsse der Gemeinde- oder Privatstrassen an die Kantonsstrasse – viele Schnittstellen. Aus Gründen der Sicherheit ist es sinnvoll, dass der Kanton bei diesen teilweise komplexen Sanierungsprojekten die integrale Federführung übernehmen kann.

Absatz 3: Der Kanton hat bereits bisher Fahrzeugabstellplätze für die gemeinsame Weiterfahrt (Car-sharing, beispielsweise im Bereich von Autobahnausfahrten) und Lastwagen-Ausstellplätze erstellt. Mit der vorliegenden Bestimmung wird die erforderliche gesetzliche Grundlage geschaffen.

Mit Absatz 4 werden auch die Zuständigkeiten und Verfahren klar geregelt.

## **§ 16 Kombinierte Projekte**

### § 16

#### Kombinierte Projekte

<sup>1</sup> Im Rahmen von verkehrsträgerübergreifenden Gesamtprojekten, Verkehrsmanagementprojekten oder zur Umsetzung von flankierenden Massnahmen bei Kantonsstrassenbauvorhaben kann der Kanton mit Zustimmung des Gemeinderats Massnahmen auf Gemeindestrassen in die Planung und Projektierung einbeziehen.

<sup>2</sup> Die Planungs- und Projektierungskosten gehen zu Lasten des Kantonsstrassenbauvorhabens.

Gemeinde- und verkehrsträgerübergreifende Gesamtprojekte oder Verkehrsmanagementprojekte umfassen oft auch Massnahmen auf Gemeindestrassen, die sinnvollerweise gleichzeitig geplant werden. Dasselbe gilt für flankierende Massnahmen, die beispielsweise aus Gründen des Umweltrechts beim Kantonsstrassenbau einbezogen werden müssen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass dabei schwierige Schnittstellen entstehen (vgl. oben Kap. 4.5). Der Kanton hat bisher mit den einzelnen Gemeinden Vereinbarungen über die Planung und Kostentragung abgeschlossen. Es ist sinnvoll, diese Fragen einheitlich gesetzlich zu regeln.

Absatz 1 räumt dem Kanton die Befugnis ein, bei der Erarbeitung eines Kantonsstrassenbauvorhabens auch Massnahmen auf Gemeindestrassen einzubeziehen. Die Planung und insbesondere der Einbezug von Massnahmen an Gemeindestrassen erfolgt in Absprache mit den Gemeindebehörden (vgl. § 4 StrG) und mit deren Zustimmung. Der Einbezug setzt voraus, dass die Massnahmen einen engen Bezug zum Kantonsstrassenbauvorhaben aufweisen und dass deren Realisierung zum Beispiel aus verkehrlichen oder umweltrechtlichen Gründen im kantonalen Interesse liegt.

Die Massnahmen auf Gemeindestrassen werden als Bestandteil des Kantonsstrassenbauprojekts öffentlich aufgelegt und mit diesem im kantonalen Verfahren beschlossen.

Absatz 2: Die Planungskosten des gesamten Projekts werden nach dem Verteilschlüssel für Kantonsstrassen aufgeteilt; die Planung der Massnahmen auf Gemeindestrassen wird nicht gesondert abgerechnet.

## **§ 17 Planung und Realisierung im Auftrag**

### § 17

#### Planung und Realisierung im Auftrag

<sup>1</sup> Der Kanton kann im Auftrag des Bundes Massnahmen an Nationalstrassen planen und realisieren.

<sup>2</sup> Im Rahmen der Realisierung von Kantonsstrassenbauvorhaben kann der Kanton im Auftrag der Gemeinde gleichzeitig Massnahmen auf Gemeindestrassen umsetzen.

Absatz 1: Bei der Übernahme der Nationalstrassen durch den Bund im Jahr 2008 wurden auch die Anschlussbauwerke übernommen (vgl. oben Kap. 4.8.3). Die Bestimmung ermächtigt den Kanton, im Auftrag des Bundes Massnahmen an Bestandteilen des Nationalstrassennetzes zu planen und zu realisieren, soweit das kantonale Interesse dies erfordert.

Damit mit dringlichen Massnahmen nicht zugewartet werden muss, bis die Finanzplanung des Bundes diese vorsieht, wird der Kanton ermächtigt, diese vorzufinanzieren (vgl. § 25 StrG).

Absatz 2: Diese Bestimmung steht im Zusammenhang mit § 16 StrG. Falls beispielsweise im Rahmen von Verkehrsmanagementprojekten Massnahmen auf Gemeindestrassen vorgesehen sind, kann der Kanton diese Massnahmen in die Realisierung des Kantonsstrassenbauvorhabens einbeziehen, falls er vom Gemeinderat den entsprechenden Auftrag erhält. Die Finanzierung richtet sich jedoch nach den Regeln für Gemeindestrassen (vergleiche auch § 20 Abs. 1 lit. c StrG) und bleibt in der Zuständigkeit der Gemeinde. Die gemeinsame Realisierung von Massnahmen auf Kantons- und Gemeindestrassen kann sinnvoll sein, wenn damit der Bauablauf vereinfacht oder Baukosten gespart werden können.

### **3. Weitere Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse**

#### **§ 18 Kantonale Radrouten**

§ 18

Kantonale Radrouten

<sup>1</sup> Der Kanton baut und finanziert die kantonalen Radrouten.

<sup>2</sup> Unterhalt und Betrieb der kantonalen Radrouten, die nicht Bestandteil von Kantonsstrassen sind, übernehmen die Gemeinden.

Absatz 1 entspricht inhaltlich § 86 Abs. 1 lit. a BauG und § 7 Abs. 1 lit. b Ziffer 4 aStrG.

Absatz 2 ergibt sich aus dem Umstand, dass die kantonalen Radrouten Gemeindestrassen sind, soweit sie nicht beispielsweise als Radstreifen Bestandteile von Kantonsstrassen sind (vgl. § 84 Abs. 2 BauG). Die Bestimmung entspricht der bisherigen Praxis (vgl. auch Kap. M 4.1 des Richtplans).

#### **§ 19 Wanderwege**

§ 19

Wanderwege

<sup>1</sup> Der Kanton baut und finanziert die Wanderwege und besorgt deren Unterhalt, wenn sie nicht Bestandteil von Gemeindestrassen oder von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen sind.

<sup>2</sup> Er kann die Aufgaben vertraglich an eine gemeinnützige Organisation übertragen.

Absatz 1 fasst die §§ 86 Abs. 1 lit. a BauG, 7 Abs. 1 lit. c aStrG und 99 Abs. 3 BauG zusammen.

Absatz 2 legt die erforderliche Vorsteuerung für die Übertragung des Vollzugs an die Vereinigung Aargauer Wanderwege fest (§ 6 der Kantonalen Verordnung über Fuss- und Wanderwege vom 3. April 1989, SAR 759.111).

#### **§ 20 Anlagen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten**

§ 20

Anlagen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten

<sup>1</sup> Der Kanton leistet zu Lasten der Strassenrechnung Baubeiträge für

- a) Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen,
- b) Parallelstrassen und Radwege, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten,
- c) Massnahmen an Gemeindestrassen, die der unmittelbaren Entlastung der Kantonsstrassen dienen, wie Verkehrsmanagements- oder flankierende Massnahmen.

<sup>2</sup>Die Beiträge bemessen sich nach dem Grad der Entlastung der Kantonsstrassen, betragen jedoch höchstens 50 % der Gesamtkosten.

Der Kanton leistet nach bisherigem Recht Beiträge zu Lasten der Strassenrechnung an Anlagen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten:

- Gemeindestrassen, die Bestandteile von Kantonsstrassen ersetzen (§ 87 Abs. 2 BauG),
- parallele Strassen und anderen Anlagen, die der unmittelbaren Entlastung des Kantonsstrassen-netzes dienen (§ 18 KSD),
- Radwege, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten (§ 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 4 aStrG),
- Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr be-günstigen (§ 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 3 aStrG).

Die Regelungen von Anlagen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten, werden ohne materielle Änderung zusammengefasst und inhaltlich aufeinander abgestimmt.

Absatz 1 bezeichnet die beitragsberechtigten Anlagen abschliessend:

- Lit. a entspricht dem bisherigen § 7 Abs. 1 lit. b Ziffer 3 aStrG.
- Lit. b entspricht den bisherigen §§ 87 Abs. 2 BauG und 18 KSD. Die Mitfinanzierung durch die Strassenrechnung ist in § 7 Abs. 1 lit. b Ziffer 4 aStrG festgelegt.
- In lit. c werden weitere Massnahmen an Gemeindestrassen aufgezählt, die der unmittelbaren Entlastung beziehungsweise der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Kantonsstrassen dienen. Dazu gehören auch die in § 16 StrG erwähnten Massnahmen, soweit sie der Entlastung der Kantonsstrasse dienen. Die Mitfinanzierung durch die Strassenrechnung stützte sich bisher auf § 18 KSD.

Mit dem Begriff Baubeiträge (Einleitungssatz zu Absatz 1) wird klargestellt, dass es sich um einmalige Beiträge für die Neuerstellung dieser Anlagen handelt. Die Anlagen verbleiben jedoch im Eigentum der bisherigen Eigentümer und sind von diesen – in der Regel ohne weitere Beiträge aus der Strassenrechnung – zu unterhalten und zu betreiben.

Absatz 2 legt die bisherige Beitragspraxis fest, die bisher in § 7 Abs. 1 lit. b Ziffern 3 und 4 aStrG sowie in § 18 KSD geregelt ist.

## **§ 21 Verkehrsmanagementsysteme**

§ 21

Verkehrsmanagementsysteme

<sup>1</sup>Zur Verflüssigung des Verkehrs und zur Verbesserung der Fahrplanstabilität des strassengebunden öffentlichen Verkehrs kann der Kanton Verkehrsmanagementsysteme einrichten.

<sup>2</sup>Der Kanton besorgt den Bau, den Unterhalt und den Betrieb der zentralen Steuerungsanlagen und koordiniert die Verkehrsmanagementsysteme mit denjenigen des Bundes für die Nationalstrassen und mit den Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs.

<sup>3</sup>Bau, Unterhalt, Betrieb sowie Finanzierung der dezentralen Erfassungs- und Steuerungsanlagen sind Sache der Strasseneigentümerinnen und -eigentümer.



Absatz 1: Bisher fehlten Regelungen zum Verkehrsmanagement. Absatz 1 ermächtigt den Kanton, wo erforderlich Verkehrsmanagementsysteme einzurichten (vergleiche oben Kap. 4.5).

Absätze 2 und 3: Verkehrsmanagementsysteme bestehen aus zentralen Steuerungsanlagen und dezentralen Erfassungs- und Steuerungsanlagen (zum Beispiel Lichtsignale). Die Verantwortung für die zentrale Steuerungsanlage obliegt immer dem Kanton, unabhängig davon, wo sich diese Steuerungseinheit befindet. Die Zuständigkeit für die dezentralen Anlagen richtet sich jedoch nach den allgemeinen Regeln (vgl. auch § 16 StrG). An den Bau von Anlagen an Gemeindestrassen leistet der Kanton Beiträge bis höchstens 50 %, soweit diese der unmittelbaren Entlastung der Kantonsstrassen dienen (vgl. § 19 Abs. 1 lit. c StrG).

#### 4. Finanzierung

##### § 22 Spezialfinanzierung Strassenrechnung

§ 22

Spezialfinanzierung Strassenrechnung

<sup>1</sup> Es wird eine Spezialfinanzierung gemäss § 37 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 5. Juni 2012 mit der Bezeichnung Strassenrechnung geführt.

<sup>2</sup> Direkte Leistungen unter Verwaltungsabteilungen werden abgegolten.

Absatz 1: Die bisherige Spezialfinanzierung Strassenrechnung (§§ 5 ff. aStrG) wird weitergeführt. Darin werden der Ertrag gemäss § 23 StrG und der Aufwand gemäss § 24 StrG verbucht.

Absatz 2: Wie bisher werden direkte Leistungen unter Verwaltungsabteilungen abgegolten (§ 5 Abs. 2 und 3 aStrG). So besteht hinsichtlich der Verkehrssicherheit eine Leistungsvereinbarung mit der Kantonspolizei. Die Abgeltungen werden nach den allgemeinen Regeln (§§ 3 ff. VAV) intern verrechnet. Die Praxis ist eingespielt. Weitere Regelungen sind nicht erforderlich; auf die bisher in § 5 Abs. 2 aStrG vorgesehene Kompetenz, ein Dekret zu erlassen, kann verzichtet werden.

##### § 23 Ertrag

§ 23

Ertrag

<sup>1</sup> Zu Gunsten der Strassenrechnung gehen

- a) der Ertrag der Motorfahrzeugabgaben,
- b) drei Viertel des Kantonsanteils aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe,
- c) Kantonsanteile aus der Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe sowie andere, allgemein für Strassen bestimmte Mittel des Bundes,
- d) Gemeindebeiträge,
- e) werkgebundene Beiträge von Bund und Dritten,
- f) jährliche Pauschalabgeltungen von Fr. 1 Mio. für den Unterhalt von Busspuren sowie für die Erstellung und den Unterhalt von Bushaltestellen auf Kantonsstrassen aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur gemäss § 8a Abs. 3 lit. c des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975,
- g) der Ertrag von Ordnungsbussen, die der Kanton für Verkehrsdelikte auf Kantonsstrassen erhebt,
- h) der Ertrag aus der Verwaltung des Strassenwesens,

i) Abgeltungen gemäss § 22 Abs. 2.

Diese Bestimmung entspricht inhaltlich dem bisherigen Recht (§ 6 aStrG) und der bisherigen Praxis.

Lit. a: Der bisherige Begriff "Reinertrag" wird nicht mehr verwendet; gemäss § 22 Abs. 2 StrG wird der Inkassoaufwand abgezogen.

Lit. b entspricht der bisherigen lit. a<sup>bis</sup>.

Lit. c entspricht der bisherigen lit. b.

Lit. d entspricht der bisherigen lit. d. Es wird auf die Erläuterungen in Kapitel 4.2 verwiesen.

Lit. e fasst die bisherigen lit. c und e zusammen.

Lit. f entspricht der bisherigen lit. g.

Lit. g: Gemäss dem bisherigen § 5 Abs. 3 aStrG gehen die Bussenerlöse, die vom Kanton bei Verstössen gegen das Strassenverkehrsrecht erhoben werden, zu Gunsten der Strassenrechnung. In der Praxis musste die Verrechnung auf die Ordnungsbussenerträge beschränkt werden, da bei gerichtlichen Bussen die auf die Verkehrsdelikte entfallende Bussenanteile nicht abgegrenzt werden können. Lit. g entspricht somit der heutigen Praxis.

Lit. h entspricht der bisherigen Praxis. Darunter fallen beispielsweise Erträge aus Strassenreklamen oder Raststätten.

Lit. i entspricht der bisherigen lit. f.

## § 24 Aufwand

### § 24

#### Aufwand

<sup>1</sup> Zu Lasten der Strassenrechnung gehen

- a) Ausgaben für Bau, Unterhalt und Betrieb von Kantonsstrassen und weiteren Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse,
- b) Ausgaben für den Landerwerb gemäss § 9,
- c) Ausgaben für Lärmsanierungen von Kantonsstrassen und Beiträge an den Lärmschutz gemäss § 109 Abs. 3 BauG im Bereich von Kantonsstrassen,
- d) Ausgaben für Vorfinanzierungen gemäss § 25,
- e) Ausgaben für Grundlagendaten für das Kantonsstrassenwesen,
- f) Abgeltungen gemäss § 22 Abs. 2.

Inhaltlich entspricht die Bestimmung dem bisherigen Recht mit folgenden Abweichungen:

Lit. d: Neu können unter bestimmten Bedingungen Darlehen für Vorfinanzierungen zu Lasten der Strassenrechnung bewilligt werden (vgl. Erläuterung zu § 25 StrG).

Lit. e: Bezüglich der Aufbereitung, Bewirtschaftung und Dokumentation von Grundlagendaten war bisher unklar, bis zu welchem Betrag deren Finanzierung in der Zuständigkeit des Regierungsrats liegt. Mit dieser Bestimmung wird klargestellt, dass auch für Grundlagendaten die Zuständigkeitsregeln des Strassengesetzes (§ 10 StrG) gelten.

## § 25 Vorfinanzierung

§ 25

Vorfinanzierung

<sup>1</sup> Der Kanton kann zeitlich befristete Darlehen zur Vorfinanzierung von Investitionen und Beiträgen von Bund und Gemeinden im Bereich der Verkehrsinfrastruktur gewähren.

<sup>2</sup> Die Darlehen müssen abgesichert und in der Regel verzinslich sein.

Absatz 1: Im Interesse einer rechtzeitigen und wirtschaftlichen Realisierung von Massnahmen auf Nationalstrassen (insbesondere Anschlussbauwerke) und Gemeindestrassen (vgl. oben § 16 StrG) kann es notwendig sein, dass der Kanton vorfinanziert. Gleich wie bei der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur (§ 8a Abs. 3 lit. b ÖVG) wird die Grundlage geschaffen, dass für diesen Zweck Darlehen zu Lasten der Strassenrechnung bewilligt werden können. Die Gewährung eines Darlehens setzt die Bewilligung eines entsprechenden Verpflichtungskredits durch die gemäss § 10 StrG zuständige Behörde voraus.

Absatz 2:

Gemäss Art. 8a MinVG<sup>30</sup> kann das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ein Nationalstrassenprojekt zeitlich vorziehen, falls dieses Teil des Ausbaubeschlusses nach Artikel 11b NSG<sup>31</sup> ist, wenn der Kanton das Projekt vorfinanziert. Die Rückzahlung ist in Art. 8a Abs. 3 und 4 MinVG gesetzlich festgelegt. Bei einer Vorfinanzierung von Investitionen und Beiträgen von Gemeinden muss in der Regel ein rechtskräftiger Kreditbeschluss des zuständigen Gemeindeorgans (Gemeindeversammlung, Einwohnerrat) vorliegen.

## § 26 Verschuldung

§ 26

Verschuldung

<sup>1</sup> Die Strassenrechnung kann sich verschulden.

<sup>2</sup> Der Beschluss des Grossen Rats über ein Vorhaben, das zu einer Erhöhung der Verschuldung der Strassenrechnung führt, unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 63 Abs. 1 lit. e der Kantonsverfassung.

<sup>3</sup> Die Höherschuldung darf nur für die Finanzierung dieses Vorhabens verwendet werden.

Wie bisher kann sich die Strassenrechnung verschulden (§ 9 aStrG). Mit der vorliegenden Bestimmung wird die gemäss § 37 Abs. 2 GAF erforderliche gesetzliche Grundlage geschaffen. Die Formulierung stimmt mit der entsprechenden Bestimmung für die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur überein (§ 8a Abs. 4 ÖVG).

## 5. Beiträge der Gemeinden

### § 27 Innerortsstrecken

§ 27

Innerortsstrecken

<sup>1</sup> Die Gemeinden leisten Beiträge an den Bau und Unterhalt der Innerortsstrecken.

<sup>2</sup> Die Beiträge betragen 35 % der massgeblichen Kosten.

<sup>30</sup> Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) vom 22. März 1985 (SR 725.116.2)

<sup>31</sup> Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG) vom 8. März 1960 (SR 725.11)

<sup>3</sup> Massgeblich sind die Gesamtkosten der Projektierung und Bauleitung, des Landerwerbs sowie der Bauausführung. Allfällige Beiträge Dritter sind abzuziehen.

Die Gemeindebeiträge sind oben in Kapitel 4.2 ausführlich erläutert.

Der Abschnitt 5 des Gesetzes bezieht sich ausschliesslich auf Kantonsstrassen. Wie bisher haben die Gemeinden keine Beiträge an den Bau von kantonalen Radrouten und Wanderwegen zu leisten. Ebenso geht der Kantonsbeitrag an Anlagen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten, voll zu Lasten der Strassenrechnung. Bei Verkehrsmanagementsystemen wird ein Gemeindebeitrag erhoben an Anlagen gemäss § 21 Abs. 3 StrG, welche Bestandteile von Innerortsstrecken von Kantonsstrassen sind.

Die Festlegung des Gemeindebeitrags erfolgt im Rahmen der Projektierung, also in Zusammenarbeit von Kanton und Gemeinde. In aller Regel nimmt der Gemeinderat schriftlich zum Vorschlag des Projektleiters des Kantons Stellung.

Zu den Absätzen 1 und 2: Viele Bau- und Sanierungsprojekte umfassen sowohl Innerortsstrecken (mit Gemeindebeitrag) wie Ausserortsstrecken (ohne Gemeindebeitrag). In diesen Fällen vereinbaren Kanton und Gemeinde einen einheitlichen Mischsatz für den Gemeindebeitrag, damit das Projekt nicht buchhalterisch aufgeteilt werden muss.

## **§ 28      Umfahrungsstrassen**

### **§ 28**

#### **Umfahrungsstrassen**

<sup>1</sup> Gemeinden, deren Ortsdurchfahrt durch eine Umfahrungsstrasse entlastet wird, leisten Beiträge an deren Bau.

<sup>2</sup> Die Baubeiträge betragen 35 % der massgeblichen Kosten von Innerortsstrecken sowie von Anschlussknoten, die der beitragspflichtigen Gemeinde dienen.

Zu Absatz 1: Im Rahmen der Richtplanung wird festgelegt, welche Neuanlagen als Umfahrungsstrassen zu qualifizieren sind. An diese Vorhaben leisten alle Gemeinden einen einmaligen Baubeitrag, deren Ortsdurchfahrt verkehrlich entlastet wird. Welche Gemeinden verkehrlich entlastet werden, ist aus den Projektunterlagen (zum Beispiel Umweltverträglichkeitsbericht) ersichtlich.

Zu Absatz 2: Für die Bemessung des Baubeitrags werden die Anschlussknoten ebenfalls wie Innerortsstrecken bewertet, auch wenn sie physisch im Ausserortsbereich liegen; auch an diese ist der Beitrag von 35 % zu leisten. Die Gemeinden haben den Beitrag an jene Anschlussknoten zu leisten, mit denen ihr Siedlungsgebiet an der Umfahrungsstrasse angeschlossen wird. Dies gilt auch, wenn dieser Anschlussknoten auf dem Gebiet einer Nachbargemeinde liegt.

Die entlasteten Gemeinden sind nach den allgemeinen Regeln zudem kostenpflichtig für die Anpassung der bisherigen Ortsdurchfahrt: Bleibt diese eine Kantonsstrasse, dann leistet die Gemeinde den Innerortsbeitrag gemäss § 27 StrG. Wird die Ortsdurchfahrt an die Gemeinde abgetreten, dann gehen die Kosten für die Anpassung auf die Bedürfnisse der Gemeinde auf ihre eigenen Kosten. Zudem haben die entlasteten Gemeinden die Kosten von flankierenden Massnahmen zu tragen.

Nach der Fertigstellung der Umfahrungsstrasse wird diese vom Regierungsrat gemäss § 2 Abs. 3 StrG in Innerorts- und Ausserortsstrecken eingeteilt. Für den Unterhalt und den Betrieb ist diese Einteilung für die Aufgaben- und Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden massgeblich.

## § 29 Ermässigung der Beiträge

### § 29

#### Ermässigung der Beiträge

<sup>1</sup> Wird eine Gemeinde infolge besonders grosser Aufwendungen, die auf die hohe Verkehrsbelastung oder besondere bauliche Schwierigkeiten zurückzuführen sind, durch den Beitrag übermässig belastet, kann der Regierungsrat diesen ermässigen.

Die bisherige Praxis soll unverändert weitergeführt werden. Der Wortlaut von § 29 entspricht dem bisherigen § 17 Abs. 2 des Kantonsstrassendekrets. Das bisherige Kriterium "starker Durchgangsverkehr" wird jedoch durch "hohe Verkehrsbelastung" ersetzt, weil die Baukosten von der Verkehrsbelastung abhängig sind und nicht vom Anteil des Durchgangsverkehrs.

Eine Ermässigung ist nur in ausserordentlichen Situationen möglich. Entscheidend sind zwei Kriterien: Einerseits muss es sich um ein Vorhaben mit verhältnismässig hohen Baukosten handeln. Andererseits muss der Beitrag so hoch sein, dass die Gemeinde dadurch übermässig belastet würde. Die beiden Kriterien müssen kumulativ erfüllt sein. Im Interesse einer einheitlichen Praxis und Rechtssicherheit regelt der Regierungsrat diese Ermässigungskriterien im Detail durch Verordnung.

## § 30 Verfahren

### § 30

#### Verfahren

<sup>1</sup> Die Gemeinde bewilligt den Gemeindebeitrag in der Form eines Verpflichtungs- oder Budgetkredits, wenn es sich nicht um eine gebundene Ausgabe handelt.

<sup>2</sup> Kanton und Gemeinden können Beiträge pauschal festlegen und Zahlungspläne vereinbaren.

<sup>3</sup> Über die Höhe der Gemeindebeiträge entscheidet der Regierungsrat, im Anwendungsfall von § 10 Absatz 1 lit. c der Grosse Rat endgültig.

<sup>4</sup> Nach Abschluss des Projekts erstellt das zuständige Departement die Projektabrechnung und legt die definitive Höhe der auszurichtenden Gemeindebeiträge fest. Die Gemeinde kann eine anfechtbare Verfügung verlangen.

Im heutigen Recht sind die Verfahrensbestimmungen im Zusammenhang mit den Gemeindebeiträgen an Kantonsstrassen nicht geregelt oder nur mit fachlicher Unterstützung auffindbar. Im Interesse einer einheitlichen Handhabung ist es angezeigt, die wichtigsten Eigenheiten des Verfahrens im Strassengesetz zu regeln. Inhaltlich wird mit den vorliegenden Bestimmungen die heutige Praxis festgeschrieben.

Mit Absatz 1 wird festgehalten, dass Gemeindebeiträge für die Gemeinden grundsätzlich nicht als gebundene Ausgaben gelten. Wie bisher ist ein Verpflichtungskredit durch die Gemeindeversammlung beziehungsweise den Einwohnerrat zu beschliessen. Im Rahmen der Gemeindegesetzgebung ist auch ein Budgetkredit möglich. Wenn es sich aber um eine gebundene Ausgabe handelt, wird das Geschäft nicht der Gemeindeversammlung vorgelegt; der Gemeinderat nimmt den erforderlichen Betrag in die Investitionsrechnung auf. Beispiele für gebundene Ausgaben sind im Kapitel 4.2.3.9 erörtert.

Mit Absatz 2 wird die gesetzliche Grundlage für heute schon angewandten Zahlungsregelungen geschaffen. Diese Zahlungsregelungen werden nur in aussergewöhnlichen Situationen vereinbart. Die Beiträge können pauschal vereinbart werden, wenn eine klare Zuordnung der Bauleistungen nach dem Innerortsprinzip nicht möglich ist oder diese nur mit unverhältnismässigem Aufwand abzugrenzen sind, beispielsweise für Beiträge an Umfahrungsstrassen oder Verursacherknoten. Ausgangspunkt ist auch bei einer pauschalen Festlegung ein Beitrag von 35 % an Innerortsstrecken.

Zahlungspläne können auf Gesuch der Gemeinde vereinbart werden, um allfällige Liquiditätspässe in der Gemeinde zu vermeiden und Belastungsspitzen zu glätten. Im Rahmen eines Zahlungsplans ist eine Stundung einzelner Beiträge über eine befristete Zeit möglich.

Sowohl bei der Pauschale wie beim Beitragsplan wird die Beitragshöhe auf der Basis des regulären Innerortsanteils mit dem gültigen Beitragssatz berechnet.

Mit Absatz 3 wird festgehalten, dass die Festlegung der Höhe der Gemeindebeiträge nicht an das Verwaltungsgericht weitergezogen werden kann. Falls die Gemeinde mit der Festlegung durch den Regierungsrat nicht einverstanden ist, hat sie wie bisher die Möglichkeit, ihren Beitrag abzulehnen. Gemäss § 10 Abs. 1 lit. c StrG entscheidet in diesem Fall der Grosse Rat.

Absatz 4: Ebenfalls wie bisher erstellt das Departement nach Abschluss eines Projekts die Projektabrechnung und legt die Höhe der Schlusszahlung des Gemeindebeitrags fest. Wenn Meinungsverschiedenheiten auftreten und sich diese in Verhandlungen nicht bereinigen lassen, kann die Gemeinde eine anfechtbare Verfügung verlangen.

## **6. Übergangs- und Schlussbestimmungen**

### **§ 31 Strassenbeleuchtung**

#### § 31

#### Strassenbeleuchtung

<sup>1</sup> Der Kanton übernimmt die Strassenbeleuchtung an Kantonsstrassen entschädigungslos, in der Regel wenn ein Strassenabschnitt saniert wird.

<sup>2</sup> Bis zur Übernahme verbleibt die Strassenbeleuchtung im Eigentum der Gemeinde und wird von ihr unterhalten und betrieben.

Mit der Ergänzung von § 80 Abs. 2 lit. c BauG und mit der Aufhebung von § 81 Abs. 2 zweiter Satz BauG wird die Strassenbeleuchtung Bestandteil der Kantonsstrasse und geht ins Eigentum des Kantons über. Projektierung, Bau und Finanzierung erfolgen zusammen mit dem Strassenkörper nach den Regeln für Kantonsstrassen. Im Unterhalt und Betrieb werden die Aufgaben zwischen Kanton und Gemeinde aufgeteilt. Die Einzelheiten werden durch Verordnung geregelt (vgl. oben Kap. 4.5).

Die Übertragung an den Kanton erfolgt jedoch nicht mit dem Inkrafttreten des Gesetzes, sondern schrittweise erst, wenn ein Strassenabschnitt saniert<sup>32</sup> wird. Die Sanierung erfolgt im Rahmen des Sanierungsprojekts und wird zu Lasten der Strassenrechnung (mit Gemeindebeitrag) finanziert. Der Übergang der Beleuchtungsanlagen ist entschädigungslos, weil er im unsanierten Zustand erfolgt.

### **§ 32 Gemeindebeiträge**

#### § 32

#### Gemeindebeiträge

<sup>1</sup> Ab Inkrafttreten des Gesetzes richten sich die Beiträge der Gemeinden nach neuem Recht.

<sup>2</sup> Bis zum Inkrafttreten des Gesetzes sind Gemeindebeiträge im bisherigen Umfang zu leisten. Bei noch nicht abgeschlossenen Projekten erstellt das zuständige Departement eine Projekt-Zwischenabrechnung nach Massgabe der tatsächlich erbrachten Leistungen und legt die Beitragshöhe fest. Die Gemeinde kann eine anfechtbare Verfügung verlangen.

Das Übergangsrecht bezüglich der Gemeindebeiträge ist oben in Kapitel 4.2.3.6 ausführlich erläutert.

<sup>32</sup> Die Sanierung kann auch bloss darin bestehen, dass auf einem Abschnitt die Beleuchtung erneuert wird.

Absatz 1: Der neue Beitragssatz gilt für die Leistungen, die ab Inkrafttreten des Gesetzes erbracht werden, auch wenn die Kredite noch auf der Grundlage des bisherigen Rechts gesprochen wurden.

Absatz 2 legt das Vorgehen bei Projekten fest, welche sich im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes in Ausführung befinden. Mit der Zwischenabrechnung legt das Departement die Abgrenzung fest, welche – bereits erbrachten – Leistungen nach altem Recht und welche nach neuem Recht abgerechnet werden. Diese Zwischenabrechnungen können deshalb erst im Laufe des Folgejahres nach Inkrafttreten erstellt werden.

Mit der Zwischenabrechnung legt das Departement (in Absprache mit der Gemeinde) gleichzeitig auch den neuen Kostenteiler (65 % / 35 %, ausser bei einem Mischsatz) für die weiteren Arbeiten im Projekt fest.

Falls Meinungsverschiedenheiten über die Zwischenabrechnung oder über den neuen Kostenteiler entstehen und diese nicht bereinigt werden können, kann die Gemeinde eine anfechtbare Verfügung verlangen. Diese Verfügung des Departements kann an den Regierungsrat und an das Verwaltungsgericht weitergezogen werden. Hinsichtlich des Beitragssatzes für den neuen Kostenteiler ist der Entscheid des Regierungsrats gemäss § 30 Abs. 3 jedoch abschliessend.

### § 33 Inkrafttreten

§ 33

Inkrafttreten

<sup>1</sup> Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Da der Erlass dem Referendum untersteht, kann der Zeitpunkt des Inkrafttretens nicht im Voraus festgelegt werden. Die Inkraftsetzung erfolgt sinnvollerweise auf den Beginn eines Kalenderjahrs.

### 5.2 Fremdänderungen

Geltendes Recht	Aktueller Entwurf
	1. Der Erlass SAR 713.100 (Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen [Baugesetz, BauG] vom 19. Januar 1993) (Stand 1. Mai 2017) wird wie folgt geändert:
§ 10 Abs. 2  <sup>2</sup> Der Regierungsrat ist befugt, einen kantonalen Nutzungsplan aufzuheben, wenn die darin verfolgten kantonalen oder regionalen Interessen in der kommunalen Nutzungsplanung umgesetzt worden sind.	§ 10 Abs. 2  <sup>2</sup> Der Regierungsrat ist befugt,  a) <u>Änderungen von geringfügiger sachlicher und räumlicher Bedeutung an einem kantonalen Nutzungsplan vorzunehmen, wenn die öffentlichen Interessen, denen der Nutzungsplan dient, unvermindert gewahrt bleiben und die betroffene Gemeinde zustimmt.</u>  b) einen kantonalen Nutzungsplan aufzuheben, wenn die darin verfolgten kantonalen <u>und</u> regionalen Interessen in der kommunalen Nutzungsplanung umgesetzt worden sind <u>oder auf das darin vorgesehene Vorhaben endgültig verzichtet worden ist.</u>

Geltendes Recht	Aktueller Entwurf
<p>§ 80 Abs. 2 Einleitungssatz, lit. a - c und lit. f - g</p> <p><sup>2</sup> Bestandteile der öffentlichen Strassen sind alle Bauten, Anlagen und Vorrichtungen, die zu ihrer technisch zweckmässigen und umweltschonenden Ausgestaltung dienen. Dazu gehören auch</p> <p>a) die für den Schutz der Fussgänger und Radfahrer notwendigen Anlagen;</p> <p>b) die für den Unterhalt erforderlichen Bauten und Anlagen wie Werkhöfe oder Silos;</p> <p>c) Verkehrsregelungsanlagen;</p> <p>f) Anlagen für die Einpassung in die Landschaft und für die städtebauliche Gestaltung des Strassenraumes.</p>	<p>§ 80 Abs. 2 Einleitungssatz, lit. a - c und lit. f - g</p> <p><sup>2</sup> Bestandteile der öffentlichen Strassen sind alle Bauten, Anlagen und Vorrichtungen, die <u>der</u> technisch <u>und verkehrlich</u> zweckmässigen, umweltschonenden Ausgestaltung dienen. Dazu gehören auch</p> <p>a) die für <u>die Verkehrssicherheit und den Schutz</u> der Fussgänger und Radfahrer notwendigen Anlagen;</p> <p>b) die für den Unterhalt <u>und den Betrieb</u> erforderlichen Bauten und Anlagen wie Werkhöfe oder Silos;</p> <p>c) <u>die Strassenbeleuchtung</u>, Verkehrsregelungsanlagen <u>sowie Fahrzeugrückhaltesysteme (Leitplanken)</u>;</p> <p>f) Anlagen für die Einpassung in die Landschaft und für die städtebauliche Gestaltung des Strassenraumes;</p> <p><u>g) Anlagen auf dem Strassenareal, die für die Querung von Wildtieren in Wildtierkorridoren erforderlich sind.</u></p>
<p>§ 81 Abs. 2</p> <p><sup>2</sup> Das Eigentum an einer Strasse erstreckt sich in der Regel auf deren sämtliche Bestandteile, nicht aber auf Bauten und Anlagen, die einer bewilligten Nutzung an der Strasse dienen. Die Beleuchtungsanlagen von Kantonsstrassen innerorts stehen im Eigentum der Gemeinden.</p>	<p>§ 81 Abs. 2</p> <p><sup>2</sup> Das Eigentum an einer Strasse erstreckt sich in der Regel auf deren sämtliche Bestandteile, nicht aber auf Bauten und Anlagen, die einer bewilligten Nutzung an der Strasse dienen. ____</p>
<p>§ 83 Abs. 2 und 3</p> <p><sup>2</sup> Das Kantonsstrassennetz und seine Einteilung werden vom Grossen Rat festgelegt. Das Gebiet von Gemeindestrassen, die zu Kantonsstrassen erklärt werden, ist dem Kanton, dasjenige von aufgehobenen Kantonsstrassen den Gemeinden in der Regel unentgeltlich abzutreten.</p> <p><sup>3</sup> Diejenigen Abschnitte von Kantonsstrassen, entlang denen das anstossende Land wenigstens zur Hälfte überbaut ist, gelten als Innerortsstrecken. Der Regierungsrat nimmt nach Anhören des Gemeinderates die Abgrenzung der Innerortsstrecken vor. Strassenzüge mit Beschränkung des Zutrittes oder der Anschlüsse können vom Regierungsrat auch innerhalb der Bauzonen zu Ausserortsstrecken erklärt werden.</p>	<p>§ 83 Abs. 2 und 3</p> <p><sup>2</sup> <i>Aufgehoben</i></p> <p><sup>3</sup> <i>Aufgehoben</i></p>
<p>§ 85</p> <p>Radrouten und Wanderwege</p>	<p>§ 85</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>



Geltendes Recht	Aktueller Entwurf
<p><sup>1</sup> Der Grosse Rat legt das kantonale Radrouten- und Wanderwegnetz fest. Das Radroutennetz von kantonaler Bedeutung wird im kantonalen Richtplan festgelegt.</p>	
<p>§ 87 Abs. 1, 2 und 3</p> <p><sup>1</sup> Ein besonderes Gesetz regelt die Beschlussfassung über Bau, Erneuerung und Änderung von Kantonsstrassen, die Finanzierung sowie die Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden.</p> <p><sup>2</sup> Die Gemeinden tragen die Kosten des Baues, der Erneuerung und der Änderung ihrer Strassen. Wenn eine Gemeindestrasse Bestandteile von Kantonsstrassen ersetzt, leistet der Kanton Beiträge, über die im Streitfall der Grosse Rat entscheidet.</p> <p><sup>3</sup> Der Kanton finanziert Bau, Erneuerung und Änderung von Wanderwegen, wenn sie nicht Bestandteil von Gemeindestrassen oder von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen sind.</p>	<p>§ 87 Abs. 1, 2 und 3</p> <p><sup>1</sup> <i>Aufgehoben</i></p> <p><sup>2</sup> Die Gemeinden tragen die Kosten des Baues, der Erneuerung und der Änderung ihrer Strassen. _____</p> <p><sup>3</sup> <i>Aufgehoben</i></p>
<p>§ 88</p> <p>Beiträge von Grundeigentümern</p> <p><sup>1</sup> Die Grundeigentümer leisten Beiträge nach Massgabe der Vorschriften über die Erschliessungsanlagen.</p>	<p>§ 88</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>
<p>§ 89 Abs. 1</p> <p><sup>1</sup> Dient eine Gemeindestrasse in erheblichem Masse auch dem Verkehrsbedürfnis einer anderen Gemeinde, so kann diese zur Leistung angemessener Beiträge an Bau, Erneuerung und Änderung herangezogen werden. Massgebend für die Höhe des Beitrages sind die der beitragspflichtigen Gemeinde erwachsenden Vorteile und ihre finanzielle Lage.</p>	<p>§ 89 Abs. 1</p> <p><sup>1</sup> Dient eine Gemeindestrasse in erheblichem Masse auch dem Verkehrsbedürfnis einer anderen Gemeinde, so kann diese zur Leistung angemessener Beiträge an Bau, Erneuerung und Änderung herangezogen werden. Massgebend für die Höhe des <u>Beitrags</u> sind die der beitragspflichtigen Gemeinde erwachsenden Vorteile _____.</p>
<p>§ 91</p> <p>Entwässerung</p> <p><sup>1</sup> Die Gemeinden sind verpflichtet, das von Kantonsstrassen abfliessende Wasser unentgeltlich in ihre Kanalisationen aufzunehmen, soweit es nicht auf andere Art zu beseitigen ist. Müssen deshalb die Kanalisationen vergrössert werden, so gehen die Kosten zulasten des Strassenbaues.</p>	<p>§ 91</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>
<p>§ 93 Abs. 1</p>	<p>§ 93 Abs. 1</p>

Geltendes Recht	Aktueller Entwurf
<p><sup>1</sup> Kantonsstrassen können in kantonalen Nutzungsplänen festgelegt werden. Diese können Bau-, Strassen- und Niveaulinien, deren Wirkung sich nach den Vorschriften über Erschliessungspläne bestimmt, sowie Sichtzonen und seitliche Zutrittsbeschränkungen enthalten.</p>	<p><sup>1</sup> <i>Aufgehoben</i></p>
<p>§ 94</p> <p>Generelle Projekte</p> <p><sup>1</sup> Das zuständige Departement kann zur Präzisierung der Richtpläne generelle Projekte für den Neu- und Ausbau von Kantonsstrassen ausarbeiten. Das generelle Projekt legt die Linienführung, die Breite und die wichtigsten Bestandteile der Strasse fest. Es dient als Grundlage für die Bewilligung der Baukredite nach den Vorschriften der Strassenbaugesetzgebung.</p> <p><sup>2</sup> Das zuständige Departement unterbreitet den Entwurf den vom Projekt betroffenen Gemeinden, gegebenenfalls auch den regionalen Planungsverbänden und weiteren Organisationen zur Stellungnahme. Der Regierungsrat entscheidet über das generelle Projekt.</p>	<p>§ 94</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>
<p>§ 95 Abs. 4</p> <p><sup>4</sup> Der Regierungsrat entscheidet über die Einwendungen und die bereinigten Bauprojekte für Kantonsstrassen, der Gemeinderat über diejenigen für Gemeindestrassen. Entscheide des Gemeinderats können an den Regierungsrat weitergezogen werden. Gegen die Entscheide des Regierungsrats ist die Beschwerde an das Verwaltungsgericht zulässig.</p>	<p>§ 95 Abs. 4</p> <p><sup>4</sup> Der Regierungsrat entscheidet über die Einwendungen und die bereinigten <u>Strassenbauprojekte des Kantons</u>, der Gemeinderat über diejenigen <u>der Gemeinde</u>. Entscheide des Gemeinderats können an den Regierungsrat weitergezogen werden. Gegen die Entscheide des Regierungsrats ist die Beschwerde an das Verwaltungsgericht zulässig.</p>
<p>Titel vor § 97</p> <p>D. Unterhalt</p>	<p>Titel vor § 97</p> <p>D. Unterhalt <u>und Betrieb</u></p>
<p>§ 97 Abs. 1 und 2, Abs. 3 (neu)</p> <p>Grundsatz</p> <p><sup>1</sup> Die öffentlichen Strassen sind so zu unterhalten, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Der Unterhalt soll möglichst umweltfreundlich und wirtschaftlich sein.</p> <p><sup>2</sup> Der Strassenunterhalt umfasst insbesondere die Arbeiten zur Instandhaltung, die Reinigung, die Pflege der Bepflanzung und Grünflächen, den Winterdienst sowie die Öffnung und Wiederherstellung nach ausserordentlichen Ereignissen.</p>	<p>§ 97 Abs. 1 und 2, Abs. 3 (neu)</p> <p>Grundsatz</p> <p><sup>1</sup> Die öffentlichen Strassen sind so zu unterhalten <u>und zu betreiben</u>, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Unterhalt <u>und Betrieb sollen</u> möglichst umweltfreundlich und wirtschaftlich sein.</p> <p><sup>2</sup> <u>Der Unterhalt umfasst die baulichen Massnahmen zur Werterhaltung der Strassen.</u></p> <p><sup>3</sup> <u>Der Betrieb umfasst insbesondere Reinigung, Grünpflege, Winterdienst sowie Wiederherstellung nach</u></p>

Geltendes Recht	Aktueller Entwurf
	<u>ausserordentlichen Ereignissen. Dazu gehören auch Beleuchtung, Werkreparaturen, Signalisation und Markierung, soweit diese nicht im Zusammenhang mit Bau oder Unterhalt vorgenommen werden.</u>
<p>§ 99 und Marginalie</p> <p>Unterhaltungspflicht</p> <p><sup>1</sup> Der Unterhalt der öffentlichen Strassen obliegt dem Strasseneigentümer.</p> <p><sup>2</sup> Die Gemeinden besorgen die Beleuchtung, die Reinigung, die Pflege der Bepflanzung und in Zusammenarbeit mit dem Kanton den Winterdienst an den Innerortsstrecken der Kantonsstrassen. Sie leisten an die übrigen Unterhaltskosten dieser Strecken Beiträge nach Massgabe der Strassenbaugesetzgebung.</p> <p><sup>3</sup> Der Unterhalt von Wanderwegen, die nicht Bestandteil von Gemeindestrassen oder von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen sind, ist Sache des Kantons.</p> <p><sup>4</sup> Die Gemeinden gewähren nach Massgabe des öffentlichen Interesses Beiträge an den Unterhalt von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen.</p>	<p>§ 99 und Marginalie</p> <p><u>Zuständigkeit für Unterhalt und Betrieb</u></p> <p><sup>1</sup> <u>__Unterhalt und Betrieb der Gemeindestrassen und der dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen obliegen den Strasseneigentümerinnen und -eigentümer.</u></p> <p><sup>2</sup> <i>Aufgehoben</i></p> <p><sup>3</sup> <i>Aufgehoben</i></p> <p><sup>4</sup> Die Gemeinden gewähren nach Massgabe des öffentlichen Interesses Beiträge an den Unterhalt <u>und den Betrieb</u> von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen.</p>
	2. Der Erlass SAR <a href="#">751.100</a> (Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung [Strassengesetz, StrG] vom 17. März 1969) (Stand 1. Januar 2018) wird wie folgt geändert:
<p>Neuer Titel</p> <p>Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG)</p>	<p>Neuer Titel</p> <p>Strassengesetz 1969 (aStrG)</p>
<p>§ 1</p> <p>Nationalstrassen: Unterhalt und Betrieb</p> <p><sup>1</sup> Der Regierungsrat ist befugt, eine Organisation zu gründen oder den Beitritt zu einer solchen zu erklären, die Leistungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesbehörden über den Betrieb und Unterhalt von Nationalstrassen abschliessen kann.</p>	<p>§ 1</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>
<p>§ 2</p> <p>Kantonsstrassen: Bau, Unterhalt und Betrieb</p>	<p>§ 2</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>

Geltendes Recht	Aktueller Entwurf
<p><sup>1</sup> Der Kanton baut, unterhält und betreibt die Kantonsstrassen. Er kann insbesondere bei Innerortsstrecken Teilaufgaben an Gemeinden übertragen.</p> <p><sup>2</sup> Bei Kantonsstrassenvorhaben gelten die nachfolgenden Zuständigkeiten für die Bewilligung der notwendigen Verpflichtungskredite, wenn diese nicht dem Ausgabenreferendum zu unterstellen sind:</p> <p>a) Über Neuanlagen innerorts und ausserorts, in der Regel basierend auf einem generellen Projekt, beschliesst der Grosse Rat.</p> <p>b) Über die Erweiterung bestehender Kantonsstrassen ausserorts beschliesst der Grosse Rat.</p> <p>c) Über die Anpassung bestehender Kantonsstrassen ausserorts beschliesst der Regierungsrat.</p> <p>d) Über die Änderung bestehender Kantonsstrassen innerorts beschliesst der Regierungsrat, wenn die Gemeinde zuvor ihrem Kostenbeitrag zugestimmt hat. Fehlt ein zustimmender Beschluss der Gemeinde zum Kostenbeitrag, beschliesst der Grosse Rat.</p> <p><sup>3</sup> Für Verpflichtungskredite bei Kantonsstrassenvorhaben werden die Bestimmungen des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 5. Juni 2012, wenn das vorliegende Gesetz keine abweichenden Bestimmungen enthält, sinngemäss angewendet.</p> <p><sup>4</sup> Die Verpflichtungskredite sind dem Grossen Rat mit separater Botschaft zu unterbreiten, wenn sie neue einmalige Nettoausgaben von über Fr. 5 Mio. oder wiederkehrende Nettoausgaben von über Fr. 0,5 Mio. enthalten und somit dem Ausgabenreferendum gemäss § 31 GAF unterstehen. Anpassungen bestehender Kantonsstrassen ausserorts sind vom Ausgabenreferendum ausgenommen. Die Berechnung der massgebenden neuen Ausgaben für das Ausgabenreferendum bei Neuanlagen erfolgt brutto.</p>	
<p>§ 2a</p> <p>Ausführungsbestimmungen; Mitwirkung der Gemeinden, Kostenverteilung</p> <p><sup>1</sup> Der Grosse Rat erlässt durch Dekret die notwendigen Ausführungsvorschriften zu § 7, über die Verteilung der Kosten zwischen Kanton und Gemeinden sowie über die Erteilung des Enteignungsrechts.</p>	<p>§ 2a</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>

Geltendes Recht	Aktueller Entwurf
<p><sup>2</sup> Die Gemeinden sind bei der Projektierung und Festsetzung der Kostenverteilung anzuhören. Für die Bemessung ihrer Leistungen sind die Finanzkraft und das Interesse zu berücksichtigen.</p>	
<p>§ 5</p> <p>Strassenrechnung</p> <p>a) Grundsatz</p> <p><sup>1</sup> Einnahmen gemäss § 6 und Ausgaben gemäss § 7 werden in einer Spezialfinanzierung verbucht. Diese als Strassenrechnung bezeichnete Spezialfinanzierung wird als eigener Aufgabenbereich geführt.</p> <p><sup>2</sup> Leistungen unter Verwaltungsabteilungen werden abgegolten. Der Grosse Rat kann durch Dekret nähere Bestimmungen erlassen.</p> <p><sup>3</sup> Die Abgeltungen erfolgen nach dem Netto-Prinzip. Insbesondere werden von den Kosten die Erlöse aus Bussen, die vom Kanton bei Verstössen gegen das Strassenverkehrsrecht erhoben werden, abgezogen.</p>	<p>§ 5</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>
<p>§ 6</p> <p>b) Einnahmen</p> <p><sup>1</sup> Zu Gunsten der Strassenrechnung gehen:</p> <p>a) Reinertrag der Motorfahrzeugabgaben;</p> <p>abis) drei Viertel des Kantonsanteils aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe;</p> <p>b) Kantonsanteile aus der Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe sowie andere, allgemein für Strassen bestimmte Mittel des Bundes;</p> <p>c) werkgebundene Beiträge des Bundes;</p> <p>d) Gemeindebeiträge;</p> <p>e) Beiträge Dritter;</p> <p>f) Abgeltungen gemäss § 5 Abs. 2 und 3;</p> <p>g) jährliche Pauschalabgeltungen von Fr. 1 Mio. für den Unterhalt von Busspuren sowie für die Erstellung und den Unterhalt von Bushaltestellen auf Kantonsstrassen aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur gemäss § 8a Abs. 3 lit. c des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975.</p>	<p>§ 6</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>
<p>§ 7</p>	<p>§ 7</p>

Geltendes Recht	Aktueller Entwurf
<p>c) Ausgaben</p> <p><sup>1</sup> Zu Lasten der Strassenrechnung gehen</p> <p>a) Ausgaben für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb von National- und Kantonsstrassen. Dazu gehören auch die für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb der Strassen nötigen Werkhöfe, die Gebäude und Einrichtungen für die Überwachung und Lenkung des Strassenverkehrs und die Alarmierung der Einsatzdienste;</p> <p>b) die nachfolgend genannten Ausgaben zur Vermeidung von externen Kosten des Strassenverkehrs:</p> <p>3. Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Sie bemessen sich nach dem Nutzen zur Entlastung der Kantonsstrassen;</p> <p>4. Ausgaben für den Bau der kantonalen Radrouten, sofern sie nicht über bestehende geeignete Gemeindestrassen führen, und Beiträge an den Bau von Radwegen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten;</p> <p>5. Beiträge an den Lärmschutz;</p> <p>6. Ausgaben für weitere Massnahmen von untergeordneter Bedeutung zur Vermeidung von externen Kosten, die der Grosse Rat durch Dekret festlegen kann;</p> <p>c) Beiträge an Wanderwege;</p> <p>d) Beiträge an Wildtierkorridore;</p> <p>e) Abgeltungen gemäss § 5 Abs. 2 und 3.</p>	<p><i>Aufgehoben</i></p>
<p>§ 7a</p> <p>Budgetverwendung Abteilung Tiefbau</p> <p><sup>1</sup> Ein Überschreiten der bewilligten Saldi im Globalbudget und in der Investitionsrechnung der Abteilung Tiefbau ist möglich, solange die Spezialfinanzierung Strassenrechnung in der Bilanz der ordentlichen Rechnung ein Guthaben aufweist.</p>	<p>§ 7a</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>
<p>§ 9</p> <p>Verschuldung, Amortisation; Allgemeiner Grundsatz</p> <p><sup>1</sup> Der Grosse Rat ist ermächtigt, zur Finanzierung des Strassenbaues und des Strassenunterhaltes Anleihen und Darlehen aufzunehmen.</p>	<p>§ 9</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>

Geltendes Recht	Aktueller Entwurf
<p><sup>2</sup> Die Strassenschuld, welche die Summe der jährlichen Ausgabenüberschüsse der Strassenrechnung darstellt, ist zu amortisieren. Der Grosse Rat beschliesst über die Amortisation mit dem Voranschlag.</p> <p><sup>3</sup> Das Ausmass der Neuverschuldung und die Höhe der Amortisationsquote sind auf die Entwicklung des gesamten Finanzhaushaltes sowie auf die konjunkturelle Lage abzustimmen.</p>	
<p>§ 11</p> <p>Aufhebung bisherigen Rechtes</p> <p><sup>1</sup> Das Gesetz über den Bau und den Unterhalt der National-, Land- und Ortsverbindungsstrassen (Strassenbaugesetz) vom 17. Oktober 1961 sowie die widersprechenden Bestimmungen des Gesetzes über den Strassen-, Wasser- und Hochbau vom 23. März 1859 sind aufgehoben.</p>	<p>§ 11</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>
<p>§ 11a</p> <p>Änderung bisherigen Rechts</p> <p><sup>1</sup> Das Gesetz über Raumplanung, Umweltschutz und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 wird wie folgt geändert:</p> <p>Text im betreffenden Erlass eingefügt.</p> <p><sup>2</sup> Das Gesetz über den Öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975 wird wie folgt geändert:</p> <p>Text im betreffenden Erlass eingefügt.</p>	<p>§ 11a</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>
<p>§ 13</p> <p>Übergangsrecht</p> <p><sup>1</sup> Vorhaben, für die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung vom 5. September 2000 der Verpflichtungskredit- beziehungsweise der Kostenteilungsbeschluss des Grossen Rates bereits vorliegt, werden nach altem Recht finanziert.</p>	<p>§ 13</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>
<p>§ 13a</p> <p>Übergangsrecht zur Änderung vom 29. August 2017</p> <p><sup>1</sup> Mit Inkrafttreten der Änderung vom 29. August 2017 gewährt die Strassenrechnung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur ein zinsloses Darlehen von Fr. 50 Mio. Dieses ist innert 20 Jahren linear zurückzuzahlen.</p>	<p>§ 13a</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>

Geltendes Recht	Aktueller Entwurf
<p>§ 14</p> <p>NFA-Ausgleich</p> <p><sup>1</sup> Bis zum Inkrafttreten der Neuordnung der Verkehrsfinanzierung, längstens bis 31. Dezember 2010, geht ein jährlicher Zusatzbeitrag in der Höhe von 9 Mio. Franken zu Lasten der Strassenrechnung an die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen.</p>	<p>§ 14</p> <p><i>Aufgehoben</i></p>
	<p>3. Der Erlass SAR <a href="#">991.100</a> (Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes vom 6. März 1984) (Stand 1. Januar 2009) wird wie folgt geändert:</p>
	<p>§ 2 Abs. 5 <i>neu</i></p> <p><u><sup>5</sup> Sind Verkehrsanordnungen, Signalisationen und Markierungen Teil eines Strassenbauprojekts, können sie nach den für das Strassenbauprojekt geltenden Verfahrensvorschriften beschlossen werden.</u></p>
<p>§ 4 Abs. 4</p> <p><sup>4</sup> Gemeinden und Private können sich hinsichtlich Verkehrsanordnungen, Signalisationen, Markierungen und Strassenreklamen auf Gemeinde- und Privatstrassen vom Kanton beraten lassen. Der Kanton erhebt hierfür eine kostendeckende Gebühr.</p>	<p>§ 4 Abs. 4</p> <p><sup>4</sup> Gemeinden und Private können sich hinsichtlich Verkehrsanordnungen, Signalisationen, Markierungen und Strassenreklamen auf Gemeinde- und Privatstrassen vom Kanton beraten lassen. ____</p>

## Erläuterungen zu den Fremdänderungen

### 1. Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG)

#### § 10 Abs. 2

Für den Erlass und die Änderung von kantonalen Nutzungsplänen ist der Grosse Rat zuständig (§ 10 Abs. 1 BauG). Für untergeordnete Änderungen ist diese Regelung nicht stufengerecht (vergleiche auch Motion der GLP-Fraktion vom 5. Juni 2018 [GR 18.110]). Der Regierungsrat ist befugt, einen kantonalen Nutzungsplan aufzuheben, wenn die darin verfolgten Interessen anderweitig umgesetzt sind (§ 10 Abs. 2 BauG). Neu soll der Regierungsrat auch für geringfügige Änderungen von kantonalen Nutzungsplänen sowie für deren Aufhebung, falls auf das Vorhaben endgültig verzichtet wird, zuständig sein. Die Gesetzesänderung bezieht sich allein auf die Beschlusszuständigkeit. Das Verfahren (Mitwirkung, Einwendungsverfahren usw.) bleibt gleich.

Lit. a: Als Änderung von geringfügiger sachlicher und räumlicher Bedeutung kann bei kantonalen Nutzungsplänen zum Schutz von Landschaften ("Schutzdekreten") etwa die Anpassung der Schutz-zonen an geänderte Grundstücksgrenzen (zum Beispiel im Rahmen der Neuvermessung) gelten. Änderungen zu Lasten der Schutzwirkung dürfen nur mit gleichwertiger Kompensation erfolgen. Bei kantonalen Nutzungsplänen für Kantonsstrassen gelten beispielsweise die Verschiebung von Zufahrten oder die Anpassung von Sichtzonen als geringfügige Änderung.

Stimmt die betroffene Gemeinde der Änderung nicht zu, entscheidet der Grosse Rat.



Lit. b: Ein endgültiger Verzicht auf ein Vorhaben liegt vor, wenn beispielsweise das Vorhaben in einer Volksabstimmung abgelehnt wurde oder wenn der Grosse Rat das Vorhaben im Richtplan gestrichen hat.

#### **§ 80 Abs. 2**

Neu werden die Strassenbeleuchtung (vgl. Kap. 4.5) sowie Anlagen auf dem Strassenareal, die für die Querung von Wildtieren in Wildtierkorridoren erforderlich sind (lit. g), als Strassenbestandteile definiert. Die übrigen Anpassungen von § 80 Abs. 2 BauG sind rein redaktionell.

#### **§ 81 Abs. 2**

Mit der Übertragung der Strassenbeleuchtung an den Kanton (vgl. Kap. 4.5) ist der zweite Satz zu streichen.

#### **§§ 83 Abs. 2 und 3 und 85**

Zur Entflechtung werden diese Bestimmungen vom Baugesetz ins Strassengesetz (§ 2 Abs. 3 und § 3 StrG) überführt.

#### **§ 87 Abs. 1, 2 und 3**

Abs. 1: Der Verweis auf das StrG ist gesetzestechnisch nicht notwendig. Der Verweis müsste sich im Übrigen nicht nur auf die Beschlussfassung über den Bau, die Finanzierung und die Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden beziehen, sondern generell auf das kantonale Strassenwesen.

Abs. 2: Der im zweiten Satz beschriebene Sachverhalt ist neu in § 20 StrG geregelt. Neu entscheidet im Streitfall jedoch der Regierungsrat, dessen Entscheid an das Verwaltungsgericht weitergezogen werden kann.

Abs. 3: Diese Bestimmung wird entsprechend der Systematik ins Strassengesetz überführt (§ 19 StrG).

#### **§ 88**

Der Neubau und die Änderung von Kantonsstrassen dienen nicht dazu, die Erschliessung der anstossenden Grundstücke zu erstellen oder zu verbessern und ihren Eigentümern wirtschaftliche Sondervorteile zu verschaffen. Die Grundstückzufahrten erfolgen über Kreuzungen und Anschlüsse gemäss § 90 BauG, deren Kosten voll von den Verursachern zu tragen sind. Bestehende Direktzufahrten haben Besitzstandsgarantie. Die Bestimmung über Erschliessungsbeiträge an Kantonsstrassen kann gestrichen werden.

#### **§ 89 Abs. 1**

Analog dem Wegfall der Finanzkraft als Bemessungsgrösse für die Gemeindebeiträge an Kantonsstrassen ist die "finanzielle Lage" auch bei den Beiträgen von Gemeinden untereinander zu eliminieren.

#### **§§ 91, 93 Abs. 1 und 94**

Zur Entflechtung werden diese Regelungen ins Strassengesetz überführt (§§ 13 und 6 StrG).

#### **§ 95 Abs. 4**

Der Kanton baut nicht nur Kantonsstrassen, sondern auch weitere Verkehrsanlagen von kantonaler Bedeutung (kantonale Radrouten, Wanderwege). Gemäss § 16 StrG kann er zudem Massnahmen an Gemeindestrassen in das kantonale Strassenbauprojekt aufnehmen. Auch in diesen Fällen richten sich die Anforderungen an das Bauprojekt sowie das Verfahren nach den Vorschriften von § 95 BauG. Mit der Anpassung des Wortlauts von Absatz 4 wird dies klargestellt.

## **Titel vor § 97**

Die Begriffe "Unterhalt" und "Betrieb" ersetzen den bisher im BauG verwendeten Begriff "Unterhalt" (baulicher und betrieblicher Unterhalt, §§ 20–22 Kantonsstrassendekret). Die neuen Begriffe werden in Anlehnung an das Bundesrecht (zum Beispiel Bundesgesetz über die Nationalstrassen, NSG; Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer, MinVG) definiert. Zur Abgrenzung der Begriffe Bau, Unterhalt und Betrieb vergleiche Erläuterungen zu § 2 StrG.

## **§ 99**

Marginalie, Abs. 1 und 4: Begriffspräzisierung "Unterhalt" und "Betrieb".

Abs. 2: Zur Entflechtung wird diese Bestimmung ins Strassengesetz überführt und dort neu geregelt (§ 12 StrG).

Absatz 3 wird ebenfalls ins Strassengesetz überführt (§ 19 Abs. 2 StrG).

## **2. Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG)**

Mit Ausnahme des § 8 (Motorfahrzeugabgaben) wird das ganze Gesetz aufgehoben. Um Verwechslungen zu vermeiden, erhält das Gesetz einen neuen Titel und eine neue Abkürzung: "Strassengesetz 1969 (aStrG)." Es ist vorgesehen, unmittelbar im Anschluss an das vorliegende erste Paket der Revision das zweite Paket mit einem neuen Motorfahrzeugabgabengesetz folgen zu lassen.

## **3. Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes**

### **§ 2 Abs. 5 neu**

Ein Strassenbauprojekt hat immer wieder zur Folge, dass Strassenmarkierungen angebracht, Signalisationen angepasst und der Verkehr in bestimmte Richtungen gelenkt werden muss. Gegen solche verkehrlichen Massnahmen kann nach heutigem Recht Einsprache, alsdann Beschwerde beim Regierungsrat und schliesslich Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben werden, während bei einem kantonalen Strassenbauprojekt in der Regel der Regierungsrat über das Projekt entscheidet und dagegen direkt beim Verwaltungsgericht Beschwerde erhoben werden kann.

Damit die mit einem Strassenbauprojekt zusammenhängenden verkehrlichen Fragen gleichzeitig – auf dem gleichen Rechtsmittelweg – beurteilt werden können, erfolgt eine gesetzliche Anpassung. Massgebendes Verfahren soll fortan das Strassenbauprojektverfahren (§ 95 BauG) auch für die darin vorgesehenen Verkehrsmassnahmen sein.

Diese gesetzliche Anpassung gilt sowohl für die kantonalen wie auch für die kommunalen Strassenbauprojekte.

### **§ 4 Abs. 4**

Absatz 4: Im Rahmen der Aufgabenteilung Kanton-Gemeinden wurde 2003 eine Gebühr für die Signalisationsberatung des Kantons für Gemeinden und Private eingeführt. Eine Wirkungsanalyse zeigte, dass die Gebührenerhebung nicht zweckmässig ist. Mit der vorliegenden Gesetzesrevision soll die Gebührenerhebung wieder abgeschafft werden (vergleiche Kapitel 4.3.3).

## **5.3 Änderung und Aufhebung von Dekreten**

Mit der Aufhebung des bisherigen Strassengesetzes kann auch das Kantonsstrassendekret<sup>33</sup> aufgehoben werden. Dies erfolgt im Rahmen der zweiten Beratung der Strassengesetzesrevision.

---

<sup>33</sup> Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) vom 20.10.1971; SAR 751.120

Mit der Botschaft zur zweiten Lesung werden zudem die in Kap. 1.2 erwähnten noch hängigen parlamentarischen Vorstösse zur Abschreibung beantragt werden.

## 6. Auswirkungen

### 6.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Die Revision hat keine personellen Auswirkungen auf den Kanton. Mit den geringfügigen Vereinfachungen des Kantonsstrassenverfahrens kann der Mehraufwand bei der Übernahme der Strassenbeleuchtung innerorts kompensiert werden.

Auf die allgemeine Staatsrechnung (ordentliche Rechnung) hat die Revision keine Auswirkungen.

Die Auswirkungen auf die Spezialfinanzierung Strassenrechnung können wie folgt zusammengefasst werden:

Bereich	Kanton (Strassenrechnung) in Mio. Fr. jährlich	Gemeinden (gesamthaft) in Mio. Fr. jährlich	Bemerkungen
Gemeindebeiträge - innerorts - Umfahrungen	+ 10,5 0	- 10,5 0	Kapitel 4.2.4
Strassenbeleuchtung	+ 1,5	- 1,5	Kapitel 4.6.4; die Verschiebung erfolgt schrittweise und ist in 20 Jahren erreicht
Signalisationswesen	+ 0,1	- 0,1	Verzicht auf Gebühren für Signalisationsberatung (vgl. Kap. 4.3.1)
<b>Summe der Veränderungen</b>	<b>+ 12,1</b>	<b>- 12,1</b>	

Die Belastung der Strassenrechnung wird zum grössten Teil durch die Reduktion der Gemeindebeiträge an die Innerortsstrecken verursacht; diesbezüglich wird die Höhe des Beitragssatzes ungefähr wieder auf das Niveau von 1971 (Inkrafttreten der heutigen Bemessungsregeln) zurückgesetzt.

Die Mehrbelastung der Strassenrechnung durch die Übertragung der Strassenbeleuchtung innerorts an den Kanton erfolgt schrittweise: Im ersten Jahr beträgt sie voraussichtlich 75'000 Franken, im zweiten Jahr 150'000 Franken usw. Der Umfang von 1,5 Millionen Franken wird erst nach etwa 20 Jahren erreicht.

Die Belastung der Strassenrechnung wird teilweise kompensiert durch die 2018 definitiv eingeführten Agglomerationsbeiträge des Bundes. Diese betragen in den letzten 10 Jahren durchschnittlich 8 Millionen Franken, Tendenz zunehmend. Davon wurde je rund die Hälfte den Kostenanteilen der Gemeinden und des Kantons angerechnet.

Aus heutiger Sicht können die Erträge der Strassenrechnung den Aufwand für Bau, Unterhalt und Betrieb des kantonalen Strassenwesens decken.

Im Gegensatz zur allgemeinen Staatsrechnung, wo die Investitionen aktiviert und über die Lebensdauer abgeschrieben werden, werden die Investitionen in der Strassenrechnung nicht aktiviert, sondern im gleichen Jahr abgeschrieben. Eine vorübergehende Verschuldung könnte deshalb in Kauf genommen werden.

Eine langfristige Prognose für die Entwicklung der Mittel in der Strassenrechnung ist mit grossen Unsicherheiten verbunden. Aufgrund der Zunahme der Elektromobilität und von verbrauchsarmen Fahrzeugen werden die Erträge der Mineralölbesteuerung sinken. Auf Bundesebene werden deshalb neue Finanzierungsmodelle wie beispielsweise Mobility Pricing diskutiert. Die Abteilung Tiefbau aktualisiert die Prognosen jährlich und gibt im Rahmen der Jahresberichterstattung Auskunft.

## 6.2 Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

Die Revision hat keine direkten Auswirkungen auf die Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Wichtig ist, dass die Funktion und die Finanzierung der Infrastruktur Kantonsstrasse mit der Revision langfristig sichergestellt sind.

## 6.3 Auswirkungen auf das Klima

Das Gesetz ermöglicht eine effizientere Projektierung, Realisierung und Finanzierung der Kantonsstrassen und der weiteren Verkehrsanlagen von kantonaler Bedeutung (zum Beispiel kantonale Radrouten). Allfälligen klimabelastenden Auswirkungen stehen auch entlastende Wirkungen (zum Beispiel Mitfinanzierung von Umsteigeinfrastrukturen aus der Strassenrechnung) gegenüber. Insgesamt sind die Auswirkungen auf das Klima minim und können nicht quantifiziert werden.

## 6.4 Auswirkungen auf die Gemeinden

Die Gemeinden werden im gleichen Umfang entlastet wie die Strassenrechnung stärker belastet wird. Für die einzelnen Gemeinden fällt die Entlastung zu unterschiedlichen Zeitpunkten an, jeweils dann, wenn ein Kantonsstrassenbauprojekt realisiert wird. Langfristig wirkt sich die Revision für die Betriebsergebnisse von sämtlichen Gemeinden positiv aus, da die Abschreibungen reduziert werden. Die Revision hat keine Auswirkungen auf Gemeindefusionen.

## 6.5 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen

Die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen werden durch die Revision nicht berührt.

## 7. Weiteres Vorgehen

Öffentliche Anhörung	26. Juni – 28. September 2020
Grosser Rat 1. Lesung	1./2. Quartal 2021
Grosser Rat 2. Lesung	3./4. Quartal 2021
Referendumsfrist	4. Quartal 2021 / 1. Quartal 2022
Inkrafttreten	1. 1. 2023

Im Anschluss an die Beratung des Gesetzes im Grossen Rat soll die Revision der Motorfahrzeugabgabe zur öffentlichen Anhörung vorgelegt werden.

## Vorgesehener Antrag an den Grossen Rat

Der vorliegende Entwurf eines Gesetzes über das kantonale Strassenwesen (StrG) wird in 1. Beratung zum Beschluss erhoben.

Beilage

- Synopse Strassengesetz