

Gesetz über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG)

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
1. Revision der Strassengesetzgebung: drei Teile in der Übersicht	6
1.1 Gesetz über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG).....	6
1.2 Motorfahrzeugabgabengesetz.....	7
1.3 Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben.....	7
1.4 Schematische Übersicht über die drei Vorlagen.....	8
2. Ausgangslage	9
2.1 Das Strassengesetz (StrG).....	9
2.2 Heutige Regelung der Verkehrsfinanzierung.....	10
2.3 Spezialfinanzierung Strassenrechnung.....	11
2.4 Entwicklungen bei Bund und Kantonen.....	12
2.5 Herausforderungen.....	12
3. Handlungsbedarf und Kernpunkte der Revision	16
3.1 Systematische Gliederung des Gesetzes über das kantonale Strassenwesen...	17
3.2 Steuerung der Verkehrsinfrastruktur durch ein Mehrjahresprogramm Strasse....	18
3.3 Definition der Innerortsstrecken.....	19
3.4 Ausbaustandards.....	20
3.5 Beleuchtung.....	21
3.6 Neuregelungen im Bereich Signalisationswesen.....	21
3.7 Vereinfachte Regelung bezüglich Aufgabenerfüllung Unterhalt und Betrieb.....	22
3.8 Benutzungsgebühren für Leitungen im Areal von Kantonsstrassen.....	23
3.9 Gemeindebeiträge an Innerortsstrecken.....	23
3.10 Gemeindebeiträge an Umfahrungen.....	26
3.11 Gebundene Ausgaben für Gemeinden.....	27
3.12 Verkehrlenkungssysteme.....	28
3.13 Beiträge an Anlagen des öffentlichen Verkehrs und an Umsteigeinfrastrukturen	29
3.14 Langfristige Sicherstellung der Finanzierung von Grossprojekten.....	30
3.15 Transparenz bezüglich der Mittelverwendung aus der Spezialfinanzierung.....	31
3.16 Straffung der Verrechnung von Leistungen unter Verwaltungsabteilungen.....	31
3.17 Anpassung an die Praxis bezüglich Verrechnung von Bussen.....	32
3.18 Überbrückungsfinanzierungen.....	32
3.19 Verschuldung, Verzinsung, Amortisation.....	33
3.20 NFA-Ausgleich.....	34
3.21 Anpassungen mit geringfügigen materiellen Änderungen.....	34
4. Einbezug des Ergebnisses der öffentlichen Vernehmlassung	36
4.1 Vernehmlassungsergebnisse.....	36
4.2 Wichtige Änderungen aufgrund der Vernehmlassung.....	41
5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	43

6.	Anschlussgesetzgebung	78
6.1	Kantonsstrassenverordnung.....	78
6.2	Verordnung über die Innerortsstrecken an Kantonsstrassen	79
6.3	Verordnung über die zur Benutzung des Kantonsstrassenareals zu erhebenden Gebühren	79
6.4	Allgemeine Verordnung zum Baugesetz (ABauV)	79
6.5	Anpassung von Verweisungen in Verordnungen	79
7.	Auswirkungen	79
7.1	Auswirkungen auf die Gemeinden.....	79
7.2	Auswirkungen auf die Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	81
7.3	Finanzielle Auswirkungen auf die Strassenrechnung.....	81
8.	Abschreibung parlamentarischer Vorstösse.....	82
9.	Terminplan.....	82
A n t r a g :	83

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf des Gesetzes über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG) zur Beschlussfassung.

Zusammenfassung

Seit dem Erlass des Strassengesetzes vor 40 Jahren haben sich das Strassenwesen im Aargau und seine Finanzierung stark verändert. Das Strassengesetz muss an diese Entwicklung angepasst und für die Herausforderungen der nächsten Jahre vorbereitet werden. Dazu sind wesentliche Änderungen in zwei Bereichen erforderlich.

Strassenrechnung

Die Finanzierung der Kantonsstrassen im Aargau durch die Spezialfinanzierung Strassenrechnung hat sich bewährt. Das Verkehrswachstum auf den Aargauer Strassen stellt das Finanzierungssystem jedoch vor neue Herausforderungen. Der Kanton fördert den öffentlichen Verkehr und den Ausbau des Kantonsstrassennetzes, um die gute Erreichbarkeit im Kanton mindestens erhalten zu können. Eine grosse Anzahl grosser Investitionen stehen an, die neue Finanzierungsregelungen verlangen. Zudem stehen das Wachstum bei den Erträgen und die Teuerung mittlerweile im Ungleichgewicht zulasten der Strassenrechnung. Mit der vorliegenden Revision wird die Strassenrechnung angepasst, damit sie die kommenden Herausforderungen so gut wie möglich meistern kann:

- Mit dem neu eingeführten Mehrjahresprogramm Strasse (MJP Strasse) kann der Grosse Rat die erforderlichen Prioritäten im Bau, Unterhalt und Betrieb des Strassenwesens setzen. Für einen optimalen Mitteleinsatz wird dieses ergänzende Steuerungsinstrument geschaffen: Mit den zwei koordinierten Mehrjahresprogrammen öffentlicher Verkehr (MJP öV) (gesetzlich gefordert gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr [ÖVG]) und Strasse (neu eingeführt mit dieser Revision) erfolgt die verkehrsträgerübergreifende Abstimmung der langfristigen öV- und der Strassenplanung durch den Grossen Rat.
- Für grössere Projekte (Umfahrungen Brugg/Windisch, Sins, Bad Zurzach, Suhr, Verkehrsprojekte Baden, Lenzburg usw.) muss auch im Fall einer Überlagerung der Finanzfluss im Hinblick auf einen optimalen und wirtschaftlichen Bauablauf gewährleistet sein. Dafür sind finanztechnische Massnahmen vorgesehen (Äufnung eines angemessenen Fondsbestands; vorübergehende Verschuldung).
- Der Kanton führt Verkehrslenkungssysteme ein, welche die Kantonsstrassen und die Gemeindestrassen mit Schlüsselfunktionen umfassen und mit dem Verkehrsmanagement des Bundes (Nationalstrassen) vernetzt sind.
- Die Beiträge aus der Strassenrechnung an öV-Anlagen, Umsteigeinfrastrukturen sowie Busspuren und Haltebuchten auf Kantonsstrassen werden im Gesetz auf maximal 50 % begrenzt.
- Weitere Optimierungen der Strassenrechnung umfassen die folgenden Themen: Straffung der internen Verrechnung der Leistungen unter Verwaltungsabteilungen; Anpassung an die Praxis bezüglich Verrechnung von Bussen; Verzinsung von Vorschüssen und Verpflichtungen der Strassenrechnung; Regelung von Überbrückungsfinanzierungen.

Verhältnis Kanton – Gemeinden

Die Gemeinden sind in die Erfüllung und Finanzierung der Aufgabe Kantonsstrassen einbezogen. Dabei sind folgende Anpassungen vorgesehen:

- Die Gemeinden leisten an Innerortsstrecken Beiträge, welche heute primär aufgrund ihrer Finanzkraft berechnet werden. Neu sollen verkehrliche Kriterien (Durchgangsverkehr) massgeblich sein.
- An Umfahrungen leisten nicht nur die Standortgemeinde, sondern auch weitere profitierende Gemeinden einen Beitrag entsprechend ihrem nachweisbaren Nutzen.
- Die Innerortsstrecken legt der Regierungsrat heute aufgrund des Überbauungsstands fest; neu wird auf das Kriterium "rechtskräftige Bauzonen" abgestellt.
- Die Richtlinie des Departements Bau, Verkehr und Umwelt über den Ausbaustandard von Kantonsstrassen wird gesetzlich verankert.
- Die Beleuchtung ist im Innerort Aufgabe der Gemeinde. Der Kanton leistet neu Beiträge, soweit die Beleuchtung für die Verkehrssicherheit erforderlich ist. Im Ausserort ist der Kanton allein zuständig.
- Bei Wasser- und Abwasserleitungen von Gemeinden und Gemeindeverbänden wird auf die Benutzungsgebühr für die Beanspruchung von Kantonsstrassenareal verzichtet.

Umsetzung der Revision

Die Revision wird mit dem neuen Gesetz über das kantonale Strassenwesen umgesetzt. Dieses hebt mit Ausnahme von § 8 (Motorfahrzeugabgabe) alle Paragraphen des geltenden Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung auf.

Finanzielle Auswirkungen

Die Revision ist hinsichtlich des Verhältnisses Kanton – Gemeinden (insgesamt) kostenneutral. Zwischen Strassenrechnung und ordentlicher Staatsrechnung ergeben sich marginale Verschiebungen. Insgesamt ist – über die nächsten 20 Jahre betrachtet – die Strassengesetzrevision für die ordentliche Rechnung saldoneutral.

Ergebnis der Vernehmlassung

Die Parteien, Verbände, Regionalplanungsverbände und Gemeinden anerkennen den Revisionsbedarf fast ausnahmslos, lehnen aber in unterschiedlicher Zusammensetzung einzelne Änderungen ab. Der Regierungsrat nahm die kritischen Einwendungen, welche zu einzelnen Revisionspunkten geäussert wurden, auf und passte den Gesetzesentwurf inzwischen in folgenden Punkten an:

- Für die referendumsfreie Verschuldung wird die Obergrenze auf 20 Millionen Franken reduziert.
- Bei den Gemeindebeiträgen an Innerortsstrecken können kleine Gemeinden unter bestimmten Bedingungen entlastet werden.
- Die Definition der Innerortsstrecken wird angepasst.
- Die Finanzierungsregeln bei den Verkehrslenkungssystemen werden angepasst.

1. Revision der Strassengesetzgebung: drei Teile in der Übersicht

Seit Inkrafttreten des Strassengesetzes im Jahr 1970 und der Revision im Jahr 2000 haben sich im Strassenwesen und in seiner Finanzierung Veränderungen ergeben. Die Strassengesetzgebung muss den aktuellen Rahmenbedingungen angepasst und auf künftige Entwicklungen und Herausforderungen vorbereitet werden. Der Regierungsrat hat das heutige Strassengesetz deshalb einer umfassenden Revision unterzogen.

In der öffentlichen Vernehmlassung fand die Vorlage insgesamt überwiegend Zustimmung. In Teilbereichen wurden Vorbehalte geäussert und andere Lösungsvorschläge eingebracht. Aufgrund des Ergebnisses der Vernehmlassung will der Regierungsrat dem Grossen Rat Handlungsspielraum beim Entscheid über dieses wichtige Revisionsvorhaben verschaffen. Er hat die Änderungen in drei inhaltlich unabhängigen Revisionsvorlagen koordiniert aufgearbeitet und unterbreitet sie gleichzeitig in einem Paket:

- Gesetz über das kantonale Strassenwesen
- Motorfahrzeugabgabengesetz
- Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben

1.1 Gesetz über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG)

Die im Gesetz über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG) vorgesehenen Regelungen beziehen sich auf drei Hauptthemen:

Strassenwesen

Das kantonale Strassenwesen – heute in mehreren Erlassen teilweise auf Dekrets- und Verordnungsstufe geregelt – wird umfassend und systematisch dargestellt. Inhaltlich wird der Umfang des Strassenwesens definiert und die heutige Praxis mit geringfügigen Vereinfachungen übernommen. Das Strassenwesen umfasst die Kantonsstrassen, die weiteren kantonalen Verkehrsanlagen und die besonderen Verkehrsanlagen.

Strassenrechnung

Regelungsgegenstand sind die Belange der Spezialfinanzierung Strassenrechnung mit den Themen: Steuerung der Investitionen durch den Grossen Rat mit Mehrjahresprogramm Strasse (MJP Strasse); Verschuldung und Verzinsung; Äufnung Bestand und Verschuldungsgrundsätze der Spezialfinanzierung.

Gemeindebeiträge

Die Mitfinanzierung der Gemeinden bei Kantonsstrassen und weiteren Verkehrsanlagen wird neu geregelt. Die Beiträge der Gemeinden an Innerortsstrecken werden neu nach verkehrsabhängigen Kriterien bemessen; heute ist primär die Finanzkraft der Gemeinden massgeblich. Zusätzlich werden weitere, die Gemeinden betreffende Bereiche neu geregelt, insbesondere die Beiträge an Umfahrungen und an Verkehrslenkungssysteme, die Abgrenzung der Innerortsstrecken und der Ausbaustandard von Kantonsstrassen. Es werden aber auch Reduktionskriterien eingeführt, um kleine Gemeinden mit geringem Verkehrsaufkommen zu entlasten, respektive im Fall von besonders grossen Aufwänden für den Bau und Unterhalt

den Gemeindebeitrag reduzieren zu können. Im Verhältnis zwischen dem Kanton und den Gemeinden insgesamt ist die Revision kostenneutral gestaltet.

Mit dem neuen Gesetz über das kantonale Strassenwesen können sämtliche Paragraphen des geltenden Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz) aufgehoben werden. Davon ausgenommen ist § 8 "Motorfahrzeugabgaben, Festsetzungskompetenz"; dessen Aufhebung ist Gegenstand des Motorfahrzeugabgabengesetzes.

1.2 Motorfahrzeugabgabengesetz

Mit den Motorfahrzeugabgaben (MFA) wird die dauernde Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen und der weiteren kantonalen Verkehrsanlagen sichergestellt. Das Motorfahrzeugabgabengesetz führt für Personen- und Lieferwagen (Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht) die Bemessungsgrundlage Energieverbrauch ein. Die Motorfahrzeugabgaben aller übrigen Fahrzeugkategorien (Motorräder, Lastwagen, Transportanhänger, landwirtschaftliche Fahrzeuge usw.) bleiben unverändert.

Die Neuregelung ist ertragsneutral gestaltet; der Gesamtertrag der Motorfahrzeugabgaben erfährt keine Veränderung. Zur Sicherung der Kaufkraft kann der Grosse Rat die Abgaben anpassen, wenn sich die durchschnittliche Abgabe je Personenwagen, welcher im Kanton immatrikuliert ist, wegen der Teuerung und der technologischen Entwicklung des Fahrzeugbestands reduziert und die Finanzierung der kantonalen Verkehrsinfrastruktur nicht mehr sichergestellt ist. Weil Grossprojekte von überkantonaler Bedeutung ohne neue Instrumente nicht finanziert werden können, wird die Möglichkeit vorgeschlagen, dass der Grosse Rat die Motorfahrzeugabgaben projektgebunden während höchstens 8 Jahren um maximal 25 % erhöhen kann.

Das neue Motorfahrzeugabgabengesetz beinhaltet als Fremdänderung die Aufhebung des § 8 des geltenden Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz). Damit wird das ganze geltende Strassengesetz aufgehoben.

1.3 Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben

Die Ziele der Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben (Reduktion des spezifischen Energieverbrauchs, des Ausstosses von CO₂ und von Luftschadstoffen) sollen mittels Lenkungswirkung auf das Kaufverhalten erreicht werden. Dazu schlägt der Regierungsrat zwei Instrumente vor:

1. Bonus-Malus-System für ab dem 1. Januar 2012 erstmals in Verkehr gesetzte Personenwagen auf Grundlage der Umweltetikette des Bundes.
2. Ermässigung für ab dem 1. Januar 2012 erstmals in Verkehr gesetzte Lastwagen (Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht), welche die Anforderungen einer strengeren Euro-Abgasnorm erfüllen, als im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung verlangt wird.

Die Vorlage umfasst eine Ergänzung des Motorfahrzeugabgabengesetzes mit drei zusätzlichen Paragraphen. Die Ökologisierung ist jedoch unabhängig davon, ob das Motorfahrzeugabgabengesetz angenommen wird, da sie auch mit dem heute geltenden Recht umsetzbar

ist. In diesem Fall würde das Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung mit den gleichen drei Paragrafen ergänzt. Die Vorlage ist von vornherein befristet auf 10 Jahre ab Inkrafttreten. Die Geltungsdauer kann vom Grossen Rat verlängert werden.

Eine Lenkungswirkung wird nur erzielt, wenn der Unterschied zwischen den Abgaben auf ökologischere und weniger ökologische Fahrzeuge gross ist. Aufgrund der sehr niedrigen Abgaben im Kanton Aargau ist eine Bevorteilung von ökologischeren Fahrzeugen kaum mehr möglich. Eine ökologische Lenkungswirkung führt über die Benachteiligung unökologischerer Fahrzeuge und deshalb zu Mehreinnahmen. Das vorgesehene Bonus-Malus-System führt in den nächsten 10 Jahren zu einem jährlichen Mehrertrag von durchschnittlich 6 Millionen Franken (basierend auf dem Tarif nach Energieverbrauch) beziehungsweise 4,5 Millionen Franken (Tarif nach Steuer-PS).

1.4 Schematische Übersicht über die drei Vorlagen

Gesetz über das kantonale Strassenwesen	Motorfahrzeugabgabengesetz	Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben
Regelungsgegenstand Strassenwesen – systematische Gliederung – kantonale Radrouten – Verkehrslenkung Strassenrechnung – Mehrjahresprogramm Strasse – Verschuldung, Verzinsung – Äufnung Fondsbestand Gemeinden – Beiträge an Innerortsstrecken – Beiträge an Umfahrungen – Beiträge an Verkehrslenkungsanlagen – Abgrenzung Innerortsstrecken – Ausbaustandard – kostenneutral (Kanton – Gemeinden insgesamt)	Regelungsgegenstand Motorfahrzeugabgaben – Festlegung Zweckbindung – Personen- und Lieferwagen neu nach Bemessungsgrundlage Energieverbrauch – keine Änderung aller anderen Kategorien (Motorräder, Lastwagen, Transportanhänger usw.) Gesamtertrag – Im Zeitpunkt der Einführung heutiges Niveau, anschliessend sinkend Möglichkeit der Anpassung der Abgaben an Teuerung und technologische Entwicklung (Kompetenz: Grosser Rat) Erhöhung der ordentlichen Abgaben für Grossprojekt (Kompetenz: Grosser Rat, fakultatives Referendum) – maximal 8 Jahre/25 %	Regelungsgegenstand Ökologisierungsinstrumente 1. Bonus-Malus-System für erstmals in Verkehr gesetzte Personenwagen (Umweltetikette) 2. Bonus für Lastwagen welche bessere Euro-Norm erfüllen als gesetzlich vorgegeben Gesamtertrag – durchschnittlich + 6 Millionen (Energieverbrauch) beziehungsweise + 4,5 Millionen (Steuer-PS) pro Jahr Befristung – 10 Jahre ab Inkrafttreten
Aufhebung Strassengesetz – §§ 1–7 und 9–14	Aufhebung Strassengesetz – § 8 (und damit ganzes Gesetz)	Aufhebung Strassengesetz keine

2. Ausgangslage

2.1 Das Strassengesetz (StrG)

2.1.1 Verändertes Umfeld

Als das Strassengesetz 1969 erlassen wurde, war die heutige Nationalstrasse A1 im Aargau noch im Bau; einzig das Teilstück Rothrist–Lenzburg war bereits 1967 eröffnet worden. In den 40 Jahren seit dem Erlass des Strassengesetzes hat sich vieles stark verändert:

- Das Strassengesetz wurde mehrfach teilweise revidiert und an geänderte Vorgaben des Bundesrechts angepasst; während damals die grössten Herausforderungen im Bereich des Strassenbaus (Landerwerb usw.) lagen, stehen heute die Aufrechterhaltung der Funktionalität der Strassen (Verkehrsfluss, Unterhalt, Sicherheit), die Planung (Abstimmung Siedlung-Verkehr, Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr), ökologische Aspekte und nach wie vor die Bereitstellung der Finanzen im Vordergrund.
- Der Verkehr wuchs in diesem Zeitraum etwa um einen Faktor 5, die Teuerung um einen Faktor 3.
- Ebenso wuchs der Finanzbedarf für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Strassen; für die Investitionen stehen neue Finanzierungsinstrumente zur Verfügung.
- Eine gute Erreichbarkeit wurde als wesentlicher Standortfaktor für die Wirtschaft und für die Bevölkerung erkannt.

Gründe genug, um die Regelung des Strassenwesens und seiner Finanzierung umfassend zu überprüfen und anzupassen.

2.1.2 Bisherige gesetzliche Regelungen, Revisionen und Revisionsanliegen

- 1952 Mit dem Gesetz über den Ausbau der Land- und Ortsverbindungsstrassen wurde als Finanzierungsinstrument die Strassenrechnung eingeführt.
- 1961 Die Zuschüsse aus ordentlichen Staatsmitteln wurden auf maximal 1,5 Millionen Franken/Jahr erhöht; es wurde die Aufnahme von Anleihen bis 70 Millionen Franken ermöglicht, welche zu verzinsen und abzuschreiben waren.
- 1969 Mit dem Erlass des Strassengesetzes wurde ein jährlicher Zuschuss von 5 % des Staatssteuerertrags in die Strassenrechnung zugewiesen. Der Prozentsatz wurde 1979 auf 3 % reduziert und 1984 aufgrund einer Initiative abgeschafft.
- 1987 Als Gegenvorschlag zur Initiative "Mehr Demokratie im Strassenbau" werden Bauvorhaben über 3 Millionen Franken (ab 2003: 5 Millionen Franken) dem Referendum unterstellt.
- 1996 Eine Erhöhung der Motorfahrzeugabgabe wurde vom Volk abgelehnt.
- 2000 Mit der Revision des Strassengesetzes wurde der Kantonsanteil am Ertrag der Schwerverkehrsabgabe, welche vom Bund neu eingeführt wurde, der Strassenrechnung zugewiesen. Gleichzeitig wurden weitere Aufgaben aus der Strassenrechnung finanziert. Einzelne Ausführungsbestimmungen zur Erfüllung der neuen Aufgaben fehlen noch.

2008 Mit der NFA¹ gingen die Nationalstrassen in die Verantwortung des Bundes; das Strassengesetz wurde angepasst. Der Grosse Rat legte fest, dass bis 2010 aus der Strassenrechnung ein NFA-Ausgleich von jährlich 9 Millionen Franken an die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen zu leisten ist (§ 14 StrG).

2.2 Heutige Regelung der Verkehrsfinanzierung

Der Kanton baut, unterhält und betreibt die Kantonsstrassen (§ 2 Abs. 1 StrG heute geltend). Mit der NFA übernahm der Bund ab 2008 die umfassende Verantwortung für die Nationalstrassen (Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb sowie Finanzierung); diese wurden bis anhin von den Kantonen mit Beiträgen des Bundes (84 %) betreut. Für die Gemeindestrassen sind die Gemeinden allein verantwortlich.

Beim öffentlichen Verkehr (öV) bestellt der Kanton bei den Transportunternehmen (SBB, Privatbahnen, Busunternehmen) das Angebot im Regionalverkehr. An die ungedeckten Kosten leistet er Abgeltungen, an welche die Gemeinden ihrerseits Beiträge von 40 % leisten. Die öV-Infrastruktur wird von den Transportunternehmungen (SBB usw.) erstellt; der Kanton leistet Beiträge. Die Busspuren und Bushaldebuchten an Kantonsstrassen erstellt der Kanton selbst.

Die kantonsinterne Finanzierung der (National- und²) Kantonsstrassen und des öffentlichen Verkehrs ist heute im Strassengesetz sowie im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975 geregelt:

- Die Kantonsstrassen werden aus der Spezialfinanzierung Strassenrechnung finanziert, aus welcher zusätzliche Leistungen (Verkehrstrennungsanlagen; öV-Anlagen, welche Kantonsstrassen unmittelbar entlasten; Umsteigeinfrastrukturen; kantonale Radrouten; Wanderwege und Wildtierkorridore, polizeiliche Leistungen für die Verkehrssicherheit) gedeckt werden. Die Strassenrechnung wird durch zweckgebundene Gelder (Motorfahrzeugabgabe, Beiträge des Bundes und der Gemeinden usw.) gespiesen.
- Die Aufwendungen des Kantons für den öffentlichen Verkehr gehen zulasten der ordentlichen Rechnung, soweit sie nicht mit den oben erwähnten Beiträgen aus der Strassenrechnung finanziert werden.
- Die Steuerung im Bereich der Kantonsstrassen erfolgt in erster Linie über die Bewilligung der Bauprojekte mit den Projektkrediten sowie über den Aufgaben- und Finanzplan (AFP). Darin werden die Jahrestanchen der Grosskredite (einzeln) und der Kleinkredite sowie das Globalbudget festgelegt.
- Das öV-Angebot wird mit dem AFP (Globalbudget) gesteuert. Die Steuerung der öV-Infrastruktur erfolgt durch die Bewilligung der Beiträge des Kantons an die öV-Projekte (Globalkredite) und die Festlegung der Jahrestanchen im AFP. Ein wichtiges Steuerungsinstrument ist zudem das MJP öV, worin die Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur über eine Periode von 10 Jahren aufgezeichnet ist. Es wird dem Grossen Rat periodisch zur Genehmigung unterbreitet. Dieser kann Änderungen vornehmen.

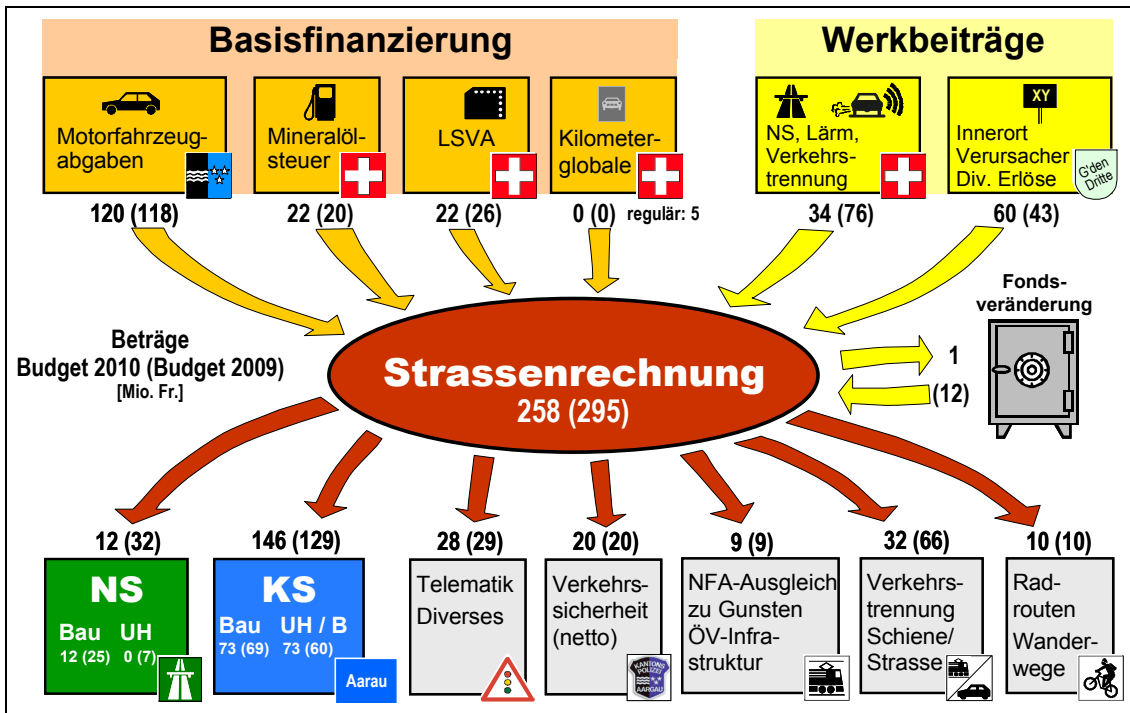
¹ Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen

² Mit der NFA übernimmt der Bund die Verantwortung und Finanzierung der Nationalstrassen.

2.3 Spezialfinanzierung Strassenrechnung

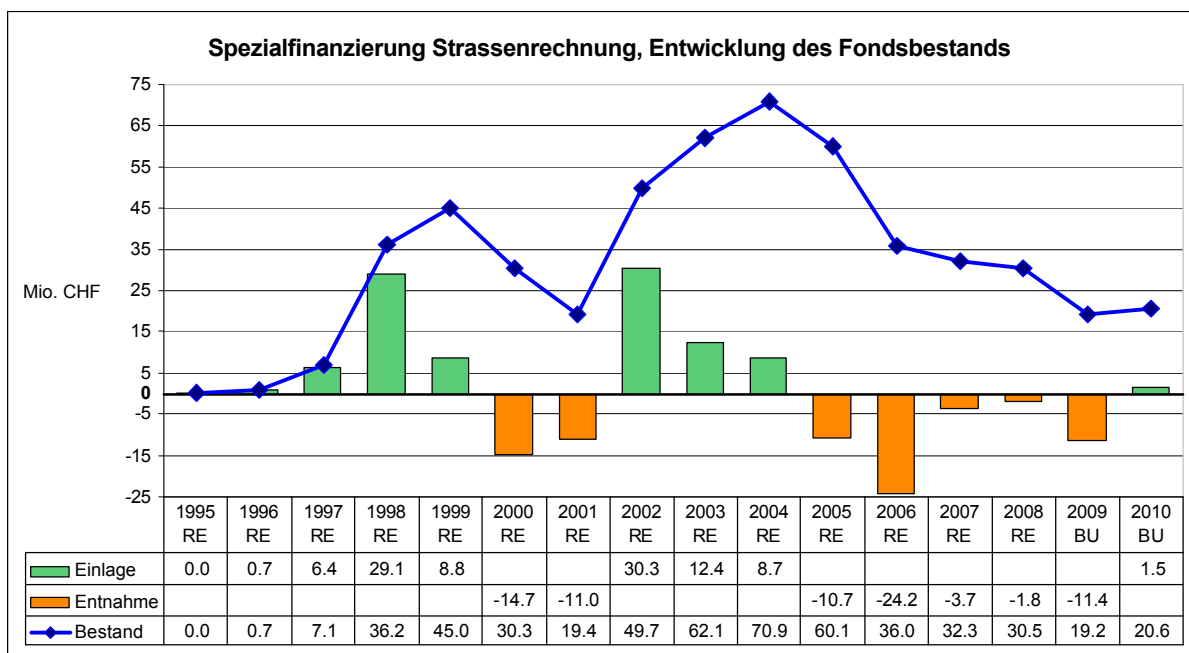
Der Kanton finanziert die Kantonsstrassen heute aus der Spezialfinanzierung Strassenrechnung. Die Spezialfinanzierung wird als eigenständige Kostenrechnung geführt; Aufwand und Ertrag werden in der Verwaltungsrechnung saldoneutral ausgewiesen.

Die einzelnen Ertrags- und Aufwandspositionen ergeben sich aus den §§ 6 und 7 des geltenden Strassengesetzes. Vereinfacht kann die Strassenrechnung folgendermassen dargestellt werden. Die Beträge in der Grafik beziehen sich auf das Budget 2010; Grundlage ist die geltende Gesetzgebung.



Die einzelnen Blöcke unterliegen von Jahr zu Jahr gewissen Schwankungen entsprechend veränderter Vorgaben des Bundes sowie unterschiedlicher Investitionstätigkeit. Die Kilometerglobale für Hauptstrassen ersetzt seit NFA die früheren Werkbeiträge des Bundes an einzelne Projekte. 2009 und 2010 erhält der Aargau keine Anteile, weil der Bund vorrangig altrechtlich eingegangene projektbezogene Finanzierungsverpflichtungen erfüllt; regulär stehen dem Aargau 5 Millionen Franken zu. Beim Block Nationalstrassen handelt es sich um den Abschluss von Projekten, welche schon vor NFA vom Kanton gestartet wurden; dieser Block fällt in den nächsten Jahren ganz weg.

Die Strassenrechnung wurde 1952 geschaffen und von 1970–1984 zusätzlich mit einem besonderen Zuschlag auf die ordentliche Staatssteuer alimentiert. Bis Mitte der 90er-Jahre wurde die Strassenbautätigkeit jeweils so gesteuert, dass Einnahmen und Ausgaben einander die Waage hielten; der Fondsbestand betrug Ende Jahr jeweils Null. In der zweiten Hälfte der 90er-Jahre wurden Reserven angelegt, um die anstehenden Grossprojekte (Umfahrung Aarburg, die Rheinbrücken, Umfahrung Ennetbaden, Staffeleggzubringer usw.) realisieren zu können. Diese Reserven sind in der Zwischenzeit jedoch weitgehend aufgebraucht.



2.4 Entwicklungen bei Bund und Kantonen

Auf Bundesebene wurden die Organisation und die Finanzierung des Verkehrs in den letzten Jahren umfassend geändert. An die Stelle der traditionellen Verwaltungsformen (SBB als Staatsbetrieb) und der grundsätzlichen "Ausführung durch die Kantone" mit Bundessubventionen sind unter dem Druck der Finanzknappheit neue Abgaben- und Finanzierungsinstrumente getreten. Eine Auswahl der wichtigsten Änderungen: Privatisierung und umfassende Reorganisation der SBB; FinöV-Fonds zur Finanzierung von Bahn 2000, NEAT, HGV-Anschluss und Lärmsanierung (1998); Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA; 2001); CO₂-Gesetz (1998) mit CO₂-Abgabe (2008); Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA, 2008); Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und von Vorhaben im Agglomerationsverkehr (2008).

Die meisten Kantone haben in den letzten Jahren ihre Strassen- beziehungsweise Steuer-gesetzgebung hinsichtlich der Motorfahrzeugbesteuerung revidiert. Gesetzesänderungen wurden auch wegen der NFA erforderlich. Im Weiteren haben viele Kantone neue Finanzierungsinstrumente (Fonds, Rahmenkredite) für die Strassen und den öffentlichen Verkehr eingeführt.

2.5 Herausforderungen

2.5.1 Wachstum im Personen- und Güterverkehr

Unsere Mobilitätsbedürfnisse nehmen aufgrund der fortschreitenden räumlichen Trennung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten laufend zu. Hinzu kommt der stark wachsende Austausch von Gütern in der Schweiz, der EU und weltweit. Auf den wichtigsten Verkehrsachsen in Ost-West-Richtung durch den Kanton Aargau hat sich der Verkehr zwischen 1971 und 2005 verdreifacht. Die Verkehrsleistung wird bis 2030 auf Strasse und Schiene weiterhin erheblich wachsen.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) rechnet bis 2030 mit einer Zunahme beim Personenverkehr von 23,7 % und beim Güterverkehr von 34,8 %, vorausgesetzt, dass die Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wie angestrebt umgesetzt werden kann. Der Regierungsrat rechnet damit, dass dieses Verkehrswachstum den Kanton Aargau lagebedingt überproportional betreffen wird. Wegen der dezentralen Struktur kann im Aargau auch nicht mit einer raschen Veränderung des Modalsplits (Verlagerung auf die Schiene) gerechnet werden.

2.5.2 Auswirkungen auf den Aargau

Strassen und Schienen im Aargau an der Kapazitätsgrenze

Das Aargauer Strassennetz weist eine Länge von rund 5'600 km auf. Davon entfallen knapp 100 km auf Nationalstrassen, 1'155 km auf Kantonsstrassen und rund 4'300 km auf Gemeindestrassen.

Der öffentliche Verkehrs (öV) im Aargau erbringt die Transportleistung von 623 Millionen Personenkilometer/Jahr auf folgendem Streckennetz:

- 328 km Streckenlänge Bahn
- 1'267 km Busnetz

Trotz den Ausbauten der letzten Jahre hat die Verkehrsbelastung auf den Nationalstrassen (insbesondere A1 Wiggertal und Limmattal) und auf vielen Abschnitten der Kantonsstrassen die Kapazitätsgrenze erreicht. Die Hauptengpässe auf dem SBB-Netz (Heitersberglinie, Aarau–Däniken) führen bereits heute teilweise zur Verdrängung des Regionalverkehrs. Der Bund hat den Ausbau der Strecke Olten–Zürich durch den Eppenbergtunnel und den Chestenbergtunnel in die erste Priorität gesetzt.

Strategie des Grossen Rats

Der Grosse Rat verfolgt die Strategie, die hohe Standortqualität im Aargau durch gute Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete und der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte sicherzustellen (mobilitätAARGAU Seite 39). Um das Verkehrswachstum zu bewältigen, sind

- die optimierte Nutzung der bestehenden Infrastruktur (Verkehrsmanagement) sowie
- gezielte und zeitgerechte Ausbauten an der Strassen- und Schieneninfrastruktur erforderlich.

Diese Ausbauten sind aus volkswirtschaftlicher Sicht und bezüglich der Standortattraktivität notwendig und sinnvoll, weil die Baukosten in der Regel geringer ausfallen als die "Kosten der Nichtinvestition" (schlechtere Erreichbarkeit, Behinderung der wirtschaftlichen Entwicklung, Staukosten, Verspätungskosten von Bus und Bahn, Ausweichverkehr usw.). Nur so kann der Kanton Aargau auch weiterhin eine hohe Standortqualität garantieren. Damit die Infrastrukturen zeitgerecht zur Verfügung stehen, müssen heute die rechtlichen Grundlagen für die Finanzierung geschaffen werden. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist integraler Bestandteil der kantonalen Strategie.

2.5.3 Investitionen in das Kantonsstrassennetz, Finanzbedarf

Wie der Grosse Rat bereits im Planungsbericht mobilitätAARGAU festgehalten hat, muss das Strassennetz gezielt und zeitgerecht ausgebaut werden. Mit Hilfe des Verkehrsmodells hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt das Verkehrswachstum in den nächsten 20 Jahren auf den einzelnen Strecken modelliert und die Schwachstellen eruiert. Entsprechend mobilitätAARGAU ist das Ziel, den Strassenverkehr möglichst flüssig zu halten und entsprechend der Wichtigkeit der Verbindungen die gesamte Stauhäufigkeit nicht grösser werden zu lassen.

Für die Behebung der Schwachstellen mit Kapazitätsdefizit wurden Lösungen gesucht, Projektstudien erarbeitet und die Kosten grob geschätzt. Der Netto-Finanzbedarf für die grösseren Projekte (Grosskredite) beläuft sich in den nächsten 20 Jahren insgesamt auf über 1 Milliarde Franken (Aufwand brutto 1,6 Milliarden Franken abzüglich erwartete Beiträge von Bund, Gemeinden und Dritten 0,6 Milliarden Franken). Diese Investitionen in die Kantonsstrasseninfrastruktur sind schwerpunktmässig im Zeitraum 2015–2020 erforderlich. Hinzu kommen noch zu erarbeitende Lösungen für die Behebung von weiteren Schwachstellen im Kantonsstrassennetz. Nicht in dieser Planung enthalten sind Grossprojekte von überkantonaler Bedeutung wie die Anbindung des Unteren Aaretals an die Nationalstrassen (Petersberg-tunnel) oder die Westumfahrung Aarau, die mit Kosten von mehr als 200 Millionen Franken nicht allein aus der Strassenrechnung finanzierbar sind, weil sie zu viele Mittel über eine längere Periode binden würden.

Um die Nutzung der bestehenden Strasseninfrastruktur zu optimieren und die Kapazität zu verbessern, muss der Kanton in den nächsten Jahren ein Verkehrsmanagement im Aargau umsetzen können, welches mit dem Verkehrsmanagement des Bundes (Nationalstrassen) vernetzt ist. Für das Verkehrsmanagement wird in den nächsten 20 Jahren mit Investitionen in der Grössenordnung von 200 Millionen Franken gerechnet.

2.5.4 Auswirkungen auf die Strassenrechnung

Die Kosten der Strasseninfrastruktur übersteigen die Erträge (Grundfinanzierung) der Strassenrechnung, wenn die Projekte nach Bedarf und aus verkehrlicher Notwendigkeit heraus umgesetzt werden sollen. Mit den heutigen Finanzzuflüssen ist die Strassenrechnung deshalb nicht in der Lage, die notwendigen Investitionen in die Strasseninfrastruktur langfristig zu finanzieren. Wenn keine Massnahmen, wie die zeitliche Verschiebung von Projekten, getroffen werden, öffnet sich in der Strassenrechnung innert weniger Jahre eine grosse Finanzierungslücke.

2.5.5 Investitionen in das Schienennetz

Mit dem Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP öV) hat der Regierungsrat die geplante Entwicklung des Angebots im öffentlichen Verkehr sowie die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur für die nächsten 10 Jahre aufgezeigt. Der Grosse Rat hat dem MJP öV am 28. August 2007 mit Änderungen (Erweiterung des Nachtangebots) zugestimmt. Gleichzeitig hat er von den Kosten und der Finanzierung Kenntnis genommen.

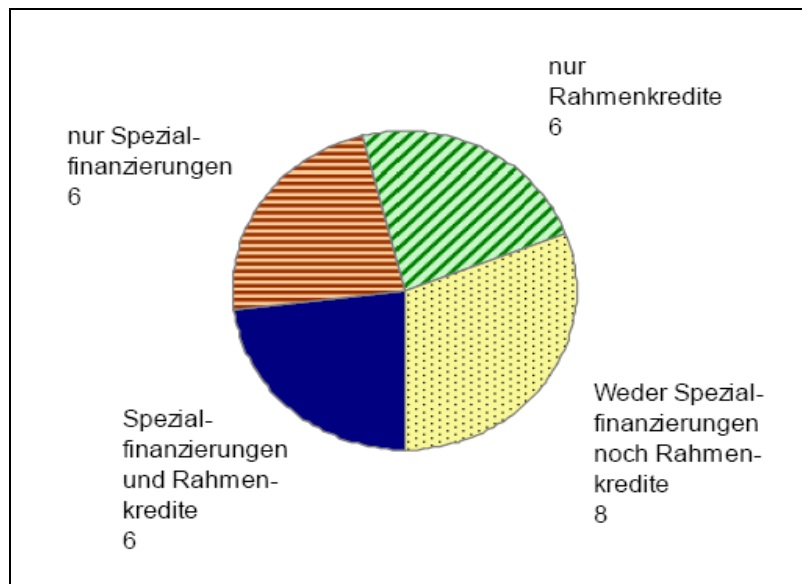
Die Schieneninfrastruktur wird in erster Linie von den Transportunternehmen (SBB) geplant und erstellt. Kanton und Gemeinden leisten Beiträge. Bei den Privatbahnen tritt der Kanton bei grösseren Vorhaben als Bauherr auf und übernimmt die Finanzierung; Bund und Gemeinden leisten Beiträge. Die Bus-Infrastruktur erstellt und finanziert die Transportunternehmung (Busgaragen usw.) oder die Gemeinde (Warteeinrichtungen), soweit es sich nicht um Bestandteile der Kantonsstrassen handelt (zum Beispiel Tiefbauarbeiten für Bushaltestellen).

Nach dem MJP öV wird der Kanton in den nächsten Jahren jährlich im Durchschnitt 17 Millionen Franken investieren.

2.5.6 Überprüfung der Finanzierungsgefässe

Die Tatsache, dass die Finanzierung der Kantonsstrassen mit der heutigen Gestaltung der Strassenrechnung längerfristig nicht sichergestellt ist, veranlasste den Regierungsrat, die bestehenden Gefässe der Verkehrsfinanzierung umfassend zu überprüfen. Mit der Motion Jürg Caflisch, Baden, vom 2. Dezember 2008 betreffend Einführung einer Spezialfinanzierung für den öffentlichen Verkehr (als Postulat überwiesen) wurde der Regierungsrat im Weiteren beauftragt, die Einführung eines öV-Fonds zu prüfen.

Als Grundlage hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt unterstützt durch Ecoplan, Bern, die Verkehrsfinanzierung in den Kantonen erhoben und ausgewertet (Ecoplan, Verkehrsfinanzierung in den Kantonen, 21. Dezember 2006). Die Kantone haben unterschiedliche auf ihre Verhältnisse abgestimmte Instrumente für die Finanzierung ihrer Verkehrsaufgaben:



Die Evaluation hat ergeben, dass die Spezialfinanzierung Strassenrechnung auf die Bedürfnisse des Aargaus am besten abgestimmt ist. Die Einrichtung einer zweiten Spezialfinanzierung für den öV (Infrastruktur und/oder Angebot) wurde verworfen, weil dies nicht den finanzpolitischen Zielen und Grundsätzen des Regierungsrats vom 9. August 2006³ entspricht; die öV-Aufwendungen sind weder schwer planbar noch stark schwankend. Auch der Einbezug der öV-Infrastruktur in die Strassenrechnung wurde verworfen, weil dadurch die Zweckbindung der Strassengelder zu stark aufgeweicht würde. Kein anderer Kanton finanziert die gesamte öV-Infrastruktur aus dem gleichen Gefäss wie die Kantonsstrassen.

Unter diesen Umständen ist die Spezialfinanzierung Strassenrechnung beizubehalten und zu optimieren. Sie hat sich bewährt. Die zweckgebundenen Einnahmen werden über eine klar abgegrenzte Spezialfinanzierung geleitet.

2.5.7 Langfristige Sicherung der Finanzierung

In der heutigen Form der Einnahmen ist die Strassenrechnung nicht in der Lage, die langfristige Finanzierung der Kantonsstrasseninfrastruktur im Aargau sicherzustellen. Insbesondere können die Grossprojekte mit dem heutigen Mittelzufluss nicht finanziert werden (vergleiche oben Kapitel 2.5.4).

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat die verschiedenen Modelle auf ihre Eignung für die Strassenfinanzierung im Aargau auswerten lassen (Ecoplan, Finanzierungsvarianten für Grossprojekte im Verkehrsbereich, Bern/Altdorf, 21. Mai 2009). Die Experten gelangen zu folgendem Schluss:

"Einzig diejenige Finanzierungsvariante, welche Mittel "von aussen" (von ausserhalb der Staatsrechnung) generiert, ist in der Lage, gleichzeitig einen positiven Beitrag zu allen drei Aspekten des Finanzierungsproblems zu leisten."⁴

3. Handlungsbedarf und Kernpunkte der Revision

Die Spezialfinanzierung Strassenrechnung hat sich in der heutigen Form gut bewährt. Im Hinblick auf die zukünftigen Herausforderungen hat der Regierungsrat alle Ertrags- und Aufwandsblöcke überprüft, welche heute der Strassenrechnung zugeordnet sind. Die Überprüfung war auch erforderlich, weil mit der NFA die Nationalstrassen in die Verantwortung des Bundes übergangen und gleichzeitig die Bundesbeiträge an das Strassenwesen der Kantone gekürzt wurden.

³ Zweckbindungen von Einnahmen sind zu vermeiden; Spezialfinanzierungen sind deshalb restriktiv einzusetzen. Es gelten drei Kriterien:

1. Spezialfinanzierungen sollen eine angemessene, beschränkte jährliche Steuerung durch die politischen Behörden ermöglichen.
2. Es sollen nur stark schwankende und schwer planbare Aufwendungen oder Erträge über eine Spezialfinanzierung abgewickelt werden.
3. Spezialfinanzierungen sind zeitlich zu befristen oder periodisch zu überprüfen.

⁴ Die Studie ist unter www.ag.ch/tiefbau > Projekte & Baustellen > Revision Strassengesetzgebung einsehbar.

Die Überprüfung erfolgte nach folgenden zwei wichtigen Kriterien:

Sicherstellung der Finanzierung

Die Spezialfinanzierung Strassenrechnung muss in der Lage sein, die Investitionen in die Strasseninfrastruktur, welche nach der strategischen Planung des Grossen Rats (MJP Strasse) im Interesse einer guten Erreichbarkeit im Aargau erforderlich sind, zeitgerecht zu finanzieren. Langfristig muss auch der Unterhalt (Werterhalt) und Betrieb der Kantonsstrassen aus der Strassenrechnung finanzierbar bleiben. Die Spezialfinanzierung soll Aufwandspitzen abfedern können.

Transparenz hinsichtlich zweckgebundener Gelder

Das Bundesrecht schreibt den Kantonen vor, für welche Zwecke die Bundesbeiträge eingesetzt werden dürfen. Die Zweckbindung der Kantonsanteile an der Mineralölbesteuerung und der Autobahnvignette ist eng (Art. 86 der Bundesverfassung). Offener ist die gesetzliche Zweckbindung der LSVA (für den Ausgleich der ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr). Die Zweckbindung der kantonalen Motorfahrzeugabgabe ist im Strassengesetz zu definieren. Die Abgrenzung der Strassenrechnung ist auf diese Vorgaben abzustimmen. Kostenblöcke ohne genügenden Zusammenhang mit der Strasseninfrastruktur sind auszugrenzen.

Die grundsätzliche Struktur der Strassenrechnung wird beibehalten. Auf der Ertragsseite werden die eng zweckgebundenen Erträge (zweckgebundene Bundesbeiträge, kantonale Motorfahrzeugabgabe), Beiträge mit projektorientierter Zweckbindung (Werkbeiträge der Gemeinden), aber auch Einlagen mit offenerer Zweckbindung (LSVA) beibehalten. Dies ermöglicht ohne Verletzung der Zweckbindung, dass wie bisher neben den direkten Strassenkosten auch Kostenblöcke aus der Strassenrechnung finanziert werden, welche nur indirekt mit dem Strassenverkehr zusammenhängen (Aufwand für Trennung von Schiene und Strasse, Beiträge an öV-Anlagen und Umsteigeinfrastrukturen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten, kantonale Radrouten, Wanderwege und Wildtierkorridore).

Dennoch gibt es Handlungsbedarf, wie dies nachstehend aufgeführt ist.

3.1 Systematische Gliederung des Gesetzes über das kantonale Strassenwesen

Die heutigen Regelungen im Baugesetz⁵, Strassengesetz⁶, Kantonsstrassendekret⁷ und in Verordnungen⁸ sind historisch gewachsen und wenig transparent. Das Baugesetz enthält im sechsten Teil vorwiegend Bestimmungen über öffentliche Strassen, also über Kantons-, Gemeinde- und Privatstrassen. Einige Regelungen betreffen aber ausschliesslich Kantonsstrassen beziehungsweise das Verhältnis zwischen Kanton und Gemeinden. Es ist zweck-

⁵ Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 (SAR 713.100)

⁶ Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) vom 17. März 1969 (SAR 751.100)

⁷ Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) vom 20. Oktober 1971 (SAR 751.120)

mässig, diese Kantonsstrassen-Regelungen ins Strassengesetz zu überführen, wobei inhaltlich keine Änderungen nötig sind. In einigen Bestimmungen im sechsten Teil des Baugesetzes sind redaktionelle Anpassungen erforderlich. Sie sollen mittels Fremdänderung durch das Strassengesetz respektive durch Überführung der gleichlautenden Bestimmungen ins Strassengesetz vorgenommen werden.

Das Kantonsstrassendekret von 1971 bezieht sich auf die damals gültige Kantonsverfassung (KV). Es enthält nicht nur Ausführungsbestimmungen, sondern auch originäre Rechtssetzungsnormen. Dies widerspricht § 82 Abs. 2 der heutigen Kantonsverfassung. Eine Abschaffung des Kantonsstrassendekrets und die Übernahme der Bestimmungen ins Strassengesetz und in eine neue Verordnung sind angezeigt.

Im neuen Gesetz über das kantonale Strassenwesen sollen die Regelungen aus Baugesetz – soweit sie Kantonsstrassen betreffen –, Strassengesetz und Kantonsstrassendekret systematisch gegliedert zusammengefasst und mit den nötigen Anpassungen und Ergänzungen versehen werden.

3.2 Steuerung der Verkehrsinfrastruktur durch ein Mehrjahresprogramm Strasse

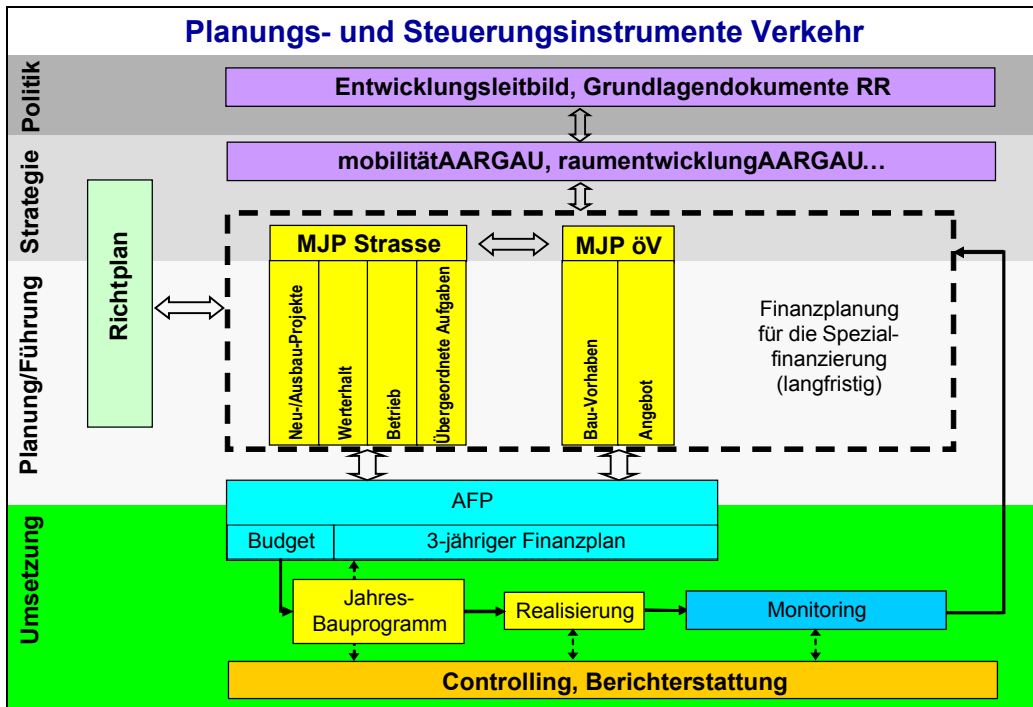
Um die Funktion und die Finanzierung der Verkehrsnetze nachhaltig sicherzustellen, ist eine langfristige Planung (mindestens 10 Jahre, möglichst mit Perspektive auf 20 Jahre) erforderlich. Auf dieser Grundlage erfolgt die verkehrsträgerübergreifende Abstimmung, welche heute innerhalb des Departements Bau, Verkehr und Umwelt über Mehrjahresplanungen vorgenommen wird. Dem Grossen Rat steht über den Aufgaben- und Finanzplan die vierjährige Planung der Verkehrsinfrastruktur zu Verfügung (Aufgabenbereich 640 'Verkehrsinfrastruktur').

Gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr wird dem Grossen Rat ein Mehrjahresprogramm zur Verfügung gestellt, aus welchem die zehnjährige Planung des Angebots und der Investitionen hervorgeht. Ein analoges Steuerungsinstrument für die Strasse besteht wohl im Departement Bau, Verkehr und Umwelt, muss dem Grossen Rat aber bisher nicht zur Verfügung gestellt werden. Damit fehlt dem Grossen Rat eine wichtige Information, um seine strategischen Entscheide im Infrastrukturbereich abstimmen zu können.

Ziel: Die strategische Steuerung des Strassenbereichs (Aufgabenbereich 640 'Verkehrsinfrastruktur') durch den Regierungsrat und den Grossen Rat wird durch die Einführung eines Mehrjahresprogramms Strasse optimiert.

Um die strategische Steuerung des Strassenbereichs (Aufgabenbereich 640 'Verkehrsinfrastruktur') und die langfristige Abstimmung mit der öV-Planung (Aufgabenbereich 635 'Verkehrsangebot') durch den Regierungsrat und den Grossen Rat zu ermöglichen, wird ein Mehrjahresprogramm Strasse eingeführt, welches mit dem bereits eingeführten MJP öV abgestimmt ist.

⁸ Verordnung über die Innerortsstrecken an Kantonsstrassen vom 10. März 1999 (SAR 751.125); Verordnung über die zur Benutzung des Kantonsstrassenareals zu erhebenden Gebühren vom 18. November 1998 (SAR 755.131)



Die beiden Mehrjahresprogramme (MJP) setzen die strategischen Grundsätze des Grossen Rats und des Regierungsrats um und gewährleisten eine verkehrsträgerübergreifende langfristige Abstimmung. Sie werden rund alle 4 Jahre oder bei wesentlichen Veränderungen überarbeitet und dem Grossen Rat zur Genehmigung unterbreitet (Finanzteil: nur Kenntnisnahme). Die verkehrsträgerübergreifende Gesamtoptik wird dadurch erreicht.

Die Entscheide (Genehmigung) über die Mehrjahresprogramme sollen den Entscheiden über Gross- und Kleinkredite für Verkehrsinfrastrukturanlagen sowie den öV-Angebotsbestellungen via Globalbudget vorgelagert sein.

Das Mehrjahresprogramm Strasse wird neu in § 4 des Strassengesetzes verankert. Die Genehmigung des MJP durch den Grossen Rat wirkt für die Regierung als Richtlinie; Abweichungen sind zu begründen. Um diese rechtliche Bindungswirkung auch für das MJP öV zu verdeutlichen, wird auch die entsprechende Regelung im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (§ 12 Abs. 1 lit. b ÖVG) ergänzt (Fremdänderung).

3.3 Definition der Innerortsstrecken

Die Definition der Innerortsstrecken ist in § 83 Abs. 3 des Baugesetzes geregelt: Diejenigen Abschnitte von Kantonsstrassen, entlang denen das anstossende Land wenigstens zur Hälfte – also mindestens einseitig – überbaut ist, gelten als Innerortsstrecken. Der Regierungsrat nimmt nach Anhören des Gemeinderats die Abgrenzung der Innerortsstrecken vor. Dies ist letztmals 1999 erfolgt (Verordnung über die Innerortsstrecken an Kantonsstrassen vom 10. März 1999). Seither wurden in Einzelfällen nach Verhandlungen mit den Gemeinden Korrekturen vorgenommen. Eine Anpassung der Innerortsbereiche wäre auch mit der heutigen gesetzlichen Regelung notwendig.

Die heutigen Innerorts-Abgrenzungen werden in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen und sind oft auch für die kommunalen Behörden schwer nachvollziehbar. Ziel ist es, die Abgrenzung zu aktualisieren und gleichzeitig transparenter zu gestalten, vor allem für die beim Vollzug involvierten Gemeindebehörden.

Bei der Definition der Innerortsstrecken soll neu auf das Kriterium "rechtskräftige Bauzonen" abgestellt werden. Der Regierungsrat kann auch weiterhin Strassenzüge mit Beschränkung des Zutritts oder der Anschlüsse zu Ausserortsstrecken erklären. Vor der Festlegung der Innerortsstrecken sind wie bis anhin die Gemeinden anzuhören.

Die Bauzonen sind rechtlich gut verankert, allgemein bekannt und werden laufend digital erfasst. Sie stellen somit auch im Vollzug ein taugliches Kriterium für die neue Definition der Innerortsstrecken dar. Damit werden – analog zum Lärmschutz – auch noch nicht überbaute, aber eingezonte Gebiete berücksichtigt.

Durch die neue Definition der Innerortsstrecken mit dem Kriterium Bauzone wird sich die Länge der Innerortsstrecken tendenziell leicht verlängern. Die definitiven Innerortsgrenzen können erst nach einer Annahme der Gesetzesrevision und nach Anhörung der Gemeinden in einer Verordnung festgelegt werden. Die Mehrbelastung der Gesamtheit der Gemeinden durch die neue Definition der Innerortsstrecken wird auf weniger als 1 Million Franken pro Jahr geschätzt.

3.4 Ausbaustandards

Gemäss den Zielen, welche der Grosse Rat mit den beiden Planungsberichten raumentwicklungAARGAU und mobilitätAARGAU festgelegt hat, wachsen die Anforderungen an die Gestaltung von Kantonsstrassen. Es ist je länger je weniger tauglich, eine Beurteilung rein auf technische Normen abzustützen. Die Gestaltung der Strassenräume, insbesondere auch der stark belasteten Ortsdurchfahrten, hat einen hohen Stellenwert. Die Gemeinden werden in den §§ 13 und 15 des neuen Baugesetzes mit neuen Bestimmungen aufgefordert, für stark belastete kantonale Verkehrsachsen Massnahmen zur Aufwertung der Strassen- und Freiräume vorzusehen, wobei der Verkehrsfluss gewährleistet bleiben muss und der Kanton sie dabei unterstützt.

Ziel ist die Definition und rechtliche Verankerung eines Ausbaustandards, welcher auch der Siedlungsaufwertung gerecht wird. Damit soll die einheitliche und gerechte Anwendung bei allen Gemeinden gewährleistet werden.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat entsprechend dem Auftrag des Regierungsrats für den Ausbaustandard von Kantonsstrassen eine Richtlinie⁹ erstellt, welche seit längerem angewendet wird. Eine bessere rechtliche Verankerung des Ausbaustandards im Strassengesetz und in einer Verordnung ist notwendig, um eine einheitliche Anwendung bei allen Gemeinden zu gewährleisten. Dabei ist eine gute Gestaltung der Strassenräume zu einem massvollen Kosten-Nutzen-Verhältnis zu berücksichtigen.

⁹ Richtlinie "Ausbau-Standard Kantonsstrassen IO" vom 31. Oktober 2003 (ATB/IMS/RM.TS.002)

Der Kanton soll Massnahmen, welche über den Ausbaustandard hinausgehen, den bestehenden Gemeinden oder Privaten in Rechnung stellen können. Die zusätzlichen Massnahmen können zusammen mit dem Strassenausbau realisiert werden, wenn deren gleichzeitige Ausführung im öffentlichen Interesse steht.

Mit der rechtlichen Verankerung des Ausbaustandards ergeben sich gegenüber dem heutigen Vollzug keine nennenswerten finanziellen Verschiebungen zwischen Kanton und Gemeinden.

3.5 Beleuchtung

Die Beleuchtungsanlagen an Kantonsstrassen im Innerort stehen gemäss revidiertem Baugesetz im Eigentum der Gemeinden und werden von den Gemeinden erstellt, unterhalten und betrieben. Heute wird einzig die Erstellung von einzelnen Beleuchtungen bei Fuss- und Radwegquerungen, welche für die Verkehrssicherheit notwendig sind, vom Kanton mitfinanziert. Neu soll der für die Verkehrssicherheit erforderliche Beleuchtungsstandard in einer Verordnung festgelegt werden. Dabei ist insbesondere der Standard für die Beleuchtung von Knoten an Innerortsstrecken zu definieren. Der Kanton soll neu an die Erstellung aller für die Verkehrssicherheit notwendigen Beleuchtungen Beiträge bezahlen. Die Kostenverteilung richtet sich nach den Regeln für Kantonsstrassen. Für den Unterhalt und Betrieb aller Beleuchtungsanlagen innerorts sollen weiterhin die Gemeinden zuständig bleiben.

Neu können insbesondere im Rahmen von Gestaltungskonzepten bei Ortsdurchfahrten Beleuchtungsanlagen in Bauprojekte des Kantons aufgenommen werden, wobei die Erstellung und Finanzierung Sache der Gemeinde bleibt. Insbesondere gehen auch Unterhalt und Betrieb der Beleuchtungsanlagen weiterhin zulasten der Gemeinden.

Durch die erweiterte Beteiligung des Kantons an den Beleuchtungen dürften die Gemeinden gesamthaft in der Grössenordnung von rund 0,5 Millionen Franken pro Jahr entlastet werden.

3.6 Neuregelungen im Bereich Signalisationswesen

Die Zuständigkeit für Verkehrsanordnungen, Signalisationen und Markierungen wird in der Strassenverkehrsverordnung¹⁰ geregelt. In dieser Verordnung ist festgehalten, dass für Verkehrsanordnungen, Signalisationen und Markierungen auf Gemeindestrassen und privaten Strassen, soweit sie sich auf Verzweigungen mit Kantonsstrassen beziehen oder die Verkehrssicherheit auf solchen Verzweigungen beeinträchtigen können, der Kanton zuständig ist. Diese Regelung gibt immer wieder Anlass zu Diskussionen zwischen Kanton und Gemeinden, insbesondere bezüglich der Kostenverteilung und der Qualität von Markierungen.

Im Interesse der Verkehrssicherheit und der effizienten Aufgabenabwicklung soll der Kanton nicht nur für die durchgehende Kantonsstrassenfahrbahn, sondern für den ganzen Verzweigungsbereich Kantonsstrasse/Gemeindestrasse vollumfänglich zuständig sein. Die Zuständigkeit umfasst nicht nur die die Publikation, sondern auch das Erstellen und den Unterhalt

¹⁰ Verordnung über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes (Strassenverkehrsverordnung, SVV) vom 12. November 1984 (SAR 991.111)

der Signale und Markierungen. Die Beteiligung von Gemeinden oder Privaten richtet sich nach den Regeln der Kostenverteilung beim Bau von Kantonsstrassen.

Mit dieser Neuregelung geht der Kanton bezüglich Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb etwas weiter als gemäss heutiger Praxis. Die Einzelheiten bezüglich Aufgabenerfüllung und Finanzierung werden im Rahmen Unterhalt und Betrieb auf der Grundlage von § 18 in einer Verordnung geregelt. Mit der neuen Regelung ergeben sich gegenüber dem heutigen Vollzug keine nennenswerten finanziellen Verschiebungen zwischen Kanton und Gemeinden.

Die Aufsicht über die Verkehrsanordnungen, Signalisationen, Markierungen und Strassenreklamen obliegt gemäss § 4 des Gesetzes über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes vom 6. März 1984 (SAR 991.100) 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.

In den letzten fünf Jahren hat der Kanton den Gemeinden durchschnittlich nur rund Fr. 15'000.– und Privaten rund Fr. 1'000.– pro Jahr in Rechnung gestellt. Eine Unterscheidung zwischen der kostenlosen Aufsichtsfunktion und der kostenpflichtigen Beratung war oft schwierig. Offenbar verzichteten 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, gehen aber zulasten des Kantons.

3.7 Vereinfachte Regelung bezüglich Aufgabenerfüllung Unterhalt und Betrieb

Die einzelnen Aufgaben im Unterhalt und Betrieb von Kantonsstrassen werden heute gestützt auf diverse Bestimmungen im Strassengesetz, Baugesetz und Kantonsstrassendekret und entsprechend langjähriger Praxis jeweils vom Kanton oder der Gemeinde wahrgenom-

men. Mit der vorliegenden Revision sollen im Strassengesetz nur noch die Grundsätze geregelt werden, alle Einzelheiten regelt der Regierungsrat nach Anhörung der Gemeinden umfassend und übersichtlich durch Verordnung.

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

3.8 Benutzungsgebühren für Leitungen im Areal von Kantonsstrassen

Der heutige § 103 Abs. 1 des Baugesetzes verpflichtet den Kanton, für Werkleitungen in Kantonsstrassen Benutzungsgebühren zu erheben. Gestützt auf diese gesetzliche Bestimmung und das Dekret über die durch den Staat zu beziehenden Gebühren vom 23. November 1977 hat der Kanton im Februar 2000 eine Vollzugshilfe erstellt. Die ersten Forderungen für Benutzungsgebühren an die Gemeinden stiessen aber auf heftigen Widerstand. Die Motion Urs Locher, Zofingen, vom 16. Mai 2000 betreffend Änderung des Dekrets über die durch den Staat zu beziehenden Gebühren forderte den Verzicht auf diese Benutzungsgebühren. Der Regierungsrat war bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat daraufhin im August 2000 die Vollzugshilfe für die Erhebung der Benutzungsgebühren entsprechend angepasst und von den Gemeinden keine Benutzungsgebühren mehr gefordert. Das Baugesetz, das Gebührendekret und die Verordnung wurden aber seither nicht mehr aktualisiert.

Ziel ist es, die Situation bezüglich Gebührenverrechnung mit den Gemeinden zu klären und administrativ aufwendige Lösungen zu vermeiden.

Mit der vorliegenden Gesetzesrevision sollen für Wasserversorgungs- und Kanalisationsleitungen, die der allgemeinen Ver- und Entsorgung dienen, lediglich kostendeckende Verwaltungsgebühren, nicht aber Benutzungsgebühren für die Inanspruchnahme des Areals von Kantonsstrassen verlangt werden. Dies stellt eine Gegenleistung dafür dar, dass die Gemeinden nach § 91 des Baugesetzes verpflichtet sind, das von Kantonsstrassen abfliessende Wasser unentgeltlich in ihre Kanalisationen aufzunehmen. Gemäss überschlägigen Berechnungen liegen die Benutzungsgebühren für Kantonsstrassen und die von den Gemeinden immer wieder geforderten Kanalisationsgebühren für Strassenabwasser gesamthaft in der gleichen Grössenordnung.

Für die eigenwirtschaftlichen Betriebe im Bereich der Strom-, Gas- und Wärmeversorgung, sowie für Dritte, welche Kantonsstrassenareal für ihre Werkleitungen benutzen, sind weiterhin Benutzungsgebühren zu verlangen, welche auch die Wertverminderung der Fahrbahn mit einbeziehen. Für Fernmeldeleitungen können hingegen nach Bundesrecht weiterhin keine Benutzungsgebühren verlangt werden, obschon es sich bei den Betreibern um privatrechtliche Unternehmen handelt.

3.9 Gemeindebeiträge an Innerortsstrecken

Die Bemessung der Gemeindebeiträge an Kantonsstrassen im Innerort beruht heute im Kanton Aargau weitgehend auf der Finanzkraft der Gemeinde. Die Abschaffung von indirekten Finanzausgleichsmechanismen ist eine wesentliche Zielsetzung der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden. Das Postulat Lieni Füglistaller, Rudolfstetten-Friedlisberg,

vom 23. September 2003 verlangt die Einführung von verkehrsabhängigen Kriterien für die Gemeindebeiträge an Kantonsstrassen.

In den 12 Kantonen Aargau, Appenzell Ausserrhoden, Bern, Glarus, Graubünden, Jura, Nidwalden, St. Gallen, Solothurn, Thurgau, Tessin und Wallis entrichten die Gemeinden Beiträge an Kantonsstrassen. Ein verkehrsabhängiges Gemeindebeitragssystem in dem Sinne, wie es im Aargau gefordert wird, kennen heute einzig die Kantone Solothurn und Thurgau. Der Regierungsrat beurteilt diese beiden Lösungen als kompliziert, wenig transparent und aufwendig im Vollzug.

Ziel ist der Wechsel zu einem einfacheren System mit verkehrsabhängigen statt finanzkraftabhängigen Bemessungskriterien.

Grundsätze für die Neuregelung der Beitragsberechnung

Es wird eine neue Berechnung der Gemeindebeiträge vorgeschlagen, welche den Durchgangsverkehr mit einschliesst und sich nach folgenden Grundsätzen richtet:

1. Bei den Gemeindebeiträgen an Innerortsstrecken beträgt der Basis-Beitragssatz 50 %, weil Kanton und Gemeinden an den Verbundaufgaben an Kantonsstrassen im Innerort gemeinsames Interesse haben. Der Kanton will einen guten Verkehrsfluss für den kommunalen Verkehr und den Durchgangsverkehr, die Gemeinden wollen über die Kantonsstrasse eine optimale Erschliessungsfunktion der Gemeinde.
Für Gemeinden, welche mit einem Durchgangsverkehr von mehr als 5'000 Fahrzeugen pro Tag belastet sind, soll der Basis-Beitragssatz (50 %) linear um maximal 15 % reduziert werden, das heisst bis auf einen Beitragssatz von 35 % für die Gemeinde mit dem höchsten Durchgangsverkehr.
2. Für jede Gemeinde wird weiterhin nur ein einziger Beitragssatz bestimmt. Es soll also keine Differenzierung nach Kantonsstrassen-Nummern und Kantonsstrassen-Abschnitten erfolgen. Der Vollzug einer Regelung mit unterschiedlichen Beitragssätzen und die Abgrenzung wären problematisch und die Umsetzung zu aufwendig.
3. Grundlage für die Ermittlung des Durchgangsverkehrs bildet das Kantonale Verkehrsmodell (KVM-AG), welches periodisch kalibriert und aktualisiert wird (das KVM-AG gilt auch als Grundlage für die Bestimmung der Erschliessungsqualität nach neuem Baugesetz, wenn in einem Planungs- oder Baubewilligungsverfahren von Gesuchstellenden Nachweise zu den Verkehrskapazitäten erbracht werden müssen).
4. Die Ermittlung des Durchgangsverkehrs mit dem KVM-AG und die entsprechende Anpassung der Beitragssätze erfolgen alle vier Jahre, respektive bei massgeblichen Veränderungen im Strassennetz (zum Beispiel Inbetriebnahme einer Umfahrungsstrasse).
5. Die Summe aller Gemeindebeiträge der Aargauer Gemeinden soll mit der neuen Berechnungsmethode möglichst gleich hoch sein wie nach der heutigen Methode.

Reduktion der Gemeindebeiträge

Wird eine Gemeinde infolge besonders grosser Aufwendungen, die auf ausserordentliche bauliche oder verkehrliche Umstände zurückzuführen sind, durch den Ansatz übermässig belastet, so kann der Regierungsrat sowohl mit den heutigen Bestimmungen als auch mit dem revidierten Gesetz den Beitrag ermässigen. Die Ermässigung gilt nur für einzelne Anlagen, nicht aber für den ordentlichen Beitragssatz.

Neu ist, dass auch die verkehrlichen Umstände dazu führen können, dass die Gemeindebeiträge für einzelne Anlagen reduziert werden können. Als verkehrliche Umstände kann gelten, wenn die Kapazität der Kantonsstrasse weit über dem durch die Gemeinde verursachten Verkehr liegt. Ist dieser Umstand gegeben, wird der Beitrag der Gemeinde reduziert.

Testberechnung der Beitragssätze und finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden

Aufgrund des heutigen Systems leisteten alle Gemeinden zusammen an Bau, Unterhalt und Betrieb von Kantonsstrassen in den letzten Jahren Beiträge zwischen 20 und 30 Millionen Franken pro Jahr. In den nächsten Jahren werden die Gemeindebeiträge 25–30 Millionen Franken pro Jahr betragen.

Die heutigen und die neuen Beitragssätze sowie die finanziellen Auswirkungen auf die einzelnen Gemeinden wurden in einer Testberechnung ermittelt und sind in der Tabelle (Beilage 2 zur Botschaft) dargestellt. Die Testberechnung basiert auf groben Annahmen bezüglich der neuen Innerortslängen (inklusive der vom Regierungsrat noch festzulegenden Ausnahmeregelungen) und bezüglich durchschnittlichen Aufwendungen pro Jahr für Bau, Unterhalt und Betrieb auf Innerortsstrecken.

Die Testberechnung zeigt, dass mit der neuen Berechnungsmethode der gewichtete Mittelwert aller 220 Beitragssätze gegenüber heute unverändert bei rund 48 % bleibt. Die Summe aller Gemeindebeiträge bleibt ebenfalls bei rund 29 Millionen Franken pro Jahr (im Durchschnitt über 20 Jahre). Die Beitragssätze und die entsprechenden Gemeindebeiträge sind bei rund 59 % der Gemeinden höher, bei 41 % der Gemeinden tiefer oder gleich wie heute. Gemessen an der Wohnbevölkerung sind rund 205'000 Personen von einer Erhöhung betroffen, rund 370'000 Personen profitieren von einer Reduktion der Gemeindebeiträge. Für rund 20'000 Personen ergeben sich keine Veränderungen.

Die Beitrags-Veränderungen in Relation zu den Steuererträgen liegen zur Hauptsache im Bereich von + 2 % bis - 1 % und sind für die Gemeindefinanzen daher im Durchschnitt der Gemeinden nicht relevant. Einzig bei 10 Gemeinden ¹¹ ergeben sich Abweichungen von 2 % bis ca. 4 %.

Auf die ordentlichen Beiträge aus dem Finanzausgleichsfonds gemäss Finanzausgleichsrecht ¹² haben die Beitrags-Veränderungen keinen Einfluss. Weiterhin können die Gemeinden für ihre Beiträge an Kantonsstrassen zusätzliche Beiträge aus dem Finanzausgleichsfonds beanspruchen, sofern eine Überschuldung besteht. Damit können die Beitrags-Erhöhungen für finanzschwache Gemeinden teilweise kompensiert werden.

¹¹ Attelwil, Bözen, Bünzen, Hallwil, Leutwil, Mandach, Mettauertal, Mönthal, Schmiedrued, Uerkheim

¹² Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich (Finanzausgleichsgesetz, FLAG) vom 29. Juni 1983 (SAR 615.100)

3.10 Gemeindebeiträge an Umfahrungen

Heute sind die Gemeinden grundsätzlich an Innerortsstrecken von Kantonsstrassen beitragspflichtig, nicht aber an Umfahrungen. Aufgrund von Verhandlungen mit dem Kanton haben die Standortgemeinden entsprechend ihrem Interesse einen Beitrag an eine Umfahrung gesprochen. An die in den letzten Jahren realisierten Umfahrungen leisteten die Standortgemeinden Interessenbeiträge von 15 % bis 48 %.

Gemeindebeiträge werden heute zudem nach dem Territorialprinzip erhoben, das heisst die territorial betroffene Gemeinde ist beitragspflichtig, Nachbargemeinden sind nicht beitragspflichtig, auch wenn sie vom Bauvorhaben stark profitieren. Dieses Prinzip führt bei Umfahrungen zu einer grossen Belastung für die Standortgemeinde. Das Postulat Lieni Füglistaller, Rudolfstetten-Friedlisberg, vom 23. September 2003 und die als Postulat überwiesene Motion Martin Bhend, Oftringen, vom 7. Juni 2005 verlangen eine Entlastung der Standortgemeinde.

Ziel ist eine objektive Lösung für die Mitfinanzierung durch alle Gemeinden, welche von einer Umfahrung profitieren.

Neuregelung

An Umfahrungen leisten nicht nur die Standortgemeinde, sondern auch weitere profitierende Gemeinden einen Beitrag entsprechend ihrem direkten Nutzen. Dabei sind die folgenden Kriterien zu berücksichtigen:

- Mass der Verkehrsentlastung der Gemeinden in Bezug zur Siedlungsstruktur (zum Beispiel historischer Ortskern)
- Verbesserung/Verschlechterung der Erreichbarkeit der Gemeinden (respektive einzelner Gemeindegebiete), das heisst Beanspruchung der Umfahrung durch Ziel-/Quellverkehr der Gemeinde
- Vorteile/Nachteile für die Siedlungsentwicklung der Gemeinden
- Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze der Gemeinden

An Umfahrungen haben die betroffenen Gemeinden einen Beitrag von 15 % bis 30 % der Gesamtkosten, wenn nur eine Gemeinde betroffen ist, und bis 50 %, wenn mehrere Gemeinden betroffen sind, zu leisten.

Nach Verhandlungen und Anhörung der Gemeinderäte soll der Grosse Rat mit dem Beschluss über das generelle Projekt und den Globalkredit auch die Gemeindebeiträge festlegen. Können sich Gemeinden und Kanton nicht einigen, entscheidet der Grosse Rat mit dem Beschluss über den Globalkredit.

Die finanziellen Auswirkungen auf die Gemeinden können nicht abgeschätzt werden, denn diese sind stark vom jeweiligen Projekt abhängig. Die an einer Umfahrung interessierten Gemeinden bezahlen bereits heute aufgrund von Verhandlungen gewisse Beiträge. Mit den neu festgelegten Kriterien und der Kompetenz des Grossen Rats dürfte sich der Beitrag der Gemeinden tendenziell leicht erhöhen (Annahme: Im Durchschnitt rund 1 Million Franken pro Jahr).

3.11 Gebundene Ausgaben für Gemeinden

Aufgrund der heutigen Praxis lassen die Gemeinden ihren Beitrag an einen Ausbau einer Kantonsstrasse innerorts durch die zuständigen Gemeindeorgane beschliessen. Sie können so mitbestimmen, ob, wie und wann eine Kantonsstrasse ausgebaut werden soll. Für Unterhaltmassnahmen und den Betrieb an Kantonsstrassen innerorts besteht für die Gemeinden keine Wahlfreiheit. Deshalb werden diese Beiträge als gebundene Ausgaben für die Gemeinden betrachtet und nicht der Gemeindeversammlung oder dem Einwohnerrat zum Beschluss vorgelegt.

Aufgrund von Anregungen im Anhörungsverfahren wird diese Praxis durch eine klare Regelung im Strassengesetz verankert. Zusätzlich werden auch die Beiträge an die Projektierung und an die Erstellung von Lärmsanierungen als gebundene Ausgaben bezeichnet.

Mit der Frage, wie weit Gemeindebeiträge an Kantonsstrassen als "gebundene Ausgaben" definiert werden dürfen, wird angesprochen, wie weit diese Beiträge dem – je nach Höhe des Beitrags fakultativen oder obligatorischen – Ausgabenreferendum unterstellt sind. Auf Kantonsebene regelt § 63 Abs. 1 lit. d KV, ab welcher Höhe "neue Ausgaben" dem fakultativen Referendum unterstellt sind. Gegen gebundene Ausgaben kann kein Referendum ergriffen werden. Der Begriff "gebundene Ausgabe" wird in Literatur und Bundesgerichtspraxis folgendermassen definiert:

- Die Ausgabe muss durch Rechtssatz prinzipiell und dem Umfang nach vorgesehen und unbedingt erforderlich sein.
- Hinsichtlich der Art und Weise der Aufgabenerfüllung und dem Zeitpunkt ihrer Vornahme besteht keine erhebliche Handlungs- und Entscheidungsfreiheit.

Beiträge an die Projektierung müssen aus Gemeindesicht als gebundene Ausgaben betrachtet werden. Der Entscheid liegt nach den Vorgaben des Mehrjahresprogramms beim Kanton, ob, wie und wann er Kantonsstrassen projektiert. Projektierungskredite werden nur vom Kanton gesprochen.

Beim Lärmschutz ist die Sanierungspflicht in der Umweltschutzgesetzgebung des Bundes abschliessend definiert, auch in zeitlicher Hinsicht (Art. 17 LSV¹³). Bei den Lärmschutzanlagen auf dem Kantonsstrassenareal gelten deshalb nicht nur Unterhalt und Betrieb, sondern neu auch der Bau als gebundene Ausgaben für die Gemeinden.

Anders ist die Frage bei Beiträgen an den Bau (Neu- und Ausbau) von Innerortsstrecken von Kantonsstrassen zu beurteilen. Diesbezüglich sind die Gemeinden in ihrem Autonomiebereich betroffen und haben eine erhebliche Entscheidungsfreiheit. Mit einem Nein zum Gemeindebeitrag können sie die Überprüfung des Projekts oder des Kostenteilers und allenfalls die Verschiebung oder den Verzicht auf den Bau verlangen. In diesem Fall muss der Grosse Rat entscheiden (§ 12 Abs. 4). Wenn der Grosse Rat am Projekt festhält, verpflichtet er damit die Gemeinde zur Beitragsleistung; der Gemeindebeitrag wird auch in diesem Fall zur gebundenen Ausgabe.

¹³ Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (SR 814.41)

Bei der Projektierung und bei der Festsetzung der Kostenverteilung ist gemäss § 5 eine Anhörung (des Gemeinderats) erforderlich, bevor die Gemeinde zur Übernahme der gebundenen Ausgabe verpflichtet werden kann. Bei Unterhalt und Betrieb erfolgt wie nach heutiger Praxis eine Orientierung der Gemeinden über die im nächsten Jahr anfallenden Kosten. Die Gemeinde nimmt diese Kosten ins Budget auf.

Für die Regelung des Referendumsrechts gegen Gemeindebeschlüsse verweist die Kantonsverfassung auf Gesetz und Gemeindeordnung. Das Gemeindegesetz unterstellt grundsätzlich sämtliche Beschlüsse der Gemeindeversammlung beziehungsweise des Einwohnerrats dem fakultativen Referendum (§§ 31 und 58 Gemeindegesetz), auch das Budget. Handelt es sich um eine neue Ausgabe, wird der Gemeindebeitrag in der Regel¹⁴ in einer gesonderten Vorlage der Gemeindeversammlung beziehungsweise dem Einwohnerrat vorgelegt; der Beschluss ist gesondert dem Referendum unterstellt. Gemeindebeiträge als gebundene Ausgaben werden direkt ins Budget aufgenommen; eine Ablehnung des Beitrags oder ein Referendum sind nicht möglich. Vorbehalten bleibt die gesamthafte Rückweisung des Budgets.

Die neue Regelung bringt keine finanziellen Verschiebungen zwischen Kanton und Gemeinden.

3.12 Verkehrslenkungssysteme

Die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU fordert ein Verkehrsmanagement, das durch den Einsatz moderner Technologien den Verkehr verflüssigt und die Sicherheit auf der Strasse erhöht. Die zunehmende Anzahl von kritischen Stellen im Kanton mit Verkehrsbehinderungen erfordert ein kantonsweit wirkendes Steuerungssystem, denn eine Stausituation zum Beispiel im Zentrum von Baden kann räumlich weit reichende Auswirkungen auf den Verkehrsablauf im Kanton zur Folge haben.

Der Bund wird in Zukunft auf dem Nationalstrassenetz mit modernen Telematikmitteln ein aktives Verkehrsmanagement betreiben. Es ist das Ziel, bei zu erwartenden Überlastungssituationen den Verkehrsfluss sowohl auf dem National- wie auch auf dem Kantonsstrassennetz mittels vorsorglicher Einflussnahme möglichst lange aufrecht zu erhalten. Dies setzt voraus, dass die aktuelle Verkehrssituation auf dem Kantonsstrassennetz an Engpassstellen, insbesondere auch in der Umgebung der Nationalstrassen, bekannt ist und entsprechende Eingriffsmöglichkeiten vorhanden sind. Mittels Verkehrsmanagementplänen und Kopplung der Systeme soll dieses Zusammenwirken zwischen dem Bund und den Kantonen gegenseitig vereinbart werden.

Damit kommt dem Verkehrsmanagement in Zukunft grosse Bedeutung zu, nicht nur auf Nationalstrassen, sondern auch auf Kantons- und wichtigen Gemeindestrassen. Es geht darum, die bestehende Verkehrsinfrastruktur bestmöglich zu nutzen. Der Kanton muss die Kompetenz erhalten, Verkehrsmanagement-Massnahmen integral auf Kantons- und Gemeindestrassen zu planen und umzusetzen. Er organisiert das Verkehrsmanagement regional

¹⁴ Ab welchem Betrag ein Verpflichtungskredit in einer gesonderten Vorlage der Gemeindeversammlung beziehungsweise dem Einwohnerrat vorgelegt wird, richtet sich nach der Gemeindeordnung und nach der Praxis des Gemeinderats.

und vernetzt es kantonsweit sowie mit dem Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen des Bundes.

Neuregelung

Der Kanton soll die Kompetenz erhalten, Verkehrsmanagementpläne auszuarbeiten und umzusetzen, mit welchen der Verkehr auf Kantonsstrassen und wichtigen Gemeindestrassen gelenkt wird. Diese Pläne sind mit den Gemeinden, den öV-Betrieben und mit dem Bund abzustimmen. Die Planungskosten gehen zulasten des Kantons.

Zuständigkeiten und Finanzierung der Verkehrslenkungssysteme und der dafür notwendigen baulichen Anlagen wurden aufgrund der Anhörung vereinfacht und sind neu auf folgende Grundsätze ausgerichtet:

1. Für die kantonalen und die regionalen Verkehrslenkungssysteme ist der Kanton allein für Bau, Unterhalt, Betrieb und Finanzierung zuständig. Sie umfassen die Überwachungs- und Leitzentrale, Verkehrsrechner, Verkehrszählgeräte, Verkehrsüberwachungsgeräte und Systeme zur Information der Verkehrsteilnehmenden.
2. Die baulichen Anlagen an Kantonsstrassen (Fahrbahnen, Verkehrsregelungsanlagen an Kantons- und Gemeindestrassen, Knotenanpassungen, Strassensignalisation, Markierungen etc.) werden vom Kanton realisiert. Die Finanzierung erfolgt durch den Kanton, wobei die Standortgemeinde wie bei den übrigen Kantonsstrassen im Innerort einen Beitrag zu leisten hat. Eine Abgrenzung zwischen "normalen" Ausbauten und Bauten für Verkehrslenkungssysteme wäre problematisch. Ein Verlassen des Territorialprinzips brächte für diese zahlreichen kleineren Massnahmen mehr Verunsicherung als Nutzen.
3. Die baulichen Massnahmen an Gemeindestrassen werden neu im Rahmen der gesamten Verkehrslenkungssysteme durch den Kanton genehmigt, aber wie die übrigen Strassenbauarbeiten durch die Standortgemeinde realisiert und finanziert. Eine Ausnahme bilden die für regionale Verkehrslenkungssysteme notwendigen Verkehrsregelungsanlagen (Lichtsignalanlagen), welche durch den Kanton und die Standortgemeinde finanziert werden.
4. An Busspuren, welche im Rahmen eines Verkehrslenkungssystems erforderlich sind, werden unter Anrechnung an den Kantonsanteil Beiträge aus der ordentlichen Rechnung geleistet auf der Grundlage von § 2a Abs. 2 ÖVG. Die Beiträge setzt der Grosse Rat mit dem Beschluss über die Verkehrslenkungssysteme fest.

Mit den Verkehrslenkungssystemen wird der Strassenraum besser genutzt, sodass weniger Innerortsausbauten nötig sind, an welchen sich die Gemeinden beteiligen müssten. Die Entlastung der Gemeinden ist schwierig abzuschätzen, dürfte aber im Durchschnitt über die nächsten 20 Jahre in der Grössenordnung von 1 Million Franken pro Jahr liegen.

3.13 Beiträge an Anlagen des öffentlichen Verkehrs und an Umsteigeinfrastrukturen

In § 7 lit. b des geltenden Strassengesetzes ist festgehalten, dass Beiträge an Anlagen des öffentlichen Verkehrs, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten (zum Beispiel Buswendepunkte an Gemeindestrassen, Bahnhofvorplätze etc.), sowie an Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen (zum Beispiel Park & Ride), zulasten der Strassenrechnung zu leisten sind. Diese Bestimmung lässt viel

Interpretationsspielraum offen bezüglich Höhe der Beiträge und Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden.

Ziel ist es, die Höhe der Beiträge rechtlich zu verankern und die Kostenverteilung präziser festzulegen, damit die Zweckbindung der Strassengelder gewährleistet bleibt.

Für die Beiträge an Anlagen des öffentlichen Verkehrs und an Umsteigeinfrastrukturen ist neu eine Präzisierung der heutigen Regelung vorgesehen: Aus der Strassenrechnung sollen Beiträge von höchstens 50 % der Gesamtkosten geleistet werden, abhängig vom Grad der unmittelbaren Entlastung der Kantonsstrasse durch die Anlage.

Mit der neuen Regelung ergeben sich gegenüber dem heutigen Vollzug keine nennenswerten finanziellen Verschiebungen zwischen Kanton und Gemeinden oder zwischen ordentlicher Rechnung und Strassenrechnung des Kantons.

3.14 Langfristige Sicherstellung der Finanzierung von Grossprojekten

Die Mehrjahresprogramme (MJP) Strasse und öV zeigen auf, wie sich der finanzielle Bedarf für die Realisierung der Verkehrsinfrastruktur entwickelt (geschätzte Werte). Die grossen Projekte werden wie bis anhin einer Prioritätenmethodik unterzogen, die insbesondere das Kosten-Nutzen-Verhältnis mit einbezieht.

Über die Mehrjahresprogramme kann abgeleitet werden, in welchem Ausmass zweckgebundene Mittel bereitgestellt werden müssen (zum Beispiel Motorfahrzeugabgabe) beziehungsweise in welchem Umfang für die Finanzierung von grösseren Projekten Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen. Der Mittelzufluss soll mittel- bis langfristig auf die finanziellen Möglichkeiten des Kantons und die erforderlichen Infrastrukturprojekte abgestimmt werden, damit eine gesicherte Investitionspolitik und optimale volkswirtschaftliche Entwicklung des Kantons möglich werden.

Da die Motorfahrzeugabgaben nicht angehoben werden, zeigt die langfristige Modellrechnung der Strassenrechnung, dass für die Finanzierung von Grossprojekten von überkantonaler Bedeutung (Projekte mit Kosten von über 200 Millionen Franken) nicht genügend finanzielle Mittel aus der heutigen Strassenrechnung zur Verfügung gestellt werden können (vergleiche oben Kapitel 2.5.3). Einzelne zukünftige Grossprojekte lassen sich daher nicht finanzieren (zum Beispiel Verbindungstunnel vom Unteren Aaretal zur A1). Es stehen verschiedene Instrumente für die Finanzierung zur Verfügung (Public Private Partnership [PPP], befristete Erhöhung der Motorfahrzeugabgabe, gesonderte Spezialfinanzierung). Die gesetzlichen Grundlagen sind soweit erforderlich mit der Revision zu schaffen.

Ziel: Für die Realisierung von Grossprojekten muss der gesetzliche Rahmen für eine objektgebundene Finanzierung geschaffen werden.

Im Motorfahrzeugabgabengesetz (§ 10) wird die Möglichkeit geschaffen, dass der Grosse Rat für das einzelne Grossprojekt eine befristete Erhöhung der Motorfahrzeugabgabe festlegen kann. Die Erhöhung darf maximal 25 % betragen und höchstens 8 Jahre dauern.

Für die in die Mehrjahresplanung (vergleiche oben Kapitel 2.5.3) einbezogenen Vorhaben ist die befristete Erhöhung der Motorfahrzeugabgabe in der Regel nicht erforderlich. Sie ist ausschliesslich für die Finanzierung von einzelnen Grossprojekten von überkantonaler Bedeutung wie dem Anschluss des Unteren Aaretals an die Nationalstrassen vorgesehen. Um die Belastung der ordentlichen Rechnung kontinuierlich zu halten, können die zusätzlichen Erträge aus einer befristeten Erhöhung der Motorfahrzeugabgabe auf mehrere Jahre verteilt werden (§ 27 Abs. 2 StrG neu). Damit kann ein genügender Bestand der Spezialfinanzierung geäuftnet werden, damit der erhöhte Mittelbedarf für die Realisierung des Grossprojekts abgedeckt werden kann.

Aufgrund der Anhörung wird in der Revision des Strassengesetzes auf PPP verzichtet.

3.15 Transparenz bezüglich der Mittelverwendung aus der Spezialfinanzierung

Die Motorfahrzeugabgabe (MFA) soll die dauernde Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastrukturen sicherstellen (§ 1 Motorfahrzeugabgabengesetz).

Nach heutiger Regelung fliesst der Reinertrag der MFA neben andern Erträgen in die Strassenrechnung, aus welcher alle Aufwände, die die Strassenrechnung zu decken hat, finanziert werden. Es werden so auch gewisse Massnahmen finanziert, die dem Langsamverkehr (Wanderwege, kantonale Radrouten) oder sowohl dem Individualverkehr als auch dem öffentlichen Verkehr dienen (zum Beispiel Verkehrsmanagement im Interesse einer optimalen Nutzung der bestehenden Infrastruktur).

Der Regierungsrat hat daher eine enger definierte Zweckbindung für die Erträge der MFA mit entsprechender Spartenrechnung geprüft, aber in dieser Konsequenz verworfen. Die MFA-Erträge fliessen weiterhin in die Strassenrechnung. Sie sollen aber primär für die Deckung der Aufwände für die Strasseninfrastruktur, deren Bau, Unterhalt und Betrieb sowie Finanzierung eingesetzt werden. Die übrigen Aufwände der Strassenrechnung werden durch die übrigen Erträge gedeckt.

3.16 Straffung der Verrechnung von Leistungen unter Verwaltungsabteilungen

Nach dem heutigen § 5 des Strassengesetzes sind Leistungen unter Verwaltungsabteilungen im Bereich der Strassenrechnung abzugelten. Der Grosse Rat kann durch Dekret nähere Bestimmungen erlassen. Diese Regelung entspricht im Grundsatz dem neuen Finanzhaushaltsrecht des Kantons (§ 22 DRV¹⁵), wonach in der Verwaltungsrechnung interne Verrechnungen vorzunehmen sind, wenn die Leistung eine Spezialfinanzierung betrifft. Gemäss § 22 Abs. 2 DRV legt jedoch der Regierungsrat durch Verordnung fest, welche Leistungen intern zu verrechnen und wie sie zu bewerten sind.

Materiell hat sich die interne Verrechnung von Leistungen im Verhältnis zur Strassenrechnung im Grundsatz bewährt und soll beibehalten werden, insbesondere auch die Leistung der Kantonspolizei für die Verkehrssicherheit. Weitere interne Verrechnungen sollen überprüft und mit Leistungsauftrag nach Möglichkeit gestrafft werden. Formell soll dies entspre-

¹⁵ Dekret über die Rechnungslegung und Vermögensverwaltung (DRV) vom 11. Januar 2005 (SAR 612.110)

chend dem neuen Finanzhaushaltsrecht in der Verordnung erfolgen; die Dekretskompetenz in § 5 StrG (geltend) ist abzulösen.

Ziel: Die interne Verrechnung unter Verwaltungsabteilungen ist im Grundsatz beizubehalten, zu straffen und formell an das neue Finanzhaushaltsrecht anzupassen.

Die Straffung der Verrechnung unter den Verwaltungsabteilungen wird neu durch den Regierungsrat¹⁶ umgesetzt. Die Dekretskompetenz in § 5 Abs. 2 StrG (geltend) wird aufgehoben.

3.17 Anpassung an die Praxis bezüglich Verrechnung von Bussen

Die Leistungen der Kantonspolizei für die Verkehrssicherheit sollen weiterhin zulasten der Strassenrechnung verrechnet werden. Die polizeiliche Verkehrssicherheit ist analog den Lichtsignalanlagen ein Bestandteil des sicheren Betriebs der Strassen. Wie bisher sollen auch die von der Kantonspolizei erhobenen Bussenerträge für Verkehrsdelikte auf den Kantonsstrassen der Strassenrechnung zugute kommen.

Entgegen dem Wortlaut von § 5 Abs. 3 des geltenden Strassengesetzes werden heute aus Praktikabilitätsgründen nur die Erträge der von der Kantonspolizei verhängten Ordnungsbussen bei der Leistungsabgeltung an die Kantonspolizei für die Verkehrssicherheit angerechnet, nicht aber die gerichtlichen Bussen. Bei den durch die Bezirksamter und Gerichte behandelten Fällen sind neben den Strassenverkehrsdelikten meistens noch Verstösse gegen weitere Gesetze zu beurteilen. Bei der ausgefallten Gesamtstrafe ist nicht mehr zu eruieren, welcher Anteil der Busse auf das Verkehrsdelikt fällt. Ebenso kann auch der Aufwand des Bezirksamts oder des Gerichts für den Verkehrsdeliktanteil nicht sinnvoll abgegrenzt werden.

Ziel: Im Rahmen der Revision ist dieser Widerspruch zwischen Gesetzestext und Praxis zu eliminieren. Das Gesetz soll gemäss der heutigen Praxis angepasst werden.

Entsprechend der bisherigen Praxis sollen neu nur die von der Kantonspolizei erhobenen Ordnungsbussen für die Strassenrechnung relevant sein; gerichtliche Bussen werden nicht einbezogen. Die Absätze 2 und 3 von § 5 des geltenden Strassengesetzes werden entsprechend umformuliert.

3.18 Überbrückungsfinanzierungen

In den letzten Jahren hat sich neu das Problem aktualisiert, dass die Werkbeiträge des Bundes an kantonale Verkehrsinfrastrukturprojekte nur etappenweise und verzögert ausbezahlt werden konnten. Denkbar ist auch die Situation, dass der Bund aus Finanzgründen eigene Projekte zeitlich zurückstellt; mit einer Überbrückungsfinanzierung durch den Kanton kann eine rechtzeitige Realisierung erreicht werden. Für Vorhaben im Strassenbereich sind solche Vorfinanzierungen zulasten der Strassenrechnung zu ermöglichen.

Ziel: Es sollen die rechtlichen Grundlagen für Überbrückungsfinanzierungen geschaffen werden, insbesondere für die Überbrückungsfinanzierung von Projekten des Bundes.

¹⁶ Verordnung über das Rechnungswesen und die übrige Führungsunterstützung (VRF) vom 29. Juni 2005 (SAR 612.113)

Für die Überbrückungsfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten wird in § 30 StrG (neu) eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage geschaffen. Die Bestimmung wird sehr offen formuliert; Überbrückungsfinanzierungen sind bei Projekten des Bundes oder von Privaten (zum Beispiel Transportunternehmen, eventuell Beiträge im Rahmen von PPP) möglich. Die Überbrückungsfinanzierungen erfolgen in der Form von Darlehen (analog ÖVG ZH¹⁷).

3.19 Verschuldung, Verzinsung, Amortisation

Die finanztechnischen Regeln des geltenden Strassengesetzes sind teilweise nicht mit dem geänderten Finanzhaushaltsrecht des Kantons¹⁸ abgestimmt. Zudem zeigten sich Unzulänglichkeiten insbesondere bei den heutigen Finanzregelungen. Im Rahmen der Revision müssen die Bestimmungen bezüglich Schaffung der Möglichkeit, die Strassenrechnung "referendumsfrei" zu verschulden, Äufnung des Fondsbestandes für die Finanzierung von Grossprojekten, Verzinsung von Schulden und Guthaben neu definiert werden.

Obwohl das heutige Strassengesetz (§ 9) eine Verschuldung der Strassenrechnung explizit erlaubt, wurde davon bisher nie Gebrauch gemacht. In der zweiten Hälfte der 90er-Jahre wurden Reserven angelegt, um die anstehenden Grossprojekte (Umfahrung Aarburg, die Rheinbrücken, Umfahrung Ennetbaden, Staffeleggzubringer usw.) realisieren zu können. Diese Reserven sind jedoch weitgehend aufgebraucht. Die Spezialfinanzierung muss eine gewisse Liquiditätsreserve aufweisen. Es muss ein angemessener Fondsbestand gebildet werden können, um wichtige Grossprojekte finanzieren zu können. Selbst beim Ansparen eines Fondsbestandes wird es sich bei der Realisierung von grösseren Projekten nicht vermeiden lassen, dass der Bestand der Spezialfinanzierung in einzelnen Jahren nicht ausreicht. Vorübergehend soll deshalb eine Verschuldung möglich sein.

Nach aargauischem Finanzhaushaltsrecht werden Spezialfinanzierungen – vorbehaltlich besonderer Regelungen – weder verzinst noch mit Verwaltungskosten belastet (§ 13 VVV¹⁹). Dies wurde auch bei der Strassenrechnung bisher so gehandhabt. Der Verzicht auf Verzinsung von Vorschüssen und Verpflichtungen gegenüber der ordentlichen Rechnung widerspricht dem Ziel einer transparenten Vollkostenrechnung. Es ist deshalb zweckmässig, eine Verzinsung der Spezialfinanzierung einzuführen, und zwar sowohl von Vorschüssen wie auch von Verpflichtungen (§§ 28 lit. h sowie 29 lit. i StrG neu).

Ziel: Die Finanzregelungen (referendumsfreie Verschuldung, Verzinsung, Rücklagen) müssen neu definiert werden.

Die Verschuldung der Spezialfinanzierung erfolgt durch einen Beschluss des Grossen Rats im Rahmen des Budgets, welcher gemäss § 63 Abs. 1 lit. e der Verfassung des Kantons Aargau (KV) grundsätzlich dem Referendum unterliegt. Es ist rechtlich zulässig, für eine allfällige Verschuldung bereits im Gesetz einen "referendumsfreien" Betrag festzulegen (§ 63 Abs. 3 KV). Davon wird im Umfang von 20 Millionen Franken Gebrauch gemacht (§ 31 Abs. 3 StrG neu). Der Beschluss des Grossen Rats, soweit die Verschuldung 20 Millionen

¹⁷ § 2 Abs. 1 des Zürcher Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988

¹⁸ Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 11. Januar 2005 (SAR 612.100)

¹⁹ Verordnung über die Verwaltung des Vermögens (VVV) vom 29. Juni 2005 (SAR 612.115)

Franken übersteigt, wird im Strassengesetz explizit dem Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. f KV unterstellt und damit auch dem Behördenreferendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. e KV²⁰.

Wie bisher ist ein negativer Saldo in der Strassenrechnung (bisher "Strassenschuld") grundsätzlich abzutragen. Die Abtragungspflicht wird jedoch auf eine Verschuldung, welche 20 Millionen Franken übersteigt, beschränkt. Die Abtragung erfolgt ab dem dem Jahresbericht folgenden übernächsten Budget in Raten von 10 %. Für die Abtragung gelten die Bestimmungen der Schuldenbremse im allgemeinen Finanzhaushaltsrecht (§ 27 GAF²¹) sinngemäss.

3.20 NFA-Ausgleich

Im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) übernahm der Bund die Verantwortung für die Nationalstrassen und kürzte gleichzeitig seine Beiträge an das Strassenwesen der Kantone. Davon profitierte laut einer Hochrechnung die Strassenrechnung zulasten der ordentlichen Staatsrechnung im Umfang von ursprünglich 9 Millionen Franken. Dieser Betrag hat sich gemäss den Hochrechnungen auf weniger als 6 Millionen Franken reduziert und wird sich über die Jahre weiter reduzieren. Bei der Umsetzung der NFA im Aargau wurde mit § 14 StrG (geltend) ein Ausgleichsgefäss für diesen Vorteil eingeführt. Der NFA-Ausgleich wurde vom Grossen Rat von Anfang an bis zum Inkrafttreten der Neuregelung der Verkehrsfinanzierung, spätestens bis 2010 befristet.

Mit der vorliegenden Neuregelung der Verkehrsfinanzierung wird der NFA-Ausgleich mit entsprechender Zweckbindung für die Verkehrsinfrastruktur weitergeführt unter Anpassung des Ausgleichsbetrags.

3.21 Anpassungen mit geringfügigen materiellen Änderungen

In den geltenden Regelungen über die Aufgabenerfüllung bezüglich kantonaler Radrouten, Signalisationsberatung sowie Werterhalt und Betrieb von Kantonsstrassen sind geringfügige Aktualisierungen nötig. Sie sollen zusammen mit weiteren redaktionellen Anpassungen im Rahmen dieses Rechtssetzungsvorhabens umgesetzt werden. Es handelt sich um geringfügige materielle Änderungen.

²⁰ § 63 Abs. 1 lit. f KV Fakultative Volksabstimmungen

¹Auf Begehren von 3'000 Stimmberechtigten werden der Volksabstimmung unterbreitet:

f) weitere durch Gesetz bezeichnete Beschlüsse des Grossen Rates.

§ 62 Abs. 1 lit. e KV Obligatorische Volksabstimmungen

¹Der Volksabstimmung unterliegen in jedem Fall:

e) Grossratsbeschlüsse gemäss § 63 Abs. 1 lit. b–d und f dieser Verfassung, wenn sie nicht von der absoluten Mehrheit aller Mitglieder des Grossen Rates angenommen worden sind; ist dieses Quorum erreicht, kann ein Viertel aller Mitglieder des Grossen Rates den Grossratsbeschluss gleichwohl der Volksabstimmung unterstellen.

²¹ Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 11. Januar 2005 (SAR 612.100)

3.21.1 Verankerung der kantonalen Radrouten

Die kantonalen Radrouten wurden mit der Änderung des Strassengesetzes vom 5. September 2000 als neue Kantonsaufgabe eingeführt (§ 7 lit. b). Die Einzelheiten (Verfahren, Bau, Eigentum, Unterhalt und Betrieb, Beiträge der Gemeinden usw.) sind noch festzulegen.

Die Planung und der Bau von kantonalen Radrouten werden bereits heute in Anlehnung an die Bestimmungen bezüglich Kantonsstrassen innerorts vollzogen. Somit ergeben sich keine Änderungen gegenüber der heutigen Praxis.

Die Regelung ist wie folgt vorgesehen: Der Begriff "kantonale Radrouten" ist gesetzlich zu verankern (revisionsbedürftig sind im Baugesetz § 84 Abs. 2, § 87 Abs. 1, § 93 Abs. 1 und § 95 Abs. 4; diese Änderungen waren in der Revision des Baugesetzes nicht enthalten; Fremdänderung durch Strassengesetz). Im Strassengesetz werden die grundsätzlichen Regelungen über Verfahren, Bau, Eigentum, Unterhalt und Betrieb, Beiträge der Gemeinden an kantonale Radrouten im Siedlungsgebiet usw. analog den Bestimmungen über Innerortsstrecken von Kantonsstrassen festgelegt. Die Detailregelung ist auf Verordnungsstufe vorzunehmen.

3.21.2 Redaktionelle Änderungen

Redaktionelle Anpassungen sind im Baugesetz an folgenden Stellen nötig:

- § 89 Abs. 1, 2. Satz: 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.
- § 80 Abs. 2 lit. b, § 97, § 99: Die Begriffe "Unterhalt" und "Betrieb" ersetzen den bisher im Baugesetz verwendeten Begriff "Unterhalt" (baulicher und betrieblicher Unterhalt). Die neuen Begriffe werden in Anlehnung an das Bundesrecht (zum Beispiel Bundesgesetz über die Nationalstrassen, Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer) definiert.

Es handelt sich um keine materiellen Änderungen.

Die Anpassungen der §§ 80 Abs. 2 lit. b, 89 Abs. 1, 97 und 99 des Baugesetzes sind mittels Fremdänderung durch das Strassengesetz vorgesehen.

Die Änderung des Baugesetzes ist am 1. Januar 2010 in Kraft getreten. Darin sind Änderungen an § 95 vorgenommen worden, welcher auch vom vorliegenden Reformvorhaben betroffen ist. Diese Änderungen wurden bei der Formulierung der Bestimmungen (vergleiche Erläuterungen im Kapitel 5) berücksichtigt.

4. Einbezug des Ergebnisses der öffentlichen Vernehmlassung

4.1 Vernehmlassungsergebnisse

Die öffentliche Vernehmlassung dauerte vom 22. Juni bis 22. September 2009. Der Regierungsrat hat die notwendigen Änderungen in drei inhaltlich unabhängigen Teilrevisionsvorlagen koordiniert aufgearbeitet und sie gleichzeitig in einem Paket zur Anhörung unterbreitet:

- Strassenrechnung
- Gemeindebeiträge und weitere Bereiche
- Motorfahrzeugabgabe

Grundlage bildeten die drei Anhörungsentwürfe sowie die dazugehörigen Anhörungsberichte des Regierungsrats vom 10. Juni 2009. Weiter hat der Regierungsrat in einer Übersicht zu den drei Teilen dargelegt, dass nach der Anhörung vorgesehen ist, die drei Teilrevisionen dem Grossen Rat als Gesamtrevision zu unterbreiten.

Insgesamt gingen bis Mitte Oktober 2009 zu den drei Teilrevisionsvorlagen die folgenden Stellungnahmen ein. Dabei wurden die zur Verfügung gestellten Fragenkataloge mit Bezug zu den einzelnen Revisionspunkten beziehungsweise Paragrafen verwendet.

	Strassenrechnung	Gemeindebeiträge und weitere Bereiche	Motorfahrzeugabgabe
Parteien	9	9	9
Verbände	11	11	11
Regionalplanungsverbände	8	8	5
Gemeinden	73	82	65
Total	101	110	90

Einzelne weitere Stellungnahmen enthielten summarische Aussagen, ohne dass näher auf die einzelnen Revisionspunkte beziehungsweise Paragrafen gemäss den Fragenkatalogen Bezug genommen wurde.

Nachfolgend sind die Vernehmlassungsergebnisse zu den Paragrafen des Gesetzes über das kantonale Strassenwesen dargestellt.

Parteien

Die meisten Parteien unterstützen die Revision in den wesentlichen Teilen, lehnen aber in unterschiedlicher Zusammensetzung einige Änderungen ab. Die folgenden Änderungen stossen bei den meisten Parteien auf Kritik:

- Beschränkung der Beiträge aus der Strassenrechnung an Anlagen des öV sowie an Umsteigeinfrastrukturen, die auf Kantonsstrassen entlastend wirken, auf maximal 50 %
- Public Private Partnership (PPP) zur Finanzierung von Grossprojekten
- befristete Erhöhung der Motorfahrzeugabgaben zur Finanzierung von Grossprojekten
- Überbrückungsfinanzierungen von Verkehrsinfrastrukturprojekten
- referendumsfreie Verschuldung bis 50 Millionen Franken

Die BDP stimmt den Revisionspunkten weitgehend zu, erachtet es aber als nicht erstrebenswert, zur Finanzierung von Grossprojekten PPP einzusetzen.

Die CVP lehnt PPP ebenfalls ab. Sie lehnt zudem die Weiterführung des NFA-Ausgleichs aus der Strassenrechnung unter Anpassung des Ausgleichsbetrags ab und verlangt in diesem Zusammenhang, dass der Strassenkasse auch die gerichtlichen Verkehrsbussen zufließen.

Die EDU stimmt den Revisionen weitgehend zu mit Ausnahme des PPP und der referendumsfreien Verschuldung bis 50 Millionen Franken. Sie regt bei den Gemeindebeiträgen an Kantonsstrassen innerorts an, die Berechnung des Reduktionssatzes bei hohem Durchgangsverkehr zu überprüfen.

Die EVP schlägt für die Berechnung der Gemeindebeiträge an Kantonsstrassen innerorts, Reduktion bei hohem Durchgangsverkehr, eine Modifikation vor und verlangt, dass bei Überbrückungsfinanzierungen die Zuständigkeit des Regierungsrats auf 5 Millionen Franken beschränkt wird; darüber soll der Grosse Rat beschliessen.

Die FDP steht der Revision grundsätzlich positiv gegenüber. Sie schlägt vor, die Strassenrechnung weiter zu vereinfachen und die einflussenden Geldmittel zielgerichteter nur für den Strassenbau zu verwenden. Darum sollen Verkehrstrennungsanlagen, öV-Anlagen und Umsteigeinfrastrukturen, welche Kantonsstrassen entlasten, kantonale Radrouten, Wanderwege und Wildtierkorridore nicht mehr zulasten der Strassenrechnung finanziert werden. Auf der Ertragsseite sollen nicht nur die Motorfahrzeugabgaben, sondern auch die Kantonsanteile an der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette der Zweckbindung unterstellt werden. Bei den Gemeindebeiträgen an Projekte mit regionaler Wirkung verlangt die FDP eine engere Festsetzung der Beitragspflicht; sie soll nur dann gegeben sein, wenn eindeutig messbare Faktoren einen deutlichen Nutzen ausweisen. Weiter verlangt die FDP Präzisierungen im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement und lehnt die Weiterführung des NFA-Ausgleichs aus der Strassenrechnung unter Anpassung des Ausgleichsbetrags ab.

Die Grüne Partei lehnt den vorgelegten Gesetzesentwurf ab, weil er Tür und Tor öffnet für ein überdimensioniertes Strassenbauprogramm verbunden mit sehr hohen Kosten. Sie bemängelt das Fehlen einer Vision einer neuen verträglichen und kostengünstigen Mobilität und einer darauf ausgerichteten Strategie. Die Grüne Partei verlangt eine gesetzliche Grundlage für eine starke und konsequente Förderung des Langsamverkehrs und der kombinierten Mobilität. Sie lehnt die hundertprozentige Verwendung der Motorfahrzeugabgaben für die Strassenverkehrsinfrastruktur ab und verlangt im Gegenteil, dass die Strassenrechnung auch alle verkehrsentlastenden Massnahmen finanzieren und insbesondere auch die externen Kosten des Strassenverkehrs decken soll. Den Regelungen für Gemeindebeiträge an Projekte mit regionaler Wirkung stimmt die Grüne Partei nur dann zu, wenn der Kanton auch Gemeinden in ihren Aufgaben unterstützt, insbesondere bei Bau und Unterhalt von Infrastrukturen für den rollenden und ruhenden Veloverkehr.

Die GLP lehnt die folgenden Revisionspunkte ab: Neudefinition Innerortsstrecken (Begriff Bauzone unpräzis), Verkehrsmanagement (Busspuren ganz der Strassenrechnung anlasten), Beschränkung der Beiträge an Anlagen des öV und an Umsteigeinfrastrukturen sowie der Kosten für Wildtierkorridore (bis zu 100 % der Strassenrechnung anlasten), Überbrü-

ckungsfinanzierung (genügend andere Möglichkeiten), Verschuldung und PPP für Grossprojekte, referendumsfreie Verschuldung (keine Erhöhung der Schuldenquote), Weiterführung des NFA-Ausgleichs unter Anpassung des Ausgleichsbetrags.

Die SP stimmt den vorgeschlagenen Änderungen weitgehend zu. Sie regt bei der Berechnungsmethode für die Gemeindebeiträge an Kantonsstrassen innerorts an, die Härtefallregelung für kleine Gemeinden zu verbessern. Die SP lehnt die folgenden Revisionspunkte ab: PPP; Beschränkung der Beiträge an Anlagen des öV und an Umsteigeinfrastrukturen (die Entlastung des Strassenverkehrs mit Anlagen des öV macht Sinn); hundertprozentige Verwendung der Motorfahrzeugabgaben für die Strassenverkehrsinfrastruktur; Überbrückungsfinanzierung; referendumsfreie Verschuldung bis 50 Millionen Franken (akzeptabel wären maximal 10 Millionen Franken).

Die SVP erblickt in der Revision eine reine Finanzvorlage mit Auflistung aller erdenklicher Geldbeschaffungsmöglichkeiten. Geschont und sogar weiter entlastet werde einzig die ordentliche Rechnung. Sie bemängelt, dass der Strassenrechnung entgegen geltendem Gesetz die ihr zugewiesenen Verkehrsbussen vorenthalten würden und auch der Überschuss des Strassenverkehrsamts weiterhin zweckentfremdet der ordentlichen Rechnung zugute komme. Die SVP spricht sich gegen Steuererhöhungen und gegen eine Verschuldung der Strassenrechnung aus. Sie verlangt, dass der Strassenrechnung alle Gelder zugeführt werden, die ihr zustehen, und dass die Gelder effizient eingesetzt werden. Schliesslich lehnt die SVP jegliche Kompetenzverschiebung zum Regierungsrat ab, ebenso die Weiterführung des NFA-Ausgleichs.

Verbände

Die kantonalen Verbände lehnen die folgenden Änderungen in der Mehrheit ab:

- Public Private Partnership (PPP) zur Finanzierung von Grossprojekten
- befristete Erhöhung der Motorfahrzeugabgaben zur Finanzierung von Grossprojekten
- Überbrückungsfinanzierungen von Verkehrsinfrastrukturprojekten
- referendumsfreie Verschuldung bis 50 Millionen Franken

Der Aargauische Gewerbeverband (AGV) erachtet die zweckgebundene Verwendung der Motorfahrzeugabgaben für Bau und Sanierung von Strassen als unabdingbar und führt an, dass schon heute der Einsatz eines Teils dieser Mittel für polizeiliche Aufgaben und für den öV auf rechtlich umstrittenen Grundlagen stehe. Der AGV lehnt die folgenden Änderungen ab: befristete Erhöhung der Motorfahrzeugabgaben zur Finanzierung von Grossprojekten; Weiterführung des NFA-Ausgleichs unter Anpassung des Ausgleichsbetrags; Beschränkung der Beiträge aus der Strassenrechnung an Anlagen des öV sowie an Umsteigeinfrastrukturen, die auf Kantonsstrassen entlastend wirken, auf maximal 50 %; Wildtierkorridore.

Die Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK) erachtet eine Revision des Strassengesetzes als notwendig. Sie führt die Vornahme möglicher Effizienzverbesserungen beim bestehenden Verkehrssystem als Möglichkeit dafür an, zukünftige Kapazitätsengpässe zu verhindern. Zudem müsse bei baulichen Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur auf ein bestmögliches Kosten-Nutzen-Verhältnis geachtet werden. Die AIHK stimmt dem Mehrjahresprogramm, der Implementierung eines übergeordneten Verkehrsmanagementsystems, den Gemeindebeiträgen an Projekte mit regionaler Wirkung und der klaren Zweckbindung der

Motorfahrzeugabgabe zu. Sie lehnt aber die referendumsfreie Verschuldung ab, weil sie die Mitbestimmung durch den Grossen Rat als unerlässlich erachtet, ebenso die befristete Erhöhung der Motorfahrzeugabgaben.

Die Verkehrsverbände ACS, ASTAG und TCS unterstützen grundsätzlich die Revision des Strassengesetzes. Sie fordern, dass die Zweckbindung der Motorfahrzeugabgaben noch enger gefasst wird. Die Mittel sollen ausschliesslich für die Strasseninfrastruktur verwendet werden. Zudem sollen gemäss ASTAG und TCS auf der Einnahmenseite nebst der Motorfahrzeugabgabe weitere Mittel der Zweckbindung unterstellt werden: Mineralölsteuer, Autobahnvignette, von der Kantonspolizei beziehungsweise den Bezirksämtern und Gerichten erhobene Geldstrafen und Verkehrsbussen wegen Verstössen gegen das Strassenverkehrsrecht sowie – gemäss ASTAG – die LSVA. Die befristete Erhöhung der Motorfahrzeugabgaben zur Finanzierung von Grossprojekten lehnen ACS und ASTAG ab; der TCS stimmt ihr nur dann zu, wenn die Zweckbindung im vorgenannten Sinn enger gefasst wird. Der Äufnung eines Fondsbestands und der vorübergehenden Verschuldung für Grossprojekte stimmen ACS und TCS zu; auf Ablehnung stossen sie hingegen seitens der ASTAG. Die Weiterführung des NFA-Ausgleichs lehnen ACS, ASTAG und TCS ab. Bei den Regelungen zu den Verkehrslenkungssystemen fordern ASTAG und TCS Konkretisierungen (Kriterien für Beitragshöhe der Gemeinden, Begriffsdefinitionen).

Der VCS wendet sich dagegen, für den Strassenbau mehr Mittel bereitzustellen. Er erachtet vielmehr den Verzicht auf weitere Strassenausbauten als unabdingbar, um das Verkehrswachstum auf der Strasse zu dämpfen. Dementsprechend lehnt der VCS die meisten vorgeschlagenen Änderungen ab; Zustimmung finden einzig: Mehrjahresprogramm Strasse; Neudefinition der Innerortsstrecken; Gemeindebeiträge an Projekte mit regionaler Wirkung; Regelungen zum Verkehrsmanagement; Weiterführung des NFA-Ausgleichs unter Anpassung des Ausgleichsbetrags.

Der WWF spricht sich dagegen aus, den Fonds zu äufnen und Schuldenberge zuzulassen, um Strassengrossprojekte zu finanzieren. Sie stünden der Erreichung der Klimaziele im Weg. Nötig seien neue Konzepte für den kombinierten Verkehr und infrastrukturelle gesetzliche Rahmenbedingungen, die Anreize schaffen, auf den öV umzusteigen und Bedingungen, welche die Attraktivität für Fahrräder und Fussgänger fördern. Weiter lehnt der WWF die Zweckbindung eher ab mit dem Hinweis, aus der Motorfahrzeugabgabe sollten auch Projekte zur ökologischen Aufwertung finanziert werden können.

Regionalplanungsverbände, Gemeindeverbände, Gemeinden

Die Verbände mit Vertretern der Gemeindebehörden (Gemeindeammänner-Vereinigung, Gemeindeschreiberverband, Bauverwalterverband und Finanzfachleute) unterstützen die Revision grundsätzlich. Alle vier Gemeindeverbände lehnen eine befristete Erhöhung der Motorfahrzeugabgaben zur Finanzierung von Grossprojekten ab. Mehrheitlich auf Ablehnung stösst der Verzicht auf Benutzungsgebühren für Leitungen, weil dieser dem in der Umweltschutzgesetzgebung verankerten Verursacherprinzip widerspreche. Der Bauverwalterverband lehnt die neue Definition der Innerortsstrecken aufgrund der Bauzonen und Weilerzonen ab, weil das bisherige Kriterium der mindestens einseitigen Überbauung dem Verursacherprinzip besser entspreche. Er erachtet zudem die Gleichsetzung der Weilerzonen mit den Bauzonen – also die Zuordnung zu den Innerortsstrecken – als nicht angemessen. Der

Gemeindeschreiberverband verlangt hinsichtlich der Gemeindebeiträge an Innerortsstrecken, Projekte mit regionaler Wirkung und Verkehrsmanagement eine Reduktion des maximalen Beitragssatzes auf 45 %, weil sonst eine zu starke Mehrbelastung finanzschwacher Gemeinden resultieren würde. Die Finanzfachleute sprechen sich gegen eine referendumsfreie Verschuldung und gegen die Weiterführung des NFA-Ausgleichs unter Anpassung des Ausgleichsbetrags aus.

Weitere Vorbehalte und Hinweise aus dem Kreis der Gemeindeverbände:

- Mit PPP wird eine Umgehung des Submissionsdekrets befürchtet (preisgetriebene Vergabe).
- Bei der Planung zum Mehrjahresprogramm Strasse sollen die Gemeinden frühzeitig eingebunden werden, ebenso beim Erlass der Verordnungsregelungen.
- In den Ausbaustandard beziehungsweise in die Verbundfinanzierung durch Kanton und Gemeinden soll auch die Gestaltung der Strassenräume und insbesondere die Beleuchtung (Erstellung und Unterhalt) integriert werden.
- Die Gemeindebeiträge an Änderungen von Innerortsstrecken sollen analog dem Betrieb und Unterhalt im Strassengesetz als gebundene Ausgabe definiert werden, für welche kein Finanzbeschluss seitens der Gemeinden nötig ist.
- Im Zusammenhang mit der Abgeltung von Leistungen unter Verwaltungsabteilungen wird verlangt, dass entweder der Kanton auf die Verrechnung seiner Leistungen verzichtet oder dass die Gemeinden ihre Leistungen ebenfalls verrechnen können.

Die Regionalplanungsverbände und Gemeinden lehnen zur Mehrheit die folgenden Änderungen ab:

- Der neuen Berechnungsmethode für die Gemeindebeiträge stimmen vorwiegend die grösseren und finanzstarken Gemeinden zu, während sie die kleineren und finanzschwächeren Gemeinden – damit die der Gemeinden – ablehnen. Dabei werden für die Gemeindebeiträge maximale Sätze von 45 %, 40 %, 35 % und 30 % gefordert, vereinzelt sogar 0 %, also die alleinige Finanzierung durch den Kanton.
- Den Gemeindebeiträgen an Projekte mit regionaler Wirkung wird aus dem Kreis der Regionalplanungsverbände und Gemeinden zur Hälfte (51 %) knapp zugestimmt. Auch hier wird ein höherer Kostenanteil des Kantons gefordert. Die Berechnung der Gemeindebeiträge soll nach effektiven Sondervorteilen erfolgen, und das Mitspracherecht der Kostenträger soll aufgezeigt werden.
- Wie bei den Projekten mit regionaler Wirkung zielen auch bei den Regelungen für das Verkehrsmanagement die Vorbehalte auf eine höhere Beteiligung des Kantons ab; insbesondere sollen die Beiträge der Gemeinden reduziert respektive die regionalen Systeme alleine durch den Kanton finanziert werden. Weiter wird verlangt, dass sich nicht nur die Standortgemeinde, sondern auch die weiteren profitierenden Gemeinden der Region an den Kosten für bauliche Anlagen (zum Beispiel Busspuren) und für Verkehrsregelungsanlagen beteiligen. Schliesslich soll auch hier die Einbindung der Kostenträger in den Entscheidungsprozess aufgezeigt werden.
- Die befristete Erhöhung der Motorfahrzeugabgaben zur Finanzierung von Grossprojekten führe dazu, dass ländliche Gebiete stärker "bestraft" werden. Die Anpassungsmechanismen für die Motorfahrzeugabgabe und der Fonds mit Verschuldungsmöglichkeit müssten ausreichen, um die Aufgaben im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren.

Der neuen Definition der Innerortsstrecken stimmen die Regionalplanungsverbände und Gemeinden mehrheitlich (61 %) zu. Vorbehalte bestehen, weil die Neudefinition mit einer Lastenverschiebung auf schwache Gemeinden verbunden sei. Die Mehrkosten für die Gemeinden seien zu überprüfen und bei der Gesamtbeurteilung der Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden einzubeziehen. Strecken entlang Bauzonen ohne direkte Erschliessung sollen dem Ausserort zugeordnet werden, und Weilerzonen sollen nicht wie die Bauzonen als Innerortsstrecken gelten.

Weiter schliessen sich die Regionalplanungsverbände und Gemeinden teilweise den oben beschriebenen Vorbehalten und Hinweisen der Gemeindeverbände an bezüglich PPP, Mehrjahresprogramm Strasse, Ausbaustandard, gebundene Ausgabe der Gemeindebeiträge an Änderungen von Innerortsstrecken und Verrechnung von Leistungen des Kantons.

4.2 Wichtige Änderungen aufgrund der Vernehmlassung

Zweckbindung der Strassenrechnung

In der Vernehmlassung wurde der Zweckbindung der Strassenrechnung insgesamt mit überzeugender Mehrheit (95 %) zugestimmt. Explizit forderten FDP, SVP, ACS, ASTAG, TCS und Weitere eine engere Fassung der Zweckbindung: Die Mittel nicht nur aus den Motorfahrzeugabgaben, sondern auch aus der Mineralölsteuer, der LSVA sowie aus Bussen und Geldstrafen sollen ausschliesslich für Strassenbelange verwendet werden. Umgekehrt verlangten Grüne, SP, VCS, WWF und Weitere eine Lockerung: Die Motorfahrzeugabgaben sollen auch für öV, Radwege sowie für die vom Strassenverkehr verursachten externen Kosten eingesetzt werden können.

Im Motorfahrzeugabgabengesetz wird die Verwendung der Erträge der Motorfahrzeugabgaben zur Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur (§ 2 Abs. 1 und 2 Entwurf StrG) neu definiert. Der Nettoertrag (abzüglich Inkassoaufwand) fliesst in die Spezialfinanzierung Strassenrechnung (§ 6 lit. a des geltenden StrG beziehungsweise § 28 lit. a des neuen StrG). Die besonderen Verkehrsanlagen nach § 2 Abs. 3 Entwurf StrG und die Leistungen für die Verkehrssicherheit werden durch die anderen Erträge der Strassenrechnung (unter anderem auch Bussen) finanziert.

Referendumsfreie Verschuldung der Strassenrechnung

Die in der Vernehmlassung geäusserten Vorbehalte gegenüber der referendumsfreien Verschuldung beziehen sich auf zwei Punkte: Einerseits wurde der Betrag von 50 Millionen Franken als zu hoch eingestuft. Andererseits wurde die Beschlussfassung durch den Grossen Rat ohne Referendumsmöglichkeit bemängelt; in einigen Stellungnahmen wurde offensichtlich aufgrund eines Missverständnisses von einer Beschlussfassung durch den Regierungsrat ausgegangen.

Der Regierungsrat erachtet es nach wie vor als zweckmässig, für eine allfällige Verschuldung der Strassenrechnung im Gesetz einen "referendumsfreien" Betrag festzulegen. Er ist aber bereit, die Obergrenze dafür auf 20 Millionen Franken zu reduzieren. Klarzustellen ist, dass der Grosse Rat über die Verschuldung entscheidet, nicht der Regierungsrat: Die Verschuldung der Spezialfinanzierung erfolgt durch einen Beschluss des Grossen Rats im Rahmen des Budgets, welcher grundsätzlich dem Referendum unterliegt. Der Beschluss des

Grossen Rats, soweit die Verschuldung 20 Millionen Franken übersteigt, wird im Strassen-gesetz explizit dem Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. f KV unterstellt und damit auch dem Behördenreferendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. e KV. Nicht dem Referendum untersteht der Beschluss des Grossen Rats, soweit der Fehlbetrag insgesamt 20 Millionen Franken nicht übersteigt.

Höhe der Gemeindebeiträge an Innerortsstrecken, Umfahrungen und Verkehrslenkungssysteme

Im Zuge der Vernehmlassung wurde gefordert, dass die Beiträge der Gemeinden zu reduzieren seien. Die vorgeschlagene Regelung sieht Beitragssätze von 35 % bis 50 % bei Innerortsstrecken und von 15 % bis 50 % bei Projekten mit regionaler Wirkung und regionalen Verkehrslenkungssystemen vor. Sie ist darauf ausgerichtet, dass die Summe der Beiträge aller Gemeinden unverändert bleibt. Diese Saldoneutralität ist nicht mehr gewährleistet, wenn die geforderte Reduktion umgesetzt wird. Eine Reduktion der Beitragssätze um 1 % führt zu einer Reduktion der Gemeindebeiträge um rund 0,6 Millionen Franken. Deshalb hält der Regierungsrat an der vorgeschlagenen Regelung fest.

Der Regierungsrat hat aber Korrekturen in drei Punkten angebracht:

- Die Definition der Innerortsstrecken erfolgt lediglich noch aufgrund des Kriteriums "Bauzonen". Die Weilerzonen werden nicht mehr einbezogen. Dadurch entfallen rund 5 Kilometer Innerortsstrecken an Weilerzonen in 15 überwiegend kleineren Gemeinden.
- Der Regierungsrat legt die Innerortsstrecken – wie im geltenden Gesetz – durch Verordnung fest. Aussergewöhnliche Situationen können zu einer Verschiebung der Grenze der Innerortsstrecke führen.
- Beiträge von Gemeinden sind nicht mehr an Projekte mit regionaler Wirkung, sondern lediglich noch an Umfahrungen vorgesehen.

Public Private Partnership (PPP)

Die vorgesehenen Regelungen bezüglich PPP werden im Zuge des vorliegenden Revisionsvorhabens nicht weiter bearbeitet. Zwar soll die Option, PPP bei Grossprojekten von überkantonaler Bedeutung einzusetzen, weiterhin möglich sein. Die Wahl des im konkreten Fall bestgeeigneten Finanzierungs-Instruments soll im Rahmen der Projektbearbeitung erfolgen. Dabei wird den geäusserten Vorbehalten hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Submissionsrecht Rechnung zu tragen sein. Der Einsatz von PPP ist gemäss § 9 des Organisationsgesetzes²² grundsätzlich zulässig; spezifische Regelungen im Strassenrecht sind nicht nötig.

Beiträge der Gemeinden als gebundene Ausgaben

Entsprechend den Hinweisen aus dem Kreis der Gemeindeverbände und Gemeinden wird in § 36 Strassengesetz die Bestimmung eingeführt, dass Gemeindebeiträge an die Projektierung, den Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen, der weiteren kantonalen Verkehrsanlagen und der Trennung von Schiene und Strasse sowie an den Bau von Lärmschutzmassnahmen als gebundene Ausgaben gelten. Hierfür ist kein kommunaler Finanzbeschluss erforderlich. Nicht als gebundene Ausgaben gelten jedoch die Gemeindebeiträge an den Bau

²² Gesetz über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung (Organisationsgesetz) vom 26. März 1985 (SAR 153.100)

der übrigen Kantonsstrassen und der weiteren kantonalen Verkehrsanlagen. Diesbezüglich sind die Gemeinden in ihrem Autonomiebereich betroffen und haben eine erhebliche Entscheidungsfreiheit, weshalb grundsätzlich ein kommunaler Finanzbeschluss vorausgesetzt wird.

In folgenden Punkten soll an der vorgeschlagenen Lösung festgehalten werden:

Befristete Erhöhung der Motorfahrzeugabgaben zur Finanzierung von Grossprojekten

Der Regierungsrat erachtet es als richtig, für die Finanzierung von Grossprojekten von überkantonaler Bedeutung das Instrument einer befristeten Erhöhung der Motorfahrzeugabgaben einzuführen im Sinne einer Option. Zuständig ist der Grosse Rat; sein Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum, auch das Behördenreferendum ist möglich. Die entsprechende Regelung ist nicht im Gesetz über das kantonale Strassenwesen vorgesehen, sondern im Motorfahrzeugabgabengesetz.

Entlastungsmassnahmen

Die heute gesetzlich verankerten Beiträge an Anlagen des öffentlichen Verkehrs, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten (zum Beispiel Buswendepunkte an Gemeindestrassen, Bahnhofvorplätze etc.), sowie an Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen (zum Beispiel Park & Ride) lassen Interpretationsspielraum offen bezüglich Höhe der Beiträge und Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden. Ziel ist es, die Höhe der Beiträge rechtlich zu verankern und für die verschiedenen Arten von Anlagen die Kostenverteilung präziser festzulegen, damit die Zweckbindung der Strassengelder gewährleistet bleibt. Aus der Strassenrechnung sollen Beiträge von maximal 50 % der Gesamtkosten geleistet werden können, abhängig vom Grad der unmittelbaren Entlastung der Kantonsstrasse durch die Anlage.

5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Titel und Ingress

<p>Titel Gesetz über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG)</p> <p>Ingress <i>Der Grosse Rat des Kantons Aargau,</i> gestützt auf die §§ 46 und 49 der Kantonsverfassung, <i>beschliesst:</i> I.</p>

Im neuen Titel sind die Nationalstrassen nicht mehr erwähnt, da mit der NFA der Bund diese Aufgabe übernommen hat.

1. Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Geltungsbereich

§ 1

Geltungsbereich

¹ Dieses Gesetz regelt das kantonale Strassenwesen.

² Das kantonale Strassenwesen umfasst Bau, Unterhalt, Betrieb und Finanzierung der Kantonsstrassen, der weiteren kantonalen Verkehrsanlagen sowie der besonderen Verkehrsanlagen.

Neue Bestimmung

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

§ 2 Definitionen

§ 2

Definitionen

¹ Als Kantonsstrassen gelten die im Eigentum des Kantons stehenden Strassen mit allen ihren Bestandteilen, wie insbesondere

- a) Fahrbahnen,
- b) Gehwege,
- c) Busspuren und Haltebuchten,
- d) Kunstbauten wie Brücken, Tunnel, Stützmauern,
- e) Anlagen zur Verkehrsregelung, Markierungen und Signalisationen,
- f) Fahrzeugabstellplätze für die gemeinsame Weiterfahrt,
- g) Bauten und Anlagen für den Lärmschutz auf dem Kantonsstrassenareal.

² Als weitere kantonale Verkehrsanlagen gelten

- a) kantonale Radrouten getrennt von Kantonsstrassen,
- b) kantonale und regionale Verkehrslenkungssysteme,
- c) Anlagen im Strassenbereich für Wildtierkorridore, die durch Kantonsstrassen unterbrochen sind,
- d) Bauten und Anlagen für den Betrieb der Kantonsstrassen und weiteren kantonalen Verkehrsanlagen wie Werkhöfe.

³ Als besondere Verkehrsanlagen gelten

- a) Anlagen zur Trennung von Schiene und Strasse,
- b) Anlagen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten,
- c) Wanderwege.

Neue Bestimmung

Absatz 1

Der Begriff "Kantonsstrassen" wird definiert. Dazu sind die wichtigsten Bestandteile der Kantonsstrassen im Sinne einer Präzisierung von § 80 BauG aufgelistet. Zu den Fahrbahnen gehören auch die markierten Radstreifen, Leitungen im Kantonsstrassenareal, soweit sie dem Kanton gehören, und Weiteres. Bei den Fahrzeugabstellplätzen für die gemeinsame Weiterfahrt handelt es sich sowohl um Park & Pool-Anlagen als auch um einzelne Ausstellplätze für Lastwagen.

Absatz 2

Die "weiteren kantonalen Verkehrsanlagen" werden abschliessend definiert. Es handelt sich um Anlagen, welche nicht Bestandteile der Kantonsstrassen sind, aber im Interessenbereich der Kantonsstrassen liegen. Bereits heute sind in § 7 StrG Finanzierungsbestimmungen zu den Anlagen gemäss lit. a, c und d enthalten. Zusätzlich werden unter lit. b die kantonalen und regionalen Verkehrslenkungssysteme als weitere kantonale Verkehrsanlagen aufgeführt. Damit wird auch zum Ausdruck gebracht, dass die kantonalen und regionalen Verkehrslenkungssysteme nicht allein der Strasse, sondern auch andern Verkehrsträgern dienen.

Absatz 3

Die "besonderen Verkehrsanlagen" werden abschliessend definiert. Bereits heute sind in § 7 StrG Finanzierungsbestimmungen zu diesen Anlagen enthalten.

Generelle Bemerkung: Die Gliederung der Definitionen in Kantonsstrassen, weitere kantonale Verkehrsanlagen und besondere Verkehrsanlagen ist zweckmässig im Hinblick auf die Einführung der neuen Rechnungslegung nach den neuen HRM2-Normen. Diese geben unter anderem vor, dass Strassenanlagen aktiviert werden müssen. Die Vorbereitungsarbeiten für die auf 2014 geplante Einführung von HRM2 sind angelaufen. In der gegenwärtigen Phase steht noch nicht fest, welche strukturellen Anpassungen im Zusammenhang mit der neuen Rechnungslegung beziehungsweise der Einführung der Anlagenbuchhaltung im Einzelnen erforderlich werden.

§ 3 Netzfestlegung

§ 3

Netzfestlegung

¹ Der Grosse Rat legt das Netz der Kantonsstrassen, kantonalen Radrouten und Wanderwege fest.

² Werden Gemeindestrassen zu Kantonsstrassen erklärt und umgekehrt, wird das Eigentum in der Regel unentgeltlich übertragen.

Entspricht geltendem Recht §§ 83 Abs. 2 sowie 85 BauG mit redaktionellen Änderungen

In § 3 sind die Bestimmungen über das Kantonsstrassennetz vorgesehen, welche heute in § 83 Abs. 2 sowie § 85 erster Satz BauG enthalten sind. Sie sollen ins StrG überführt werden, weil sie ausschliesslich Kantonsstrassen und keine weiteren Strassen betreffen. Materiell erfolgt keine Änderung: Nach wie vor legt der Grosse Rat das Kantonsstrassennetz und dessen Einteilung fest. Er beschliesst somit die Aufnahme einer Gemeindestrasse ins Kantonsstrassennetz und umgekehrt die Abtretung einer Kantonsstrasse ins Gemeindestrassennetz. In beiden Fällen erfolgt der Eigentumsübertrag unentgeltlich, das heisst ohne Abgeltung des Werts von Land und Baute. Die Strassen sind jedoch in einem instandgestellten Zustand zu übergeben oder die Instandstellung ist zu entschädigen.

Auch das kantonale Radrouten- und Wanderwegnetz wird wie bereits heute vom Grossen Rat festgelegt. Die Bestimmung wird aus § 85 BauG ins Strassengesetz überführt. Das Netz der kantonalen Radrouten ist im Richtplan festgesetzt; der 2. Satz im heutigen § 85 BauG ist deshalb nicht mehr nötig.

§ 4 Mehrjahresprogramm Strasse

§ 4

Mehrwahresprogramm Strasse

¹ Für die Planung des kantonalen Strassenwesens erstellt der Regierungsrat ein Mehrjahresprogramm Strasse und unterbreitet dieses dem Grossen Rat periodisch zur Genehmigung.

² Der Grosse Rat kann bei der Genehmigung Änderungen verlangen und eigene Vorstellungen formulieren.

³ Die Beschlüsse des Grossen Rats wirken als Richtlinie; planungsrelevante Änderungen sind zu begründen.

Neue Bestimmung

Absatz 1

Das Mehrjahresprogramm (MJP) Strasse enthält als Kerninhalt eine Auflistung der wichtigen (Bau-) Vorhaben mit einer Kostenschätzung und einer ungefähren Terminierung. Der Planungshorizont beträgt mindestens 10 Jahre. Der langfristige Planungshorizont dient dazu, allfällige Schwierigkeiten der langfristigen Planung und Finanzierung rechtzeitig zu erkennen und die Prioritätensetzung aufzuzeigen. Das MJP Strasse wird etwa alle 4 Jahre oder bei wesentlichen Veränderungen aktualisiert und dem Grossen Rat zur Genehmigung vorgelegt. Das MJP Strasse wird bei der Aktualisierung mit dem MJP öV abgestimmt; eine gleichzeitige Vorlage beider MJP an den Grossen Rat ist nicht erforderlich.

Die MJP Strasse (und öV) sind Planungsinstrumente eigener Rechtsnatur; sie sind keine Planungsberichte gemäss § 12 GAF, weil es sich nicht um neue oder veränderte Aufgaben handelt.

Die MJP bilden eine Grundlage für den Aufgaben- und Finanzplan mit Budget sowie für die Beschlüsse über Projektkredite. Bei den Vorlagen an den Grossen Rat sind allfällige Abweichungen von den MJP zu begründen. Ein gesondertes periodisches Reporting über den Stand der Umsetzung der MJP ist nicht vorgesehen.

Absätze 2 und 3

Bei der Behandlung des MJP öV trat eine Unsicherheit über die Mitwirkungsmöglichkeiten des Grossen Rats auf. Mit der überwiesenen (07.209) Motion der FDP-Fraktion vom 4. September 2007 verlangte der Grosse Rat eine Präzisierung der Mitwirkungsrechte und des Verfahrens im Gesetz. Mit der vorliegenden Revision wird die Präzisierung für das MJP öV und für das neu geschaffene MJP Strasse umgesetzt. Die Motion kann abgeschrieben werden.

Die Mitwirkungsrechte werden entsprechend der Motion definiert; der Gesetzestext lehnt sich an die Formulierung des früheren § 54 des Geschäftsverkehrsgesetzes an. Demnach kann der Grosse Rat bei der Genehmigung des MJP Änderungen verlangen und eigene Vorstellungen formulieren. Diese Beschlüsse gelten für die Umsetzung des MJP in der Planung (Projektplanungen, Aufgaben- und Finanzplan) als Richtlinie; planungsrelevante Abweichungen durch den Regierungsrat sind zu begründen.

Bezüglich der finanziellen Auswirkungen enthält das MJP eine Schätzung entsprechend dem Stand der Projekte. Der Finanzteil ist nicht Genehmigungsinhalt und wird dem Grossen Rat nur zur Kenntnisnahme vorgelegt.

§ 5 Einbezug der Gemeinden

§ 5

Einbezug der Gemeinden

¹ Der Kanton hört die Gemeinden bei der Netzfestlegung, Mehrjahresplanung sowie beim Erlass von Verordnungen und Richtlinien an.

² Bei der Projektierung von Innerortsstrecken arbeitet der Kanton mit den Gemeinden zusammen. Bei der Festsetzung der Kostenverteilung hört er die betroffenen Gemeinden an.

Entspricht geltendem Recht § 2a Abs. 2 StrG mit inhaltlichen Änderungen

Die Mitwirkung der Gemeinden bei der Netzfestlegung und der Mehrjahresplanung wird neu explizit festgehalten. Auch beim Erlass von Verordnungen und Richtlinien, welche sich auf das StrG abstützen, hat der Regierungsrat die Gemeinden anzuhören. Dies betrifft insbesondere die Festlegung der Innerortsstrecken gemäss § 6 Abs. 2, den Ausbaustandard gemäss § 10 Abs. 1 und die Regelungen zu Unterhalt und Betrieb gemäss § 13 StrG (neu).

Die heutigen Bestimmungen in § 2a Abs. 2 StrG bezüglich Anhörung der Gemeinden bei Projektierung und Kostenverteilung werden übernommen.

2. Kantonsstrassen

2.1. Bau

§ 6 Zuständigkeit

§ 6

Zuständigkeit

¹ Der Kanton baut die Kantonsstrassen. Er kann insbesondere bei Innerortsstrecken Teilaufgaben an Gemeinden übertragen.

² Diejenigen Abschnitte von Kantonsstrassen, die an eine Bauzone grenzen, gelten als Innerortsstrecken gemäss diesem Gesetz. Strassenzüge mit Beschränkung des Zutritts oder der Anschlüsse kann der Regierungsrat zu Ausserortsstrecken erklären. Die verbindliche Abgrenzung der Innerortsstrecken nimmt der Regierungsrat durch Verordnung vor.

Absatz 1

Entspricht geltendem Recht § 2 Abs. 1 StrG unverändert, mit neuer Aufteilung ("Bau" in § 6, "Unterhalt und Betrieb" in § 13)

Diese Regelung entspricht dem bestehenden Gesetz. Nach wie vor ist der Kanton zuständig für den Bau von Kantonsstrassen, und er kann Teilaufgaben an Gemeinden übertragen, insbesondere bei Innerortsstrecken. Zum "Bau" gehören auch Planung, Projektierung, Bauherrenaufwand, Durchführung der Genehmigungsverfahren, Landerwerb sowie Bauausführung und Bauleitung.

Absatz 2

Entspricht geltendem Recht § 83 Abs. 3 BauG mit inhaltlichen Änderungen

Die bisherige Bestimmung in § 83 Abs. 3 BauG mit dem Kriterium der wenigstens einseitigen Überbauung als Abgrenzung der Innerortsstrecken wird abgelöst durch die neue Bestimmung mit dem Kriterium der an eine Kantonsstrasse angrenzenden Bauzone. Damit ist eine einheitliche, aktuelle und transparente Abgrenzung der Innerortsstrecken gewährleistet. Die Begriffe "innerorts" und "ausserorts" werden im Bundesrecht im Zusammenhang mit Verkehrsbussen verwendet²³; die Ergänzung am Ende des ersten Satzes stellt den richtigen Zusammenhang klar. Wie bereits heute kann der Regierungsrat Strassenzüge mit Beschränkung des Zutritts oder der Anschlüsse zu Ausserortsstrecken erklären. Die Abgrenzung als Innerortsstrecke ist somit nicht zwingende Folge der Genehmigung einer Einzonung; sie muss vom Regierungsrat konstitutiv durch Verordnung vorgenommen werden. Gemäss § 5 sind die Gemeinden anzuhören, bevor der Regierungsrat die Abgrenzung festlegt.

§ 7 Festsetzung in Nutzungsplänen

§ 7

Festsetzung in Nutzungsplänen

Kantonsstrassen können in kantonalen Nutzungsplänen festgelegt werden. Diese können Bau-, Strassen- und Niveaulinien, deren Wirkung sich nach den Vorschriften über Erschliessungspläne bestimmt, Sichtzonen sowie Zu- und Wegfahrtsbeschränkungen enthalten.

Entspricht geltendem Recht § 93 Abs. 1 BauG mit redaktionellen Änderungen

Die heutigen Bestimmungen werden materiell unverändert aus dem Baugesetz übernommen: § 93 Abs. 1 BauG gekürzt ist neu im StrG § 7, wobei der veraltete Ausdruck "seitliche Zutrittsbeschränkungen" ersetzt wird durch "Zu- und Wegfahrtsbeschränkungen".

§ 8 Generelle Projekte

§ 8

Generelle Projekte

¹ Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt 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 Strassenanlage fest.

² Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt unterbreitet den Entwurf den vom Projekt betroffenen Gemeinden, gegebenenfalls auch den regionalen Planungsverbänden und weiteren Organisationen zur Stellungnahme.

Entspricht geltendem Recht § 94 Abs. 1 und 2 BauG mit redaktionellen Änderungen

Die heutigen Bestimmungen werden materiell unverändert aus dem Baugesetz übernommen: Abs. 1 entspricht § 94 Abs. 1 Sätze 1 und 2 BauG, Abs. 2 entspricht § 94 Abs. 2 erster Satz BauG.

²³ Ordnungsbussenverordnung (OBV) vom 4. März 1996 (SR 741.031); Anhang "Bussenliste"

§ 9 Bauprojekte

§ 9

Bauprojekte

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

Entspricht geltendem Recht § 95 BauG unverändert

Diese Regelung entspricht dem bestehenden Gesetz. Für Bauprojekte und das Verfahren gelten für Kantonsstrassen die gleichen Bestimmungen wie für die übrigen Strassen. Deshalb wird auf § 95 BauG verwiesen. Genehmigte Strassenbauprojekte gelten als Enteignungstitel gemäss § 132 Abs. 1 lit. b BauG.

§ 10 Ausbaustandard

§ 10

Ausbaustandard

¹ Der Regierungsrat regelt den Ausbaustandard durch Verordnung. Dabei sind die Gestaltung der Strassenräume und das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Gestaltungsmassnahmen zu berücksichtigen.

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

Neue Bestimmung

Absatz 1

Heute fehlen im StrG Bestimmungen zum Ausbaustandard. Mit der neuen Verankerung im StrG wird eine einheitliche Anwendung des Ausbaustandards unter Berücksichtigung der Gestaltung der Strassenräume und der Wirtschaftlichkeit verlangt.

Absatz 2

Um eine wirtschaftliche Erstellung von Strassenbauvorhaben zu ermöglichen, kann der Kanton Massnahmen realisieren, welche über den Ausbaustandard hinaus gehen. Die Kosten dafür gehen zulasten der Bestellenden.

§ 11 Landerwerb

§ 11

Landerwerb

Der Kanton erwirbt die für die Kantonsstrassen nötigen Flächen und Rechte zulasten der Strassenrechnung, auch als vorsorglicher Landerwerb. Für Innerortsstrecken wird der Landerwerb in Zusammenarbeit mit der Gemeinde durchgeführt.

Entspricht geltendem Recht § 7 Abs. 1 Kantonsstrassendekret mit redaktionellen Änderungen

Die heute in § 7 Abs. 1 Kantonsstrassendekret enthaltene Bestimmung wird mit kleinen redaktionellen Änderungen in den neuen § 11 StrG übernommen.

§ 12 Zuständigkeit und Verfahren

§ 12

Zuständigkeit und Verfahren

¹ Über neue Kantonsstrassen innerorts oder ausserorts beschliesst der Grosse Rat. Der Beschluss stützt sich in der Regel auf ein Generelles Projekt und beinhaltet den Gesamtkredit. Beträgt dieser mehr als 5 Millionen Franken, unterliegt der Beschluss dem Referendum gemäss den §§ 62 Abs. 1 lit. e oder 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung.

² Über die Erweiterung bestehender Kantonsstrassen ausserorts beschliesst der Grosse Rat nach dem gleichen Verfahren wie bei Neuanlagen.

³ Über die Anpassung bestehender Kantonsstrassen ausserorts beschliesst der Regierungsrat.

⁴ Über die Änderung bestehender Kantonsstrassen innerorts beschliesst der Regierungsrat, sofern die Gemeinde zuvor ihrem Kostenbeitrag zugestimmt hat. Übersteigt der Kostenanteil des Kantons 5 Millionen Franken, entscheidet der Grosse Rat. Dessen Beschluss unterliegt dem Referendum.

Fehlt ein zustimmender Beschluss der Gemeinde zum Kostenbeitrag, entscheidet der Grosse Rat.

Entspricht geltendem Recht § 2 Abs. 2–5 StrG mit redaktionellen Änderungen

Die heutigen Bestimmungen zur Beschlussfassung in § 2 Abs. 2–5 StrG werden ohne materielle Änderung überführt. Gemäss dem letzten Satz des Absatzes 4 kann beim Fehlen eines zustimmenden Beschlusses der Gemeinde zum Kostenbeitrag an einen Innerortsausbau weiterhin der Grosse Rat darüber beschliessen (wie bei neuen Kantonsstrassen). Das "Fehlen" eines Gemeindebeschlusses bezieht sich auf zwei mögliche Fälle: Entweder wurde dem zuständigen Gemeindeorgan (Einwohnerrat, Gemeindeversammlung, Volksabstimmung) der Kostenbeitrag im Hinblick auf eine Beschlussfassung durch den Grossen Rat gar nicht unterbreitet, oder es hat diesen explizit abgelehnt.

2.2. Unterhalt und Betrieb

§ 13 Unterhalt und Betrieb

§ 13

Unterhalt und Betrieb

¹ Der Kanton unterhält und betreibt die Kantonsstrassen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Die Aufgaben- und Kostenverteilung richtet sich nach folgenden Grundsätzen:

- a) an Ausserortsstrecken besorgt der Kanton den Unterhalt und den Betrieb,
- b) an Innerortsstrecken besorgen der Kanton und die Gemeinden den Unterhalt und den Betrieb gemeinsam. Die Gemeindebeiträge richten sich nach § 32.

² Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten der Aufgaben- und Kostenverteilung für den Unterhalt und Betrieb nach Anhörung der Gemeinden durch Verordnung. Dabei sind Abweichungen von den Grundsätzen im Absatz 1 zulässig, soweit sie die Handlungsspielräume der Beteiligten vergrössern und die Effektivität und Effizienz der Aufgabenerfüllung für Kanton und Gemeinden steigern.

Entspricht geltendem Recht § 99 Abs. 2 BauG, § 2 Abs. 1 StrG, §§ 12–14 sowie 20–22 Kantonsstrassendekret mit inhaltlichen Änderungen

Diese Regelung entspricht dem bestehenden Gesetz. Die Bereiche Unterhalt und Betrieb von Kantonsstrassen sind heute teilweise im Baugesetz, im Strassengesetz und im Kantonsstrassendekret in verschiedenen Abschnitten geregelt. Im neuen § 13 sind die zu Unterhalt und Betrieb notwendigen gesetzlichen Bestimmungen zusammengefasst.

Absatz 1

Hier ist der Grundsatz der Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden festgelegt. Die Kostenverteilung richtet sich nach § 32.

Absatz 2

Für Unterhalt und Betrieb regelt der Regierungsrat die Einzelheiten der Aufgaben- und Kostenverteilung durch Verordnung. Abweichungen von den Grundsätzen nach Abs. 1 sind ausdrücklich zulässig. Sie müssen aber die Handlungsspielräume der Beteiligten vergrössern und die Effektivität und Effizienz der Aufgabenerfüllung für Kanton und Gemeinden steigern. Beispiele für Abweichungen: Auf durchgehenden Kantonsstrassen erfolgt die Schneeräumung der Fahrbahn sowohl ausserorts als auch innerorts durch den Kanton, da ein Unterbruch der Räumung auf Innerortsabschnitten ineffizient wäre. Im Gegenzug räumen die Gemeinden Gehwegbereiche auch ausserorts, da im angrenzenden Innerortsbereich bereits kleine Schneepflüge im Einsatz sind. Die in der Verordnung vorgesehene Detailregelung richtet sich weitgehend nach der heutigen bewährten Praxis in der Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden.

Die heute in § 99 Abs. 2 BauG enthaltene detaillierte Aufzählung ist nicht mehr notwendig, da Reinigung, Pflege der Bepflanzung und Winterdienst zum Betrieb der Strasse gehören, für welchen der Regierungsrat die Einzelheiten in einer Verordnung regelt.

§ 14 Entwässerung

§ 14

Entwässerung

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, gehen die Kosten in dem Umfang zulasten des Strassenbaus, als sie durch die Strassenentwässerung verursacht worden sind.

Entspricht geltendem Recht § 91 BauG mit redaktionellen Änderungen

Diese Bestimmung ersetzt den heutigen § 91 BauG. Materiell erfolgt keine Änderung. Dies bedeutet insbesondere, dass die Gemeinden auch weiterhin das von den Kantonsstrassen abfliessende Wasser unentgeltlich in ihre Kanalisation aufnehmen müssen.

§ 15 Verzicht auf Benutzungsgebühren

§ 15

Verzicht auf Benutzungsgebühren

Für Wasser- und Abwasserleitungen, die der allgemeinen Ver- und Entsorgung dienen, werden keine Benutzungsgebühren für die Beanspruchung des Kantonsstrassenareals erhoben. Im Übrigen gilt § 103 BauG.

Neue Bestimmung

Gemäss § 103 Abs. 1 BauG sind die Strasseneigentümer verpflichtet, für Werkleitungen im Strassenareal Gebühren zu erheben. Künftig sollen für die Benutzung von Kantonsstrassenareal für Wasserversorgung und Kanalisation, die der allgemeinen Ver- und Entsorgung dienen, lediglich kostendeckende Verwaltungsgebühren, nicht aber Entschädigungen für die

Inanspruchnahme von Grund und Boden (Benutzungsgebühren) verlangt werden. Damit wird die in § 14 festgelegte Pflicht zur unentgeltlichen Aufnahme des von den Kantonsstrassen abfliessenden Wassers für die Gemeinden kompensiert. Von eigenwirtschaftlichen Betrieben im Bereich der Strom-, Gas- und Wärmeversorgung sowie von Dritten, welche Kantonsstrassenareal für ihre Werkleitungen benutzen, sind weiterhin Benutzungsgebühren zu verlangen. Diese haben auch die Wertverminderung mit einzubeziehen. Keine Benutzungsgebühren können hingegen nach Bundesrecht für Fernmeldeleitungen verlangt werden.

2.3. Besondere Regelungen

§ 16 Niveauübergänge an Kantonsstrassen

§ 16

Niveauübergänge an Kantonsstrassen

¹ Die Sanierung von Niveauübergängen erfolgt nach den Regeln für Kantonsstrassen. Die Transportunternehmen leisten Beiträge nach den Bestimmungen der Eisenbahngesetzgebung.

² Der Regierungsrat regelt Unterhalt und Betrieb der sanierten Anlagen mit den Transportunternehmen vertraglich.

Entspricht geltendem Recht § 7 lit. b) Ziff. 1 StrG mit inhaltlichen Änderungen

Die Niveauübergangs-Sanierungen sind im heutigen Strassengesetz nur in § 7 lit. b) Ziff. 1 erwähnt. Mit dem neuen § 16 wird die Bestimmung im heutigen Strassengesetz abgelöst und entsprechend der heutigen Praxis präzisiert. Materiell ergeben sich durch die neue Bestimmung keine Änderungen gegenüber heute.

Bei der Sanierung von Niveauübergängen wird der Bahnanteil aufgrund der Eisenbahngesetzgebung von der Bahnunternehmung finanziert. Der Strassenanteil wird bei Niveauübergängen im Bereich von Kantonsstrassen zwischen Kanton (Strassenrechnung) und Gemeinden oder Privaten aufgeteilt. Diese Praxis wird unverändert übernommen und im StrG verankert.

§ 17 Beleuchtung

§ 17

Beleuchtung

¹ Bau, Unterhalt, Betrieb und Finanzierung der Beleuchtung von Kantonsstrassen sind an Innerortsstrecken Sache der Gemeinden, an Ausserortsstrecken Sache des Kantons.

² Der Regierungsrat legt den Standard der Beleuchtung, soweit sie für die Verkehrssicherheit erforderlich ist, durch Verordnung fest. An den Bau der gemäss Standard erforderlichen Beleuchtung an Innerortsstrecken leistet der Kanton Beiträge nach den Regeln für Kantonsstrassen.

³ Beleuchtungsanlagen an Innerortsstrecken können in Absprache zwischen Kanton und Gemeinde in das Bauprojekt des Kantons aufgenommen werden. Die Erstellung und Finanzierung bleibt Sache der Gemeinde.

Neue Bestimmung

Diese Regelung entspricht dem bestehenden Gesetz. Die Beleuchtungsanlagen an Kantonsstrassen im Innerort stehen gemäss neuem Baugesetz (§ 81 Abs. 2) im Eigentum der Gemeinden und werden somit wie bisher von den Gemeinden erstellt, unterhalten und betrieben. Heute wird einzig die Erstellung von einzelnen Beleuchtungen bei Fuss- und Radwegquerungen, welche für die Verkehrssicherheit notwendig sind, vom Kanton mitfinanziert.

Neu soll der für die Verkehrssicherheit erforderliche Beleuchtungsstandard in einer Verordnung festgelegt werden. Der Kanton soll an die Erstellung der Beleuchtung Beiträge nach den Regeln für Kantonsstrassen an die Gemeinde entrichten, welche weiterhin für den Unterhalt und Betrieb zuständig bleibt.

Neu können nach Absatz 3 insbesondere im Rahmen von Gestaltungskonzepten bei Ortsdurchfahrten Beleuchtungsanlagen in Bauprojekte des Kantons aufgenommen werden, wobei die Erstellung und Finanzierung Sache der Gemeinde bleibt. Insbesondere gehen auch Unterhalt und Betrieb der Beleuchtungsanlagen weiterhin zulasten der Gemeinden. Die Aufnahme in Bauprojekte des Kantons ist dann zweckmässig, wenn dieser zur Aufgabenerfüllung besser in der Lage ist und Synergien genutzt werden können (vergleiche Ziele und Grundsätze gemäss §§ 1 und 2 GAT²⁴).

§ 18 Signalisationen und Markierungen im Bereich von Verzweigungen

§ 18

Signalisationen und Markierungen im Bereich von Verzweigungen

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

² Die Kostenverteilung richtet sich nach den Regeln für Kantonsstrassen.

Neue Bestimmung

Im Interesse der Verkehrssicherheit und der effizienten Aufgabenabwicklung soll der Kanton nicht nur für die durchgehende Kantonsstrassenfahrbahn, sondern auch für die Gemeinde- und Privatstrassen im Verzweigungsbereich zuständig sein. Bezüglich Verteilung der Kosten für Signalisationen und Markierungen sind die Einmündungen von Gemeinde- und Privatstrassen den Kantonsstrassen gleichgestellt. Damit geht der Kanton bezüglich Finanzierung weiter als gemäss heutiger Praxis. Die Einzelheiten bezüglich Aufgabenerfüllung und Finanzierung werden im Rahmen Unterhalt und Betrieb auf der Grundlage von § 13 Abs. 2 in einer Verordnung geregelt.

²⁴ Gesetz I zur Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden (GAT); vom 2. Juli 2002 (SAR 691.100)

3. Weitere kantonale Verkehrsanlagen

§ 19 Kantonale Radrouten

§ 19

Kantonale Radrouten

¹ Der Kanton baut und finanziert die kantonalen Radrouten, sofern sie nicht über bestehende geeignete Gemeindestrassen führen. Er kann Teilaufgaben an Gemeinden übertragen. Für das Verfahren gelten die §§ 6–12 sinngemäss.

² Die Gemeinden leisten Beiträge gemäss § 32 an Neuanlagen und Änderungen von kantonalen Radrouten, die an eine Bauzone grenzen. Fehlt ein zustimmender Beschluss der Gemeinde zum Kostenbeitrag, entscheidet der Grosse Rat.

³ Bei kantonalen Radrouten, die nicht Bestandteil von Kantonsstrassen sind, überträgt der Kanton das Eigentum nach dem Bau unentgeltlich an die Gemeinden.

⁴ Über Neuanlagen und Änderungen von kantonalen Radrouten beschliesst der Regierungsrat. Beträgt der Gesamtkredit mehr als 5 Millionen Franken, beschliesst der Grosse Rat. Dessen Beschluss unterliegt dem Referendum.

Neue Bestimmung, entspricht aber weitgehend dem bestehenden Gesetz

Diese Regelung entspricht weitgehend dem bestehenden Gesetz. Es werden die Zuständigkeiten für den Bau, Unterhalt und Betrieb festgelegt sowie der Eigentumsübergang an die Gemeinden und die Finanzierung geregelt. Die Regelung lehnt sich an diejenige für Kantonsstrassen und an die heute bei kantonalen Radrouten bereits angewendete Praxis an.

Absatz 1

Der Kanton ist zuständig für den Bau und die Finanzierung, soweit die kantonalen Radrouten nicht über bestehende geeignete Gemeindestrassen führen. Es handelt sich dabei um eine reine Kompetenznorm ohne Festlegung, wie die einzelnen Projekte auszugestaltet sind. Der Kanton kann vertraglich Aufgaben im Bereich Bau an Gemeinden delegieren.

Absatz 2

Die Gemeinden leisten Beiträge gemäss § 32 an Neuanlagen und Änderungen von kantonalen Radrouten, die an eine Bauzone grenzen. Fehlt ein zustimmender Beschluss der Gemeinde zum Kostenbeitrag, entscheidet der Grosse Rat. Damit wird der Gemeindebeitrag zur gebundenen Ausgabe. Zur Bedeutung des Ausdrucks "Fehlen" wird auf die Erläuterungen zum § 12 verwiesen.

Absatz 3

Nach dem Bau tritt der Kanton die kantonalen Radrouten, die nicht Bestandteil von Kantonsstrassen sind, unentgeltlich an die Gemeinden ab; sie werden zu Gemeindestrassen. Für Unterhalt und Betrieb sind deshalb die Gemeinden zuständig.

Absatz 4

Analog den Kantonsstrassen liegt die Beschlusskompetenz über Neuanlagen und Änderungen von kantonalen Radrouten beim Regierungsrat (bei Gesamtkrediten bis 5 Millionen Franken) beziehungsweise beim Grossen Rat (bei Gesamtkrediten über 5 Millionen Franken, mit Referendum).

§ 20 Bau, Unterhalt und Betrieb von Verkehrslenkungssystemen

§ 20

Bau, Unterhalt und Betrieb von Verkehrslenkungssystemen

¹ Der Kanton baut, unterhält und betreibt Verkehrslenkungssysteme und die dafür benötigten Verkehrsregelungsanlagen an Kantonsstrassen und Gemeindestrassen mit übergeordneten Funktionen.

² Der Kanton koordiniert die Verkehrslenkungssysteme mit denjenigen des Bundes für die Nationalstrassen und mit den Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs.

Neue Bestimmung

Verkehrslenkungssysteme sind in den heutigen rechtlichen Erlassen des Kantons Aargau nicht explizit erwähnt. Einzig in § 7 lit. a StrG ist heute festgehalten, dass auch Ausgaben für Gebäude und Einrichtungen für die Überwachung und Lenkung des Strassenverkehrs zulasten der Strassenrechnung gehen.

Absatz 1

Der Kanton soll die umfassende Aufgabe und Kompetenz erhalten, die Verkehrslenkungssysteme sowohl auf Kantonsstrassen als auch auf Gemeindestrassen mit übergeordneten Funktionen zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben.

Absatz 2

Der Kanton hat auch die Pflicht, die Anlagen mit dem Verkehrsmanagement des Bundes für die Nationalstrassen und den Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs zu koordinieren.

§ 21 Finanzierung von Verkehrslenkungssystemen

§ 21

Finanzierung von Verkehrslenkungssystemen

¹ Die kantonalen und regionalen Verkehrslenkungssysteme finanziert der Kanton allein zulasten der Strassenrechnung.

² Die für die Verkehrslenkungssysteme benötigten baulichen Anlagen sowie Markierungen und Signalisationen an Kantonsstrassen werden nach den ordentlichen Regeln für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen finanziert.

³ Die für die Verkehrslenkungssysteme benötigten Verkehrsregelungsanlagen an Gemeindestrassen finanzieren der Kanton und die Gemeinden gemeinsam gemäss § 32.

⁴ Können sich Kanton und Gemeinden über die Kostenverteilung nicht einigen, entscheidet der Grosse Rat.

Neue Bestimmung

Absatz 1

Der Kanton trägt die Kosten für die übergeordneten und die regionalen Verkehrslenkungssysteme allein, ohne Beteiligung der Gemeinden.

Absatz 2

Die für die Verkehrslenkungssysteme benötigten baulichen Anlagen umfassen: Verkehrsregelungsanlagen (Lichtsignalanlagen, Wechselsignale, Detektoren), Fahrbahnen (Busspuren, Abbiegespuren), Knotenanpassungen sowie die dazu gehörenden elektrischen Anlagen. Alle baulichen Anlagen sowie Markierungen und Signalisationen an Kantonsstrassen, welche im Rahmen von Verkehrslenkungssystemen notwendig sind, werden nach den üblichen Regeln für Bau, Unterhalt und Betrieb finanziert, das heisst bei Kantonsstrassen im Ausserort erfolgt die Finanzierung durch den Kanton allein, auf Innerortsstrecken hat die Standortgemeinde die normalen Gemeindebeiträge gemäss § 32 zu leisten.

Absatz 3

Verkehrsregelungsanlagen an Gemeindestrassen, welche für ein Verkehrslenkungssystem notwendig sind, werden gleich wie Kantonsstrassen innerorts finanziert.

Absatz 4

Der Grosse Rat hat die Kompetenz, die Kostenteilung für Verkehrslenkungssysteme – analog den Umfahrungen, § 34 – festzulegen, wenn sich Kanton und Gemeinden nicht einigen können. Zur Bedeutung des Ausdrucks "einigen" wird auf die Erläuterungen zum § 12 verwiesen.

§ 22 Wildtierkorridore

§ 22

Wildtierkorridore

¹ Der Kanton baut Unter- und Überführungen für im Richtplan festgesetzte Wildtierkorridore, die durch Kantonsstrassen unterbrochen sind. Das Verfahren richtet sich nach den §§ 6–12.

² Unterhalt, Betrieb und Finanzierung richten sich nach den Regeln für Kantonsstrassen.

Entspricht geltendem Recht § 7 lit. d) StrG mit inhaltlichen Änderungen

Diese Regelung präzisiert die heutige Regelung. Die Wildtierkorridore sind im heutigen Strassengesetz nur in § 7 lit. d) erwähnt. Mit dem neuen § 22 wird die Bestimmung im heutigen Strassengesetz abgelöst und präzisiert. Aus der Spezialfinanzierung Strassenrechnung sollen nicht mehr Beiträge an sämtliche Massnahmen für Wildtierkorridore möglich sein. Aus der Strassenrechnung werden nur Ausgaben für die eigentlichen Bauwerke, das heisst Wildtier-Unterführungen und Überführungen von Kantonsstrassen finanziert. Dazu gehören auch die Amphibiendurchlässe inklusive der notwendigen Leiteinrichtungen entlang von Kantonsstrassen. Die flankierenden Massnahmen in Wald und Feld abseits von Kantonsstrassen werden zulasten der ordentlichen Rechnung finanziert.

Gegenüber der heutigen Praxis ergeben sich durch die Präzisierung keine finanziellen Verschiebungen.

§ 23 Bauten und Anlagen für Betrieb

§ 23

Bauten und Anlagen für Betrieb

¹ Bau, Unterhalt, Betrieb und Finanzierung von Anlagen für den Betrieb der Kantonsstrassen und weiteren kantonalen Verkehrsanlagen wie Werkhöfe, sind Sache des Kantons. Das Verfahren richtet sich nach den §§ 6–12.

² An Bauten und Anlagen gemäss Absatz 1 sind keine Beiträge der Gemeinden geschuldet.

Entspricht geltendem Recht § 7 lit. a) StrG mit inhaltlichen Änderungen

Diese Regelung präzisiert die heutige Regelung. Die für den Unterhalt und Betrieb erforderlichen Bauten, wie Werkhöfe oder Silos, gelten gemäss § 80 BauG als Bestandteile der öffentlichen Strassen. Bau, Unterhalt und Betrieb der für Kantonsstrassen und weitere kantonale Verkehrsanlagen erforderlichen Bauten und Anlagen sind Sache des Kantons. Die Finanzierung erfolgt wie bei Kantonsstrassen mit der Ausnahme, dass die Gemeinden keine Beiträge zu leisten haben.

Gegenüber der heutigen Praxis ergeben sich durch die Präzisierung keine finanziellen Verschiebungen.

4. Besondere Verkehrsanlagen

§ 24 Trennung von Schiene und Strasse

§ 24

Trennung von Schiene und Strasse

¹ Der Kanton kann Anlagen zur Trennung von Schiene und Strasse erstellen. Vorausgesetzt sind angemessene Leistungen entsprechend den Interessen von Bund, Gemeinden, Transportunternehmen oder Dritten. Soweit das Verfahren nicht der Eisenbahngesetzgebung untersteht, richtet es sich nach den §§ 6–12.

² Der Regierungsrat regelt Eigentum, Haftung, Unterhalt und Betrieb der Anlagen gemäss Absatz 1 mit den Transportunternehmen vertraglich.

Entspricht geltendem Recht § 7 lit. b) Ziff. 1 StrG mit inhaltlichen Änderungen

Die Verkehrstrennungsanlagen sind im heutigen Strassengesetz nur in § 7 lit. b) Ziff. 1 erwähnt. Mit dem neuen § 24 wird die Bestimmung im heutigen Strassengesetz abgelöst und entsprechend der heutigen Praxis präzisiert. Materiell ergeben sich durch die neue Bestimmung keine Änderungen gegenüber heute. Für die vertragliche Regelung legt das Eisenbahngesetz den Rahmen weitgehend fest; eine weitergehende Regelung im kantonalen Recht ist nicht erforderlich.

§ 25 Anlagen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten

§ 25

Anlagen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten

¹ Der Kanton leistet zulasten der Strassenrechnung Beiträge an

- a) Anlagen des öffentlichen Verkehrs, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten,
- b) Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen,
- c) Radwege, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten.

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

Entspricht geltendem Recht § 7 lit. b) Ziff. 2, 3 und 4 StrG mit inhaltlichen Änderungen

Die verschiedenen Massnahmen zur Entlastung von Kantonsstrassen sind im heutigen Strassengesetz nur in § 7 lit. b) Ziff. 2, 3 und 4 erwähnt. Da die heutigen Formulierungen zu wenig präzise sind, kam es in der Praxis immer wieder zu Unklarheiten. Mit dem neuen § 25 werden die heutigen Bestimmungen in § 7 abgelöst und präzisiert. Die Beiträge bemessen sich für alle drei Massnahmenarten nach dem Grad der Entlastung der Kantonsstrasse, und die Höhe der Beiträge wird neu auf höchstens 50 % der Gesamtkosten festgelegt.

Gegenüber der heutigen Praxis ergeben sich durch die Präzisierung keine finanziellen Verschiebungen.

§ 26 Wanderwege

§ 26

Wanderwege

¹ Der Kanton baut und finanziert die Wanderwege, wenn sie nicht Bestandteil von Gemeindestrassen oder von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen sind. Für das Verfahren gelten die §§ 6–12 sinngemäss.

² Der Unterhalt von Wanderwegen, die nicht Bestandteil von Gemeindestrassen oder von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen sind, ist Sache des Kantons.

Entspricht §§ 87 Abs. 3 sowie 99 Abs. 3 BauG mit redaktionellen Änderungen

Die heutigen Bestimmungen werden materiell unverändert aus dem Baugesetz übernommen: Abs. 1 entspricht § 87 Abs. 3 BauG, Abs. 2 entspricht § 99 Abs. 3 BauG. Die Übertragung von Aufgaben an den Verein Aargauer Wanderwege richtet sich nach § 9 des Organisationsgesetzes.

5. Finanzierung

§ 27 Grundsatz

§ 27

Grundsatz

¹ Ertrag gemäss § 28 und Aufwand gemäss § 29 werden in einer Spezialfinanzierung verbucht. Diese als «Strassenrechnung» bezeichnete Spezialfinanzierung wird als eigenständige Kostenrechnung geführt.

² Für die Finanzierung von Grossvorhaben kann der Bestand der Spezialfinanzierung angemessen geäuft werden.

³ Direkte interne Leistungen unter Verwaltungsabteilungen des Kantons werden abgegolten.

Absatz 1

Entspricht geltendem Recht § 5 Abs. 1 StrG mit redaktionellen Änderungen

Die Begriffe "Einnahmen" und "Ausgaben" entsprechen nicht mehr der heutigen Terminologie; sie werden bei allen revidierten Bestimmungen des Gesetzes durch "Ertrag" und "Aufwand" ersetzt.

Absatz 2

Neue Bestimmung

Mit dieser Bestimmung wird klargestellt, dass in der Strassenrechnung nicht grundsätzlich ein ausgeglichener Saldo anzustreben ist, sondern dass der Fondsbestand im Hinblick auf künftige Grossvorhaben geäuft werden kann. Solche Äufnungen sind nichts anderes als ein bewusst angelegter positiver Saldo der Spezialfinanzierung.

Absatz 3

Entspricht geltendem Recht § 5 Abs. 2 StrG mit redaktionellen Änderungen

Entsprechend § 22 DRV²⁵ werden direkte Leistungen der Verwaltung im Zusammenhang mit dem Aufgabenbereich 'Verkehrsinfrastruktur' heute der Strassenrechnung belastet. Darunter fallen die Lohnkosten der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt, aber auch Leistungen von andern Abteilungen (zum Beispiel Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt). Die kantonale Verwaltung erbringt diese Leistungen zur Erfüllung der Aufgaben in den Bereichen Gesamtverkehrsplanung, Projektierung und Bauherrenfunktion. Letzterem Bereich sind auch die Verfahrens- und Bauleitungskosten des Bauherrn zuzuordnen, welche mit den Aufwänden für Projektierung, Landerwerb und Bauausführung für die Berechnung der Gemeindebeiträge massgeblich sind (§ 35 Abs. 1 Entwurf StrG). Diese Regelung hat sich bewährt und wird inhaltlich im Wesentlichen unverändert beibehalten. Entsprechend § 22 Abs. 2 DRV soll zukünftig der Regierungsrat per Verordnung regeln, welche Leistungen intern zu verrechnen sind und wie sie zu bewerten sind. Dabei richtet er sich nach dem Ziel der Abgeltung der Vollkosten.

²⁵ Dekret über die Rechnungslegung und Vermögensverwaltung (DRV) vom 11. Januar 2005 (SAR 612.110)

§ 28 Ertrag

§ 28

Ertrag

Zugunsten der Strassenrechnung gehen

- a) Ertrag der Motorfahrzeugabgaben abzüglich Inkassoaufwand,
- b) Kantonsanteile aus der Mineralölsteuer, der Nationalstrassenabgabe und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sowie andere, allgemein für Strassen bestimmte Mittel des Bundes,
- c) werkgebundene Beiträge von Bund, Gemeinden und Dritten,
- d) Ertrag von Ordnungsbussen, welche von der Kantonspolizei für Verkehrsdelikte auf Kantonsstrassen erhoben werden,
- e) Ertrag aus der Verwaltung des Strassenwesens,
- f) Abgeltungen gemäss § 27 Abs. 3,
- g) Beiträge gemäss § 2a Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975,
- h) der Zinsertrag aus der Verpflichtung gegenüber der Spezialfinanzierung.

Entspricht geltendem Recht § 6 StrG mit inhaltlichen Änderungen

In lit. a, b, c und f werden die Bestimmungen im heutigen § 6 StrG übernommen und redaktionell angepasst.

In lit. d wird die Bestimmung zum Ertrag der Bussen aus dem heutigen § 5 StrG übernommen und präzisiert. Mit der neuen Formulierung ist klar, dass es nur um Ordnungsbussen geht und nicht um gerichtlich verfügte Bussen. Im Weiteren geht es nur um Ordnungsbussen für Verkehrsdelikte, welche von der Kantonspolizei erhoben werden und nicht um Bussen, welche von einer Regional- oder Gemeindepolizei auf Kantons- oder Gemeindestrassen erhoben werden. Letztere werden nicht vom Kanton vereinnahmt.

Mit der neuen lit. e sollen der Vollständigkeit halber auch diverse Erträge aus der Verwaltung des Strassenwesens gesetzlich verankert werden. Es handelt sich dabei insbesondere um die folgenden Erträge: Benützungsgebühren für Leitungen von Privaten und von gewinnorientierten Betrieben in Kantonsstrassen, Mieten für Glasfaserkabel-Trassees, Pachtzinsen von Autobahnraststätten, Miet- und Pächterträge sowie Verkaufserlöse aus vorsorglich für Strassenausbauten erworbenen Liegenschaften usw.

In lit. g geht es um die Beiträge aus der ordentlichen Rechnung an Anlagen zur Trennung von Schiene und Strasse und an den Bau von Verkehrsinfrastrukturen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr (insbesondere Busspuren), welche im Rahmen des Baus von Kantonsstrassen realisiert werden.

Lit. h: Die Anlage von Fondsäufnungen für die Finanzierung von Grossvorhaben, aber auch eine Verschuldung wird dazu führen, dass die Strassenrechnung einen positiven oder negativen Saldo aufweist. Dieser Saldo ist faktisch ein Vorschuss an die ordentliche Rechnung beziehungsweise eine Verpflichtung gegenüber der Staatsbuchhaltung. Um für die Strassenrechnung die Vollkosten transparent und vollständig auszuweisen, wird die Verzinsung der Spezialfinanzierung eingeführt, und zwar von Vorschüssen wie auch von Verpflichtungen. Die Höhe der Verzinsung entspricht dem durchschnittlichen Zinssatz, zu dem der Kanton seine Fremdgelder verzinsen muss. Für Vorschüsse und Verpflichtungen soll derselbe Zinssatz zur Anwendung gelangen. Die genaue Ausgestaltung der Verzinsung kann per Verordnung definiert werden.

§ 29 Aufwand

§ 29

Aufwand

Zulasten der Strassenrechnung gehen

- a) Aufwand für Bau, Unterhalt und Betrieb von Kantonsstrassen einschliesslich des Aufwands für den vorsorglichen Landerwerb, wobei der Aufwand für den Bau von Busspuren und Haltebuchten auf höchstens 50 % der Gesamtkosten beschränkt ist,
- b) Aufwand für die weiteren kantonalen Verkehrsanlagen gemäss den §§ 19–23,
- c) Aufwand und Beiträge für die besonderen Verkehrsanlagen gemäss den §§ 24–26,
- d) Beiträge an Nationalstrassen gemäss den Art. 8 Abs. 3 und 9 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) vom 22. März 1985,
- e) Aufwand für Lärmsanierungen entlang von Kantonsstrassen und Beiträge an den Lärmschutz gemäss § 109 Abs. 3 BauG im Bereich von Kantonsstrassen,
- f) Aufwand für die Leistungen der Kantonspolizei für die Strassenverkehrssicherheit,
- g) Abgeltungen gemäss § 27 Abs. 3,
- h) Überbrückungsfinanzierungen gemäss § 30,
- i) Zinsaufwand für den Vorschuss an die Spezialfinanzierung,
- k) jährlicher Zusatzbeitrag in der Höhe von 6 Millionen Franken an die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen.

Entspricht geltendem Recht §§ 7 und 14 StrG mit inhaltlichen Änderungen

Lit. a entspricht dem heutigen § 7 lit. a StrG, wobei durch die neue Definition in § 2 die Werkhöfe und Einrichtungen für die Verkehrlenkung nicht mehr speziell erwähnt werden müssen. Neu wird der heute in § 7 Abs. 2 Kantonsstrassendekret erwähnte vorsorgliche Landerwerb auf Gesetzesstufe verankert. Busspuren und Haltebuchten sind bereits heute Bestandteile der Kantonsstrassen und diesen bezüglich Bau, Unterhalt und Betrieb gleichgestellt. Neu wird der auf die Strassenrechnung entfallende Kantonsanteil auf höchstens 50 % der Gesamtkosten beschränkt. Die hälftige Kostenaufteilung leitet sich daraus ab, dass Busspuren durch Taxi und teilweise durch Motorräder benutzt werden können und dadurch die Kantonsstrassen entlasten. Die restlichen nach Abzug der Beiträge von Gemeinden verbleibenden Kosten werden gemäss § 2a Abs. 2 ÖVG finanziert. Diese Regelungen beziehen sich auf die Tiefbauten. Hochbauten wie Buswartehäuschen oder Überdachungen von Wartepätzen und die Ausrüstung von Bushaltestellen werden weiterhin nicht über die Strassenrechnung, sondern durch Gemeinden, Transportunternehmungen und mit Beiträgen aus der ordentlichen Rechnung des Kantons finanziert.

Lit. b beinhaltet den Aufwand für die weiteren kantonalen Verkehrsanlagen: Kantonale Radrouten, kantonale und regionale Verkehrslenkungssysteme, Wildtierkorridore sowie Bauten und Anlagen für den Betrieb.

Lit. c beinhaltet den Aufwand und die Beiträge für die besonderen Verkehrsanlagen: Trennung von Schiene und Strasse, Entlastungsmassnahmen und Wanderwege.

In lit. d wird neu vorgesehen, dass aus der Strassenrechnung Beiträge an Nationalstrassen geleistet werden können. Grundsätzlich ist der Bund zuständig für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen. In §§ 8 und 9 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) vom 22. März 1985 ist festgelegt, dass die Kantone bei bestimmten Nationalstrassen die Bau-, Ausbau- und Unterhaltskosten zu tragen haben. Dabei geht es um Nationalstrassen-Neubauten oder um Ausbauten im Bereich von Nationalstrassenanschlüssen, die auf Bedarf der Kantone erstellt werden und überwiegend kantonalen oder regionalen Interessen dienen. Im Aargau sind zurzeit keine solchen Nationalstrassenprojekte vorgesehen. Falls in Zukunft ein entsprechender Bedarf entsteht, ist die Finanzierung mittels Beiträgen aus der Strassenrechnung sicherzustellen.

In lit. e wird festgehalten, dass alle Aufwendungen für Lärmsanierungen von Kantonsstrassen zulasten der Strassenrechnung gehen. Anstelle von Lärmschutzwänden oder Fenstersanierungen können auch Beiträge an Investitionen von Anstösserinnen und Anstössern geleistet werden, wenn die Investitionen zu Einsparungen bei der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmsanierung führen. Diese Möglichkeit wurde mit der letzten Baugesetzrevision neu geschaffen (§ 109 Abs. 3 BauG). Lärmschutzwände und -dämme sind gemäss § 2 Abs. 1 lit. g Bestandteile der Kantonsstrassen und werden gemäss § 29 lit. a finanziert.

Lit. f: Die Leistungen der Kantonspolizei für die Strassenverkehrssicherheit werden unverändert nach dem Netto-Prinzip abgegolten, wobei die Bussen im Netto-Prinzip nicht mehr eingerechnet sind. Bezüglich der im heutigen § 5 StrG bezeichneten Erlöse aus Bussen, die vom Kanton bei Verstössen gegen das Strassenverkehrsrecht erhoben werden, gelten die Erläuterungen zu § 28 Abs. 1 lit. d.

Lit. g: Es gelten die Erläuterungen zu § 27 Abs. 3.

Lit. h: Es gelten die Erläuterungen zu § 30.

Lit. i: Es gelten die Erläuterungen zu § 28 lit. h.

Lit. k: Der NFA-Ausgleich wird unbefristet weitergeführt, wobei der Ausgleichsbetrag an die ordentliche Rechnung entsprechend den aktualisierten Berechnungen auf 6 Millionen Franken reduziert wird. Der aus der Strassenrechnung zu leistende Ausgleichsbetrag ist für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen (öffentlicher Verkehr, kombinierter Verkehr, Langsamverkehr) zu verwenden. Über die Zuweisung der Mittel entscheidet der Grosse Rat im Rahmen des Budgets und des Aufgaben- und Finanzplans.

§ 30 Überbrückungsfinanzierung

§ 30

Überbrückungsfinanzierung

Der Regierungsrat kann zeitlich befristete Darlehen zur Überbrückung von Investitionen und Beiträgen Dritter im Bereich der Verkehrsinfrastruktur gewähren. Die Darlehen müssen abgesichert und in der Regel verzinslich sein. Bei unverzinslichen Darlehen für Strassenvorhaben gehen ausfallende Zinsen zulasten der Strassenrechnung.

Neue Bestimmung

Es sind grundsätzlich zwei Arten von Überbrückungsfinanzierungen zu unterscheiden:

- In einem Projekt unter Bauherrschaft des Kantons werden Beiträge des Bundes, der Gemeinde oder von Privaten verzögert ausgerichtet (unechte Überbrückungsfinanzierung). Kreditrechtlich sind solche unechten Überbrückungsfinanzierungen heute nicht geregelt.
- In einem Projekt von Dritten (Bund, Nachbarkanton, SBB usw.) finanziert der Kanton den Anteil eines anderen Projektpartners voraus, um beispielsweise eine rasche Realisierung zu erreichen (echte Überbrückungsfinanzierung). Mit der vorliegenden Bestimmung wird eine Rechtsgrundlage für solche Überbrückungsfinanzierungen zulasten der Strassenrechnung geschaffen. Echte Überbrückungsfinanzierungen werden in der Regel in einem Darlehensvertrag vereinbart; im Vertrag sind die Bedingungen der Überbrückungsfinanzierung festzulegen. Eine echte Überbrückungsfinanzierung liegt in der Kompetenz des Regierungsrats. Sie setzt keinen Globalkredit voraus, unterliegt jedoch den Bedingungen von § 21 GAF (Aufnahme fremder Gelder).

Es ist anzustreben, dass Überbrückungsfinanzierungen verzinst werden. Will der Kanton mit einer Überbrückungsfinanzierung jedoch beispielsweise beim Bund eine vorgezogene Realisierung eines Nationalstrassenbaus erreichen, kann die Bedingung der Verzinsung nicht durchgesetzt werden. Bei der Überbrückungsfinanzierung von Strassenvorhaben gehen allfällige Zinsausfälle zulasten der Strassenrechnung.

§ 31 Verschuldung, Amortisation

§ 31

Verschuldung, Amortisation

¹ Die Spezialfinanzierung kann sich gegenüber der ordentlichen Rechnung verschulden.

² Über eine Verschuldung beschliesst der Grosse Rat im Rahmen des Budgets.

³ Soweit die Nettoverschuldung insgesamt 20 Millionen Franken übersteigt, untersteht der Beschluss des Grossen Rats dem Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. f der Kantonsverfassung.

⁴ Derjenige Teil der Nettoverschuldung, der 20 Millionen Franken übersteigt, ist ab dem dem Jahresbericht folgenden übernächsten Budget in Raten von 10 % durch Finanzierungsüberschüsse innerhalb der Strassenrechnung abzutragen.

⁵ Ausserordentlicher Aufwand und Ertrag werden bei der Festlegung der abzutragenden Nettoverschuldung nicht berücksichtigt. Der Grosse Rat legt zusammen mit der Abnahme des Jahresberichts den ausserordentlichen Aufwand und Ertrag innerhalb der Spezialfinanzierung Strassenrechnung fest. Die Festlegung erfordert die absolute Mehrheit aller Mitglieder.

⁶ Der Grosse Rat kann bei einer für das Budgetjahr angenommenen stagnierenden Wirtschaftsentwicklung mit der Festlegung des Budgets die Abtragung der Nettoverschuldung bis auf 5 %, bei einer rezessiven Wirtschaftsentwicklung bis auf 0 % senken.

Entspricht geltendem Recht § 9 StrG mit inhaltlichen Änderungen

Absatz 1

Um Finanzierungsengpässe zu überwinden, welche insbesondere bei der Realisierung von Grossprojekten auftreten können, kann auch eine vorübergehende Verschuldung der Strassenrechnung in Kauf genommen werden.

Absatz 2

Die Verschuldung erfolgt durch den Beschluss des Grossen Rats im Rahmen des Budgets.

Absatz 3–6

Eine Verschuldung einer Spezialfinanzierung führt in der Regel zu einer Höherverschuldung des Kantons und untersteht gemäss § 63 Abs. 1 lit. e KV grundsätzlich dem Referendum. Es ist rechtlich zulässig, für eine allfällige Verschuldung bereits im Gesetz einen "referendumsfreien" Betrag festzulegen (§ 63 Abs. 3 KV). Davon wird im Umfang von 20 Millionen Franken im Sinne einer Kontokorrentlimite Gebrauch gemacht. Der Beschluss des Grossen Rats, soweit die Verschuldung 20 Millionen Franken übersteigt, wird im Strassengesetz explizit dem Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. f KV unterstellt und damit auch dem Behördenreferendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. e KV.

Massgebende Verschuldungsgrösse ist die Nettoverschuldung. Diese stellt auch bei der heutigen Konzeption der Schuldenbremse in der ordentlichen Rechnung die zentrale Steuerungsgrösse dar. Die Nettoverschuldung entspricht nach heute geltendem Aargauer Rechnungsmodell dem Bilanzfehlbetrag (aufgelaufene Defizite). Bis zur Einführung des harmonisierten Rechnungslegungsmodells für die Kantone und die Gemeinden (HRM2) im Kanton Aargau entspricht der Vorschuss der ordentlichen Rechnung an die Strassenrechnung der Nettoverschuldung. Nach Einführung von HRM2 errechnet sich die Veränderung der Nettoverschuldung aus der Selbstfinanzierung abzüglich den Nettoinvestitionen.

Soweit die Nettoverschuldung in der Strassenrechnung 20 Millionen Franken übersteigt, ist sie kontinuierlich durch Finanzierungsüberschüsse abzutragen. Bei der Realisierung von Grossprojekten kann sich der geplante Fehlbetrag in der Strassenrechnung über mehrere Jahre erstrecken. Anders als bei Bilanzfehlbeträgen in der ordentlichen Staatsrechnung (§ 27 GAF Schuldenbremse) wird deshalb eine Abtragung ab dem übernächsten Budgetjahr in gleich bleibenden Raten von 10 % festgelegt. Im Übrigen gelten die Regeln in Anlehnung an § 27 GAF (Erhöhung und Reduktion der Abtragsrate, Nichtberücksichtigung von ausserordentlichem Aufwand und Ertrag).

Die Möglichkeit, die Abtragsraten bei schwierigem Konjunkturmilieu zu reduzieren, entspricht derselben Konstruktion wie in der ordentlichen Rechnung. Diese Regelung stellt einen wichtigen Bestandteil einer möglichst konjunkturneutralen Steuerung des Finanzhaushalts dar. Eine stagnierende Wirtschaftsentwicklung wird unterstellt, wenn die reale Veränderung des Volkseinkommens zwischen 0,5 und minus 0,5 % liegt. Bei einer rezessiven Wirtschaftsentwicklung übersteigt der Rückgang des realen Volkseinkommens 0,5 %. Abgetragen wird der tatsächlich eingetretene (nicht der budgetierte) Finanzierungsfehlbetrag, soweit er 20 Millionen Franken übersteigt.

6. Beiträge der Gemeinden

§ 32 Innerortsstrecken

§ 32

Innerortsstrecken

¹ Die Gemeinden leisten an den Bau, Unterhalt und Betrieb von Innerortsstrecken von Kantonsstrassen Beiträge nach Massgabe der Belastung mit Durchgangsverkehr.

² Der Beitragssatz beträgt 50 %; bei hohem Durchgangsverkehr wird der Beitragssatz auf höchstens 35 % gesenkt, abhängig vom Mass des Durchgangsverkehrs.

³ Wird eine Gemeinde infolge besonders grosser Aufwendungen, die auf ausserordentliche bauliche oder verkehrliche Umstände zurückzuführen sind, durch den Ansatz übermässig belastet, kann der Regierungsrat den Beitrag an einzelne Anlagen ermässigen.

⁴ Umgekehrt können die Beiträge der Gemeinden vom Regierungsrat auf mehr als 50 % angesetzt werden für Anlagen, die ihnen oder den Anstösserinnen oder Anstössern Sondervorteile bringen, wie Geh- und Radwege, Bushaltestellen, Personenüberführungen und Personenunterführungen, Knotenpunkte, Entwässerungen.

⁵ Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten durch Verordnung.

Absatz 1 und 2

Entspricht geltendem Recht §§ 15 Abs. 1, 17 Abs. 1, 20 Abs. 2 sowie 22 Abs. 2–5 Kantonsstrassendekret mit inhaltlichen Änderungen

Die Bemessung der Gemeindebeiträge an Innerortsstrecken von Kantonsstrassen beruht heute weitgehend auf der Finanzkraft der Gemeinde. Neu wird ein Beitragssatz von 50 % festgelegt. Er wird für Gemeinden mit einem hohen Durchgangsverkehr reduziert. Die Reduktion beträgt maximal 15 %, der minimale Beitragssatz somit 35 %. Das Reduktionssystem wird wie folgt ausgestaltet: Der mittlere Durchgangsverkehr wird anhand des kantonalen Verkehrsmodells periodisch neu berechnet. Diejenige Gemeinde, welche den höchsten Durchgangsverkehr aufweist, erhält die grösste Reduktion von 15 %. Sie hat somit den minimalen Beitragssatz von 35 % zu leisten. Ausgehend von diesem Durchgangsverkehr-Maximalwert wird die Reduktion für die andern Gemeinden linear berechnet, bis sie bei 5'000 Fahrzeugen/Tag 0 % – somit den Beitragssatz von 50 % – erreicht.

Absatz 3 und 4

Entspricht geltendem Recht § 17 Abs. 2 und 3 Kantonsstrassendekret mit redaktionellen Änderungen

Eine Ermässigung wie auch eine Erhöhung des Gemeindeanteils sind bereits heute gemäss § 17 Abs. 2 und 3 Kantonsstrassendekret möglich. Für die Festlegung einer Ermässigung oder einer Erhöhung der Gemeindebeiträge an einzelne Anlagen ist der Regierungsrat zuständig. Ausserordentliche bauliche Umstände ergeben sich vor allem aus der Topographie oder der Bodenbeschaffenheit. Ausserordentliche verkehrliche Umstände liegen insbesondere vor, wenn der kommunale Verkehrsanteil in Bezug auf die Verkehrskapazität der Kantonsstrasse sehr gering ist.

Absatz 5

Neue Bestimmung

Einzelheiten über die Gemeindebeiträge sind in einer Verordnung zu regeln. Dazu gehören insbesondere die Details des Reduktionssystems, die Definition des mittleren Durchgangsverkehrs über alle Innerortsstrecken einer Gemeinde und das Intervall von vier Jahren für die Neuberechnung und Anpassung der Beitragssätze. Bevor der Regierungsrat die Beitragssätze in einer Verordnung festlegt, sind die Gemeinden gemäss § 5 Abs. 1 anzuhören.

§ 33 Anlagen an Ausserortsstrecken

§ 33

Anlagen an Ausserortsstrecken

¹ An Ausserortsstrecken sind die Gemeinden beitragspflichtig für

- a) Gehwege,
- b) Bushaltestellen als nachträgliche Einzelanlagen,
- c) Personenüberführungen und Personenunterführungen, einschliesslich der Beleuchtung.

² Der Beitragssatz richtet sich nach § 32.

Entspricht geltendem Recht § 15 Abs. 3 Kantonsstrassendekret mit redaktionellen Änderungen

Bezüglich Beitragspflicht werden bestimmte Anlagen im Ausserort (Gehwege, Bushaltestellen, Personenüber- und -unterführungen) dem Innerort gleich gestellt. Diese Anlagen sind bereits heute in § 15 Kantonsstrassendekret der Beitragspflicht unterstellt.

§ 34 Umfahrungen

§ 34

Umfahrungen

¹ An den Bau von Umfahrungen leisten die Standortgemeinden und weitere Gemeinden Beiträge nach Massgabe ihres unmittelbaren Nutzens.

² Die Beiträge der Gemeinden betragen zusammen mindestens 15 % der Gesamtkosten. Sie betragen höchstens 30 % der Gesamtkosten, wenn nur eine Gemeinde beitragspflichtig ist, und höchstens 50 %, wenn mehrere Gemeinden beitragspflichtig sind.

³ Die Bemessung der Beiträge je Gemeinde richtet sich insbesondere nach den Kriterien

- a) Mass der Verkehrsbelastung in Bezug zur Siedlungsstruktur, berechnet nach kantonalem Verkehrsmodell,
- b) Verbesserung der Erreichbarkeit,
- c) Vorteile für die Siedlungsentwicklung,
- d) Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner und der Arbeitsplätze.

⁴ Können sich Kanton und Gemeinden über die Kostenverteilung nicht einigen, entscheidet der Grosse Rat.

Neue Bestimmung

Für Umfahrungen sind spezielle projektspezifische Kostenteilungen zu suchen. Gemäss den heutigen gesetzlichen Bestimmungen können nur die Standortgemeinden zu Beiträgen an Innerortsstrecken von Kantonsstrassen verpflichtet werden.

Absatz 1

Neu sind für den Bau von Umfahrungen zweckmässige, gerechte Kostenteiler zwischen Kanton, Standortgemeinden und weiteren profitierenden Gemeinden möglich.

Absatz 2

Die Höhe der Gemeindebeiträge wird klar begrenzt: Mindestens 15 % der Gesamtkosten und höchstens 30 %, wenn nur eine Gemeinde beitragspflichtig ist, beziehungsweise höchstens 50 %, wenn mehrere Gemeinden beitragspflichtig sind.

Absatz 3

Hier werden die bei der Beitragsbemessung anzuwendenden Kriterien festgelegt. Die eigentliche Berechnungsmethodik (Bewertungsmassstab, Gewichtung, Perimeter usw.) muss bei jeder Umfahrung speziell auf die örtlichen Verhältnisse ausgerichtet werden. Sie wird deshalb im Gesetz nicht zu eng definiert. Auch für diesen Fall gilt, dass die Gemeinden bei der Kostenverteilung anzuhören sind (§ 5 Abs. 2).

Absatz 4

Der Grosse Rat erhält die Kompetenz, die Kostenverteilung für Umfahrungen festzulegen, wenn sich Kanton und Gemeinden nicht einigen können. Der Grosse Rat hat bereits heute ähnliche Kompetenzen bezüglich Beschlussfassung über Kantonsstrassen (heute gemäss § 2 Abs. 2 beziehungsweise 5, neu unverändert gemäss § 12 Abs. 1 beziehungsweise 4). Die "Einigung" setzt seitens der Gemeinde einen rechtskräftigen zustimmenden Beschluss des zuständigen Gemeindeorgans voraus, seitens des Kantons kommt ebenfalls die Finanzkompetenz für die Bestimmung der Zuständigkeit zum Tragen.

§ 35 Massgebliche Kosten für die Beitragsberechnung

§ 35

Massgebliche Kosten für die Beitragsberechnung

¹ Für die Beitragsberechnung sind die Gesamtkosten der Projektierung, des Landerwerbs, der Bauausführung und Bauleitung sowie die Verfahrenskosten massgebend.

² Vorgängig sind Beiträge Dritter (Bund, Bestellende, Verursachende, Transportunternehmungen usw.) abzuziehen.

³ Die Gemeinden erheben allfällige Erschliessungsbeiträge von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und rechnen sie an ihren Gemeindeanteil an.

Absatz 1

Entspricht geltendem Recht § 16 Abs. 1 Kantonsstrassendekret mit redaktionellen Änderungen

Die für die Berechnung der Gemeindebeiträge massgeblichen Kosten sind heute in § 16 Abs. 1 und 2 Kantonsstrassendekret geregelt. Sie werden ins StrG überführt und geringfügig angepasst. Zum besseren Verständnis sind neu auch die Verfahrenskosten für Genehmigungsverfahren und Projektleitung im Gesetz erwähnt. Diese Kosten werden bereits nach heutiger Praxis in die massgeblichen Kosten integriert, sodass sich keine finanziellen Auswirkungen ergeben.

Absatz 2

Entspricht geltendem Recht § 16 Abs. 2 Kantonsstrassendekret mit redaktionellen Änderungen

Mit "Beiträge Dritter" sind Beiträge bezeichnet, die andere Partner als Kanton und Gemeinden spezifisch an bestimmte Projekte und Massnahmen leisten. Sie werden vor der Kostenaufteilung zwischen Kanton und Gemeinden abgezogen, also bei beiden Kostenanteilen angerechnet. Die im Kantonsstrassendekret noch angeführten "Beiträge des Bundes an den Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes" sind mittlerweile weggefallen.

Absatz 3

Neue Bestimmung

Die Gemeinden erheben allfällige Erschliessungsbeiträge von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern selber und rechnen sie an ihren Gemeindeanteil an.

§ 36 Gebundene Ausgaben

§ 36

Gebundene Ausgaben

Gemeindebeiträge an Projektierung, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen, der weiteren kantonalen Verkehrsanlagen und der Trennung von Schiene und Strasse sowie an den Bau von Lärmschutzmassnahmen gelten als gebundene Ausgaben.

Neue Bestimmung

Heute sind zum Thema "gebundene Ausgaben" keine klaren gesetzlichen Bestimmungen vorhanden, und es kommt in der Praxis immer wieder zu Rückfragen. In § 36 wird neu abschliessend festgelegt, in welchen Bereichen des kantonalen Strassenwesens die Gemeindebeiträge als gebundene Ausgaben gelten. In all diesen Bereichen haben die Gemeinden keine Wahlfreiheit bezüglich Leistung ihrer Beiträge. Die Anhörung der Gemeinden gemäss § 5 Abs. 2 ist jedoch für alle Bereiche gewährleistet.

Materiell ergeben sich nur geringfügige Änderungen gegenüber der heutigen Praxis.

7. Übergangs- und Schlussbestimmungen

§ 37 Übergangsrecht Kostenverteilung

§ 37

Übergangsrecht Kostenverteilung

¹ Beim Bau richtet sich die Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden nach bisherigem Recht, wenn der kantonale Globalkredit für das Bauvorhaben im Zeitpunkt des Inkrafttretens beschlossen ist.

² Beim Unterhalt und Betrieb richtet sich die Kostenverteilung nach dem im Zeitpunkt der Ausführung geltenden Recht.

Entspricht geltendem Recht § 13 StrG mit inhaltlichen Änderungen

Bei den Übergangsbestimmungen werden die zeitliche Fixierung durch eine allgemein gültige Formulierung ersetzt und eine Ergänzung bezüglich Unterhalt und Betrieb eingefügt.

§ 38 Gemeindezusammenschlüsse

§ 38

Gemeindezusammenschlüsse

Beim Zusammenschluss von Gemeinden gelten während einer Übergangsfrist von vier Jahren ab dem Zusammenschluss die vorher für die einzelnen Gemeindegebiete gültigen Beitragsätze.

Neue Bestimmung

Wenn sich Gemeinden zusammenschliessen, resultieren aus dem neuen Beitragsbemessungssystem tendenziell leicht höhere Beitragsätze. Um diesem fusionshemmenden Effekt entgegenzuwirken, sollen während einer Übergangsfrist von vier Jahren ab dem Zusammenschluss die vorher für die einzelnen Gemeindegebiete gültigen Beitragsätze angewendet werden.

§ 39 Publikation und Inkrafttreten

§ 39

Publikation und Inkrafttreten

Dieses Gesetz ist nach unbenutztem Ablauf der Referendumsfrist beziehungsweise nach Annahme durch das Volk in der Gesetzessammlung zu publizieren. Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Ziffer II. Fremdänderungen

links = heutiges Recht; rechts = aktueller Entwurf

	II. 1. Das Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 wird wie folgt geändert:
§ 80 Abs. 2 Einleitungssatz und lit. b ² Bestandteile der öffentlichen Strassen sind alle Bauten, Anlagen und Vorrichtungen, die zu ihrer technisch zweckmässigen und umweltschonenden Ausgestaltung dienen. Dazu gehören auch b) die für den Unterhalt erforderlichen Bauten und Anlagen wie Werkhöfe oder Silos;	§ 80 Abs. 2 Einleitungssatz und lit. b ² Bestandteile der öffentlichen Strassen sind alle Bauten, Anlagen und Vorrichtungen, die zu ihrer technisch <u>und verkehrlich</u> zweckmässigen und umweltschonenden Ausgestaltung dienen. Dazu gehören auch b) die für den Unterhalt <u>und Betrieb</u> erforderlichen Bauten und Anlagen wie Werkhöfe oder Silos;

<p>§ 83 Abs. 2 und 3</p> <p>² 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>³ 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>² <i>Aufgehoben.</i></p> <p>³ <i>Aufgehoben.</i></p>
<p>§ 84 Abs. 2</p> <p>² Fuss- und Radwege gelten als Gemeindestrassen, wenn sie nicht Bestandteile von Kantonsstrassen oder von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen sind.</p>	<p>§ 84 Abs. 2</p> <p>² Fuss- und Radwege <u>sowie kantonale Radrouten</u> gelten als Gemeindestrassen, wenn sie nicht Bestandteile von Kantonsstrassen oder von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen sind.</p>
<p>§ 85 Radrouten und Wanderwege</p> <p>Der Grosse Rat legt das kantonale Radrouten- und Wanderwegnetz fest. Das Radroutennetz von kantonaler Bedeutung wird im kantonalen Richtplan festgelegt.</p>	<p>§ 85</p> <p><i>Aufgehoben.</i></p>
<p>§ 87 Abs. 1 und 3</p> <p>¹ Ein besonderes Gesetz regelt die Beschlussfassung über Bau, Erneuerung und Änderung von Kantonsstrassen, die Finanzierung sowie die Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden.</p> <p>³ 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 und 3</p> <p>¹ Ein besonderes Gesetz regelt <u>das kantonale Strassenwesen einschliesslich der Finanzierung sowie der Kostenverteilung</u> zwischen Kanton und Gemeinden.</p> <p>³ <i>Aufgehoben.</i></p>

<p>§ 89 Abs. 1</p> <p>¹ 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>¹ 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 ____.</p>
<p>§ 91 Entwässerung</p> <p>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>¹ 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>§ 93 Abs. 1</p> <p>¹ <i>Aufgehoben.</i></p>
<p>§ 94 Generelle Projekte</p> <p>¹ 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>² 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>⁴ 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>⁴ Der Regierungsrat entscheidet über die Einwendungen und die bereinigten Bauprojekte für Kantonsstrassen <u>und weitere kantonale Verkehrsanlagen</u>, 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>Titel vor § 97</p> <p>D. Unterhalt</p>	<p>Titel vor § 97</p> <p>D. Unterhalt <u>und Betrieb</u></p>
<p>§ 97</p> <p>¹ Die öffentlichen Strassen sind so zu unterhalten, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Der Unterhalt soll möglichst umweltfreundlich und wirtschaftlich sein.</p> <p>² 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>¹ Die öffentlichen Strassen sind so zu unterhalten <u>und zu betreiben</u>, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. <u>Unterhalt und Betrieb</u> sollen möglichst umweltfreundlich und wirtschaftlich sein.</p> <p>² <u>Der Unterhalt umfasst die baulichen Massnahmen zur Werterhaltung der Strassen.</u></p> <p>³ <u>Der Betrieb umfasst insbesondere Reinigung, Grünpflege, Winterdienst sowie Öffnung und Wiederherstellung nach ausserordentlichen Ereignissen. Dazu gehören auch Beleuchtung, Werkreparaturen, Signalisation und Markierung, soweit diese nicht im Zusammenhang mit Bau oder Unterhalt vorgenommen werden.</u></p>
<p>§ 99 Unterhaltungspflicht</p> <p>¹ Der Unterhalt der öffentlichen Strassen obliegt dem Strasseneigentümer.</p> <p>² 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>§ 99 und Marginalie <u>Zuständigkeit für Unterhalt und Betrieb</u></p> <p>¹ <u>__ Unterhalt und Betrieb der Gemeindestrassen und der dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen</u> obliegen dem Strasseneigentümer.</p> <p>² <u>Aufgehoben.</u></p>

<p>³ Der Unterhalt von Wanderwegen, die nicht Bestandteil von Gemeindestrassen oder von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen sind, ist Sache des Kantons.</p> <p>⁴ Die Gemeinden gewähren nach Massgabe des öffentlichen Interesses Beiträge an den Unterhalt von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen.</p>	<p>³ <u>Aufgehoben.</u></p> <p>⁴ Die Gemeinden gewähren nach Massgabe des öffentlichen Interesses Beiträge an den Unterhalt <u>und Betrieb</u> von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen.</p>
	<p>2. Das Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes vom 6. März 1984 wird wie folgt geändert:</p>
<p>§ 4 Marginalie und Abs. 4 Aufsicht und Beratung</p> <p>⁴ 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 Marginalie und Abs. 4 Aufsicht ____</p> <p>⁴ Gemeinden und Private können sich hinsichtlich Verkehrsanordnungen, Signalisationen, Markierungen und Strassenreklamen auf Gemeinde- und Privatstrassen vom Kanton beraten lassen. ____</p>
	<p>3. Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975 wird wie folgt geändert:</p>
<p>§ 2 Marginalie, Abs. 2 und 3 Infrastrukturen</p> <p>² An Investitionen für Bahn- und Businfrastrukturen von regionaler Bedeutung, die dem Zweck gemäss § 1 Abs. 2 und 3 auf dem Gebiet des Kantons Aargau dienen, kann der Kanton einmalige Beiträge leisten. Diese können von angemessenen Leistungen von Bund, Gemeinden, Transportunternehmen oder Dritten sowie von weiteren Bedingungen oder Auflagen abhängig gemacht werden.</p> <p>³ Der Kanton kann Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen ausrichten, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Die Beiträge bemessen sich nach dem Nutzen, den die Anlagen für den öffentlichen Verkehr darstellen.</p>	<p>§ 2 Marginalie, Abs. 2 und 3 Infrastrukturen, <u>Erstellung durch Kanton</u></p> <p>² <u>Der Kanton kann Bahn- und Busanlagen, Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen, sowie Anlagen zur Trennung von Schiene und Strasse von regionaler Bedeutung erstellen, die dem Zweck gemäss § 1 Abs. 2 und 3 auf dem Gebiet des Kantons Aargau dienen.</u> ____</p> <p>³ <u>Der Regierungsrat regelt Eigentum, Haftung, Unterhalt und Betrieb dieser Anlagen mit den Transportunternehmen, Gemeinden oder Dritten vertraglich.</u></p>

	<p>§ 2a (neu) <u>Infrastrukturen, Beiträge des Kantons</u></p> <p>¹ <u>Der Kanton kann an Investitionen für Anlagen gemäss § 2 Abs. 2 einmalige Beiträge leisten.</u></p> <p>² <u>Der Kanton leistet einmalige Beiträge aus der ordentlichen Rechnung an Busspuren und Haltebuchten auf Kantonsstrassen. Diese werden an den Kantonsanteil angerechnet.</u></p> <p>³ <u>Die Höhe der Beiträge bemisst sich nach dem Nutzen, den die Anlagen für den öffentlichen Verkehr darstellen.</u></p>
	<p>§ 2b (neu) <u>Infrastrukturen, Förderung der Sicherheit</u></p> <p><u>Zur Förderung der Verkehrssicherheit kann der Kanton Beiträge an die Sanierung von Niveauübergängen an Gemeinde- und Privatstrassen leisten.</u></p>
	<p>§ 2c (neu) <u>Allgemeine Voraussetzungen</u></p> <p><u>Die Leistungen des Kantons an Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs können von angemessenen Leistungen entsprechend den Interessen von Bund, Gemeinden, Transportunternehmen oder Dritten sowie von weiteren Bedingungen oder Auflagen abhängig gemacht werden.</u></p>
	<p>§ 10 Abs. 2 (neu)</p> <p>² <u>Der Regierungsrat kann zeitlich befristete Darlehen zur Überbrückung von Investitionen und Beiträgen Dritter im Bereich der Verkehrsinfrastrukturanlagen für den öffentlichen Verkehr gewähren. Die Darlehen müssen abgesichert und in der Regel verzinslich sein. Bei unverzinslichen Darlehen gehen ausfallende Zinsen zulasten der ordentlichen Rechnung.</u></p>
<p>§ 12 Abs. 1 lit. b</p> <p>¹ Der Grosse Rat</p> <p>b) genehmigt periodisch das Mehrjahresprogramm zum öffentlichen Verkehr.</p>	<p>§ 12 Abs. 1 lit. b</p> <p>¹ Der Grosse Rat</p> <p>b) genehmigt periodisch das Mehrjahresprogramm zum öffentlichen Verkehr. <u>Er kann bei der Genehmigung Änderungen verlangen und eigene Vorstellungen formulieren. Die Beschlüsse des Grossen Rats wirken als Richtlinie; planungsrelevante Änderungen sind zu begründen.</u></p>

Erläuterungen zu den Fremdänderungen

§ 80 BauG

Abs. 2 lit. b: Begriffspräzisierung "Unterhalt und Betrieb" (vergleiche Erläuterungen zu § 97).

§ 83 BauG

Zur Entflechtung von Baugesetz und Strassengesetz werden der Abs. 2 in § 3 Abs. 1 und 2 StrG und der Abs. 3 in § 6 Abs. 2 und § 5 StrG überführt.

§ 84 BauG

Abs. 2: Die kantonalen Radrouten werden bezüglich Eigentum den Fuss- und Radwegen gleichgestellt. Sie gelten als Gemeindestrassen, wenn sie nicht Bestandteile von Kantonsstrassen (auf Fahrbahn markierte Radstreifen) oder von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen sind.

§ 85 BauG

Zur Entflechtung von Baugesetz und Strassengesetz werden die Bestimmungen in § 3 Abs. 1 StrG überführt.

§ 87 BauG

Abs. 1: Der Verweis auf das StrG bezieht sich nicht nur auf die Beschlussfassung über den Bau, sondern generell auf das kantonale Strassenwesen einschliesslich der Finanzierung und der Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden. Der heutige Verweis auf das StrG bezüglich Erneuerung und Änderung wird zur Verbesserung der Systematik unter dem Titel "D. Unterhalt und Betrieb" in § 99 eingefügt.

Abs. 3: Zur Entflechtung von Baugesetz und Strassengesetz werden die Bestimmungen in § 26 Abs. 1 StrG überführt.

§ 89 BauG

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 BauG

Die Bestimmungen bezüglich Entwässerung werden zur Entflechtung von Baugesetz und Strassengesetz unverändert in § 14 StrG überführt.

§ 93 BauG

Abs. 1: Zur Entflechtung von Baugesetz und Strassengesetz werden die Bestimmungen in § 7 StrG überführt.

§ 94 BauG

Zur Entflechtung von Baugesetz und Strassengesetz werden die Bestimmungen in § 8 StrG überführt.

§ 95 BauG

Abs. 4 Satz 1: Für die Projektierung der kantonalen Radrouten gelten dieselben Regeln wie für Kantonsstrassen. Bereits in der Revision des Baugesetzes wird der Ausdruck "Einsprachen" ersetzt durch "Einwendungen", der Ausdruck "Einspracheentscheide des Gemeinderates" durch "Entscheide des Gemeinderats".

Titel vor § 97 BauG

§ 97 BauG

Titel, § 97 Abs. 1 und 2, Abs. 3 (neu): 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.

§ 99 BauG

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

Abs. 2: Die bisherigen Regelungen werden zur Entflechtung von Baugesetz und Strassengesetz in § 13 StrG überführt.

Abs. 3: Die bisherigen Regelungen werden zur Entflechtung von Baugesetz und Strassengesetz in § 26 Abs. 2 StrG überführt.

§ 4 Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes

Marginalie, Abs. 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.

§ 2 ÖVG

Die heutigen Regelungen in § 2 Abs. 2 und 3 betreffend Beiträge des Kantons an Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs werden ergänzt und zur Verbesserung der Systematik neu strukturiert: In § 2 Abs. 2 und 3 wird neu die Erstellung durch den Kanton geregelt. Drei neue Paragraphen umfassen die Beiträge des Kantons (§ 2a), die Förderung der Sicherheit (§ 2b) und die allgemeinen Voraussetzungen (§ 2c).

Abs. 2: Aufgrund der heutigen Bestimmungen in Abs. 2 und 3 kann der Kanton an Investitionen für Bahn- und Businfrastrukturen und an Umsteigeinfrastrukturen lediglich einmalige Beiträge leisten. Neu soll der Kanton selbst Bahn- und Busanlagen, Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen, sowie Anlagen zur Trennung von Schiene und Strasse erstellen können.

Abs. 3: Für die vertragliche Regelung legt das Eisenbahngesetz den Rahmen weitgehend fest; eine weitergehende Regelung im kantonalen Recht ist nicht erforderlich.

§ 2a (neu) ÖVG

Abs. 1: Die heute in § 2 Abs. 2 und 3 enthaltenen Beiträge an Bahn- und Businfrastrukturen sowie an Umsteigeinfrastrukturen werden zusammengefasst. Neu hinzu kommen Beiträge an Anlagen zur Trennung von Schiene und Strasse.

Abs. 2: Neu leistet der Kanton aus der ordentlichen Rechnung Beiträge an Busspuren und Haltebuchten auf Kantonsstrassen. Sie werden dem über die Strassenrechnung finanzierten Kantonsanteil angerechnet (vergleiche Erläuterungen zu § 29 lit. a StrG).

Abs. 3: Die Höhe aller Beiträge bemisst sich nach dem Nutzen, den die Anlagen für den öffentlichen Verkehr darstellen.

§ 2b (neu) ÖVG

Wie bisher leistet der Kanton im Interesse der Verkehrssicherheit Beiträge an die Sanierung von Niveauübergängen an Gemeinde- und Privatstrassen. Sie werden jedoch nicht mehr zulasten der Strassenrechnung, sondern neu zulasten der ordentlichen Rechnung (Aufgabenbereich 635 'Verkehrsangebot') finanziert.

§ 2c (neu) ÖVG

Die gemäss Abs 2 und 3 vorgesehenen Leistungen des Kantons können von angemessenen Leistungen von weiteren Beteiligten sowie von weiteren Bedingungen und Auflagen abhängig gemacht werden.

§ 10 Abs. 2 (neu) ÖVG

Es gelten die Erläuterungen zu § 30 StrG.

§ 12 ÖVG

Abs. 1 lit. b: Es gelten die Erläuterungen zu § 4 Absätze 2 und 3 StrG.

Ziffer III. Fremdaufhebungen

III.

Es werden aufgehoben:

1. die §§ 1, 2, 2a, 5–7, 9, 11, 11a, 13 und 14 des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) vom 17. März 1969,
2. das Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) vom 20. Oktober 1971.

§§ 1, 2, 2a, 5–7, 9, 11, 11a, 13 und 14 StrG

Sämtliche Paragraphen des geltenden Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz) können aufgehoben werden mit Ausnahme des § 8 "Motorfahrzeugabgaben, Festsetzungskompetenz". Dessen Aufhebung ist Gegenstand des Gesetzes über die Motorfahrzeugabgabe. Die Paragraphen 3, 4, 10 und 12 wurden bereits in früheren Jahren aufgehoben.

Kantonsstrassendekret

Weil das Kantonsstrassendekret von 1971 nicht nur Ausführungsbestimmungen, sondern auch originäre Rechtssetzungsnormen enthält, drängt sich dessen Aufhebung auf (vergleiche Kapitel 3.1). Im Zusammenhang mit den obigen Bereichen (Kapitel 3.2 bis 3.21) sind die meisten Regelungen des Kantonsstrassendekrets neu im Gesetz, teilweise in einer Verordnung vorgesehen. Die übrigen Dekretsregelungen sind entweder hinfällig geworden oder im Baugesetz getroffen. Somit kann das Kantonsstrassendekret aufgehoben werden.

Ziffer IV. Publikation und Inkrafttreten

IV.

Die Änderungen unter Ziff. II. sowie die Aufhebungen unter Ziff. III. sind nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist beziehungsweise nach Annahme durch das Volk in der Gesetzessammlung zu publizieren. Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Es ist vorgesehen, dass die Bestimmungen am 1. Januar 2012 in Kraft treten. Da für die Definition der Innerortsstrecken eine Anhörung der Gemeinden notwendig ist, werden die sich darauf beziehenden Regelungen voraussichtlich erst später in Kraft gesetzt werden können.

6. Anschlussgesetzgebung

6.1 Kantonsstrassenverordnung

In der neuen Kantonsstrassenverordnung sollen die Einzelheiten insbesondere zu §§ 32 und 33 "Beiträge der Gemeinden an Innerortsstrecken und Anlagen an Ausserortsstrecken", § 34 "Beiträge der Gemeinden an Umfahrungen", §§ 20 und 21 "Verkehrslenkungssystemen", § 13 "Unterhalt und Betrieb" sowie § 25 "Entlastungsmassnahmen" geregelt werden.

Es ist zu prüfen, ob die Verordnung über die Innerortsstrecken an Kantonsstrassen (nachfolgendes Kapitel) in die Kantonsstrassenverordnung integriert werden soll.

6.2 Verordnung über die Innerortsstrecken an Kantonsstrassen

In der Verordnung über die Innerortsstrecken an Kantonsstrassen vom 10. März 1999 (SAR 751.125) werden die Innerortsstrecken im Anhang festgesetzt. Auch mit dem neuen Kriterium "einseitig angrenzend an eine Bauzone" ist die Festlegung der Innerortsstrecken in einer Verordnung notwendig. Strassenzüge mit Beschränkung des Zutritts oder der Anschlüsse kann der Regierungsrat wie bisher zu Ausserortsstrecken erklären.

Es ist zu prüfen, ob die Verordnung über die Innerortsstrecken an Kantonsstrassen in die neue Kantonsstrassenverordnung integriert werden soll.

6.3 Verordnung über die zur Benutzung des Kantonsstrassenareals zu erhebenden Gebühren

Die Verordnung über die zur Benutzung des Kantonsstrassenareals zu erhebenden Gebühren vom 18. November 1998 (SAR 755.131) sieht in § 1 Abs. 2 folgende Bestimmung vor: "Bei Gemeinden, Gemeindeverbänden, staatlichen Anstalten und anderen öffentlich-rechtlichen Trägern kann, sofern sie Gegenrecht halten, die Gebühr reduziert werden." Entsprechend § 15 StrG (neu) ist diese Bestimmung anzupassen beziehungsweise zu streichen.

6.4 Allgemeine Verordnung zum Baugesetz (ABauV)

In der Allgemeinen Verordnung zum Baugesetz vom 23. Februar 1994 (ABauV; SAR 713.111) sind der Zwischentitel "I Unterhalt von Kantonsstrassen" vor § 42 und der § 42 "Winterdienst (§§ 98, 99 BauG)" zu streichen. Der Winterdienst wird mit den Einzelheiten der Aufgaben- und Kostenverteilung des Unterhalts und Betriebs neu in der Kantonsstrassenverordnung geregelt.

6.5 Anpassung von Verweisungen in Verordnungen

In Verordnungen, welche Verweise auf das heutige Strassengesetz und das Kantonsstrassendekret aufweisen, sind entsprechende Anpassungen nötig.

7. Auswirkungen

7.1 Auswirkungen auf die Gemeinden

Bei der Revision geht es vor allem um eine Neugliederung des Gesetzes über das kantonale Strassenwesen und um Regelungen, welche den Kanton und die Gemeinden betreffen. Die Revision ist so ausgestaltet, dass über alle Bereiche gesehen weder für den Kanton noch für die Gesamtheit der Gemeinden grössere Mehr- oder Minderbelastungen entstehen. In den einzelnen Bereichen sind im Vergleich zu heute die folgenden finanziellen Auswirkungen zu erwarten (+ = Mehrbelastung, – = Minderbelastung im Durchschnitt über die nächsten 20 Jahre, in Millionen Franken pro Jahr):

Bereich	Veränderung pro Jahr (Ø über 20 Jahre)			Bemerkungen
	Ordentliche Rechnung Kt. Aargau Mio. Fr.	Strassen- rechnung Kt. Aargau Mio. Fr.	Gemeinden (gesamt- haft) Mio. Fr.	
Definition Innerortsstrecken an Kantonsstrassen	0	- 1,0	+ 1,0	Mehrbelastung der Gemeinden aufgrund der neuen Abgrenzung der Innerortsstrecken mit dem Kriterium "Bauzonen"
Neues Bemessungssystem der Gemeindebeiträge	0	0	0	Mit der neuen Berechnungsmethode bleiben der gewichtete Durchschnitt und die Summe der Gemeindebeiträge gleich wie heute
Gemeindebeiträge an Umfah- rungen	0	- 0,5	+ 0,5	Die Differenz ist sehr schwierig abzuschät- zen, da die Gemeinden bereits heute auf- grund von Verhandlungen Beiträge an Um- fahrungen bezahlen. Auch in Zukunft müs- sen die Beiträge in Verhandlungen festge- legt werden.
Verkehrslenkungssysteme	*)	+ 1,0	- 1,0	Die Differenz ist sehr schwierig abzuschät- zen. Durch Verkehrslenkungssysteme kön- nen einerseits Strassenanlagen besser ausgenützt und aufwendige Ausbauten und Umfahrungen vermieden werden; anderer- seits bezahlt der Kanton mit der neuen Re- gelung mehr für Verkehrslenkungssysteme als bisher für "normale" Ausbauten.
Ausbaustandard	0	0	0	Durch die Vereinheitlichung des Aus- baustandards bezahlt der Kanton eher we- niger. Die zusätzlichen Massnahmen zur Siedlungsaufwertung bewirken aber eher eine Verteuerung der Strassenausbauten.
Beleuchtung		+ 0,5	- 0,5	Mehr Beiträge des Kantons an die Beleuch- tung, welche für die Verkehrssicherheit erforderlich ist
Leistungen an öV- und Um- steige-Anlagen	0	0	0	keine Veränderung gegenüber der heutigen Praxis
Wildtierkorridore	0	0	0	keine Veränderung gegenüber der heutigen Praxis
Gebühren für Werkleitungen	0	0	0	keine Veränderung gegenüber der heutigen Praxis
Summe der Veränderungen	*)	0	0	

*) Für die ordentliche Rechnung dürften sich im Bereich Verkehrslenkungssysteme geringe Veränderungen ergeben. Da Busspuren dem öV Vorteile bringen, sind Beiträge zulasten der ordentlichen Rechnung vorgesehen. Andererseits sind die Einsparungen bei den Abgeltungen infolge Effizienzsteigerungen beim Busbetrieb zu berücksichtigen. Insgesamt ist – über die nächsten 20 Jahre betrachtet – die Strassengesetzrevision für die ordentliche Rechnung saldoneutral.

Die Mehr- oder Minderbelastung für die einzelnen Gemeinden infolge der neuen Berechnungsmethode für die Beiträge an Innerortsstrecken ist in Beilage 2 ersichtlich. Für einzelne Gemeinden ergeben sich finanzielle Auswirkungen durch den veränderten Finanzausgleich, vor allem durch die Änderung der Gemeindebeiträge an kleinere Ausbauten, Werterhalt und Betrieb innerorts. Diese Veränderungen sind in Kapitel 3.9 und in Beilage 2 dargestellt.

Finanziell sind zwischen Kanton und Gemeinden insgesamt keine Verschiebungen beabsichtigt. Der Begriff "Kostenneutralität" wird jedoch vermieden, weil auf ein Reporting mit periodischer Anpassung von Beitragssätzen usw. nach dem Muster der Aufgabenteilung Kanton-Gemeinden verzichtet werden soll.

Die Auswirkungen bezüglich Kompetenzen und Aufgabenerfüllung auf die Gemeinden und den Kanton sind in den einzelnen Bereichen beschrieben (siehe Kapitel 3.1 bis 3.21).

Für den Vollzug der vorgeschlagenen Gesetzesänderungen werden sich weder beim Kanton noch bei den Gemeinden personelle Veränderungen ergeben.

7.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Für die Aargauer Wirtschaft ist die Erhaltung der sehr guten Erreichbarkeit des Kantons und innerhalb des Kantons ein zentraler Standortvorteil. Die Revision stellt die Instrumente zur Verfügung, damit die Erreichbarkeit auf dem heutigen Qualitätsniveau gehalten werden kann.

Auf die Bevölkerung sowie auf Raum und Umwelt hat die Revision kaum Auswirkungen. Durch die Verbesserung der verkehrsträgerübergreifenden Steuerung von Strasse und öV sind Effizienzgewinne im Verkehrssystem zu erwarten.

Die Revision des Strassengesetzes im Bereich Gemeindebeiträge hat keinen direkten Einfluss auf die Wirtschaft. Mit transparenten und einfachen Regelungen lassen sich aber die für die Wirtschaft wichtigen Verkehrsinfrastrukturanlagen besser realisieren, unterhalten und betreiben.

7.3 Finanzielle Auswirkungen auf die Strassenrechnung

Mit der vorgeschlagenen Revision des Strassengesetzes wird die Spezialfinanzierung Strassenrechnung gestärkt und mit Instrumenten ausgerüstet, um die zukünftigen Herausforderungen des Verkehrswachstums besser zu meistern. Der Einfluss auf den Mittelzufluss und die Mittelverwendung ist beschränkt.

Mit dem zu erarbeitenden MJP Strasse kann der Grosse Rat diesbezüglich die richtungsweisenden Entscheide treffen. Innerhalb der Strassenrechnung verfügt der Grosse Rat mit der neuen Spartenrechnung über eine transparente Grundlage, um die Gesamtentwicklung der Strassenrechnung zu steuern.

8. Abschreibung parlamentarischer Vorstösse

Die Motion der FDP-Fraktion vom 4. September 2007 betreffend Präzisierung der gesetzlichen Grundlagen betreffend Behandlung des Mehrjahresprogramms öffentlicher Verkehr im Grossen Rat sowie allfällige weitere Planungen, die noch nach aufgehobenem § 54 GVG dem Grossen Rat vorgelegt werden (GR 07.209) verlangt die Präzisierung der Mitwirkungsmöglichkeiten des Parlaments bei der Genehmigung der Mehrjahresprogramme im Gesetz.

Mit der am 31. März 2009 als Postulat überwiesenen Motion Jürg Caflisch, Baden, vom 2. Dezember 2008 betreffend Einführung einer Spezialfinanzierung für den öffentlichen Verkehr (GR 08.359) wird der Regierungsrat beauftragt, die Einführung eines öV-Fonds beziehungsweise die Finanzierung der öV-Investitionen aus der Strassenrechnung zu prüfen.

Das Postulat Lieni Füglistaller, Rudolfstetten-Friedlisberg, vom 23. September 2003 (GR 03.266) verlangt, dass in der Kostenbeteiligung der Gemeinden verkehrliche Kriterien, insbesondere die Menge des nicht von der Gemeinde erzeugten Durchgangsverkehrs, einzubeziehen sei.

Die als Postulat überwiesene Motion Martin Bhend, Oftringen, vom 7. Juni 2005 (GR 05.137) verlangt, dass bei der Finanzierung von Kantonsstrassenprojekten nebst der territorial betroffenen Gemeinde auch weitere Gemeinden einzubeziehen sind.

Die Anliegen der vier parlamentarischen Vorstösse werden mit der vorgesehenen Lösung berücksichtigt.

9. Terminplan

	2010				2011				2012
	1. Q.	2. Q.	3. Q.	4. Q.	1. Q.	2. Q.	3. Q.	4. Q.	1. Q.
Strassengesetz									
Grosser Rat 1. und 2. Lesung Erlasse									
Referendum									
Vorbereitung Einführung (Programmierung Viacar)									
Inkrafttreten									◆
Verordnung									
Entwurf									
Beschluss									
Inkrafttreten									◆

Antrag:

1.

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

2.

Die folgenden parlamentarischen Vorstösse werden als erledigt abgeschrieben:

- (03.266) Postulat Lieni Füglistaller, Rudolfstetten-Friedlisberg, vom 23. September 2003 betreffend Kriterien der Kostenbeteiligung von Gemeinden an Kantonsstrassen
- (05.137) Motion Martin Bhend, Oftringen, vom 7. Juni 2005 betreffend Neuregelung der Finanzierung von Kantonsstrassenprojekten
- (07.209) Motion der FDP-Fraktion vom 4. September 2007 zur Präzisierung der gesetzlichen Grundlagen betreffend Behandlung des Mehrjahresprogramms öffentlicher Verkehr im Grossen Rat sowie allfällige weitere Planungen, die noch nach aufgehobenem § 54 GVG dem Grossen Rat vorgelegt werden
- (08.359) Motion Jürg Caflisch, Baden, vom 2. Dezember 2008 betreffend Einführung einer Spezialfinanzierung für den öffentlichen Verkehr

Aarau, 3. März 2010

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Staatsschreiber:

Roland Brogli

Dr. Peter Grünenfelder

Beilagen:

Beilage 1: Synopse Gesetz über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG)

Beilage 2: Testberechnung neue Berechnungsmethode für Gemeindebeiträge