kanton glarus

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

An den Landrat

Glarus, 9. Januar 2018

Änderung des Strassengesetzes

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Die Vorlage im Überblick

Das Strassengesetz (StrG) ist aus verschiedenen Gründen einer Teilrevision zu unterziehen. Mehrere grosse Strassenprojekte gelangen in absehbarer Zeit zur Ausführung. Damit stellt sich insbesondere die Frage nach der Finanzierung. Folgende Punkte stehen im Vordergrund dieser Teilrevision:

- Die Bestimmungen zu den Gemeindeverbindungsstrassen, welche seit der Gemeindestrukturreform nicht mehr bestehen, werden aufgehoben.
- Die Bestimmungen über Beitragsleistungen der Gemeinden an den Kanton oder umgekehrt werden aufgehoben. Das Strassenwesen ist bezüglich der Finanzierung neu keine Verbundaufgabe von Kanton und Gemeinden mehr.
- Strassen sollen künftig nach den üblichen Abschreibungsregeln gemäss Finanzhaushaltgesetz über die gesamte Nutzungsdauer hinweg abgeschrieben werden.
- Der Schlüssel zur Verteilung der Einnahmen aus den Motorfahrzeugsteuern zwischen Kanton und Gemeinden wird angepasst.

Der Kanton muss wegen des Wegfalls der Beiträge der Gemeinden – insbesondere an verschiedene kantonale Grossprojekte – mit zusätzlichen Ausgaben von rund 20 Millionen Franken rechnen. Die Kantonsverfassung verlangt, dass die Behörden bei der Vorbereitung von Beschlüssen und Erlassen die finanziellen Auswirkungen und bei zusätzlichen Ausgaben die Deckung der Mehraufwände darlegen müssen. Die Mehrausgaben sind durch eine Anpassung des Verteilschlüssels bei den Motorfahrzeugsteuern zugunsten des Kantons zu kompensieren. Die Gemeinden werden dennoch insbesondere kurz- und mittelfristig deutlich entlastet. Sie profitieren im Umfang von mindestens 200’000 Franken pro Jahr.

Die Finanzierung der Strassen beruht ausserdem auf altrechtlichen Bestimmungen. Diese stehen im Widerspruch zu anderen Gesetzen und entsprechen auch nicht der gelebten Praxis. Den Strassen soll keine privilegierte Behandlung bei der Finanzierung zukommen. Die Landsgemeinde hat diesen Grundsatz in einem früheren Entscheid bestätigt. Auch das neue Harmonisierte Rechnungslegungsmodell (HRM2) will kein „Kässeliwesen“. Davon abgesehen vermögen die Nutzer der Strasse mit ihren Abgaben und Motorfahrzeugsteuern die Strassenlast nicht vollständig zu decken. Der Kostendeckungsgrad beträgt rund 90 Prozent. Die Restfinanzierung wird aus allgemeinen Steuermitteln sichergestellt.

2. Ausgangslage

Mit der Umsetzung der Gemeindestrukturreform wurden die Aufgaben der öffentlichen Hand – Kanton und Gemeinden – entflechtet und zugeordnet. Das galt auch für den Bereich des Strassenwesens. Der Auftrag in diesem Zusammenhang umfasste vier Punkte:

- Zuständigkeit Kanton und Gemeinden für die eigenen Strassen
- Gemeindeverbindungsstrassen entfallen
- Strassenverzeichnisse nachführen
- Überprüfung Verteilung des Ertrags der Motorfahrzeugsteuern

Auf eine sofortige Änderung des Strassengesetzes wurde damals aber verzichtet, in der Meinung, dass diese Anpassungen im Rahmen einer späteren Totalrevision erfolgen könnten. Im Jahre 2011 gab der Regierungsrat einen Entwurf der Totalrevision in die Vernehmlassung. Insbesondere die Vorschläge zu einer Anpassung des Kantonsstrassennetzes (Verzeichnis) stiessen jedoch in der Vernehmlassung auf sehr grossen Widerstand, sodass auf die Totalrevision verzichtet wurde. Mit der nun vorliegenden Teilrevision wird der damalige Auftrag umgesetzt. Die Neuordnung des Kantonsstrassennetzes ist vorderhand kein Thema mehr.

Mit der Aufgabenentflechtung haben Kanton und Gemeinden neu jeweils für Bau, Unterhalt und Finanzierung der eigenen Strassen aufzukommen. Bisher entrichtet der Kanton auf der einen Seite für Neubau, Korrektion, Belagseinbau und -änderung Beiträge an die Gemeinden. Für Gemeindeverbindungsstrassen ist dies obligatorisch, für „Gemeindestrassen von besonderer Bedeutung“ möglich. Auf der anderen Seite müssen sich die Gemeinden an Kantonsstrassen beteiligen. Diese Beitragsleistungen an das jeweils andere Gemeinwesen sollen künftig entfallen. Von der Entflechtung ausgenommen sind Bau, Betrieb und Unterhalt von Beleuchtungsanlagen (Art. 54 StrG), die Reinigung öffentlicher Strassen innerhalb der geschlossenen Ortslage (Art. 55 StrG) sowie die Glatteisbekämpfung (Art. 56 StrG). Die Kategorie der sogenannten Gemeindeverbindungsstrassen wird im Übrigen gänzlich abgeschafft.

Mit der vorliegenden Entflechtung der Aufgaben im Strassenwesen kann den Ängsten der Gemeinden bezüglich ihrer Beitragspflicht an die neusten kantonalen Grossprojekte, namentlich die Stichstrasse und die Querspange Netstal, begegnet werden. Die Entflechtung der Aufgaben zieht jedoch eine Anpassung des Schlüssels zur Verteilung der Erträge aus den Motorfahrzeugsteuern zwischen Kanton und Gemeinden nach sich.

Die Teilrevision des Strassengesetzes soll darüber hinaus genutzt werden, um die Abschreibungen der Strassen im Grundsatz auf die planmässigen Abschreibungen von 10 Prozent über 40 Jahre zu begrenzen. Gemäss heutiger Rechtslage sind die Überschüsse des Strassenverkehrsamts unbegrenzt für die Tilgung der Strassenbauschuld zu verwenden. Dadurch fallen bei den Strassen jährlich umfangreiche zusätzliche Abschreibungen an. Diese alte Regelung widerspricht den neuen Vorgaben des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Kantons Glarus und seiner Gemeinden (Finanzhaushaltgesetz, FHG) betreffend die Abschreibung über die Nutzungsdauer und dem Prinzip des „True and Fair View“. Sie führt zudem dazu, dass der Kanton gemäss dem Finanz- und Aufgabenplan 2019–2022 insbesondere in den Jahren 2021 (2,5 Mio. Fr.) und 2022 (5,6 Mio. Fr.) umfangreiche zusätzliche Abschreibungen vornehmen muss, welche die Erfolgsrechnung mit ohnehin prognostizierten Defiziten im zweistelligen Millionenbereich (2021: -14,2 Mio. Fr.; 2022: -19,2 Mio. Fr.) massiv belasten.

3. Finanzielle Auswirkungen

3.1. Folgen der Aufgabenentflechtung

3.1.1. Beiträge der Gemeinden an den Kanton

Die Gemeinden haben sich bisher im Bereich der Kantonsstrassen an den Neubau-, Korrektions-, Belagseinbau- und Belagsänderungskosten sowie an den Lärmsanierungskosten innerhalb der geschlossenen Ortslage mit durchschnittlich 850'000 Franken pro Jahr beteiligt (Art. 36 StrG).

Tabelle 1. Total der Beiträge der Gemeinden an den Kanton 2012–2016

Rechnungsjahr	*Gemeindebeiträge (in Fr.)*
2016	635'271
2015	642'002
2014	780'196
2013	1'611'515
2012	505'750

Diese Kosten dürften sich künftig wegen Grossprojekten wie der Stichstrasse Näfels-Mollis oder der Querspange Netstal noch leicht erhöhen. Dadurch würden auch die Beiträge der Gemeinden höher als bisher ausfallen. Zwar lässt sich deren Entwicklung nur schwer prognostizieren. Gemäss heutigem Wissensstand würden die Gemeindebeiträge angesichts der zahlreichen Grossprojekte in den nächsten Jahren mindestens 19,8 Millionen Franken betragen, wie die nachfolgende Tabelle zeigt.

Tabelle 2. Kosten der Grossprojekte im Strassenbereich sowie die Gemeindebeiträge

Projekt	*Gesamtkosten (in Mio. Fr.)*	*Gemeindebeiträge (in Mio. Fr.)*
Stichstrasse Näfels-Mollis	18,70	7,48
Linthbrücke Mitlödi	4,20	1,68
Linthbrücken Schwanden	3,50	1,40
Umgestaltung Hauptstr. Glarus	1,00	0,40
Querspange Netstal	17,10	6,84
Belagssanierungen (nächste 5 Jahre)	5,00	2,00
Total	*49,50*	*19,80*

Aufgrund der Aufgabenentflechtung und des damit verbundenen Wegfalls der Beiträge der Gemeinden entgehen dem Kanton somit in den nächsten Jahren Einnahmen/Gemeindebeiträge von mindestens 19,8 Millionen Franken.

3.1.2. Beiträge des Kantons an die Gemeinden

In den vergangenen Jahren hat der Kanton nur noch vereinzelt und vorwiegend kleinere Beiträge gemäss Artikel 41 StrG an *Gemeindeverbindungsstrassen* bezahlt. Seit 2012 wurden bei diesen keine grösseren Belagsarbeiten mehr ausgeführt und entsprechend auch keine Beitragsgesuche beim Kanton eingereicht. Beiträge an eine *Gemeindestrasse* gemäss Artikel 46 StrG wurden letztmals 2009 ausgerichtet.

Tabelle 3. Beiträge des Kantons an die Gemeinden

Projekt/Strasse	*Zeitraum*	*Kantonsbeiträge (in Fr.)*
Allmeind-/Dorfstrasse Engi	2007–2009	316'124
Dorfstrasse Matt	2007	45'870
Ennetbühlerstrasse Ennenda	2009	60'000
Bahnhofstrasse Ennenda	2009–2010	138'418
Bahnhofstrasse Nidfurn–Haslen	2009–2012	201'867
Thonerstrasse Schwanden	2010–2011	400'000
Oberrütelistrasse Mollis	2012	19'467

3.1.3. Fazit

Der Kanton hat in der Vergangenheit somit deutlich geringere Beiträge an die Gemeinden ausgerichtet, als dies umgekehrt der Fall war. Deshalb lassen sich die künftig fehlenden Gemeindebeiträge an den Kanton nicht mit dem Wegfall der Kantonsbeiträge an die Gemeinden kompensieren.

3.2. Zusätzliche Deckung; Änderung Verteilschlüssel Motorfahrzeugsteuer

Der Kanton wird durch die geplante Änderung also finanziell stark belastet. Die Gemeinden werden hingegen erheblich entlastet. Artikel 54 der Kantonsverfassung verlangt, dass die Behörden bei der Vorbereitung von Erlassen und Beschlüssen in jedem Fall die finanziellen Auswirkungen beurteilen müssen und, wenn erforderlich, zusätzliche Deckung beschaffen. Der Finanz- und Aufgabenplan 2019–2022 des Kantons sieht hohe Defizite vor, die nicht zuletzt auf grosse Investitionsprojekte zurückzuführen sind. Die vorgeschlagene, zusätzliche Lastenverschiebung im Strassenbereich, die im aktuellen Finanz- und Aufgabenplan nicht abgebildet ist, würde die Situation noch weiter verschärfen. Die zusätzliche Deckung gemäss Kantonsverfassung ist deshalb unbedingt sicherzustellen. Dies soll durch eine Änderung von Artikel 10 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EG SVG) erfolgen.

In Artikel 10 EG SVG ist definiert, wie die Erträge aus der Motorfahrzeugsteuer zu verwenden sind. Gemäss Absatz 1 wird ein Sechstel den Gemeinden als Beitrag an die Unterhaltskosten der Gemeindestrassen verteilt. Wie die untenstehende Aufstellung zeigt, erhöhte sich dieser Beitrag seit 2011 von rund 1,7 auf heute etwa 1,9 Millionen Franken pro Jahr.

Tabelle 4. Entwicklung der Erträge aus der Motorfahrzeugsteuer

in 1000 Fr.	*2011*	*2012*	*2013*	*2014*	*2015*	*2016*
Total Motorfahrzeugsteuer	10'438	10'695	10'907	11'070	11'256	11'449
davon Anteil Gemeinden (1/6)	1'740	1'783	1'818	1'845	1'876	1'908

Die angenommene Nutzungsdauer für Strassen beträgt gemäss Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung über den Finanzhaushalt des Kantons Glarus und seiner Gemeinden (Finanzhaushaltverordnung, FHV) 40 Jahre. Die beim Kanton wegfallenden Gemeindebeiträge von 19,8 Millionen Franken bedeuten bei einer linearen Verteilung über diese Nutzungsdauer zusätzliche jährliche Abschreibungskosten von 495'000 Franken zulasten des Kantons. Der Anteil der Gemeinden an den Erträgen aus der Motorfahrzeugsteuer wäre somit zwecks Sicherstellung der Gegenfinanzierung auf einen Achtel anzupassen. Berücksichtigt man noch die Verzinsung, resultiert eine Annuität von 657'000 Franken. Der Gemeindeanteil an der Motorfahrzeugsteuer ist daher in dieser Gesamtbetrachtung von einem Sechstel auf einen Neuntel (2016: 1,272 Mio. Fr.) zu reduzieren.

Die Gemeinden haben sich in der Vergangenheit wie dargestellt mit rund 850'000 Franken im Durchschnitt pro Jahr an den Kosten für die Kantonsstrassen beteiligt. Diese Gemeindebeiträge fallen künftig weg. Die Kompensation via Anpassung des Verteilschlüssels beläuft sich auf 650'000 Franken (zulasten der Gemeinden). Der Kanton entlastet die Gemeinden

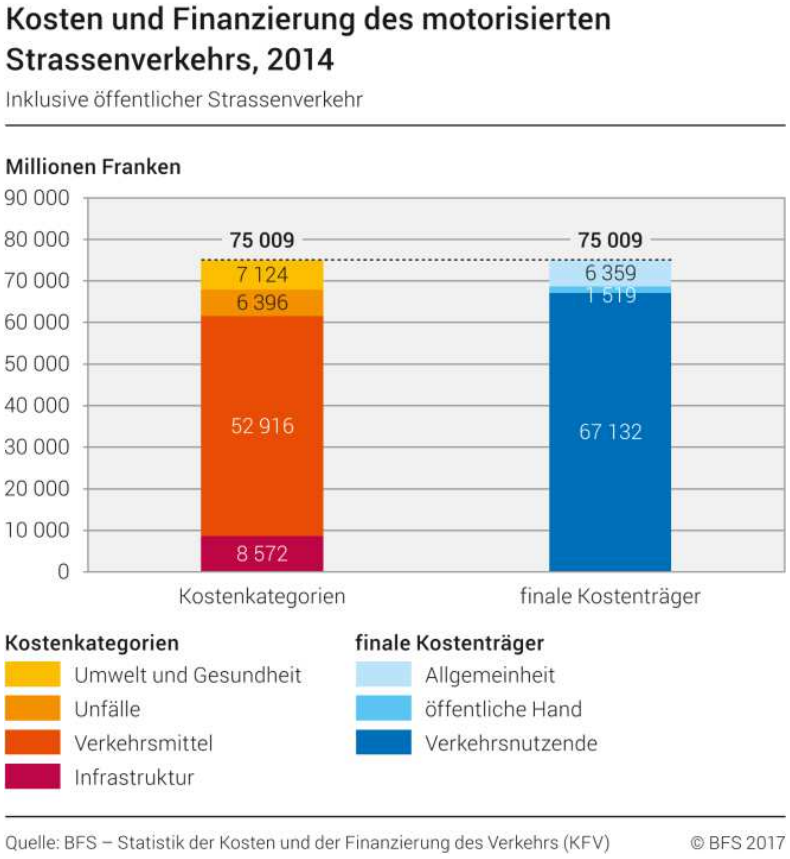
somit im Umfang von mindestens 200'000 Franken pro Jahr, wobei die Entlastung kurz- und mittelfristig aufgrund der degressiven Abschreibungspraxis viel höher ist. Unberücksichtigt bleiben zudem die Kosten für den Unterhalt der neuen (Kantons)Strassen, welche schwierig zu beziffern sind. Sie hängen von externen, nicht beeinflussbaren Faktoren ab (z. B. Winterunterhaltsdienst).

4. Keine Strassenrechnung

Über den Verteilschlüssel bei den Motorfahrzeugsteuern wird die (teilweise) Kompensation der Mehrausgaben des Kantons sichergestellt. Der Verteilschlüssel lässt jedoch keine Rückschlüsse zu, ob die Höhe der Motorfahrzeugsteuer insgesamt gerechtfertigt und ob die Verteilung der Erträge aus der Motorfahrzeugsteuer zwischen Kanton und Gemeinden korrekt ist. Um letzteres verlässlich festzustellen, müssten der Kanton und alle Gemeinden zuerst eine Strassenrechnung unter Berücksichtigung aller mit dem Strassenverkehr zusammenhängenden Kosten und nach einheitlicher Methodik vornehmen. Eine solche Analyse ist ohne zusätzliche personelle Ressourcen oder externe Unterstützung für eine kleine Verwaltung, wie sie der Kanton und insbesondere auch die Gemeinden haben, nicht machbar.

Eine kantonale Strassenrechnung würde einzig diesem Zweck dienen, ansonsten wäre sie völlig unnötig. Der Nutzen einer Strassenrechnung ist nämlich sehr beschränkt. Der Bund hat diese Aufgabe für die öffentliche Hand übernommen, sie berücksichtigt auch kantonale Daten. Er liefert detaillierte Angaben zu den Kosten und zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur. Das Bundesamt für Statistik ist zuständig für diese Strasseninfrastrukturrechnung. Die Analyse zeigt, dass die Nutzer der Strassen die durch sie verursachten Lasten mit den geschuldeten Abgaben und Motorfahrzeugsteuern nicht decken können. Die Verkehrsnutzenden decken nur rund 89 Prozent der mit dem motorisierten Strassenverkehr verbundenen Kosten (s. Abbildung 1). Rund 7,9 Milliarden Franken werden hingegen von der Allgemeinheit und der öffentlichen Hand getragen.

Abbildung 1. Kosten und Finanzierung des motorisierten Strassenverkehrs



5. Keine Spezialfinanzierung

Der Grundsatz, wonach die Motorfahrzeugsteuern und andere im Zusammenhang mit den Strassen stehenden Abgaben auch dafür verwendet werden sollen, soll gesetzlich weiterhin beibehalten werden. Eine darüber hinausgehende Privilegierung in Richtung einer Spezialfinanzierung macht aus den erwähnten Gründen keinen Sinn. Sie wurde von der Landsgemeinde 2003 im Übrigen auch explizit abgelehnt. Die Landsgemeinde verzichtete entgegen dem Antrag von Regierungsrat und Landrat auf die Schaffung eines Verkehrsfonds, welcher die Ausgaben für die Strassen mit den Einnahmen des Strassenverkehrsamtes im Gleichgewicht halten wollte. Das neue Harmonisierte Rechnungslegungsmodell HRM2, welches die Landsgemeinde 2009 beschloss, möchte zudem Spezialfinanzierungen und die damit verbundene Zweckbindung von Einnahmen möglichst vermeiden. Sie führen zu einer Ungleichbehandlung der verschiedenen staatlichen Aufgaben. Aufgaben, die von Spezialfinanzierungen profitieren, sind normalerweise den für den allgemeinen Haushalt geltenden Budgetrestriktionen nicht unterworfen. Sie werden dadurch gegenüber anderen Aufgaben bevorzugt. Das sogenannte „Kässeliwesen" führt zu einer suboptimalen Verteilung von öffentlichen Mitteln. Eine Zweckbindung der knappen finanziellen Mittel wird als wenig sinnvoll erachtet. Dieser Grundgedanke manifestiert sich im Verbot einer Zweckbindung von Hauptsteuern. Entsprechend sehen die Vorschriften eine restriktive Anwendung von Spezialfinanzierungen vor.

6. Abschreibungspraxis

Das bisherige Recht sieht eine sofortige, einmalige Abschreibung der Strasseninvestitionen vor. Diese Abschreibungspraxis ist verfehlt. Sie hat zur Folge, dass Neuinvestitionen in Strassen gar nicht werthaltig sind. Diese Regelung widerspricht denn auch den Vorgaben des Finanzhaushaltgesetzes, wonach Anlagen des Verwaltungsvermögens, die durch Nutzung einem Wertverzehr unterliegen, planmässig nach der angenommenen Nutzungsdauer abzuschreiben sind (Art. 61 Abs. 2 FHG), und dem Prinzip des „True and Fair View". Die Finanzhaushaltverordnung sieht entsprechend planmässige Abschreibungen von 10 Prozent über 40 Jahre vor (Art. 4 Abs. 1 Bst. b FHV).

Die heutige Regelung führt zudem dazu, dass der Kanton gemäss dem Finanz- und Aufgabenplan 2019–2022 insbesondere in den Jahren 2021 (2,5 Mio. Fr.) und 2022 (5,6 Mio. Fr.) umfangreiche zusätzliche Abschreibungen vornehmen muss, welche die Erfolgsrechnung mit ohnehin prognostizierten Defiziten im zweistelligen Millionenbereich (2021: -14,2 Mio. Fr.; 2022: -19,2 Mio. Fr.) massiv belasten. Bei einer Abschreibung nach der Nutzungsdauer werden zusätzliche Abschreibungen nicht ausgeschlossen. Sie sind aber wie bei den übrigen Abschreibungen nur zulässig bei einem positiven Jahresabschluss unter Einhaltung der Bedingungen gemäss Artikel 6 FHV. Die Änderung der Abschreibungspraxis führt dazu, dass der Kanton in den kommenden Jahren von zusätzlichen Abschreibungen – insbesondere in den Jahren 2021 (2,5 Mio. Fr.) und 2022 (5,6 Mio. Fr.) – entlastet wird, wodurch sich die erwarteten Defizite im Finanz- und Aufgabenplan verringern.

7. Vernehmlassung

An der Vernehmlassung haben alle drei Gemeinden, drei Parteien sowie drei Departemente teilgenommen. Die Vorlage zur Bereinigung der Pendenzen aus der Aufgabenentflechtung wurde grundsätzlich begrüsst. Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass mehrere Vernehmlassungsteilnehmer gleichzeitig bedauern, dass die Vorlage nicht als Totalrevision ausgearbeitet wurde. Die derzeitige Vorlage konzentriert sich auf die Pendenzen aus der Aufgabenentflechtung und ist als Finanzvorlage zu verstehen. Der Regierungsrat sieht die Trennung der wesentlichen (und dringlichen) Finanzfragen von den weiteren Fragen als Vorteil. Eine folgende Vorlage kann sich unbelasteter und intensiver den vornehmlich fachlichen Fragestellungen widmen.

Die Gemeinde Glarus Süd beantragte eine Neuverteilung der Motorfahrzeugsteuern zugunsten der Gemeinden. Das Departement Finanzen und Gesundheit (DFG) zeigte dagegen gestützt auf die Kantonsverfassung die Notwendigkeit einer zusätzlichen Deckung für die Lastenverschiebung auf. Der Regierungsrat ist auf den Einwand des DFG eingetreten und hat die Änderung von Artikel 10 EG SVG – Anpassung des Verteilschlüssels zugunsten des Kantons – entsprechend aufgenommen.

Das Anliegen, die Finanzierung der Aufgabenentflechtung sei im Bericht auszuführen, wurde umgesetzt. Die gemäss Artikel 80 Absatz 1 Buchstabe g des Finanzhaushaltgesetzes erforderliche Stellungnahme des DFG zu den finanziellen Auswirkungen dieser Vorlage wurde direkt integriert. Sie erklärt die Abweichungen zur Vernehmlassungsvorlage in Bezug auf die finanziellen Auswirkungen und die Abschreibung der Strassen.

Das Gros der Vernehmlassungsteilnehmer hat die Beschränkung der Teilrevision auf die Pendenzen aus der Aufgabenentflechtung anerkannt. Auf die ausserhalb der Teilrevision liegenden Anliegen wird nicht eingetreten.

Klarzustellen ist, dass die Vorlage keine Auswirkungen auf das bestehende Kantonsstrassennetz hat. Gemeindeverbindungsstrassen standen bisher und bleiben auch nach der Aufhebung dieser Kategorie weiterhin im Eigentum der Gemeinden bzw. Bestandteil des Strassennetzes der Gemeinden. Gerügt wurde das fehlende Kantonsstrassenverzeichnis. Geführt wird das Strassenverzeichnis vom zuständigen Departement. Das Verzeichnis liegt vor (s. Beilage), wurde jedoch nicht offiziell erlassen bzw. publiziert. Das Departement wird dieses in geeigneter Form publizieren bzw. öffentlich zugänglich machen; es wird auch Eingang ins Geoportal finden.

8. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

8.1. Strassengesetz

Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b; Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b; Absatz 2 Buchstabe a; Artikel 10; Artikel 19 Absatz 1; Artikel 56 Absatz 2; Artikel 60 Absatz 1; Artikel 70 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2; Artikel 77 Absatz 3

Die Kategorie der Gemeindeverbindungsstrasse besteht nicht mehr. Alle Bestimmungen werden entsprechend angepasst bzw. aufgehoben.

Artikel 9; Gemeindeverbindungsstrassen

Diese Bestimmung ist obsolet und wird aufgehoben.

Artikel 36; Gemeindebeiträge an die Erstellungskosten (Kantonsstrassen)

Gemäss Artikel 36 sind die Gemeinden, durch deren Gebiet sich die Kantonsstrasse zieht, oder welche in der Umgebung des Strassenzuges liegen und ein besonderes Interesse an der Kantonsstrasse haben, zu einer angemessenen Beitragsleistung verpflichtet. Diese Bestimmung hat für die Gemeinden je nach Projekt sehr hohe Kostenfolgen. So müsste sich die Gemeinde Glarus Nord nach geltendem Strassengesetz mit rund 7,5 Millionen Franken an den Gesamtkosten der Stichstrasse Näfels-Mollis von 18,7 Millionen Franken beteiligen. Glarus Nord hat denn auch im Rahmen der Vernehmlassung zum Vorprojekt zur Stichstrasse beantragt, diese sei im Hinblick auf das neue Strassengesetz vollständig durch den Kanton zu finanzieren. Glarus Nord sei mit der Ortsdurchfahrt von Näfels bereits erheblich belastet und habe in den vergangenen Jahren bereits grosse Beiträge geleistet.

Auch die Gemeinde Glarus Süd ersuchte im Rahmen der Vernehmlassung zum Auflageprojekt Ersatz Linthbrücken Bahnhofstrasse Schwanden um die Überarbeitung des Strassengesetzes. Die Gemeinde Glarus Süd habe im Budget 2018 keinen Beitrag an die Gesamtkos-

ten von 3,56 Millionen Franken eingestellt. Nach geltendem Strassengesetz hätte sich die Gemeinde mit 1,4 Millionen Franken zu beteiligen.

Artikel 37; Ortsumfahrungen und andere Strassenverlegungen

Die Bestimmungen betreffend die Beiträge an Ortsumfahrungen gemäss Absatz 1 und der Begriff Gemeindeverbindungsstrassen im Absatz 2 sind zu streichen.

Abschnitt 2.3, Gemeindeverbindungsstrassen; Artikel 38–43

Dieser Abschnitt ist hinfällig und wird aufgehoben.

Artikel 46; Kantonsbeitrag an die Erstellungskosten (Gemeindestrassen)

Nach dem Prinzip der Aufgabenentflechtung werden keine Beiträge mehr an Gemeindestrassen von besonderer Bedeutung ausgerichtet. Die Kann-Bestimmung wird aufgehoben. Als Beiträge an eine Gemeindestrasse wurden letztmals 2009 der Gemeinde Glarus 30'000 Franken für die Sanierung der Sackbergstrasse gewährt.

Artikel 48; Kantonsbeitrag an die Unterhaltskosten (Gemeindestrassen)

Nach dem Prinzip der Aufgabenentflechtung und im Sinne der Verwesentlichung richtet der Kanton keine direkten Beiträge an die Gemeindestrassen aus. Die Beteiligung der Gemeinden an den Motorfahrzeugsteuern ist im EG SVG zu regeln, wobei die Gemeinden diese Beiträge grundsätzlich analog dem Kanton für alle Kosten in Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwenden können und nicht bloss für die Unterhaltskosten der Gemeindestrassen.

Artikel 51; Kantonsbeitrag an die Erstellungskosten (Korporationsstrassen)

Der Verweis auf Artikel 46 ist zu streichen, weil Artikel 46 aufgehoben wird. Inhaltlich wird die Obergrenze von höchstens 30 Prozent übernommen.

Artikel 88; Zweckgebundene Einnahmen, weitere Einnahmen

Im Sinne der Verwesentlichung ist Artikel 88 aufzuheben. Die Beiträge des Bundes (Abs. 1 Bst. a) sowie der dem Kanton zufallende Anteil am Benzinzoll (Abs. 1 Bst. b) sind im Bundesrecht geregelt. Die Motorfahrzeugsteuern sind im EG SVG geregelt (Abs. 1 Bst. c). Die Beiträge der Gemeinden an den Kanton entfallen (Abs. 1 Bst. d).

Soweit Einnahmen einem bestimmten Zweck zugehalten werden, ist deren Verwendung also in den entsprechenden Spezialgesetzen zu regeln. Darüber hinaus erforderliche Finanzierungsbeiträge bedürfen keiner speziellen Regelung. Sie werden wie andere Aufgaben auch aus den allgemeinen Erträgen der Jahresrechnung finanziert. Ein entsprechender Beschlussvorbehalt des Landrates für die Finanzierung der Strassen (Abs. 2) ist dazu heute nicht mehr notwendig.

Artikel 91; Neueinteilung

Diese Bestimmung betrifft ebenfalls Beitragsleistungen und bezieht sich auf aufzuhebende Artikel. Sie kann aufgehoben werden. Die Voraussetzungen für die Aufnahme in eine andere Strassenkategorie sind zudem in Artikel 4 geregelt.

8.2. Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr

Artikel 10; Verwendung des Steuerertrages

Absatz 1: Es wird allgemein festgehalten, dass die Motorfahrzeugsteuern zur Deckung der mit dem Strassenverkehr zusammenhängenden Kosten zu verwenden sind. Diese Zweckzuweisung ergibt sich aus der Natur der Motorfahrzeugsteuer als eine Kostenanlastungssteuer. Dies bedeutet, dass die entsprechenden Erträge im Grundsatz für alle Aufgaben verwendet werden müssen, die mit dem Verkehr zusammenhängen. Die Regelung ist dabei

bewusst offen formuliert. Die Erstellung und Führung einer detaillierten Strassenrechnung wird nicht verlangt. Da eine spezialgesetzliche Regelung fehlt, gilt für die Abschreibungen der Strassen zudem neu im Grundsatz die generelle Bestimmung in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b FHV, wonach die Strassen mit einem degressiven Satz von 10 Prozent über 40 Jahre abzuschreiben sind.

Absatz 2: Wie bei den finanziellen Auswirkungen dargelegt, entgehen dem Kanton in den nächsten Jahren durch die Aufhebung von Artikel 36 StrG rund 19,8 Millionen Franken an Gemeindebeiträgen. Mittels einer Anpassung des Verteilschlüssels der Motorfahrzeugsteuer (bisher Kanton 5/6 und Gemeinden 1/6, neu Kanton 8/9 und die Gemeinden 1/9) soll dies über die Zeit kompensiert werden. Diese Lösung hat zur Folge, dass die Gemeinden kurz- bis mittelfristig finanziell erheblich entlastet werden (min. 200'000 Fr. pro Jahr).

Absatz 3: Da Artikel 48 StrG und damit die direkte Bindung des Gemeindeanteils an die Unterhaltskosten der Strassen entfällt, ist der bisher in Absatz 1 enthaltene Verweis auf Artikel 48 StrG aufzuheben. Der Landrat soll weiterhin den Verteilungsschlüssel des Gemeindeanteils festlegen. Dieser sieht aktuell vor, dass je ein Drittel der Verkehrssteuern nach der Anzahl der in den Gemeinden gelösten Fahrzeuge, der Einwohnerzahl gemäss Eidgenössischer Volkszählung und der produktiven Gemeindefläche verteilt wird.[1]

9. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, die beiliegenden Gesetzesänderungen der Landsgemeinde zur Zustimmung zu unterbreiten.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Rolf Widmer, Landammann
Hansjörg Dürst, Ratsschreiber

Beilagen:
- SBE
- Synopse
- Entwurf Kantonsstrassenverzeichnis

[1] Beschluss über die den Ortsgemeinden zustehenden Anteile an die Unterhaltskosten der Gemeindestrassen vom 5. März 1975 (GS VII C/11/4)