

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 8. April 2009

### **549. Finanzierung Strasseninfrastruktur und Verkehrsabgaben; Revision (Vernehmlassung)**

#### **1. Umsetzung des Konzepts**

Mit Beschluss Nr. 679/2008 genehmigte der Regierungsrat ein Konzept zur Revision des Gesetzes über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen vom 27. September 1981 (Strassengesetz, LS 722.1) und des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des Strassenverkehrsrechts des Bundes vom 11. September 1966 (Verkehrsabgabengesetz, VAG; LS 741.1). Die Umsetzung des Konzepts liegt als konkreter Revisionsvorschlag für das Strassengesetz (E-StrG) und das VAG (E-VAG) vor. Für diese Änderungsvorschläge ist eine Vernehmlassung durchzuführen. Die konkrete Umsetzung der im Konzept vorgegebenen Gesetzesänderungen mitsamt Erläuterungen ist in der synoptischen Darstellung festgehalten. Von diesen Änderungsvorschlägen für das Strassengesetz und das Verkehrsabgabengesetz ist Kenntnis zu nehmen.

#### **2. Vorbemerkung**

In Nachachtung des Grundsatzes der Nachhaltigkeit wurde im Konzept vorgegeben, dass der Bestand des Strassenfonds grundsätzlich zu erhalten ist. Einlagen in und Entnahmen aus dem Strassenfonds haben sich somit längerfristig die Waage zu halten. Um die längerfristige Entwicklung des Fondsbestandes vor dem Hintergrund geplanter Investitionen und voraussichtlicher Einnahmen abschätzen zu können, wurde von der mit dieser Thematik und den zürcherischen Besonderheiten bestens vertrauten Firma Ecoplan ein Bericht eingeholt (Finanzplanmodell). Gegenüber der degressiven Abschreibung vom Restbuchwert im Harmonisierten Rechnungsmodell, wird mit dem auf den 1. Januar 2009 eingeführten Rechnungslegungsmodell IPSAS eine lineare Abschreibung gemäss Nutzungsdauer der Anlage vorgenommen. Dies führt in den Anfangsjahren zu einer wesentlichen Entlastung der Erfolgsrechnung hat aber umgekehrt zur Folge, dass sich die Abschreibungsdauer bei Strassenbauinvestitionen verlängert. Daher wurde die Betrachtungsdauer im Finanzplanmodell auf 40 Jahre festgelegt.

Das geplante Ausmass an Investitionen und die angenommene Nettobelastung für den Kanton sind sehr wichtig für das Gesamtergebnis. Grundlage für die Investitionsplanung bildet vorab der kantonale Ver-

kehrsrictplan. Da Ausmass und Zeitpunkt der Investitionen zum Teil mit grossen Unsicherheiten verbunden sind, wurden dem Finanzplanmodell eine Minimal- und eine Maximalvariante zugrunde gelegt. In der Maximalvariante wird von einem günstigen Investitionsklima ausgegangen und es wird angenommen, dass die Politik den Strassenbau unterstützt. Unter diesen Voraussetzungen könnten viele der im Richtplan vorgesehenen Investitionsvorhaben begonnen werden. Der Kanton würde sich bei dieser Variante massgeblich an den Nationalstrassenüberdeckungen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Nordumfahrung beteiligen. Weitere Mitfinanzierungen von im Richtplan enthaltenen Nationalstrassen-Grossprojekten (wie z. B. Oberlandautobahn) durch den Kanton sind in dieser Variante nicht vorgesehen. Im Investitionsplan gemäss der Minimalvariante wird hingegen mit einem kritischen Umfeld und langwierigen Verfahren gerechnet. Bei den Nationalstrassenvorhaben könnte der Kanton deshalb nur in geringem Umfang Einfluss nehmen und bei den Staatsstrassen müsste auf einige Umfahrungen verzichtet werden.

Der Schlussbericht vom 21. November 2008 gelangt zum Ergebnis, dass der Bestand des Strassenfonds selbst mit der Minimalvariante der Investitionen längerfristig nur zu erhalten ist, wenn die Verkehrsabgaben der Teuerung angepasst werden. Hierbei gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass die Entwicklung der Einnahmen aus den Verkehrsabgaben als bedeutendste Finanzierungsquelle des Strassenfonds sehr schwierig zu prognostizieren ist, da sie stark vom Fahrzeugbestand abhängt. Dieser wird seinerseits von vielen Faktoren beeinflusst, wie der Entwicklung der Energiepreise, der Veränderung des Käuferverhaltens usw. Aus diesen Gründen wird die längerfristige Entwicklung des Strassenfonds in Abhängigkeit zur Investitionsplanung regelmässig im Auge zu halten sein. Diese Aufgabe kann mit der vorgeschlagenen Strassenfondsplanung, die zusammen mit der Finanzplanung vom Kantonsrat zu beschliessen ist, wahrgenommen werden. Dadurch wird einerseits eine umfassende Abwägung zwischen dem Interesse an einem gut ausgebauten und unterhaltenen Strassennetz sowie den Bestrebungen, die Fiskalquote tief zu halten, ermöglicht. Andererseits kann damit aber auch ein Handlungsbedarf in Bezug auf die Erhöhung der Einnahmen, etwa durch Indexierung der Verkehrsabgaben, rechtzeitig erkannt werden.

### **3. Änderungen in der Mittelbeschaffung**

#### *a) Verkehrsabgaben*

Die Verkehrsabgaben im Kanton Zürich beruhen auf dem Verkehrsabgabengesetz. Mehrere Versuche, das Verkehrsabgabengesetz zu revidieren, sind in den vergangenen Jahrzehnten gescheitert.

Die Verkehrsabgaben werden gemäss dem geltenden Verkehrsabgabengesetz im Wesentlichen nach der Grösse des Motorhubraumes, bei Lastwagen und Anhängern nach der Nutzlast bemessen. Fahrräder und deren Anhänger sowie Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb sind abgabefrei. Für Fahrzeuge mit elektrischem und alternativem motorischem Antrieb (sogenannte Hybrid-Fahrzeuge) wird die Hälfte der Verkehrsabgabe gemäss dem Ansatz für den Hubraum bzw. für die Nutzlast erhoben. Diese seit Jahrzehnten unveränderten Bemessungsgrundlagen genügen den heutigen Anforderungen an eine möglichst verursachergerechte Besteuerung mit wirksamen Anreizen zu möglichst ökologischem Verhalten nicht mehr. Ihre Revisionsbedürftigkeit ist unbestritten und entsprechende parlamentarische Vorstösse wurden durch den Kantonsrat überwiesen. Auch sind in verschiedenen anderen Kantonen ebenfalls Revisionen der Gesetze über die Besteuerung der Motorfahrzeuge mit der gleichen Zielsetzung eingeleitet oder bereits durchgeführt worden. Mit der vorliegenden Revision des Verkehrsabgabengesetzes sollen die Bemessungsgrundlagen den heutigen Anforderungen an eine Besteuerung der Strassenfahrzeuge nach dem Verursacherprinzip und nach ökologischen Kriterien angepasst werden. Diese Neuregelung soll grundsätzlich saldoneutral erfolgen, d. h., sie soll über den gesamten Fahrzeugbestand keine Mehrerträge erzeugen. Zurzeit beträgt der Nettoertrag aus den kantonalen Verkehrsabgaben rund 283 Mio. Franken (Stand 2008).

Im Kanton Zürich sind über 800 000 Fahrzeuge (einschliesslich Anhänger) immatrikuliert. Die Bemessung der Verkehrsabgaben muss deshalb auf lückenlos vorhandenen amtlichen Daten beruhen. Im Vordergrund stehen dabei die Angaben aus dem Fahrzeugausweis. Die Rechnungsstellung muss möglichst vollautomatisiert mittels einer Informatiklösung erfolgen können. Die vorliegend vorgeschlagenen Bemessungsgrundlagen der Verkehrsabgaben tragen auch dem Erfordernis der effizienten praktischen Umsetzbarkeit Rechnung. Zusammengefasst werden folgende Bemessungsgrundlagen vorgeschlagen:

Fahrzeugart	Heute	Revisionsvorlage
Motorwagen mit Hubkolbenmotor (ohne Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen)	Hubraum	Hubraum und Gesamtgewicht Befristete Steuerbefreiung bzw. -ermässigung ab 1. Inverkehrsetzung für besonders umweltschonende Fahrzeuge
Lastwagen schwere Sattelschlepper Gesellschaftswagen	Nutzlast Pauschaltarif Hubraum	Gesamtgewicht und Euro-Norm für alle drei Fahrzeugarten (analog LSVA)
Motorräder	Hubraum	Hubraum und Emissionscode
Anhänger	Nutzlast	Gesamtgewicht

*b) Grundeigentümerbeiträge*

Der Bau von Strasseninfrastrukturen führt in der Regel zu einer Verbesserung der Erschliessung der anstossenden Grundstücke. Der dadurch entstehende Mehrwert kann mit Grundeigentümerbeiträgen vom baupflichtigen Gemeinwesen abgeschöpft werden. Die geltende Regelung (§ 62 StrG) erweist sich in der Praxis indessen als zu kompliziert und erscheint aus den in RRB Nr. 679/2008 genannten Gründen als nicht mehr zeitgemäss. Eine vollständige Aufhebung der Grundeigentümerbeiträge ist allerdings auch nicht angezeigt, weil in diesem Fall Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, deren Grundstücke vollumfänglich über eine Gemeinde- oder eine Staatsstrasse erschlossen werden, gegenüber solchen, welche die Erschliessung etwa im Rahmen eines Quartierplanverfahrens selber finanzieren, ungerechtfertigt privilegiert würden.

Die im Konzept beschlossene, in 14 Städten und Gemeinden durchgeführte Erhebung über die Praxis zu den Grundeigentümerbeiträgen ergab denn auch ein uneinheitliches Bild. Grundeigentümerbeiträge werden zwar von zahlreichen Gemeinden erhoben, nicht aber von allen und insbesondere nicht im städtischen Raum. Die Beiträge werden zudem – entsprechend der Praxis des Kantons und entgegen dem Wortlaut der Gesetzesbestimmung – nicht nach dem Mehrwert der Grundstücke, sondern nach einfacher zu handhabenden Kriterien (Strassenabstand, Fläche) bemessen. Da der Betrieb einer Strasse für die Anwohnerinnen und Anwohner mit Immissionen verbunden ist, fehlt Beiträgen für Fahrbahnbauten in der Regel die Akzeptanz, weshalb sie entweder nicht erhoben werden oder mit aufwendigen Rechtsmittelverfahren verbunden sind. Insgesamt erweisen sich die Einnahmen als verhältnismässig gering. Der Erhebungsaufwand kann sich somit insbesondere aufgrund von Rechtsstreitigkeiten als unverhältnismässig erweisen. Die Erhebung erfolgt aus Gründen der Praktikabilität in der Regel im Rahmen des Landerwerbsverfahrens und gegen Verrechnung.

Diese Erkenntnisse bestätigen die im Konzept getroffenen grundlegenden Annahmen. Daraus ergeben sich folgende Leitlinien für die Neuregelung:

- Die Bestimmungen sollen für Kanton und Gemeinden direkt anwendbar sein, d. h. keiner Ausführungsbestimmungen bedürfen.
- Sie sind als Kann-Vorschriften auszugestalten, um den zuständigen Behörden den nötigen Freiraum bei der Erhebung einzuräumen.
- Aus Gründen der fehlenden Akzeptanz sollen keine Beiträge mehr für Fahrbahnen (Strassenbeiträge) erhoben werden; für Trottoirbauten sollen demgegenüber weiterhin Beiträge erhoben werden können. Neu sollen auch für Radfahreranlagen Beiträge erhoben werden. Diese dienen den anstossenden Liegenschaften ebenso wie Fuss-

gängeranlagen, weshalb sich eine Beitragserhebung rechtfertigt. Zudem können so auch für kombinierte Rad- und Fussgängeranlagen Beiträge erhoben werden.

- Zudem soll auf die Erhebung von Beiträgen von Eigentümerinnen und Eigentümern gegenüberliegender Grundstücke verzichtet werden. Damit soll ebenfalls die Akzeptanz der neuen Regelung erhöht und somit der Vollzugaufwand verringert werden.

Neu ist vorzusehen, dass die Beiträge an die Kosten des baupflichtigen Gemeinwesens nicht mehr aufgrund des eingetretenen Mehrwerts, sondern aufgrund der innerhalb eines Abstands von 25 Metern zur Anlage liegenden Grundstücksfläche zu bemessen sind. Damit wird die bisherige, weitherum bekannte und von zahlreichen Gemeinden übernommene Praxis des Kantons im Gesetz festgeschrieben.

Da die Erhebung der Beiträge in aller Regel zusammen mit dem Landerwerbsverfahren erfolgt, ist für das Verfahren der Erhebung weiterhin auf das Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten vom 30. November 1879 (LS 781) zu verweisen. Da auch dieses derzeit revidiert wird, sind die Gesetzgebungsverfahren zu koordinieren.

Es wird vorgeschlagen, die Bestimmungen zu den Grundeigentümerbeiträgen in einem neuen Kapitel 4 unter «IV. Finanzierung» unterzubringen (§§ 33b ff. E-StrG).

#### **4. Änderungen in der Mittelverwendung**

##### *a) Steuerungsinstrumente*

Die vorgeschlagenen Steuerungsinstrumente (Strategie, Finanzplanung und Strassenfonds-Planung) erlauben dem Regierungsrat und dem Kantonsrat eine in mehrfacher Hinsicht umfassendere Steuerung der Mittelverwendung, als dies die heutigen Planungsinstrumente, insbesondere das Strassenbauprogramm erlauben. Die Strategie Strassen ermöglicht grundsätzliche Festlegungen über Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur. Die Finanzplanung ermöglicht mit einem 12-Jahres-Horizont neu eine Einflussnahme auf die Prioritätenreihung, wie sie heute ansatzweise über die Richtplanung erfolgt. Die Richtplanung ist aufgrund ihres Zwecks als «Investitionsprogramm des Strassenbaus» weder geeignet noch bestimmt und erfolgt dementsprechend losgelöst von den finanziellen Möglichkeiten des Strassenfonds. Die Auswirkungen der Prioritätenreihung einzelner Investitionen auf den Bestand des Strassenfonds können neu mit der Strassenfonds-Planung abgebildet werden.

Es wird vorgeschlagen, die neuen Steuerungsinstrumente an der Stelle im Strassengesetz zu regeln, wo heute das Bauprogramm geregelt ist (§ 8 StrG). Da die Steuerungsinstrumente in ihrem Gehalt weit über das Bau-

programm hinausgehen, ist eine Änderung der Überschriften «II. Strassenbau» (neu «Planung und Bau») sowie «2. Baubeschlüsse» (neu «Strategie- und Baubeschlüsse») erforderlich.

*b) Städte Zürich und Winterthur*

Die Städte Zürich und Winterthur sind heute gemäss § 43 StrG für die Erstellung, den Ausbau und den Unterhalt der Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet zuständig. Die Stadträte erstatten hierzu dem Regierungsrat jährlich bis Ende Oktober Bericht über das Bauprogramm der folgenden drei Jahre (§ 44 StrG). Die Finanzierung dieser Aufgaben erfolgt über städtische Ausgabenbeschlüsse zulasten der jeweiligen Bau- bzw. Unterhaltspauschale. Die Städte sind somit durch das Strassengesetz mit der Wahrung der kantonalen Interessen am Strassennetz betraut. Der Kanton nimmt im Rahmen der Begehrensäusserung sowie der Projektgenehmigung zu einzelnen Vorhaben Stellung.

Diese Aufgabenteilung hat sich im Grundsatz bewährt und ist beizubehalten. Nicht bewährt hat sich hingegen die Berichterstattung zum Bauprogramm. Diese erfolgt einerseits mit einem zu kurzen Zeithorizont (drei Jahre), der eine vorausschauende Planung ausschliesst. Andererseits ermöglicht sie keine steuernde Einflussnahme des Kantons, da dieser die Berichterstattung lediglich zur Kenntnis nehmen kann. Schliesslich sieht das heutige Verfahren eine Aufnahme der städtischen Bauprogramme in ein konsolidiertes kantonales Programm nicht vor. Ebenfalls nicht bewährt hat sich die Finanzierung der städtischen Infrastrukturen über die Bau- und die Unterhaltspauschalen. Der Mittelbedarf der Städte wird regelmässig durch grosse Einzelobjekte beeinflusst, die es erfordern, die Faktoren zur Finanzierung der Pauschalen projektspezifisch statt pauschal festzusetzen. Sodann erweist sich die sich durch Strassenfonds und Pauschalen ergebende faktisch doppelte Fondsbildung als unnötig und der Transparenz abträglich. Weiter erscheint es nicht mehr gerechtfertigt, dass die kantonalen Behörden die ihnen im übrigen Kantonsgebiet nach der Kantonsverfassung zustehenden Ausgabenkompetenzen bei Vorhaben auf Strassen von überkommunaler Bedeutung in den Städten Zürich und Winterthur nicht wahrnehmen können. Die geltende Regelung geht jedoch zurück auf eine althergebrachte Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und den beiden Grossstädten. Eine vollständige Verlagerung der Ausgabenkompetenz kommt daher nicht infrage und wäre zudem nicht zweckmässig. Es erscheint angemessen, die Schwelle für eine kantonale Zuständigkeit dort anzusetzen, wo sie der Verfassungsgeber für die Ausgabenkompetenz des Kantonsrates festgelegt hat, also bei 3 Mio. Franken. Die Ausgabenkompetenz für Ausgaben unter 3 Mio. Franken ist auch aus Gründen der

Praktikabilität bei den Städten zu belassen. Für neue Ausgaben über 3 Mio. Franken soll inskünftig der Regierungsrat auf Antrag der Städte dem Kantonsrat eine Kreditvorlage unterbreiten; für gebundene Ausgaben soll der Regierungsrat zuständig sein. Die Finanzierung von Vorhaben unter 3 Mio. Franken soll nicht mehr pauschal, sondern neu über objektspezifische Beiträge an die Städte erfolgen.

Nimmt man die letzten fünf Jahre zum Massstab, so wären nach dieser neuen Regelung die Ausgaben für drei Unterhalts- und sechs Bauvorhaben aus der Stadt Zürich sowie ein Bauvorhaben aus der Stadt Winterthur durch den Regierungsrat bzw. den Kantonsrat zu beschliessen gewesen. Daraus ist einerseits ersichtlich, dass sich diese Einschränkung der heutigen städtischen Zuständigkeit auf wenige Einzelfälle bezieht und somit gegenüber den Städten vertretbar ist. Andererseits ergibt sich daraus, dass sich der zusätzliche Aufwand für den Regierungsrat und den Kantonsrat in Grenzen hält. An der Anzahl Projektgenehmigungen durch den Regierungsrat wird sich indes nichts verändern, da weiterhin sämtliche städtische Vorhaben auf überkommunalen Strassen dem Regierungsrat zur Genehmigung vorzulegen sind.

Weiter sollen die Planungen der Städte Zürich und Winterthur in die neuen Steuerungsinstrumente Strategie, Finanzplanung und Strassenfonds-Planung einbezogen werden. Damit ist sichergestellt, dass der Kantonsrat analog den entsprechenden Beschlüssen beim öffentlichen Verkehr und im Einklang mit der Richtplanung über die Entwicklung des gesamten Staatsstrassennetzes beschliessen kann. Abweichungen von den Anträgen der Städte an die Steuerungsinstrumente sind gemäss der vorgeschlagenen Regelung vom Regierungsrat gegenüber dem Kantonsrat jeweils offenzulegen und zu begründen, um der besonderen Stellung der Städte Rechnung zu tragen.

Die Finanzierung eines städtischen Vorhabens auf überkommunalen Strassen setzt grundsätzlich voraus, dass dieses in der Finanzplanung des Kantons enthalten ist. Um den städtischen Behörden die Handlungsfreiheit im Rahmen der Projekterarbeitung zu erhalten, ist ihnen eine Zuständigkeit für Projektierungskredite einzuräumen (§ 46a E-StrG).

#### *c) Staatsbeiträge an Gemeindestrassen*

Die heutigen Staatsbeiträge an finanzschwache Gemeinden für den Bau und Unterhalt ihrer Gemeindestrassen (§§ 29–32 StrG) fallen dahin, wenn das Finanzausgleichsgesetz dereinst in Kraft tritt. Die neu vorgesehene Zahlung aus dem Strassenfonds in den Finanzausgleich ist daher Gegenstand jener Vorlage und wird in den Vernehmlassungunterlagen zum Strassengesetz nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Daneben soll die Rechtsgrundlage für Subventionen an Gemeinden insbesondere bei Elementarschäden beibehalten werden (bisheriger

§ 30 Abs. 2 StrG, neu § 30 E-StrG). Hier wird die bisherige Bestimmung insofern angepasst, als die beitragsberechtigten Kosten neu im Gesetz als Wiederherstellungskosten definiert werden.

Wie im Konzept vorgesehen, soll eine Rechtsgrundlage für Subventionen an kommunale Gesamtverkehrsprojekte geschaffen werden. Es wird vorgeschlagen, die Gesamthöhe dieser Beiträge in ein Verhältnis zu den Einlagen in den Strassenfonds zu setzen (höchstens 5%), wobei dem Regierungsrat die Möglichkeit einzuräumen ist, den genauen Prozentsatz sowie die Einzelheiten für die Bearbeitung der Gesuche in einer Verordnung zu regeln.

#### *d) Infrastrukturanlagen des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum*

Die gesetzgeberische Umsetzung des mit RRB Nr. 117/2006 beschlossenen Grundsatzes, dass die Kosten für die Strasseninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum vom Strassenfonds zu tragen sind, erfordert eine technische Differenzierung einzelner Anlageteile. Diese in den §§ 3 lit. f und m sowie 3a E-StrG vorgenommene Ausscheidung entspricht der in Anwendung von RRB Nr. 117/2006 entwickelten Praxis. Die gemäss § 3 E-StrG zur Strasse gehörenden Infrastrukturelemente werden nach § 28 StrG (§ 28a E-StrG) aus dem Strassenfonds finanziert, sofern eine Staatsstrasse betroffen ist. Die in § 37 Abs. 1 E-StrG festgelegte Duldungspflicht der Strasseneigentümer für Verkehrsanlagen ist dementsprechend auf Anlagen und Einrichtungen im Sinne von § 3a E-StrG zu beschränken.

### **5. Weitere Änderungen**

#### *a) Projektierungsgrundsätze*

Den Staatsstrassen und den Strassen mit überkommunaler Bedeutung in den Städten Zürich und Winterthur kann im Verhältnis zum übergeordneten Strassennetz eine wichtige Redundanzfunktion zukommen. Diese Funktion ist nur gewährleistet, wenn eine genügende Kapazität der Strasse sichergestellt ist. Dieses wichtige Anliegen des Kantons ist als neuer Projektierungsgrundsatz festzuschreiben (§ 14 Abs. 4 E-StrG). Aufgrund ihrer Projektierungsverantwortung steht den Städten weiterhin ein erheblicher Spielraum zur Verfügung, um ihren eigenen Interessen am überkommunalen Strassenbau Nachachtung zu verleihen. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben ist im Rahmen der Vorprüfung und der Projektgenehmigung (§ 45 Abs. 2 und 3 E-StrG) zu prüfen.

Sodann ist die Gelegenheit dieser Gesetzesrevision zu nutzen, um den Projektierungsgrundsatz des behindertengerechten Bauens an die Terminologie des Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen

(Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) und Art. 11 Abs. 4 der Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005 (LS 101) anzupassen (§ 14 Abs. 3 E-StrG).

*b) Strassenfonds*

In § 28 E-StrG wird in Umsetzung der bisherigen Praxis der kantonale Anteil an den Einnahmen des Bundes aus der Schwerverkehrsabgabe ausdrücklich dem Strassenfonds zugewiesen. Zur besseren Übersicht wird vorgeschlagen, den bisherigen § 28 StrG in zwei Bestimmungen aufzuteilen: § 28 E-StrG mit dem Marginale «Einnahmen» und § 28a E-StrG mit dem Marginale «Verwendung».

*c) Nationalstrassen*

Der heutige § 3 des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz (EG NSG) vom 24. März 1963 (LS 722.1) ermächtigt den Regierungsrat bzw. die zuständige Direktion, die Interessen des Kantons im Nationalstrassenbau gegenüber dem Bund zu vertreten. Im Hinblick auf die Aufhebung des EG NSG ist diese Bestimmung in einer an die heutige Zuständigkeitsordnung angepassten Form ins Strassengesetz überzuführen. Der Kanton wird auch unter der umfassenden Zuständigkeit des Bundes nicht umhinkommen, in einem gewissen Umfang Mittel bereitzustellen, um seine Interessen gegenüber dem Bund zu wahren. Der neue § 58a E-StrG soll daher als Auftrag an die zuständigen kantonalen Stellen formuliert werden.

*d) Kantonsinterne Zuständigkeiten*

Für die im Strassengesetz formulierten Aufgaben des Kantons sind entweder die Baudirektion oder die Volkswirtschaftsdirektion zuständig. Diese Zuständigkeiten sind in einer Verordnung zu regeln; im Gesetz soll von der «zuständigen Direktion» die Rede sein.

## **6. Vernehmlassung**

Von der vorgeschlagenen Revision sind sämtliche Gemeinden mehr oder weniger stark betroffen. Sie sind somit alle zur Vernehmlassung einzuladen. Daneben sind die Parteien mit Fraktionsstärke im Kantonsrat sowie – dies vor allem angesichts der Änderungen der Verkehrsabgaben – die Verbände und Interessengruppen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer einzuladen.

Die Volkswirtschaftsdirektion ist zu beauftragen, in Zusammenarbeit mit der Sicherheitsdirektion die Vernehmlassung durchzuführen und den Regierungsrat über das Ergebnis zu orientieren.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Volkswirtschaftsdirektion wird zur Durchführung der Vernehmlassung über die Änderungen des Stassengesetzes und des Verkehrsabgabengesetzes beauftragt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**