

Geltende Bestimmungen	Vorschlag für neue bzw. revidierte Bestimmungen (E-StrG)	Erläuterungen
<b>Gesetz über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen (Strassengesetz) vom 27. September 1981; LS 722.1</b>		
<p><b>§ 3. Zur Strasse gehören ausser den Flächen für den fliessenden und ruhenden öffentlichen und privaten Verkehr alle dem bestimmungsgemässen Gebrauch, der technischen Sicherung und dem Schutz der Umgebung dienenden Bauten und Einrichtungen, insbesondere</b></p> <p>a) – e)</p> <p><b>f) Anlagen und Einrichtungen zur Verkehrsregelung sowie Verkehrszeichen;</b></p> <p>g) – l)</p>	<p>§ 3. <i>Bstb. a) – e) unverändert</i></p> <p>f) Anlagen und Einrichtungen zur Verkehrsregelung sowie Verkehrszeichen einschliesslich technische Einrichtungen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum;</p> <p><i>g) – l) unverändert</i></p> <p>m) Flächen für Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum</p>	<p>Die Aufteilung der Kosten für Bau und Unterhalt von Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zwischen dem Kanton als Strasseneigentümer und den Verkehrsbetrieben führte in der Vergangenheit regelmässig zu Abgrenzungsschwierigkeiten. Diese werden mit den Änderungen in § 3 und der Schaffung von § 3a geregelt.</p>
	<p>Ausnahmen</p> <p>§ 3a. Nicht zur Strasse gehören folgende Infrastrukturen, Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum:</p> <p>a) Gleiskörper (Unterbeton oder Schwelle und Schienen sowie Anlagen zu dessen Entwässerung</p> <p>b) Oberbeton und Deckbelag, soweit dieser ausschliesslich für die Strassenbahn zur Verfügung steht</p>	<p>Mit dem neuen § 3a. wird festgelegt, welche Anlagen und Einrichtungen nicht zur Strasse gehören und somit nicht vom Strasseneigentümer zu finanzieren sind. Solche Anlagen sind vom Strasseneigentümer gemäss § 37 unter den dort genannten Voraussetzungen und Bedingungen zu dulden.</p>

	<p>c) Fahrleitungen und deren Aufhängung                  d) Haltestelleneinrichtungen, insbesondere Witterungsschutz, Fahrgastinformation und Verkaufsgeräte</p>	
<p><b>II. Strassenbau</b>                  ...  <b>2. Baubeschlüsse</b>                  Staatsstrassen; 1. Bauprogramm  <b>§ 8. Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat jährlich gleichzeitig mit dem Voranschlag Bericht über das Bauprogramm für Staatsstrassen der nächsten drei Jahre.</b>  <b>Er berücksichtigt beim Bauprogramm die kantonalen und regionalen Verkehrspläne und die kommunalen Erschliessungspläne gemäss Planungs- und Baugesetz.</b></p>	<p><b>II. Planung und Bau</b>                  ...  <b>2. Strategie- und Baubeschlüsse</b>                  1. Steuerungsinstrumente                  § 8. Der Regierungsrat legt dem Kantonsrat alle vier Jahre die Strategie Strassen sowie alle zwei Jahre die Finanzplanung Strassen und die Strassenfonds-Planung zum Beschluss vor. Die Finanzplanung Strassen und die Strassenfonds-Planung umfassen je einen Planungszeitraum von zwölf Jahren.</p>	<p>Die Steuerung im Strassenverkehr erfolgt über die Strategie Strassen, die Finanzplanung Strassen und die Strassenfonds-Planung. Zu berücksichtigen sind dabei insbesondere die Vorgaben des kantonalen Verkehrsrichtplans und des Gesamtverkehrskonzepts, die Entwicklungen des übergeordneten Nationalstrassennetzes sowie auch die regionalen Richtpläne und kommunalen Erschliessungspläne.                  Die Strategie Strassen wird alle vier Jahre erarbeitet. Dieser Überarbeitungsrhythmus wird als genügend erachtet, zumal Strategien eine gewisse Kontinuität und Stetigkeit aufweisen sollten. Die Finanzplanung Strassen und die Strassenfondsplanung werden alle 2 Jahre erarbeitet. Mit einem Zwölf-Jahres-Horizont der Finanzplanung Strassen kann der Mittel- bis Langfristigkeit von Strassenbauvorhaben besser entsprochen werden als mit dem bisherigen Strassenbauprogramm über drei Jahre. Die Strassenfondsplanung soll in Koordination mit der Finanzplanung ebenfalls über zwölf Jahre erfolgen.</p>

		<p>Die Berücksichtigung der Strategiebeiträge und Finanzplanungen der Städte Zürich und Winterthur für Strassen von überkommunaler Bedeutung wird in §§ 44 ff. geregelt. Der Kantonsratsbeschluss über die Strategie Strassen, die Finanzplanung Strassen und die Strassenfondsplanung bildet jeweils die Grundlage für die jährliche Erarbeitung der Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplanung des Regierungsrats und des Budgets. Die Strategie Strassen kann zudem Grundlage für die Legislaturziele des Regierungsrats bilden.</p> <p>Im Hinblick auf die angestrebte Verbesserung der gesamtverkehrlichen Steuerung sind die Erarbeitungsprozesse so zu gestalten, dass die strategischen Steuerungsinstrumente der Strasse gleichzeitig mit denjenigen des ÖV dem Kantonsrat zum Beschluss vorgelegt werden können.</p>
	<p><i>Abs. 2</i> Die Strategie Strassen umfasst insbesondere eine Umfeldanalyse, eine Berichterstattung über den Stand der Strategieumsetzung, strategische Grundsätze, Wirkungs-, Leistungs- und Finanzierungsziele sowie Massnahmen zur Zielerreichung.</p>	<p>Als wichtigste Inhalte der Strategie Strassen sind vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umfeldanalyse</li> <li>• Controlling und Berichterstattung über den Umsetzungsstand früherer Strategiebeschlüsse</li> <li>• Strategische Grundsätze</li> <li>• Teilstrategien</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wirkungsziele und Massnahmen in den Bereichen Verkehrsqualität, Sicherheit, Umwelt sowie Siedlung und Landschaft</li> <li>• Leistungsziele und Massnahmen</li> <li>• Finanzierungsziele. Mit der Festlegung einer oberen und unteren Bandbreite kann der Kantonsrat die Leitlinien für die künftige Entwicklung des Strassenfonds-Bestandes festlegen.</li> </ul>
	<p><i>Abs. 3</i>                  Mit der Finanzplanung werden Strassenneubauvorhaben priorisiert und deren Kosten ausgewiesen. Der Kantonsrat beschliesst die Finanzplanung von Vorhaben für Strassenneubauten, deren Ausgabenhöhe in seiner Finanzkompetenz liegen. Die Finanzplanung für die übrigen Vorhaben für Strassenneubauten nimmt er zur Kenntnis.</p>	<p>Die Finanzplanung Strassen konkretisiert die Strategie Strassen im Sinne einer rollenden Planung. Sie bildet keinen Ausgabenbeschluss und ersetzt daher nicht einzelne Objektkredite. Vielmehr bildet der Beschluss des Kantonsrats in Bezug auf die grösseren Objekte einen Auftrag an den Regierungsrat bzw. an die Stadträte von Zürich und Winterthur, ein entsprechendes Vorhaben auszuarbeiten und den Antrag für den Ausgabenbeschluss vorzulegen.</p> <p>Die Finanzplanung Strassen ist in zwei Teile gegliedert. In einem ersten Teil, der vom Kantonsrat inhaltlich zu beraten und zu beschliessen ist, werden Vorhaben oder allenfalls auch Programme mit einer Investitionssumme von mehr als 3 Mio. Franken aufgezeigt. Aus Erfahrung wird davon ausgegangen, dass dies für eine zwölfjährige Planungsperiode rund 10 bis 15 Projekte</p>

		<p>betrifft.</p> <p>Die Neubauvorhaben mit einer Investitionssumme von weniger als 3 Mio. Franken sind in einem zweiten Teil aufzuführen, den der Regierungsrat dem Kantonsrat ähnlich dem bisherigen Strassenbauprogramm zur Kenntnis bringt, allerdings ebenfalls mit einem Planungshorizont von zwölf Jahren.</p> <p>In einem Anhang zur Finanzplanung Strasse ist für Neubauvorhaben über 3 Mio. Franken der erreichbare Nutzen auf der Basis von Wirkungsindikatoren in den Wirkungsbereichen Verkehrsqualität, Sicherheit, Umwelt sowie Siedlung und Landschaft aufzuzeigen. Zusammen mit den in der Finanzplanung ausgewiesenen Ausgaben ermöglicht dies eine Priorisierung der Projekte.</p> <p>Mitfinanzierungen Dritter (z.B. Bundesbeiträge) sind in der Finanzplanung auszuweisen.</p>
	<p><i>Abs. 4</i> Die Strassenfondsplanung zeigt die Auswirkungen der Strategie Strassen und der Finanzplanung Strassen auf den Bestand des Strassenfonds auf.</p>	<p>Mit der Strassenfondsplanung werden die Auswirkungen der Strassenausgaben auf den Fondsbestand aufgezeigt. Anpassungen bei der Strategie oder bei der Finanzplanung Strassen sind unmittelbar auch hinsichtlich Auswirkungen auf den Fondbestand zu überprüfen.</p> <p>Zur Gewährleistung der Transparenz und Nachvollziehbarkeit sind in der Strassenfondsplanung die dieser</p>

		<p>zugrundegelegten Aufwendungen, Erträge und Investitionen auszuweisen.</p>
<p><b>Projektierungsgrundsätze</b></p> <p><b>§ 14. Die Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen zu berücksichtigen.</b></p>	<p>§ 14. Die Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren. Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger und der Radfahrer sind angemessen zu berücksichtigen.</p> <p>Die Strasseninfrastruktur ist so zu gestalten, dass sie für Menschen mit Behinderung zugänglich und benutzbar ist.</p> <p>Bei den im kantonalen Verkehrsplan enthaltenen Strassen von überkommunaler Bedeutung in den Agglomerationen sind zusätzlich die Sicherstellung einer genügenden Strassenkapazität und die Vernetzung der überkommunalen Strassen zu berücksichtigen.</p>	<p>Mit Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) am 1. Januar 2004 sind Strassen im Sinne des Strassengesetzes für Menschen mit Behinderungen zugänglich zu machen. Für bestehende Strassen besteht nach BehiG keine Anpassungspflicht. Weiter haben nach Art. 11 Abs. 4 der Kantonsverfassung Menschen mit Behinderung Anspruch auf Zugang zu öffentlichen Bauten, Anlagen, Einrichtungen und Leistungen, soweit dies wirtschaftlich zumutbar ist. Diese Bestimmung verlangt auch die Anpassung bestehender Strassenanlagen. Dazu wird vom Kanton ein Erneuerungskonzept für die Anpassung der bestehenden Infrastruktur erarbeitet. Der Wortlaut von § 14 StrG ist den verfassungs- und bundesrechtlichen Anforderungen anzupassen (Abs. 2).</p> <p>Für die Strassen in den Agglomerationen, die im kantonalen Verkehrsplan enthalten sind, werden ausdrücklich die zwei zusätzlichen Projektierungsgrundsätze der Aufrechterhaltung der Strassenkapazität bzw. des Verkehrsflusses sowie die Sicherstellung der Vernetzung festgehalten (Abs. 3). Sie sind demnach auch bei der Projektierung und beim Bau gemäss den §§ 43 ff. StrG durch die Städte Zürich und Winterthur zu beachten und</p>

		<p>bilden auch Kontrollkriterien bei der Vorprüfung und Genehmigung der Projekte. Aufgrund ihrer Projektierungsverantwortung steht den Städten weiterhin ein erheblicher Spielraum zur Verfügung, um ihren eigenen Interessen am überkommunalen Strassenbau Nachachtung zu verleihen.</p> <p>Die Beschränkung dieser zwei Kriterien auf die Strassen des kantonalen Verkehrsplans bedeutet auch, dass der Kanton diesen beiden Interessen bei der Projektierung von Strassen von regionaler Bedeutung kein spezielles Gewicht beimisst. Allerdings gilt weiterhin der Grundsatz, dass Strassen „entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung ... zu projektieren“ sind. Der Kanton kann mit dieser Bestimmung seine Verantwortung wahrnehmen, Strassen mit ausreichender Kapazität zur Verfügung zu stellen.</p>
<p><b>1. Staatliche Kostendeckung</b></p> <p>Strassenfonds</p> <p><b>28. Die dem Staat anfallenden Kosten für den Bau und den Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen sowie für die Staatsbeiträge werden mit den Mitteln des Strassenfonds gedeckt.</b></p> <p><b>Bis zur Verwirklichung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne stellt der Kantonsrat für diesen Zweck jährlich mindestens 10 Millionen</b></p>	<p><b>1. Strassenfonds</b></p> <p>Einnahmen</p> <p>§ 28. Dem Strassenfonds werden insbesondere der Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben, der kantonale Anteil der Schwerverkehrsabgabe, die für Strassenaufwendungen gebundenen kantonalen Anteile an bundesrechtlichen Abgaben und weitere zweckgebundene Mittel zugewiesen.</p> <p>Soweit die Mittel nicht ausreichen, kann</p>	<p>Diese Bestimmung entspricht den bisherigen Abs. 3 und 4 von § 28. Abs. 1 wird entsprechend der bisherigen Praxis dahin gehend ergänzt, dass der Anteil des Kantons an den Einnahmen des Bundes aus der Schwerverkehrsabgabe nun ausdrücklich im Strassenfonds vereinnahmt wird.</p> <p>Diese Mittel werden im Sinne der weitgefassten bundesrechtlichen Zweckbestimmung für vielfältige Zwecke verwendet, u.a. für Infrastrukturanlagen des strassengebundenen ÖV, den Bau von gesicherten Rad- und</p>

<p><b>Franken im Voranschlag ein. Die Summe verändert sich gemäss der Entwicklung des zürcherischen Baukostenindex.</b></p> <p><b>Dem Strassenfonds werden der Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben, die für Strassenaufwendungen gebundenen kantonalen Anteile an bundesrechtlichen Abgaben und allfällige weitere zweckgebundene Mittel zugewiesen.</b></p> <p><b>Soweit die Mittel nicht ausreichen, kann der Kantonsrat mit dem Voranschlag zusätzliche Einlagen aus dem allgemeinen Staatsgut bewilligen.</b></p>	<p>der Kantonsrat mit dem Voranschlag zusätzliche Einlagen aus dem allgemeinen Staatsgut bewilligen.</p>	<p>Fusswegen, Lärmschutzmassnahmen, allf. Überdeckungen von Nationalstrassen. Die Verwendung der Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe für diese Zwecke soll inskünftig ausgewiesen werden.</p> <p>Weiter fliessen die werkgebundenen Beiträge sowie die Globalbeiträge an die Hauptstrassen vom Bund in den Strassenfonds, welche aus der Mineraloelsteuer und dem Verkauf der Nationalstrassen-Vignette finanziert werden.</p>
	<p>Verwendung</p> <p>§ 28a. Die dem Staat anfallenden Kosten für den Bau und den Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen sowie ein Beitrag an den Finanzausgleich werden mit den Mitteln des Strassenfonds gedeckt.</p> <p>Bis zur Verwirklichung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne stellt der Kantonsrat für diesen Zweck jährlich mindestens 15 Millionen Franken im Budget ein.</p>	<p>Diese Bestimmung entspricht den bisherigen Abs. 1 und 2 von § 28. In Abs. 1 wird die Änderung in Bezug auf die Staatsbeiträge nach § 29ff. aufgenommen.</p>
<p><b>2. Staatsbeiträge an Gemeinden</b></p> <p><b>Beitragsarten und -höhe</b></p> <p><b>1. Grundsätze; a) Baukosten</b></p> <p><b>§ 29. Der Staat leistet den Gemeinden nach ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit an die Baukosten von Gemeindestrassen Kosten-</b></p>	<p><b>2. Finanzierung von Gemeindestrassen</b></p> <p>Sonderlastenausgleich</p> <p>§ 29. Aus dem Strassenfonds wird jährlich ein Beitrag in den geographisch-topographischen Sonderlastenausgleich ausgerichtet. Die Höhe des Beitrags richtet sich nach einem</p>	<p><b>Die hier dargestellte Revision des Staatsbeitragswesens (§§ 29 bis 32) erfolgt mit der Reform des kantonalen Finanzausgleichs (REFA; Finanzausgleichsgesetz) und bildet daher nicht Gegenstand dieser Vernehmlassung. Die geplanten Änderungen werden an dieser</b></p>

<p><b>anteile bis zu 30% der beitragsberechtigten Ausgaben.</b>  <b>Die Beitragspflicht ist von der Bedeutung der Strasse, vom Zweck und Nutzen der Einrichtung im Sinne von § 3 und von der finanziellen Leistungsfähigkeit der Gemeinde abhängig.</b>  <b>Anrechenbar sind Landerwerbs-, Projektierungs-, Bauleitungs- und Baukosten.</b>  <b>Der Regierungsrat kann zur Unterstützung besonders aufwendiger Strassenbauvorhaben zusätzlich Subventionen bis zu 30% der beitragsberechtigten Ausgaben gewähren.</b></p>	<p>Prozentsatz der Einlagen in den Strassenfonds.          Der Regierungsrat bestimmt diesen Prozentsatz in einer Verordnung.</p>	<p><b>Stelle lediglich der Vollständigkeit halber abgebildet.</b>  <b>Ohne Reform des Finanzausgleichs würde die heute geltende Regelung weiterbestehen.</b></p> <p>Die Anpassungen werden nötig, weil mit dem neuen Finanzausgleichsgesetz eine Bemessung der Staatsbeiträge aufgrund der finanziellen Leistungsfähigkeit der Gemeinden (Finanzkraftindex) entfallen wird. Dies gilt auch für die im Strassengesetz und der zugehörigen Strassenbeitragsverordnung (LS 722.18) geregelten Staatsbeiträge an Gemeindestrassen.</p> <p>Der jährliche Beitrag des Strassenfonds in den Sonderlastenausgleich (Vorschlag) wird durch den Regierungsrat in Form eines Prozentsatzes der Einlagen in den Strassenfonds in einer Verordnung festgesetzt. Es ist vorgesehen, vorerst etwa 2,5% dieser Einlagen für diese Zwecke zu verwenden, was etwa 10 Mio. Franken entsprechen.</p> <p>Mit dieser Lösung werden die tatsächlichen Lasten der Gemeinden im Strassenbau und – unterhalt wesentlich besser berücksichtigt als mit der bisherigen Regelung.</p>
<p><b>b) Unterhaltskosten</b>  <b>§ 30. Der Staat leistet finanzschwachen Gemeinden nach ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit an den Unterhalt von</b></p>	<p>2. Aussergewöhnliche Aufwendungen          § 30. Der Staat kann Gemeinden, denen wegen besonderer Vorkommnisse, wie Elementarschäden, aussergewöhnliche</p>	<p>§ 30 Abs. 1 wird aufgehoben.          § 30 Abs. 2 wird für aussergewöhnliche Ereignisse in angepasster Form beibehalten.          Die in solchen Fällen mögliche Subvention aus</p>

<p><b>Gemeindestrassen Kostenanteile bis zur Hälfte der beitragsberechtigten Ausgaben.</b>  <b>Der Regierungsrat kann Gemeinden, denen wegen besonderer Vorkommnisse, wie Elementarschäden, aussergewöhnliche Aufwendungen erwachsen, zusätzlich Subventionen bis zur Hälfte der beitragsberechtigten Ausgaben gewähren.</b></p>	<p>Aufwendungen bei den Gemeindestrassen erwachsen, Subventionen bis zur Hälfte der Wiederherstellungskosten gewähren.</p>	<p>dem Strassenfonds wird nicht über den Finanzausgleich gewährt, sondern erfolgt auf Gesuch hin direkt und ist deshalb nicht von den Indikatoren des Sonderlastenausgleichs abhängig. Bemessungskriterien sind die für die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands erforderlichen Kosten.</p>
<p><b>Einzelheiten</b>  <b>§ 31. Die Einzelheiten werden durch Verordnung geregelt, die der Genehmigung durch den Kantonsrat bedarf.</b>   <b>Ausschluss von Strassenbeiträgen an Dritte</b>  <b>§ 32. Staatsbeiträge dürfen nicht für Strassenbau und Strassenunterhalt eingesetzt werden, wenn die Kosten nach kantonalem Recht von einem Dritten aufzubringen sind.</b></p>	<p>§§ 31 – 32 werden aufgehoben.</p>	<p>Mit der Aufhebung von § 31 fällt auch die Strassenbeitragsverordnung vom 8. September 1982 ersatzlos dahin. In einer Verordnung ist zum Thema Finanzierung von Gemeindestrassen nur noch der Prozentsatz des Strassenfonds festzuhalten, der an den Sonderlastenausgleich ausgerichtet wird und sich nach den Einlagen in den Strassenfonds bemisst.</p>
	<p>Beiträge an kommunale Gesamtverkehrsprojekte          § 32a. Der Kanton kann an Gemeinden Subventionen für Strasseninfrastrukturanlagen bis zur Hälfte der Projektkosten gewähren, sofern die Anlagen dem Gesamtverkehr dienen und von überkommunalem Interesse sind.          Die Subventionen sind insgesamt auf einen jährlichen Maximalbetrag beschränkt, der höchstens 5% der Einlagen in den Strassenfonds beträgt.          Der Regierungsrat legt den Prozentsatz nach Abs. 2 fest und regelt die Einzelheiten</p>	<p>Dieses neue Instrument ermöglicht dem Kanton, Gesamtverkehrsprojekte auf kommunalen Strassen finanziell zu unterstützen.           Das Gesamtverkehrskonzept des Kantons sieht einen wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel vor. Im Agglomerations- bzw. Siedlungsbereich fällt dem ÖV deshalb ein stärkeres Gewicht zu. Eine Trennung des ÖV vom motorisierten Individualverkehr zur Kapazitätssteigerung des ÖV im Perimeter einer Hauptverkehrs- und Kantonsstrasse ist im</p>

	<p>durch Verordnung.</p>	<p>Siedlungsbereich oft nicht möglich oder nicht sinnvoll. Die Verlegung von regionalen ÖV-Verbindungen auf kommunale Strassen führt zu entsprechenden Investitionskosten. Der Kanton kann sich mit dieser Regelung an den Kosten der Übernahme regionaler Aufgaben durch die Gemeinden beteiligen. Voraussetzungen und Kriterien für die kantonale Beteiligung wird in einer Verordnung vom Regierungsrat zu regeln sein.</p>
	<p>Freiwillige Leistungen                  §33a. Gegenüber Privaten, die aus wirtschaftlichen Motiven die gesamte oder teilweise Finanzierung einer geplanten oder bestehenden Anlage anbieten, können sich Kanton und Gemeinden verpflichten, die Nutzung des Strassengrundes zu Werbezwecken zuzulassen.                  Bei Anlagen des Kantons regelt die zuständige Direktion die Einzelheiten in einem Vertrag.</p>	<p>Mit dieser Bestimmung soll dem Kanton und den Gemeinden die Möglichkeit gegeben werden, gegenüber Privaten Sponsoringvereinbarungen im Strassenbau einzugehen. Beim Sponsoring erhält der Sponsor das Recht, auf dem gesponserten Teil der Strasse Werbung zu betreiben. Im Gegenzug verpflichtet er sich, einen der wirtschaftlichen Bedeutung der Werbung entsprechenden Anteil der gesamten Baukosten zu bezahlen.                  Das Eigentum an der Strassenanlage verbleibt ungeachtet der Höhe der privaten Finanzierung beim Kanton bzw. der jeweiligen Gemeinde.                  Im Sponsoringvertrag regelt die zuständige kantonale Direktion bzw. kommunale Behörde die Einzelheiten und Rahmenbedingungen des Sponsoringvertrags wie etwa die Höhe und Modalitäten der Finanzierung, Einzelheiten der Werbenutzung, Unterhalts- und Sorgfaltspflichten sowie Voraussetzung für die</p>

		<p>Änderung der Anlage.</p> <p>Ist ein Sponsoringbeitrag rechtskräftig vertraglich zugesichert, so können die Ausgaben des Kantons als Nettokredit beschlossen werden (§ 38 Abs. 3 des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung vom 9. Januar 2006, CRG; LS 611).</p> <p>Bei einer vollumfänglichen Finanzierung durch den Sponsor erübrigt sich demnach ein Ausgabenbeschluss, sofern der Sponsor auch die Folgekosten trägt.</p> <p>§ 33a. stellt eine Ausnahme von § 28 Abs. 1 StrG dar. Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Strassengesetzes unverändert.</p>
<p><b>Bisherige § 62 lit. a-l</b></p>	<p><i>Neues Kapitel unter „IV.Finanzierung“:</i></p> <p><b>4. Grundeigentümerbeiträge</b></p> <p>Beitragspflicht</p> <p>§ 33b. Für die Erstellung von Rad- und Fussgängeranlagen in bebauten oder in baulicher Entwicklung befindlichen Gebieten kann das baupflichtige Gemeinwesen von den Eigentümern der anstossenden Liegenschaften Beiträge an die Kosten erheben.                  Schuldner des Beitrags ist, wer im Zeitpunkt der Vollendung der Anlage Eigentümer des Grundstücks ist.</p> <p>Bemessung</p>	<p>Die Bestimmungen zu den Grundeigentümereiträgen wurden 1981 nur als Übergangslösung vom vorhergehenden Strassengesetz übernommen (vgl. Formulierung von § 62 StrG). Diese Bestimmungen sind den veränderten Bedürfnissen anzupassen und zu straffen.</p> <p>Beiträge an Strassenbauten nach § 62 lit. b StrG (Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs) werden in weiten Kreisen als nicht mehr zeitgemäss erachtet und sind abzuschaffen. Bei Fussgängeranlagen ist jedoch weiterhin von einem Mehrwert für die anliegenden Grundeigentümer auszugehen. Diese Annahme rechtfertigt sich auch für Radverkehrsanlagen. Eine Rechtsgrundlage für die Beteiligung</p>

	<p>§ 33c. Die Summe der Beiträge darf bei kommunalen Anlagen die Hälfte, bei kantonalen Anlagen ein Viertel der gesamten Kosten einschliesslich Landerwerb nicht übersteigen. Die Höhe des Beitrags richtet sich nach der innerhalb eines Abstands von 25 Metern zur Anlage liegenden Grundstücksfläche.</p> <p>Erhebung</p> <p>§ 33d. Die Erhebung der Beiträge erfolgt nach den Vorschriften des Gesetzes über die Abtretung von Privatrechten. Bei unüberbauten, landwirtschaftlich genutzten Grundstücken kann auf begründetes Gesuch hin von der Geltendmachung der Beitragsforderung vorläufig abgesehen werden.</p> <p>Fälligkeit und Untergang</p> <p>§ 33e. Die Beiträge werden nach sechs Monaten seit ihrer Feststellung fällig. Ist eine Entschädigung für Landerwerb festzulegen, so wird der Beitrag später fällig, sobald die Entschädigung rechtskräftig festgelegt ist. Ein nach § 33d. sistierter Beitrag wird fällig, wenn das Grundstück wirtschaftlich vermehrt ausgenützt, insbesondere überbaut oder veräussert, oder die landwirtschaftliche Nutzung aufgegeben wird. Die Beitragspflicht erlischt nach Ablauf von 15 Jahren seit der rechtskräftigen</p>	<p>Privater an den Erstellungskosten solcher Anlagen ist daher (weiterhin) erforderlich. Wenngleich wertvermehrnde Bauten des Kantons im Sinne dieser Bestimmungen selten sind, ist die Rechtsgrundlage auch für den Kanton beizubehalten, um stossende Ungleichbehandlungen in Einzelfällen vermeiden zu können.</p> <p>Beitragspflichtig sind neu nur noch die Eigentümer derjenigen Grundstücke, die auf der Strassenseite des neuen Trottoirs bzw. Radwegs liegen. Gegenüberlieger sind nicht mehr beitragspflichtig. Die Beschränkung der Beitragsleistungen auf die Hälfte (Gemeindestrassen) bzw. ein Viertel (Kantonsstrassen) der gesamten Kosten entspricht der heutigen Regelung und trägt dem Umstand Rechnung, dass Gemeindestrassen in der Regel stärker der Erschliessung dienen als Kantonsstrassen.</p> <p>Wie unter der bisherigen Regelung sollen die Beiträge nach den Vorschriften des Gesetzes betreffend die Abtretung von Privatrechten vom 30. November 1879 erfolgen. Dies ermöglicht die Koordination mit einem allfälligen Landerwerbsverfahren.</p> <p>Die Möglichkeit zur Sistierung der Beiträge nach § 33d Abs. 2 wurde aus den bestehenden Bestimmungen übernommen, um bei landwirtschaftlich genutzten Grundstücken Härtefälle zu vermeiden.</p>
--	---	--

	Feststellung.	Der in § 62 lit. i StrG angebrachte Hinweis auf das gesetzliche Pfandrecht des Gemeinwesens für die Beitragsforderung hat keine eigenständige Rechtswirkung und kann aufgehoben werden. Das gesetzliche Pfandrecht gemäss § 194 lit. f des Einführungsgesetzes zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch bleibt davon unbeschadet. § 62 StrG ist aufzuheben.
<b>Verkehrs- und Versorgungsanlagen</b> <b>§ 37. Der Eigentümer einer öffentlichen Strasse hat die Verlegung von öffentlichen Verkehrs- und Versorgungsanlagen eines anderen Gemeinwesens oder entsprechender Anlagen einer Unternehmung, die öffentliche Aufgaben erfüllt, auf schriftliches Gesuch hin zu dulden, sofern die Zweckbestimmung und die technische Anlage der Strasse dies gestatten.</b>	§ 37. Der Eigentümer einer öffentlichen Strasse hat die Verlegung von öffentlichen Verkehrsanlagen und -einrichtungen im Sinne von § 3a dieses Gesetzes sowie Versorgungsanlagen eines anderen Gemeinwesens oder entsprechender Anlagen einer Unternehmung, die öffentliche Aufgaben erfüllt, auf schriftliches Gesuch hin zu dulden, sofern die Zweckbestimmung und die technische Anlage der Strasse dies gestatten.  <i>Abs. 2 und 3 bleiben unverändert.</i>	Mit der Änderung von § 3 sind in § 37 nur noch Anlagen und Einrichtungen im Sinne von § 3a umfasst. Dies soll mit der Neuformulierung geklärt werden. § 37 kommt nur dort zum Tragen, wo kein Eisenbahnrecht zur Anwendung gelangt. Liegt ein Eisenbahnprojekt vor, richtet sich der Kostenteiler nach dem Eisenbahngesetz.
<b>Bauprogramme</b> <b>§ 44. Die Stadträte erstatten dem Regierungsrat jährlich bis Ende Oktober des Vorjahres Bericht über das Bauprogramm der nächsten drei Jahre für die Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet.</b>	Strategie § 44. Die Stadträte können dem Regierungsrat Änderungen und Ergänzungen der kantonalen Strategie im Sinne von § 8 StrG beantragen. Der Regierungsrat berücksichtigt die Anträge, die der Entwicklung der kantonalen Strategie Strassen nicht widersprechen und einen positiven Gesamtnutzen aufweisen. Über nicht berücksichtigte Anträge	Zur kantonalen Strategie Strassen im Sinne von § 8, die dem Kantonsrat alle vier Jahre zum Beschluss vorzulegen ist, können die Stadträte von Zürich und Winterthur dem Regierungsrat stadtspezifische Anträge im Zusammenhang mit dem überkommunalen Strassennetz unterbreiten. Sie werden hierzu von der zuständigen Direktion in die Erarbeitung des Strategieentwurfs einbezogen. Anträge, die den Anforderungen von Abs. 2 entsprechen, sind in

	<p>orientiert der Regierungsrat in seinem Bericht an den Kantonsrat.</p>	<p>der Regel zu berücksichtigen und – besonders gekennzeichnet – in die kantonale Strategie Strassen zu integrieren. Die Nichtberücksichtigung von städtischen Anträgen ist im Bericht an den Kantonsrat zu begründen. Mit der Offenlegung der städtischen Anträge ist der Kantonsrat in der Lage, über die Übernahme bzw. Berücksichtigung dieser Anträge zu entscheiden.</p>
	<p>Finanzplanung                  § 44a. Die Stadträte reichen dem Regierungsrat die Finanzplanung für die Strassen von überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet im Rahmen der kantonalen Vorgaben ein.                  Der Regierungsrat berücksichtigt die Anträge im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel und soweit sie den kantonalen Interessen nicht widersprechen.                  Über nicht berücksichtigte Anträge orientiert der Regierungsrat in seinem Bericht an den Kantonsrat.</p>	<p>Die Finanzplanung für die Strassen von überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur ist dem Regierungsrat jeweils alle zwei Jahre zuhanden des Kantonsrates vorzulegen. Die Stadträte haben sich dabei an die Vorgaben des Kantons (insbesondere kantonaler und regionaler Richtplan, kantonale Strategie Strassen, Finanzplanung und Strassenfondsplanung sowie Gesamtverkehrskonzept) zu halten. Der Regierungsrat prüft die städtischen Finanzplananträge auf die Übereinstimmung mit den genannten Vorgaben und nimmt sie soweit möglich in die kantonale Finanzplanung auf. Die zeitliche Etappierung der Projekte erfolgt dabei unter Berücksichtigung der Prioritätensetzung durch den Kanton und der Finanzierbarkeit gemäss Strassenfondsplanung. Über die städtischen Anträge und deren Übernahme oder Ablehnung erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat Bericht. Dieser entscheidet über die Aufnahme bzw. Berücksichtigung von</p>

		Strassenneubauvorhaben mit einer Investitionssumme von mehr als 3 Mio. Franken. Über die Berücksichtigung von Objekten mit geringeren Kosten entscheidet der Regierungsrat.
	Kantonale Weisung § 44b. Die zuständige Direktion erlässt über die Erarbeitung der städtischen Grundlagen und Planungen jeweils eine Weisung.	Die Strategie ist alle vier Jahre und die Finanzplanung alle zwei Jahre neu zu erarbeiten. Es ist deshalb vorgesehen, im Hinblick auf diese Arbeiten jeweils eine Weisung zu erlassen.
<p><b>Projektierung und Projektgenehmigung</b></p> <p><b>§ 45. Die Stadträte arbeiten die Projekte aus. Sie geben der Baudirektion sowie den interessierten regionalen Planungsverbänden und Nachbargemeinden in geeigneten Bearbeitungsstadien Gelegenheit zur Äusserung von Begehren.</b></p> <p><b>Die Projekte werden durch die Stadträte festgesetzt. Für das Verfahren gelten die allgemeinen Bestimmungen über die Projektfestsetzung. Der Entscheid kann beim Regierungsrat angefochten werden.</b></p> <p><b>Die bereinigten Projekte bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat. Mit dem Genehmigungsgesuch ist darzulegen, ob und in welcher Weise den Begehren gemäss Abs. 1 Rechnung getragen werden konnte. Mit der Genehmigung ist das Enteignungsrecht erteilt.</b></p>	<p>§ 45. Die Stadträte arbeiten die Projekte aus und setzen die zuständige kantonale Direktion darüber in Kenntnis. Die zuständige kantonale Direktion ist bei Projekten mit überkommunaler Auswirkung in die Erarbeitung einzubeziehen. Die Stadträte geben den interessierten regionalen Planungsverbänden und Nachbargemeinden in geeigneten Bearbeitungsstadien Gelegenheit zur Äusserung von Begehren.</p> <p>Nach einer Vorprüfung durch die zuständige kantonale Direktion und nach Rechtskraft der Kreditbewilligung werden die Projekte durch die Stadträte festgesetzt. Für das Verfahren gelten die allgemeinen Bestimmungen über die Projektfestsetzung. Der Entscheid kann beim Regierungsrat angefochten werden.</p> <p>Die bereinigten Projekte bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat. Mit dem Genehmigungsgesuch ist darzulegen, ob</p>	<p>Mit der Änderung in Abs. 1 soll der frühzeitige Einbezug der den Kanton vertretenden Direktion rechtlich geregelt und deren Stellung als für die Vorprüfung zuständige und im Genehmigungsverfahren Antrag stellende Instanz klargestellt werden. Gleichzeitig wird deren Stellungnahme von den Begehrensäusserungen der übrigen einzubeziehenden Planungsträger abgegrenzt.</p> <p>Mit Abs. 2 wird das in anderen Genehmigungsverfahren von Nutzungsplanungen übliche Instrument der Vorprüfung eingeführt. Diese ersetzt das heutige Instrument der Begehrensäusserung, mit welcher der Kanton heute seine Interessen nur ungenügend wahrnehmen kann. In Abs. 3 wird als Folge der Änderung in Abs. 2 zwischen den Vorprüfungsergebnissen und den Begehrensäusserungen unterschieden. Bei der Vorprüfung und der Genehmigung ist das Projekt im Übrigen u.a. nach Einhaltung der</p>

	<p>und in welcher Weise den Begehren gemäss Abs. 1 und den Vorprüfungsergebnissen gemäss Abs. 2 Rechnung getragen werden konnte. Mit der Genehmigung ist das Enteignungsrecht erteilt.</p>	<p>Projektierungsgrundsätze von § 14 zu prüfen. Neu gilt auch Abs. 2 dieser Bestimmung, der eine stärkere Gewichtung der Sicherstellung einer genügenden Strassenkapazität und der Vernetzung der überkommunalen Strassen in Agglomerationen und damit auch in den Städten Zürich und Winterthur vorsieht.</p>
<p><b>Finanzierung</b>  <b>1. Bau</b></p> <p><b>§ 46. Für die Erstellung, den Ausbau und die Erneuerung der Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur leistet der Staat jährlich einen pauschalen Betrag.</b>  <b>Der Betrag entspricht dem Produkt der Länge ihres Strassennetzes mit überkommunaler Bedeutung und der um einen Faktor erhöhten Investitionsausgaben des Staates im letzten abgeschlossenen Rechnungsjahr je Kilometer seines Strassennetzes.</b>  <b>Die Faktoren werden alle drei Jahre durch den Regierungsrat festgesetzt. Dabei sind namentlich die ausgewiesenen Bedürfnisse der Städte im Verhältnis zu denjenigen des Kantons und zu den gesamthaft zur Verfügung stehenden Mitteln zu berücksichtigen.</b>  <b>Der Anspruch auf die Baupauschale entfällt, wenn im letzten abgeschlossenen Rechnungsjahr die Reservestellung einer Stadt das Dreifache des ihr zustehenden Betrags erreicht hat.</b></p>	<p>Finanzierung  1. Grundsatz</p> <p>§ 46. Die Ausgaben für die Erstellung, den Ausbau und die Erneuerung der Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet der Städte werden von der zuständigen kantonalen Instanz bewilligt.  Die Städte stellen dem Regierungsrat hierzu vor der Projektfestsetzung Antrag.  Es werden diejenigen Aufwendungen vergütet, die den kantonalen Standards für innerstädtische Strassen entsprechen. Der Kanton leistet dem Bauverlauf entsprechende Abschlagszahlungen.</p>	<p>Grundsätzlich sollen inskünftig kantonale Instanzen für die Ausgaben für das überkommunale Strassennetz der Städte zuständig sein. Von dieser Grundregel schafft § 46a. eine weitgehende Ausnahme. Das Instrument der Baupauschale wird abgeschafft und durch den Verpflichtungskredit bzw. Einzelobjektkredit abgelöst. Dies gewährleistet den Einbezug des Kantonsrates und die Referendumsmöglichkeit bei Strassen von überkommunaler Bedeutung in den Städten Zürich und Winterthur. Bei Instandsetzungen bzw. Erneuerungen von Strassen sind die erforderlichen Ausgaben gebunden und müssen deshalb auch über 3 Mio. Franken nicht dem Kantonsrat zur Bewilligung vorgelegt werden. Hier entscheidet der Regierungsrat.</p> <p>Entschädigt wird, was den kantonalen Standards für innerstädtische Strassen entspricht. Darüber hinausgehende Investitionen haben die Städte selber zu tragen.</p>

<p><b>Nationalstrassen fallen bei der Berechnung ausser Betracht. Autobahnähnliche Strassen werden doppelt, Einbahnstrassensysteme in beiden Richtungen angerechnet.</b></p>		
	<p>2. Ausgabenbewilligung durch die Städte</p> <p>§ 46a. Die Städte können Planungs- und Projektierungskredite bis 150'000 Franken bewilligen.</p> <p>Für Vorhaben, deren Gesamtkosten 3 Mio. Franken nicht übersteigen und die in der Finanzplanung enthalten sind, können die Städte Baukredite bewilligen.</p> <p>Die Bewilligung von Krediten durch die Städte ist der zuständigen Direktion mitzuteilen.</p>	<p>Mit der Delegation der Kreditbewilligungskompetenz für Planungs- und Projektierungskredite bis Fr. 150'000 bzw. für Baukredite bis Fr. 3 Mio. erhalten die Städte Handlungsspielraum für einen wesentlichen Teil der Vorhaben. Ausgaben für Planungs- und Projektierungsarbeiten sind nach § 37 Abs. 2 lit. d CRG gebunden.</p> <p>Für Planungs- und Projektierungskredite werden Sammelkonten im Budget bzw. in der Finanzplanung eingeführt. Baukredite müssen in der Finanzplanung eingestellt sein.</p>
<p><b>2. Unterhalt</b></p> <p><b>§ 47. Für den Unterhalt der Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet der beiden Städte leistet der Staat jährlich einen pauschalen Betrag.</b></p> <p><b>Der Betrag entspricht dem Produkt der Länge ihres Strassennetzes mit überkommunaler Bedeutung und der um einen Faktor erhöhten Unterhaltsaufwendungen des Staates im letzten abgeschlossenen Rechnungsjahr je Kilometer seines Strassennetzes.</b></p> <p><b>Die Faktoren werden alle drei Jahre</b></p>	<p>§ 47. Die zuständige kantonale Direktion schliesst mit den Stadträten im Namen des Kantons Leistungsvereinbarungen über die Ausführung des betrieblichen und des projektfreien baulichen Unterhalts ab und sorgt für deren Einhaltung.</p> <p>Der Regierungsrat erlässt Bestimmungen über den Leistungsumfang und die Abgeltung.</p>	<p>Das Instrument der Unterhaltspauschale wird durch Leistungsvereinbarungen abgelöst, dies in Anlehnung an die Regelung des Bundes im Rahmen Neuregelung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) für den Nationalstrassenunterhalt.</p>

<p>durch den Regierungsrat festgesetzt, der dabei die durch städtische Verhältnisse bedingten Mehrkosten angemessen berücksichtigt.  <b>Nationalstrassen fallen bei der Berechnung der Beträge ausser Betracht. Autobahnähnlich ausgebaute Strassen werden doppelt, Einbahnstrassensysteme in beiden Richtungen angerechnet.</b></p>		
<p><b>3. Berichterstattung</b>  <b>§ 48. Über die Verwendung der mit den Pauschalbeträgen zur Verfügung gestellten Mittel und den Stand der Reservestellungen bzw. Fehldeckungen erstatten die Stadträte dem Regierungsrat jährlich bis Ende März für das in diesem Zeitpunkt abgeschlossene Rechnungsjahr Bericht.</b>  <b>Fehldeckungen sind durch die Städte mittelfristig auszugleichen.</b></p>	<p>Berichterstattung                  § 48. Die Stadträte erstatten der zuständigen Direktion über die Erfüllung der Aufgaben beim Bau und Unterhalt der Strassen jährlich Bericht.   <i>Abs. 2 wird aufgehoben.</i></p>	<p>Die Berichterstattung umfasst die Projektausführung und den Stand der Finanzierung, aber auch in eigener Kompetenz bewilligte Planungs- und Projektierungskredite.</p>
<p><b>Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen (EG NSG; LS 722.2):</b>   <b>Planung und Projektierung</b>  <b>§ 3. Dem Regierungsrat obliegt die Wahrung der Interessen des Kantons vor den Behörden des Bundes bei der Planung und Projektierung, insbesondere die Stellungnahme zur allgemeinen Linienführung und Klassierung der Nationalstrassen, zum Bauprogramm sowie zu den generellen Projekten und den Ausführungsprojekten.</b>                   ...</p>	<p><b>VII. Nationalstrassen</b>                  Interessenwahrung                  § 58a. Der Kanton wahrt seine Interessen vor den Behörden des Bundes bei der Planung, der Projektierung sowie beim Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen.                  Die Interessenwahrung erfolgt durch den Regierungsrat, wo dies vom Bund vorgesehen oder aus anderen Gründen erforderlich ist. In den übrigen Fällen obliegt die Interessenwahrung der zuständigen Direktion.</p>	<p>Diese Bestimmung ersetzt § 3 Abs. 1 des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz (EG NSG). Das EG NSG wird nach Vollendung des altrechtlich beschlossenen Nationalstrassennetzes (N4/N20) aufzuheben sein. Nachdem der Bund im Zuge der NFA die alleinige Zuständigkeit im Bereich der Nationalstrassen übernommen hat, ist die kantonale Einflussnahme neu zu regeln. Aufgrund der früheren Zuständigkeiten war eine kantonale Norm, welche die Behörden zur Interessenwahrung verpflichtet, nicht erforderlich. Die vorgeschlagene</p>

		<p>Rechtsgrundlage ist nötig, um etwa fundierte Stellungnahmen zu Projekten des Bundes auszuarbeiten bzw. ausarbeiten zu lassen.</p> <p>Die Interessenwahrung gegenüber dem Bund umfasst ein weites Spektrum an verschiedenen Mitwirkungsformen. Dieses reicht von der formellen Meinungsäusserung durch den Regierungsrat (Bsp.: Stellungnahme zum Auflageprojekt nach Art. 27b Abs. 1 Nationalstrassengesetz) bis zur informellen Mitwirkung in einer Projektorganisation durch Mitarbeiter der kantonalen Verwaltung. Ob die Meinungsäusserung durch den Regierungsrat oder durch die zuständige Direktion erfolgt, ist im Einzelfall zu entscheiden.</p>
	<p>Übernahme von Bundesaufgaben; weitere Leistungen</p> <p>§ 58b. Der Kanton kann sich dem Bund gegenüber verpflichten, für das Kantonsgebiet und im kantonsnahen Gebiet Aufgaben im Nationalstrassenbereich zu übernehmen, sofern die Erfüllung der Aufgabe im kantonalen Interesse liegt und der Bund die Kosten trägt.</p> <p>Unter dem Vorbehalt der Einwilligung des Bundes kann der Kanton unter Kostenbeteiligung weitere oder weiter gehende Leistungen beim Unterhalt, bei der baulichen Ausrüstung und beim Verkehrsmanagement von Nationalstrassen erbringen, wenn diese von überwiegendem kantonalem Interesse sind.</p> <p>Zur Sicherstellung der Finanzierung der</p>	<p>Diese Bestimmung entspricht § 14 EG NSG. Sie wurde im Zuge der Anpassung des kantonalen Rechts an die NFA geschaffen. Sie im Zusammenhang mit der Aufhebung des EG NSG unverändert ins Strassengesetz zu überführen.</p>

	Aufgaben gemäss Abs. 1 können Fonds geführt werden. Aufgaben gemäss Abs. 2 werden aus dem Strassenfonds finanziert.	
--	---	--

**Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des Strassenverkehrsrechts des Bundes (Verkehrsabgabengesetz) vom 11.09.1966 (LS 741.1)**

<p>§ 2. Die jährliche Verkehrsabgabe beträgt</p>	<p>§ 2. Die Verkehrsabgaben bemessen sich für</p>	<p>Diese Bestimmung legt die Bemessung der Verkehrsabgaben für die hauptsächlichsten Fahrzeuggruppen fest.</p>																																																																	
<p><b>a. für Motorwagen mit Hubkolbenmotor, ausgenommen schwere Lastwagen:</b>  <b>bis 800 cm<sup>3</sup> Hubraum Fr. 200.--</b>  <b>Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 100 cm<sup>3</sup> Hubraum Fr. 16.25</b></p>	<p>a) Motorwagen mit Hubkolbenmotor - ausgenommen Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen - nach Hubraum und Gesamtgewicht. Die jährliche Verkehrsabgabe setzt sich aus den Beträgen beider Komponenten zusammen.</p> <p>Hubraum:</p> <table border="0"> <tr><td></td><td>bis</td><td>1200 cm<sup>3</sup></td><td>Fr.</td><td>69.--</td></tr> <tr><td>von 1201</td><td>bis</td><td>1400 cm<sup>3</sup></td><td>Fr.</td><td>88.--</td></tr> <tr><td>von 1401</td><td>bis</td><td>1600 cm<sup>3</sup></td><td>Fr.</td><td>108.--</td></tr> <tr><td>von 1601</td><td>bis</td><td>1800 cm<sup>3</sup></td><td>Fr.</td><td>128.--</td></tr> <tr><td>von 1801</td><td>bis</td><td>2000 cm<sup>3</sup></td><td>Fr.</td><td>148.--</td></tr> <tr><td>von 2001</td><td>bis</td><td>2500 cm<sup>3</sup></td><td>Fr.</td><td>208.--</td></tr> <tr><td>von 2501</td><td>bis</td><td>3000 cm<sup>3</sup></td><td>Fr.</td><td>358.--</td></tr> <tr><td>von 3001</td><td>bis</td><td>3500 cm<sup>3</sup></td><td>Fr.</td><td>508.--</td></tr> <tr><td>von 3501</td><td>bis</td><td>4000 cm<sup>3</sup></td><td>Fr.</td><td>658.--</td></tr> <tr><td>von 4001</td><td>bis</td><td>4500 cm<sup>3</sup></td><td>Fr.</td><td>808.--</td></tr> <tr><td>von 4501</td><td>bis</td><td>5000 cm<sup>3</sup></td><td>Fr.</td><td>958.--</td></tr> <tr><td>von 5001</td><td>bis</td><td>5500 cm<sup>3</sup></td><td>Fr.</td><td>1108.--</td></tr> <tr><td>von 5501</td><td>bis</td><td>6000 cm<sup>3</sup></td><td>Fr.</td><td>1258.--</td></tr> </table> <p>über 6000 cm<sup>3</sup>: Zuschlag für je weitere volle oder</p>		bis	1200 cm <sup>3</sup>	Fr.	69.--	von 1201	bis	1400 cm <sup>3</sup>	Fr.	88.--	von 1401	bis	1600 cm <sup>3</sup>	Fr.	108.--	von 1601	bis	1800 cm <sup>3</sup>	Fr.	128.--	von 1801	bis	2000 cm <sup>3</sup>	Fr.	148.--	von 2001	bis	2500 cm <sup>3</sup>	Fr.	208.--	von 2501	bis	3000 cm <sup>3</sup>	Fr.	358.--	von 3001	bis	3500 cm <sup>3</sup>	Fr.	508.--	von 3501	bis	4000 cm <sup>3</sup>	Fr.	658.--	von 4001	bis	4500 cm <sup>3</sup>	Fr.	808.--	von 4501	bis	5000 cm <sup>3</sup>	Fr.	958.--	von 5001	bis	5500 cm <sup>3</sup>	Fr.	1108.--	von 5501	bis	6000 cm <sup>3</sup>	Fr.	1258.--	<p>Die Verkehrsabgaben für Motorwagen mit Hubkolbenmotor - ausgenommen Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen - bestimmen sich neu nach Hubraum und Gesamtgewicht (bisher nur Hubraum). Die Beträge für Hubraum und Gesamtgewicht werden im Verkehrsabgabengesetz grundsätzlich mit Stufen festgehalten, die es den Halterinnen und Haltern von leichten Motorwagen (Personenwagen, Lieferwagen etc.) ermöglichen, einfach den jährlichen Verkehrsabgabenbetrag für ihr Fahrzeug zu ersehen. Die Beträge der einzelnen Stufen sind so festgelegt, dass bei den leichten Motorwagen (bis 3,5 t Gesamtgewicht) besonders starke und schwere Motorwagen überproportional höher besteuert werden, was insbesondere die "Offroad-Fahrzeuge" betrifft. Der Hubraumanteil über 6000 cm<sup>3</sup> und der Gesamtgewichtsanteil über 3,5 t werden über einen Zuschlag besteuert, was aber</p>
	bis	1200 cm <sup>3</sup>	Fr.	69.--																																																															
von 1201	bis	1400 cm <sup>3</sup>	Fr.	88.--																																																															
von 1401	bis	1600 cm <sup>3</sup>	Fr.	108.--																																																															
von 1601	bis	1800 cm <sup>3</sup>	Fr.	128.--																																																															
von 1801	bis	2000 cm <sup>3</sup>	Fr.	148.--																																																															
von 2001	bis	2500 cm <sup>3</sup>	Fr.	208.--																																																															
von 2501	bis	3000 cm <sup>3</sup>	Fr.	358.--																																																															
von 3001	bis	3500 cm <sup>3</sup>	Fr.	508.--																																																															
von 3501	bis	4000 cm <sup>3</sup>	Fr.	658.--																																																															
von 4001	bis	4500 cm <sup>3</sup>	Fr.	808.--																																																															
von 4501	bis	5000 cm <sup>3</sup>	Fr.	958.--																																																															
von 5001	bis	5500 cm <sup>3</sup>	Fr.	1108.--																																																															
von 5501	bis	6000 cm <sup>3</sup>	Fr.	1258.--																																																															

	<p>angebrochene 1000 cm<sup>3</sup> Hubraum Fr. 300.--</p> <p>Gesamtgewicht:</p> <table border="0"> <tr><td></td><td>bis</td><td>1200 kg</td><td>Fr.</td><td>50.--</td></tr> <tr><td>von 1201</td><td>bis</td><td>1400 kg</td><td>Fr.</td><td>70.--</td></tr> <tr><td>von 1401</td><td>bis</td><td>1600 kg</td><td>Fr.</td><td>100.--</td></tr> <tr><td>von 1601</td><td>bis</td><td>1800 kg</td><td>Fr.</td><td>130.--</td></tr> <tr><td>von 1801</td><td>bis</td><td>2000 kg</td><td>Fr.</td><td>160.--</td></tr> <tr><td>von 2001</td><td>bis</td><td>2200 kg</td><td>Fr.</td><td>190.--</td></tr> <tr><td>von 2201</td><td>bis</td><td>2400 kg</td><td>Fr.</td><td>310.--</td></tr> <tr><td>von 2401</td><td>bis</td><td>2600 kg</td><td>Fr.</td><td>430.--</td></tr> <tr><td>von 2601</td><td>bis</td><td>2800 kg</td><td>Fr.</td><td>550.--</td></tr> <tr><td>von 2801</td><td>bis</td><td>3000 kg</td><td>Fr.</td><td>670.--</td></tr> <tr><td>von 3001</td><td>bis</td><td>3200 kg</td><td>Fr.</td><td>790.--</td></tr> <tr><td>von 3201</td><td>bis</td><td>3500 kg</td><td>Fr.</td><td>930.--</td></tr> </table> <p>über 3500 kg: Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Gesamtgewicht Fr. 260.--</p>		bis	1200 kg	Fr.	50.--	von 1201	bis	1400 kg	Fr.	70.--	von 1401	bis	1600 kg	Fr.	100.--	von 1601	bis	1800 kg	Fr.	130.--	von 1801	bis	2000 kg	Fr.	160.--	von 2001	bis	2200 kg	Fr.	190.--	von 2201	bis	2400 kg	Fr.	310.--	von 2401	bis	2600 kg	Fr.	430.--	von 2601	bis	2800 kg	Fr.	550.--	von 2801	bis	3000 kg	Fr.	670.--	von 3001	bis	3200 kg	Fr.	790.--	von 3201	bis	3500 kg	Fr.	930.--	<p>nur relativ wenige, in der Regel spezielle Fahrzeuge betrifft.</p>
	bis	1200 kg	Fr.	50.--																																																										
von 1201	bis	1400 kg	Fr.	70.--																																																										
von 1401	bis	1600 kg	Fr.	100.--																																																										
von 1601	bis	1800 kg	Fr.	130.--																																																										
von 1801	bis	2000 kg	Fr.	160.--																																																										
von 2001	bis	2200 kg	Fr.	190.--																																																										
von 2201	bis	2400 kg	Fr.	310.--																																																										
von 2401	bis	2600 kg	Fr.	430.--																																																										
von 2601	bis	2800 kg	Fr.	550.--																																																										
von 2801	bis	3000 kg	Fr.	670.--																																																										
von 3001	bis	3200 kg	Fr.	790.--																																																										
von 3201	bis	3500 kg	Fr.	930.--																																																										
<p><b>b. für schwere Lastwagen (Gesamtgewicht über 3,5 t):</b></p> <p><b>bis 1,5 t Nutzlast Fr. 525.—</b></p> <p><b>Zuschlag für</b></p> <p><b>je weitere volle oder angebrochene 0,5 t Nutzlast bis 5 t Fr. 75.—</b></p> <p><b>je weitere volle oder angebrochene 0,5 t Nutzlast von 5 t bis 10 t Fr. 90.—</b></p> <p><b>je weitere volle oder angebrochene 0,5 t Nutzlast über 10 t Fr. 105.—</b></p>	<p>b) Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen nach Gesamtgewicht und Abgaskategorie. Der Regierungsrat legt die Zugehörigkeit zu den drei Abgaskategorien nach der erfüllten Euro-Norm fest. Die jährliche Verkehrsabgabe setzt sich aus den Beträgen der beiden Komponenten Gesamtgewicht und Abgaskategorie zusammen.</p> <p>Gesamtgewicht:</p> <p>bis 4000 kg Gesamtgewicht Fr. 254.--</p> <p>Zuschlag für je weitere volle oder</p>	<p>Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen werden neu nach Gesamtgewicht und Abgaskategorie besteuert (bisher: Lastwagen nach Nutzlast, schwere Sattelschlepper nach Pauschaltarif und Gesellschaftswagen nach Hubraum). Die Besteuerung des Gesamtgewichts erfolgt über einen Sockelbetrag und einen Zuschlag. Bei den Abgaskategorien werden wie bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) drei</p>																																																												

	<p>angebrochene 500 kg Gesamtgewicht Fr. 35.--</p> <p>Abgaskategorie:</p> <p>Kategorie 1 Fr. 900.--</p> <p>Kategorie 2 Fr. 600.--</p> <p>Kategorie 3 Fr. 300.--</p>	<p>Kategorien gebildet. Der Regierungsrat hat auf Verordnungsstufe festzulegen, welche Euro-Abgasnormen in welche Kategorie fallen. So kann auf neue Entwicklungen bei den Euro-Abgasnormen innert angemessener Zeit reagiert werden. Es ist vorgesehen, von der heutigen Zuteilung der Euro-Normen in die Abgaskategorien auszugehen, wie sie die LSVa vorsieht.</p>
<p><b>c. für Motorräder mit Hubkolbenmotor:</b></p> <p><b>bis 300 cm<sup>3</sup> Hubraum Fr. 50.--</b></p> <p><b>Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 100 cm<sup>3</sup> Hubraum Fr. 12.50</b></p>	<p>c) Motorräder mit Hubkolbenmotor nach Hubraum und Abgaskategorie. Der Regierungsrat legt die Zugehörigkeit zu den drei Abgaskategorien nach dem erfüllten Emissionscode fest. Die jährliche Verkehrsabgabe setzt sich aus den Beträgen der beiden Komponenten Hubraum und Abgaskategorie zusammen.</p> <p>Hubraum:</p> <p>bis 300 cm<sup>3</sup> Hubraum Fr. 34.--</p> <p>Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 100 cm<sup>3</sup> Hubraum Fr. 9.--</p> <p>Abgaskategorie:</p> <p>Kategorie 1 Fr. 35.--</p> <p>Kategorie 2 Fr. 25.--</p> <p>Kategorie 3 Fr. 0.--</p>	<p>Motorräder mit Hubkolbenmotor werden nach Hubraum und Abgaskategorie besteuert (bisher nur Hubraum). Die Verkehrsabgaben für den Hubraum setzen sich wie heute aus einem Sockelbetrag und einem Zuschlag zusammen. Die Emissionscodes, welche bei allen Motorrädern im Fahrzeugausweis enthalten sind, werden durch den Regierungsrat den drei Abgaskategorien zugeteilt.</p>
<p><b>d. für Anhänger an Motorwagen:</b></p> <p><b>bis 0,5 t Nutzlast Fr. 112.50</b></p> <p><b>Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene</b></p>	<p>d) Anhänger an Motorwagen nach Gesamtgewicht. Die jährliche Verkehrsabgabe beträgt:</p> <p>bis 500 kg Gesamtgewicht Fr. 29.--</p> <p>Zuschlag für je weitere volle oder</p>	<p>Bei Anhängern an Motorwagen richtet sich die Besteuerung nach dem Gesamtgewicht (bisher Nutzlast). Die Besteuerung erfolgt über einen Sockelbetrag und einen Zuschlag.</p>

<p>0,5 t Nutzlast bis 5 t Fr. 18.75                  je weitere volle oder angebrochene                  0,5 t Nutzlast von 5 t bis 10 t Fr. 22.50                  je weitere volle oder angebrochene                  0,5 t Nutzlast über 10 t Fr. 26.25</p>	<p>angebrochene 500 kg Gesamtgewicht Fr. 35.--</p>	
	<p>Der Regierungsrat kann die Verkehrsabgaben jährlich auf den 1. Januar der Teuerung anpassen. Massgebend ist der Landesindex der Konsumentenpreise, Stand 31. Oktober des Vorjahres.</p>	<p>Durch diese neue Bestimmung wird dem Regierungsrat die Möglichkeit gegeben, die Verkehrsabgaben jährlich auf den 1. Januar der Teuerung anzupassen.</p>
<p><b>§ 10. Der Regierungsrat setzt die Verkehrsabgaben für besondere Arten von Motorfahrzeugen und Anhängern, für Fahrzeuge mit besonderer Antriebsart sowie für besondere Bewilligungen nach den Ansätzen von § 2 fest. Er beachtet dabei die Auswirkungen des Fahrzeugbetriebs auf die Umwelt.</b>  <b>Der Regierungsrat setzt den Betrag fest, bis zu dem wegen der Umtriebe die Verkehrsabgabe nicht erhoben oder nicht zurückerstattet wird.</b>  <b>Die Verkehrsabgaben für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge sind niedrig zu bemessen. Landwirtschaftliche Anhänger sind abgabefrei.</b></p>	<p>§ 10. Der Regierungsrat setzt die Verkehrsabgaben unter Beachtung der Auswirkungen des Fahrzeugbetriebs auf die Umwelt nach den Ansätzen von § 2 fest für:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) besondere Arten von Motorfahrzeugen und Anhängern,</li> <li>b) Fahrzeuge mit besonderer Antriebsart,</li> <li>c) Fahrzeuge mit besonderen Bewilligungen.</li> </ul> <p>Motorfahrzeuge, die bei der ersten Inverkehrsetzung gemäss Energie- oder Umweltetikette des Bundes der besten Kategorie angehören, werden für das laufende Kalenderjahr und die beiden folgenden Kalenderjahre ganz von der Verkehrsabgabe befreit. Motorfahrzeuge, die bei der ersten Inverkehrsetzung gemäss Energie- oder Umweltetikette des Bundes der zweitbesten Kategorie angehören, werden für das laufende Kalenderjahr und die beiden folgenden Kalenderjahre zu 50% von der Verkehrsabgabe befreit.</p> <p>Die Verkehrsabgaben für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge betragen höchstens Fr. 200. Der Regierungsrat setzt die Verkehrsabgaben für die einzelnen Fahrzeugarten fest. Landwirtschaftliche</p>	<p><b>Absatz 1</b>                  Mit § 2 werden die vier Fahrzeughauptkategorien im Kanton Zürich erfasst, die weit über 90% des gesamten Fahrzeugbestandes ausmachen. Daneben existieren verschiedene Fahrzeugarten, die je für sich nur in relativ kleinen Stückzahlen verkehren und ganz unterschiedliche Spezialitäten aufweisen. In §10 Abs. 1 wird deshalb die heutige Regelung beibehalten, wonach für diese besonderen Arten von Motorfahrzeugen und Anhängern (lit. a), für Fahrzeuge mit besonderen Antriebsarten (lit. b) und für Fahrzeuge mit besonderen Bewilligungen (lit. c) die Verkehrsabgaben durch den Regierungsrat mit Verordnung festgelegt werden, wobei diese Abgabentarife nach den Ansätzen von §2 definiert werden. Zu den besonderen Arten von Fahrzeugen gemäss lit. a gehören beispielsweise gewerbliche Traktoren,</p>

	<p>Anhänger sind abgabefrei.                  Der Regierungsrat setzt den Betrag fest, bis zu dem wegen der Umtriebe die Verkehrsabgabe nicht erhoben oder nicht zurückerstattet wird.</p>	<p>Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren oder besondere Motorräder. Bei Fahrzeugen mit besonderen Antriebsarten (lit. b) sind Rotationskolbenmotoren, Hybridantriebe, künftige Brennstoffzellenfahrzeuge usw. gemeint. Zu den Fahrzeugen mit besonderen Bewilligungen (lit. c) gehören etwa Fahrzeuge mit Wechselschildern, Fahrzeuge mit Kollektivausweisen (sogenannte Händlerschilder), Ersatzfahrzeuge usw.</p> <p><b>Absatz 2</b>                  Absatz 2 sieht für besonders umweltschonende Motorfahrzeuge eine zeitlich befristete Reduktion bzw. einen zeitlich befristeten Erlass der ordentlichen Verkehrsabgaben vor. Als Kriterium soll die heutige Energieetikette bzw. die künftige Umweltetikette dienen.</p> <p>Die Energieetikette (EE) existiert für neue Personenwagen seit 2002/03. Die EE bewertet die Energieeffizienz der Personenwagen und ordnet diese sieben Effizienzkatogorien (vom A bis G) zu. Die Umweltetikette (UE) soll im Jahr 2010/11 die EE ablösen. Die UE wird neben der Energieeffizienz voraussichtlich weitere Kriterien wie Lärm, Treibstoffherstellung, Luftschadstoffe (u.a. Partikel) und Klima (CO<sub>2</sub>-Emissionen) berücksichtigen und in die Bewertung miteinbeziehen. Aufgrund</p>
--	--	--

		<p>dieser umfassenden Bewertungskriterien eignet sich die UE in idealer Weise für die Rabattierung und Förderung besonders umweltschonender Fahrzeuge. Es macht deshalb wenig Sinn, wenn im heutigen Zeitpunkt einzelne Elemente der UE (wie CO2-Emissionen oder Partikel ausstoss beziehungsweise das Vorhandensein eines Partikelfilters) herausgebrochen und als separates Bemessungskriterium für die Erhebung der Verkehrsabgaben verwendet werden.</p> <p><b>Absatz 3</b> Die Bemessung der Verkehrsabgaben für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge wird präzisiert, indem der Höchstbetrag von Fr. 200.-- auf Gesetzesstufe normiert wird.</p> <p><b>Absatz 4</b> Der bisherige Abs. 2 wird. aus gesetzessystematischen Gründen neu zu Abs. 4.</p>
--	--	--