

## Beschluss über die Gewährung eines Rahmenkredits über 20,1 Millionen Franken für die Jahre 2018–2022 für Beiträge an Sanierungen, Neu- und Erweiterungsbauten von Sportanlagen von kantonaler Bedeutung

(Erlassen von der Landsgemeinde am ..... Mai 2018)

1. Für Beiträge an bauliche Massnahmen bei Sportanlagen von kantonaler Bedeutung wird für die Jahre 2018–2022 ein Rahmenkredit in der Höhe von 20,1 Millionen Franken bewilligt.

### § 13 Änderung des Strassengesetzes

---

#### *Die Vorlage im Überblick*

*Das Strassengesetz (StrG) ist aus verschiedenen Gründen einer Teilrevision zu unterziehen. Folgende Punkte stehen im Vordergrund:*

- Die Bestimmungen zu den Gemeindeverbindungsstrassen, welche seit der Gemeindestrukturereform 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. Es wird entflechtet.*
- Strassen sollen künftig nach den üblichen Abschreibungsregeln gemäss Finanzhaushaltgesetz abgeschrieben werden.*

*In absehbarer Zeit gelangen mehrere grosse kantonale Strassenprojekte zur Ausführung. Nach bisherigem Recht müssten sich die Gemeinden mit namhaften Beiträgen an den Kosten dieser Projekte beteiligen. Mit der Entflechtung der Aufgaben im Strassenwesen und damit dem Wegfall der Gemeindebeiträge – insbesondere an die verschiedenen kantonalen Strassenprojekte – muss der Kanton mit zusätzlichen Ausgaben von rund 20 Millionen Franken rechnen. Die Gemeinden hingegen werden durch diese Vorlage kurz- und mittelfristig deutlich entlastet. Sie profitieren im Umfang von mindestens 850 000 Franken pro Jahr. Auf eine Kompensation dieser Lastenverschiebung über eine Anpassung des Schlüssels zur Verteilung der Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer zwischen Kanton und Gemeinden wird verzichtet.*

*Die Finanzierung der Strassen beruht ausserdem auf altrechtlichen Bestimmungen. Diese stehen im Widerspruch zu anderen Gesetzen und entsprechen auch nicht der gelebten Praxis. So sollen die Überschüsse der Verkehrssteuern sowie die anderen Erträge des Strassenverkehrsamtes nicht mehr dazu verwendet werden müssen, um Investitionen in Strassen über die planmässigen Abschreibungen hinaus zusätzlich abzuschreiben. Damit werden auch die Strassen, wie vom Finanzhaushaltgesetz verlangt, über die angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben.*

*Ein Rückweisungsantrag zu dieser Vorlage wurde im Landrat klar abgelehnt. Dieser empfiehlt der Landsgemeinde, der Änderung des Strassengesetzes gemäss landrätlicher Fassung zuzustimmen.*

---

#### 1. Ausgangslage

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

- Zuständigkeit Kanton und Gemeinden für die jeweils eigenen Strassen
- Gemeindeverbindungsstrassen entfallen
- Strassenverzeichnisse nachführen
- Überprüfung der 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. 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.

Auf die Totalrevision wurde deshalb verzichtet. Mit der nun vorliegenden Teilrevision wird der damalige Auftrag umgesetzt. Die Neuordnung des Kantonsstrassennetzes ist vorderhand jedoch kein Thema mehr.

Mit der vorliegenden Aufgabenentflechtung haben Kanton und Gemeinden neu jeweils für Bau, Unterhalt und Finanzierung der eigenen Strassen aufzukommen. Gemäss aktuellem Gesetz 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 der Bau, der Betrieb und der Unterhalt von Beleuchtungsanlagen, die Reinigung öffentlicher Strassen innerhalb der geschlossenen Ortslage sowie die Glatteisbekämpfung. Die Kategorie der sogenannten Gemeindeverbindungsstrassen wird im Übrigen mit dieser Gesetzesänderung 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 Näfels-Mollis und die Querspange Netstal, begegnet werden.

Die Teilrevision des Strassengesetzes soll darüber hinaus genutzt werden, um die Abschreibung der Strassen im Grundsatz auf die planmässige Abschreibung von 10 Prozent über 40 Jahre zu begrenzen. Dies entspricht der Verordnung über den Finanzhaushalt des Kantons und seiner Gemeinden (Finanzhaushaltverordnung, FHV). Gemäss heutiger Rechtslage sind die Überschüsse der Verkehrssteuern sowie die anderen Erträge des Strassenverkehrsamtes unbegrenzt für die Tilgung der Strassenbauschuld zu verwenden. Dies führt dazu, dass die Investitionen in Strassen in der Regel jeweils gleich im Zeitpunkt der Aktivierung vollständig abgeschrieben werden müssen. Die über die planmässigen Abschreibungen hinausgehenden Abschreibungen gelten dabei gemäss FHV als zusätzliche Abschreibungen. Diese alte Regelung widerspricht den neuen Vorgaben des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Kantons Glarus und seiner Gemeinden (Finanzhaushaltgesetz, FHG), wonach Anlagen des Verwaltungsvermögens über die angenommene Nutzungsdauer abzuschreiben sind, 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.

Am Grundsatz, wonach die Motorfahrzeugsteuer und andere im Zusammenhang mit den Strassen stehenden Abgaben auch für diese zu verwenden sind, soll im Übrigen weiterhin im Gesetz beibehalten werden. Er steht nicht zur Diskussion.

## 2. Finanzielle Auswirkungen

### 2.1. Folgen der Aufgabenentflechtung

#### 2.1.1. 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 (vgl. nachfolgende Tabelle).

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

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.

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

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.

### 2.1.2. Beiträge des Kantons an die Gemeinden

In den vergangenen Jahren hat der Kanton nur noch vereinzelt und vorwiegend kleinere Beiträge 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 wurden letztmals 2009 ausgerichtet.

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

### 2.1.3. 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.

## 2.2. Keine Änderung des Verteilschlüssels bei der Motorfahrzeugsteuer

Der Kanton wird durch die vorgesehene Änderung finanziell also stark belastet, die Gemeinden hingegen erheblich entlastet. Artikel 54 der Kantonsverfassung verlangt grundsätzlich, 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 Gemeinden haben sich in der Vergangenheit mit rund 850 000 Franken im Durchschnitt pro Jahr an den Kosten für die Kantonsstrassen beteiligt. Kurz- und mittelfristig ist deren Entlastung aufgrund der degressiven Abschreibungspraxis sogar noch viel höher. Unberücksichtigt bleiben die zusätzlichen Kosten für den Unterhalt der neuen Kantonsstrassen, welche schwierig zu beziffern sind. Sie hängen von externen, nicht beeinflussbaren Faktoren ab (z. B. Winterunterhaltsdienst).

Die regierungsrätliche Vorlage sah eine Kompensation der Lastenverschiebung via Anpassung des Verteilschlüssels bei der Motorfahrzeugsteuer vor. Bisher erhielt der Kanton fünf Sechstel der entsprechenden Steuereinnahmen, die Gemeinden einen Sechstel. Der Regierungsrat schlug vor, dem Kanton neu acht Neuntel und den Gemeinden einen Neuntel zuzuweisen. Für die Gemeinden hätte diese Neuerung Mindereinnahmen von 650 000 Franken bedeutet. Der Landrat hat eine Änderung des Verteilschlüssels jedoch abgelehnt. Allenfalls müssen die Kantonsstrassenprojekte nun anderweitig finanziert werden, beispielsweise durch eine Erhöhung der allgemeinen Steuern, einen Bausteuerzuschlag oder durch die Erhöhung der Verkehrssteuern.

Die Frage, welcher Verteilschlüssel bei der Motorfahrzeugsteuer korrekt ist, lässt sich nur schwer beantworten. Dazu müssten der Kanton und alle Gemeinden zuerst eine Strassenrechnung unter Berücksichtigung aller mit dem Strassenverkehr zusammenhängenden Kosten nach einheitlicher Methodik vornehmen. Eine solche Analyse ist ohne zusätzliche Ressourcen oder externe Unterstützung für eine kleine Verwaltung, wie sie der Kanton und insbesondere auch die Gemeinden haben, nicht machbar.

Immerhin kann gestützt auf die Strassenrechnung des Bundes, die auch kantonale Daten berücksichtigt, gesagt werden, dass die Motorfahrzeugsteuer insgesamt nicht zu hoch bemessen ist. Die Analyse zeigt, dass die Nutzer der Strassen die durch sie verursachten Lasten mit den geschuldeten Abgaben und Motorfahrzeugsteuern nicht decken können. Die Verkehrsteilnehmer decken nur rund 89 Prozent der mit dem motorisierten Strassenverkehr verbundenen Kosten. Der Rest wird von der Allgemeinheit getragen.

### 3. Abschreibungspraxis

Das bisherige Recht sieht vor, dass die Überschüsse der Verkehrssteuern sowie die anderen Erträge des Strassenverkehrsamtes für die laufenden Kosten der für den Einzug von Strassenverkehrsabgaben und Gebühren zuständigen Behörde, der Kantonsstrassen sowie für die Tilgung der Strassenbauschuld verwendet werden. Dies führt dazu, dass die Investitionen in Strassen in der Regel jeweils gleich im Zeitpunkt der Aktivierung vollständig abgeschrieben werden müssen. Diese Abschreibungspraxis ist verfehlt. Sie hat zur Folge, dass Neuinvestitionen in Strassen 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, und dem Prinzip des «True and Fair View». Die Finanzhaushaltsverordnung sieht entsprechend planmässige Abschreibungen von 10 Prozent über 40 Jahre vor.

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, weil Strassenbauprojekte beendet werden und abgeschrieben werden müssten. Diese zusätzlichen Abschreibungen belasten die Erfolgsrechnung mit ohnehin prognostizierten Defiziten im zweistelligen Millionenbereich (2021: -14,2 Mio. Fr.; 2022: -19,2 Mio. Fr.) massiv. Bei einer Abschreibung nach der Nutzungsdauer werden zusätzliche Abschreibungen nicht ausgeschlossen. Sie sind aber 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 und 2022 – entlastet wird. Dadurch verringern sich die erwarteten Defizite im Finanz- und Aufgabenplan.

### 4. 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 nahm zur Kenntnis, dass mehrere Vernehmlassungsteilnehmer bedauerten, 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.

Eine Gemeinde beantragte eine Neuverteilung der Motorfahrzeugsteuern zugunsten der Gemeinden, was vom Regierungsrat mit Blick auf eine zusätzliche Deckung abgelehnt wurde.

Das Gros der Vernehmlassungsteilnehmer hat die Beschränkung der Teilrevision auf die Pendenzen aus der Aufgabenentflechtung anerkannt. Auf die ausserhalb der Teilrevision liegenden Anliegen wurde 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. Das gerügte fehlende Verzeichnis der Kantonsstrassen wurde als Entwurf mit der Vorlage nachgeliefert. Dieser ist in der Geschäftsdatenbank des Landrates online abrufbar ([www.gl.ch](http://www.gl.ch) → Parlament → Geschäfte).

## 5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

### 5.1. Strassengesetz

*Artikel 2, Artikel 3, Artikel 10, Artikel 19, Artikel 56, Artikel 60, Artikel 70, Artikel 77, Artikel 80*

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 10; Gemeindestrassen*

Diese Bestimmung wird präzisiert. Der Begriff «Ortschaften» ist nach der Gemeindefeststellungsreform nicht mehr geeignet, den Zweck von Gemeindestrassen zu definieren. Gemeindestrassen sind demnach neu vorwiegend dem inneren Verkehr der Gemeinde und der Erschliessung dienende öffentliche Strassen, welche Teile einer Gemeinde miteinander, mit anderen Gemeinde- oder Kantonsstrassen verbinden.

*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 Gesamtkosten 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» in 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 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (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 bestehende Obergrenze für den Kantonsbeitrag an die Erstellung von Korporationsstrassen von höchstens 30 Prozent übernommen. Dieser Maximalansatz gilt bei Korporationsstrassen, welche die Funktion von Gemeindestrassen mit besonderer Bedeutung erfüllen.

### *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 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.

## **5.2. 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:** Der Landrat hat eine Änderung des Verteilschlüssels bei der Motorfahrzeugsteuer abgelehnt. Es bleibt daher beim bisherigen Verteilschlüssel (5/6 Kanton, 1/6 Gemeinden). Die Formulierung der Bestimmung wurde jedoch angepasst.

**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 Verteilschlüssel 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.

## **6. Beratung der Vorlage im Landrat**

Die landrätliche Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr unter der Leitung von Landrat Hans-Jörg Marti, Nidfurn, befasste sich mit der Vorlage. Eintreten war in der Kommission unbestritten. Sie stellte einleitend fest, dass es sich auf den ersten Blick um eine Strassengesetzvorlage light handle und auf den zweiten Blick fast ausschliesslich Artikel zu finanziellen Aspekten angepasst werden. Ursache für die Minirevision seien grössere Strassenbauprojekte (Stichstrasse, Querspange, Linth/Sernf-Brücken Schwanden und Mitlödi), die in den nächsten Jahren anstehen und nebst dem Kanton die Gemeinden finanziell stark belasten würden. Auch gehe es um die nach der Gemeindestrukturreform noch hängige Bereinigung bzw. Aufhebung der Gemeindeverbindungsstrassen. Ebenso werde mit dieser Vorlage das Verzeichnis der Kantonsstrassen veröffentlicht. Auch wenn alle eine umfassende Revision des Strassengesetzes erwartet hätten, sei es vor allem für die Gemeinden wichtig, dass die vorliegende Teilrevision durch die Landsgemeinde verabschiedet werden könne.

In der Detailberatung wurde intensiv diskutiert, inwiefern die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer und andere Abgaben im Zusammenhang mit dem Verkehr die Kosten der Strassen decken könnten. Die Zahlen des Bundes legen nahe, dass dieser Kostendeckungsgrad rund 90 Prozent beträgt. Da der Kanton und die Gemeinden keine eigene Strassenrechnung führen, lässt sich der Kostendeckungsgrad nicht eruieren. In der Kommission wurde jedoch davon ausgegangen, dass er bei den Gemeinden ungleich kleiner sei als beim Kanton. Deshalb und weil eine saubere Grundlage fehlt, wollte die Kommission auf eine Anpassung des Verteilschlüssels bei der Motorfahrzeugsteuer zugunsten des Kantons verzichten. Sie belies den Anteil des Kantons bei fünf Sechsteln der entsprechenden Steuereinnahmen. Die Gemeinden erhalten weiterhin einen Sechstel. Die Kommission war sich dabei bewusst, dass dies zu einer stärkeren Belastung des Kantons und im Gegenzug zu einer Entlastung der Gemeinden führt. Da verschiedene grosse Projekte anstünden, müsse man ehrlicherweise auch darauf hinweisen ist, dass diese Projekte allenfalls mittels Bausteuerzuschlag und/

oder Erhöhung der Verkehrssteuer zu finanzieren seien. Einer Präzisierung von Artikel 10 Absatz 1 des Strassengesetzes stimmte die Kommission im Übrigen einstimmig zu.

Im Landrat selber war Eintreten ebenfalls unbestritten. Einen Rückweisungsantrag, mit dem eine Totalrevision des Strassengesetzes gefordert wurde, lehnte der Landrat nach kurzer Diskussion ab. Die «Revision light» sei notwendig, da sonst die Gemeinden mit den anstehenden kantonalen Strassenbauprojekten übermässig belastet würden. Der Regierungsrat schloss sich in der Detailberatung den Anträgen der vorbereitenden Kommission an, insbesondere dem Belassen des Verteilschlüssels bei der Motorfahrzeugsteuer. Unterschiedliche Auffassungen bestanden einzig bei der Frage, wie weit der Kanton durch die Übernahme der Umfahrungen bis Glarus durch den Bund be- oder entlastet werde. Der Landrat beantragt der Landsgemeinde ohne Gegenstimmen, der so bereinigten Vorlage gemäss Kommissionsfassung zuzustimmen.

## 7. Antrag

*Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, nachstehender Gesetzesänderung zuzustimmen:*

### **Änderung des Strassengesetzes**

(Vom .....

(Erlassen von der Landsgemeinde am ..... Mai 2018)

#### **I.**

GS VII C/11/1, Strassengesetz vom 2. Mai 1971 (Stand 1. Juli 2011), wird wie folgt geändert:

#### **Art. 2 Abs. 1**

<sup>1</sup> Die Strassen werden nach der Verkehrsbedeutung, dem Verkehrswert und dem Verkehrsbedürfnis in folgende Kategorien eingeteilt:

*b. Aufgehoben.*

#### **Art. 3 Abs. 1, Abs. 2**

<sup>1</sup> Zur Einreihung der Strassen in die verschiedenen Kategorien und Klassen sind zuständig:

*b. (geändert)* der Regierungsrat für die Korporationsstrassen, die verschiedene Gemeinden umfassen;

<sup>2</sup> Zur Versetzung von Strassen in eine andere Kategorie sind zuständig:

*a. (geändert)* der Landrat für eine Gemeindestrasse in eine Kantonsstrasse und von einer Kantonsstrasse II. Klasse in eine solche I. Klasse und umgekehrt;

#### **Art. 9**

*Aufgehoben.*

#### **Art. 10 Abs. 1 (geändert)**

<sup>1</sup> Gemeindestrassen sind vorwiegend dem inneren Verkehr der Gemeinde und der Erschliessung dienende öffentliche Strassen, welche Teile einer Gemeinde miteinander, mit anderen Gemeinde- oder Kantonsstrassen verbinden.

#### **Art. 19 Abs. 1 (geändert)**

<sup>1</sup> Die Strassenverzeichnisse für die Kantonsstrassen, alten Landstrassen, Passwege und mit Kantonsbeiträgen erstellten Wanderwege werden vom zuständigen Departement, für die übrigen Strassen vom Gemeinderat geführt.

**Art. 36**

*Aufgehoben.*

**Art. 37 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)**

<sup>1</sup> Die Strassenbaulast für Ortsumfahrungen von Kantonsstrassen obliegt dem Kanton.

<sup>2</sup> Bei Ortsumfahrungen und Verlegungen von Kantonsstrassen entscheidet der Regierungsrat nach Anhören des Gemeinderates über Eigentum und Baulast der bisherigen Strasse.

**Titel nach Art. 37**

**2.3. (aufgehoben)**

**Art. 38**

*Aufgehoben.*

**Art. 39**

*Aufgehoben.*

**Art. 40**

*Aufgehoben.*

**Art. 41**

*Aufgehoben.*

**Art. 42**

*Aufgehoben.*

**Art. 43**

*Aufgehoben.*

**Art. 46**

*Aufgehoben.*

**Art. 48**

*Aufgehoben.*

**Art. 51 Abs. 2 (geändert)**

<sup>2</sup> Wenn Korporationsstrassen die Funktion von Gemeindestrassen mit besonderer Bedeutung erfüllen, können Beiträge bis zu höchstens 30 Prozent ausgerichtet werden.

**Art. 56 Abs. 2 (geändert)**

<sup>2</sup> Auf den Gemeindestrassen obliegt die Schneeräumung den Gemeinden und auf den übrigen Strassen den Strasseneigentümern.

**Art. 60 Abs. 1 (geändert)**

<sup>1</sup> Nach Ablauf der Einsprachefrist hat der Gemeinderat die Strassenpläne betreffend die Kantonsstrassen nebst allfälligen Einsprachen mit seiner Vernehmlassung dem Regierungsrat zur Genehmigung einzureichen. Die übrigen Strassenpläne unterliegen der Genehmigung durch den Gemeinderat.

**Art. 70 Abs. 1, Abs. 2 (geändert)**

<sup>1</sup> Neue bauliche Anlagen, einschliesslich Tankanlagen, Verkaufsautomaten, Schaukästen und dergleichen, die sich über das Erdniveau erheben, müssen mit der Flucht folgende Mindestabstände zur Strassengrenze einhalten:

*b. Aufgehoben.*

<sup>2</sup> Bei neuen baulichen Anlagen unter der Erdoberfläche beträgt der Mindestabstand zu den Kantons- und Gemeindestrassen 4 Meter und zu allen übrigen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Strassen 2 Meter.

**Art. 77 Abs. 3 (geändert)**

<sup>3</sup> Entlang von Kantons- und Gemeindestrassen ausserhalb des eigentlichen Algebietes besteht bei freiem Weidgang für den Anstösser Abschrankungspflicht.

**Art. 80 Abs. 1 (geändert)**

<sup>1</sup> Für Wälder längs öffentlicher Strassen ist von der Strassengrenze bei Kantonsstrassen ein Abstand von 3 bis 6 Meter und bei Gemeindestrassen ein solcher von 2 bis 3 Meter einzuhalten.

**Art. 88**

*Aufgehoben.*

**Art. 91 Abs. 1 (aufgehoben)**

<sup>1</sup> *Aufgehoben.*

**II.**

GS VII D/11/1, Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EG SVG) vom 5. Mai 1985 (Stand 1. Januar 2012), wird wie folgt geändert:

**Art. 10 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert), Abs. 3 (geändert)**

<sup>1</sup> Die Verkehrssteuern sind zur Deckung der mit dem Strassenverkehr zusammenhängenden Kosten zu verwenden.

<sup>2</sup> Sie werden wie folgt aufgeteilt:

- a. (neu)* fünf Sechstel zugunsten des Kantons;
- b. (neu)* ein Sechstel zugunsten der Gemeinden.

<sup>3</sup> Der den Gemeinden zustehende Anteil wird gemäss einem vom Landrat definierten Schlüssel verteilt.

**III.**

Keine anderen Erlasse aufgehoben.

**IV.**

Diese Änderungen treten am 1. Juli 2018 in Kraft.