

Auswertung der Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassengesetzes

Vernehmlassungsteilnehmer	Stellungnahme	Kommentar Bau- und Justizdepartement
Obergericht (1) 16. August 2016	<p>§ 4bis Abs. 3: was ist mit spezifischer Ausgestaltung gemeint, offen sei zudem, in welchem Verfahren über den Bau von spezifischen Velomassnahmen bestimmt wird.</p> <p>§ 11 Abs. 2 sei unklar formuliert</p> <p>Es fehle ein Hinweis auf Rechtsmittel gegen regierungsrätliche „Kostenverteilungsverfügungen“</p>	<p>In der Botschaft werden die spezifischen Ausgestaltungselemente weiter erläutert. Auch muss erläutert werden, dass, wo Bau und Planung von spezifischen Ausgestaltungselementen ein Nutzungsplanverfahren voraussetzen, dieses in kantonaler Hoheit durchgeführt werden wird.</p> <p>Formulierungsvorschlag zu § 11 Abs. 2 wird berücksichtigt.</p> <p>Sollte der anderswo bestrittene § 23 Abs. 5^{bis} Eingang in den Gesetzesentwurf an den Kantonsrat finden, ist in der Botschaft zum Gesetz eine Anmerkung zum Rechtsmittelweg gegen die Kostenverteilung durch die Regierung angebracht.</p>
Solothurnische Gebäudeversicherung (2) 28.06.2016	Keine Bemerkungen	--
Stadt Solothurn (3) 2. 09.2016	Siehe Stellungnahme VSEG	Siehe Stellungnahme VSEG
Motorfahrzeugkontrolle (4) 5. September 2016	Keine Bemerkungen	
Regionalplanung im Raume Grenchen Büren (5)	<p>Allgemein:</p> <p>Die Teilrevision des Strassengesetzes berücksichtigt, mit Ausnah-</p>	<p>Allgemein:</p> <p>Im Sinn des am 27.06.2017 angenommenen Auftrages von</p>

<p>9. September 2016</p>	<p>me der Entlastung der Gemeinden bei der Finanzierung von Massnahmen des baulichen Unterhalts an den Kantonsstrassen, alle neuen Erkenntnisse und politischen Forderungen.</p> <p>§ 4bis/§23 Abs. 1/§24bis: Finanzierung Velowege. Die Absicht, durch Entlastung der Gemeinden, Lücken im Wegnetz zu schliessen, wird begrüsst. Allerdings sollten nicht nur Agglomerationen davon profitieren.</p> <p>§ 23 Abs. 5: Die Schaffung der Möglichkeit der Regionalisierung der Gemeindeanteile an Projekten von regionaler Bedeutung wird grundsätzlich begrüsst. Die Umsetzung dürfte aber schwierig sein.</p>	<p>Susanne Koch (Kantonsstrassenfinanzierung neu regeln, A 0148/2016), soll sich die Pflicht der Gemeinden zur Mitfinanzierung der Kantonsstrassen auf neue Ausgaben beziehen. Diese Lösung entspricht dem von der Stadt Solothurn erwähnten Kompromiss in der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der vorliegenden Gesetzesrevision.</p> <p>Es liegt in der Natur der Sache, dass in Bezug auf Velowege in erster Linie Agglomerationsgemeinden profitieren werden. Liegt ein Veloweg von kantonaler Bedeutung im ländlichen Raum, soll seiner Erstellung jedoch dieselbe Unterstützung zukommen.</p> <p>§ 23 Abs. 5: Aufgrund der Stellungnahme der Stadt Solothurn und anderen Gemeinden soll auf diese neue Bestimmung verzichtet werden.</p>
<p>Verkehrsclub der Schweiz , Sektion Solothurn (6)</p> <p>15.09.2016</p>	<p>Allgemeines:</p> <p>Der VCS des Kantons Solothurn geht grundsätzlich davon aus, dass weiterhin und konsequenter als bisher im Sinne des Verursacherprinzips – all durch den Motorfahrzeugverkehr verursachten Kosten durch die Motorfahrzeugsteuer gedeckt werden.</p> <p>Die Finanzierung von Velowegen von kantonaler Bedeutung wird begrüsst</p> <p>Es sollen keine allgemeinen Steuermittel für den Strassenbau eingesetzt werden. Eine Zweckbindung der Motorfahrzeugsteuern ist für den VCS somit zentral.</p> <p>Ein Angebotsausbau der MIV Infrastruktur hat gemäss VCS SO zwangsläufig gravierende negative Auswirkungen auf die Raum-</p>	<p>Allgemeines:</p> <p>keine Bemerkungen</p> <p>keine Bemerkungen</p> <p>keine Bemerkungen</p> <p>Für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Solothurn ist zumindest ein beschränkter Infrastrukturausbau gemäss Sze-</p>

	<p>planung. Deshalb sollen die Investitionszenarien bloss von einem Substanzerhalt der kantonalen MIV- Infrastruktur ausgehen (Szenario 1).</p> <p>Die gesamten Strasseninfrastrukturmassnahmen müssen mit Motorfahrzeuggelder finanziert werden. Dieser Grundsatz widerspricht jeglichen Gemeindebeiträgen an Kantonsstrassen.</p> <p>§ 4 Finanzierung Velowege: wird sehr begrüsst</p> <p>§ 21 Abs. 3: Diese Bestimmung (Verpflichtung der Gemeinden zur Schneeräumung und Glatteisbekämpfung auf Fusswegen und Velowegen an Kantonsstrassen sei auf innerorts-Gebiete zu beschränken.</p> <p>§ 23 Abs. 1, 4 und 5bis: Die Bestimmungen sind – da auf jeglichen Ausbau der Kantonsstrassen zu verzichten ist (siehe oben) - zu streichen</p> <p>§ 24: Einverstanden mit dem Vorschlag zur Neuregelung der Finanzkompetenz.</p>	<p>narium 2 zentral.</p> <p>Da neue Infrastrukturanlagen auch in den Gemeinden Nutzen stiften würde eine ausschliessliche Finanzierung der Kantonsstrasseninfrastruktur durch den Kanton dazu führen, dass die kantonalen Behörden mit kostentreibenden kommunalen Ausbauwünschen überhäuft würden. Eine kommunale finanzielle Beteiligung an Ausbauten (neue Ausgaben) wirkt kostensenkend.</p> <p>keine Bemerkungen</p> <p>Verursacht der Unterhalt von Velowegen von kantonaler Bedeutung ein – gegenüber dem ordentlichen Unterhalt einer Gemeindestrasse – erhöhte Kosten, kommt hierfür der Kanton auf (siehe § 4^{bis} Abs. 3). § 21 Abs. 3 kann deshalb auf das Baugebiet/Siedlungsgebiet bezogen werden.</p> <p>Für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Solothurn ist zumindest ein beschränkter Infrastrukturausbau gemäss Szenarium 2 zentral. Aus diesem Grund wird der Kantonsstrassenbau neben gebundene auch neue Ausgaben zur Folge haben. Die Differenzierung der Beteiligung der Gemeinden an die Kantonsstrassen nach der Unterscheidung zwischen Neuen und Gebundenen Ausgaben macht Sinn.</p> <p>keine Bemerkungen</p>
Gemeinde Starrkirch-	Der Gemeinderat stört sich daran, dass der Kanton vorsieht, ein	Am neuen § 4bis soll festgehalten werden.

<p>Wil (7) 16.09.2016</p>	<p>Velowegnetz von kantonaler Bedeutung zu bezeichnen und entsprechend auszubauen. Dies ist aus der Sicht des Gemeinderates überflüssig. Velowege gehören heute zum normalen Ausbaustandard von Kantonsstrassen, wie ein Trottoir auch, und müssen nicht separat geplant und gebaut werden.</p>	
<p>Strasse Solothurn (8) 19.09.2016</p>	<p>Gesamthaft gesehen erachtet Strasse Schweiz eine Überarbeitung der Vorlage als zwingend notwendig.</p> <p>Bezüglich der Überprüfung des langfristigen Handlungsbedarfs unterstützt die IG Strasse Solothurn Szenario 2 mit einem « ... auf das Wesentliche beschränkten Infrastrukturaufbau». Die in der Botschaft verwendete Begrifflichkeit wird als nichtssagend und verbesserungswürdig kritisiert.</p> <p>Die Ablösung des Strassenbaufonds mit einer transparenten Strassenrechnung wird begrüsst.</p> <p>Strasse Solothurn erwartet eine verursachergerechte Belastung aller Infrastrukturbenutzer. Dazu gehören die Elektrofahrzeuge und die Fahrzeuge des Langsamverkehrs. Es bedarf demnach auch einer zusätzlichen Revision des Gesetzes über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder. Eine allfällige Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer wird unter allen Umständen abgelehnt.</p> <p>Hinsichtlich Kostenteiler im Kantonsstrassenbau zwischen Gemeinden und Kanton unterstützt Strasse Solothurn die Haltung der Gemeinden im Grundsatz. Für die Mitfinanzierung des Baus von Velowegen durch die Gemeinden wird kein Verständnis entgegengebracht. Eine Förderung («Priorisierung») des Langsamverkehrs erscheint Strasse Solothurn fraglich.</p>	<p>Generelle Formulierungen in der Botschaft wo notwendig mit Beispielen erläutert.</p> <p>keine Bemerkungen</p> <p>Der Anteil der Elektrofahrzeuge am gesamten Flottenbestand ist gegenwärtig noch gering. Sollte sich der Anteil in Zukunft verändern, muss eine Revision Gesetz über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder (BGS 614.61) nachgedacht werden. Eine Besteuerung von Fahrrädern wird aus heutiger Sicht aus politischen Überlegungen abgelehnt.</p> <p>Im Sinn des am 27.06.2017 angenommenen Auftrages von Susanne Koch (Kantonsstrassenfinanzierung neu regeln, A 0148/2016), soll sich die Pflicht der Gemeinden zur Mitfinanzierung der Kantonsstrassen auf neue Ausgaben beziehen. Diese Lösung entspricht dem von der Stadt Solothurn erwähn-</p>

	<p>Ein Vergleich mit den Strassengestaltungsstandards im Ausland (Baden-Württemberg/Elsass) wird angeregt. Der Ausbaustandard im Kanton Solothurn wird als zu hoch erachtet.</p> <p>Finanzkompetenzen: Der Vorschlag der Regierung wird weitgehend mitgetragen. Für Projekte mit Nettokosten von mehr als 25 Mio. Franken soll anstelle des fakultativen (Projekt)Referendum eine obligatorische Volksabstimmung treten.</p> <p>Es wird mit erstaunen festgestellt, dass der Ordnungsbussenertrag im Staatshaushalt budgetiert ist.</p>	<p>ten Kompromiss in der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der vorliegenden Gesetzesrevision. In Bezug auf den Bau von Velowegen sollen keine Ausnahmen getroffen werden.</p> <p>An der heutigen Lösung soll festgehalten werden.</p> <p>Der Ordnungsbussenertrag weist einen Betrag von ca. 21 Mio. Franken pro Jahr auf. Ein solch hoher Betrag muss bei der übergeordneten Budgetierung des Staatshaushaltes eine Rolle spielen..</p>
<p>Verband Solothurner Einwohnergemeinden (9) 19. 09.2016</p>	<p>Allgemein: Keine von den Gemeinden in den letzten Jahren erhobene Forderung wurde berücksichtigt. Selbst der von den Gemeindevertretern in der Arbeitsgruppe tolerierte Kompromiss (wenigstens Entlastung der Einwohnergemeinden bei der Finanzierung von Massnahmen des baulichen Unterhalts) wurde vom Regierungsrat gekippt.</p> <p>§ 4bis: Dass den Gemeinden bei der Ausgestaltung und dem Unterhalt von Velowegen von kantonaler Bedeutung kein Anhörungs- bzw. Mitwirkungsrecht zugestanden wird, sei nicht akzeptabel. Das Anhörungsrecht im Rahmen des Mehrjahresprogrammes nach § 8 reicht nicht aus, damit die Gemeinden ihre berech-</p>	<p>Im Sinn des am 27.06.2017 angenommenen Auftrages von Susanne Koch (Kantonsstrassenfinanzierung neu regeln, A 0148/2016), soll sich die Pflicht der Gemeinden zur Mitfinanzierung der Kantonsstrassen auf neue Ausgaben beziehen. Diese Lösung entspricht dem von der Stadt Solothurn erwähnten Kompromiss in der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der vorliegenden Gesetzesrevision.</p> <p>§ 4bis: Die aktive Partizipation der Gemeinden bei der Gestaltung von Vorhaben des Kantons auf ihrem Territorium stellt für die kantonalen Behörden auch dann eine Selbstverständlichkeit dar, wenn die Gemeinden von den Kosten die damit verbunden werden, weitgehend entbunden sind.</p>

	<p>tigten Interessen wahrnehmen können. Erst recht nicht, wenn noch die Absätze 2 und 3 von § 8, das heisst das Finanzreferendum, ersatzlos gestrichen werden sollen. Auch dies sei eine Verschlechterung für die Gemeinden.</p> <p>§ 23 Abs. 4 Bisher lag es im Ermessen des Regierungsrates, ob und wieviel die Gemeinden an ausserordentliche bauliche oder gestalterische Massnahmen, welche die Anforderungen von § 7 Abs. 2 des Gesetzes hinausgehen, zu bezahlen hatten.</p> <p>§ 23 Abs. 5 Was soll für die Gemeinden generell daran positiv sein, wenn künftig nicht nur die Standortgemeinde, sondern weitere Gemeinden, welche aus einem Strassenausbau Nutzen ziehen zur Mitfinanzierung verpflichtet werden können?</p>	<p>§ 23 Abs. 4 Es wird beabsichtigt, die Gemeinden zur alleinigen Finanzierung von Gestaltungselementen, welche über die Anforderungen von § 7 Abs. 2 hinausgehen, zu verpflichten. Ermessen der kantonalen Behörden ist bereits bei der Auslegung von § 7 Abs. 2 erheblich, so dass davon ausgegangen werden kann, dass Massnahmen, welche über diese Anforderungen hinausgehen, wirklich bloss im kommunalen Interesse stehen.</p> <p>§ 23 Abs. 5 Aufgrund der Stellungnahme der Stadt Solothurn und anderen Gemeinden soll auf diese neue Bestimmung verzichtet werden.</p>
<p>Gemeindepräsidentenkonferenz Thal (10)</p> <p>20.09.2016</p>	<p>siehe Stellungnahme VSEG (9)</p>	<p>siehe Stellungnahme VSEG (9)</p>
<p>ASTAG Solothurn (11)</p> <p>21.09.1016</p>	<p>siehe Stellungnahm Strasse Solothurn (8)</p>	<p>siehe Stellungnahme Strasse Solothurn (8)</p>
<p>Verein Gemeindepräsidenten Gäu (12)</p> <p>23.09.2016</p>	<p>Verweis auf Stellungnahme VSEG (9)</p> <p>§ 23 Abs. 1 Beteiligung der Gemeinden an der Finanzierung von neuen Velowegen von kantonalen Bedeutung: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb sich die Gemeinden in diesem Bereich mit einem Beitrag von 5% bis 50% beteiligen sollen, zumal die Bei-</p>	<p>Der Bau- von Velowegen bzw. die Ausgestaltung von Gemeindestrassen zu Velowegen waren bis anhin alleine von den Gemeinden zu finanzieren. Es war aber auch Sache der Gemeinden. Mit der Änderung der Zuständigkeitsordnung wird auch die finanzielle Verantwortung umgestaltet. Da</p>

	<p>tragsspanne bereits eine grosszügige Auslegung zu Gunsten des Kantons zulässt.</p> <p>§ 23 Abs. 5 Regionalisierung der Gemeindeanteile an den Kantonsstrassenbau: wird abgelehnt.</p>	<p>auch die Gemeinden von neuen Langsamverkehrsverbindungen profitieren, soll sich der Kostenteiler an jenem von neuen Ausgaben für den Kantonsstrassenbau orientieren.</p> <p>§ 23 Abs. 5 Aufgrund der Stellungnahme der Stadt Solothurn und anderen Gemeinden soll auf diese neue Bestimmung verzichtet werden.</p>
<p>repla Solothurn (13) 26.09.2016</p>	<p>§ 23 repla Solothurn unterstützt die Stellungname des VSEG (9)</p> <p>§ 4bis Die neue Möglichkeit der Finanzierung von Radwegen von kantonaler Bedeutung auf Gemeindestrassen durch den Kanton wird ausdrücklich begrüsst. Im Sinne einer Klärung schlagen wir vor, dass das Mitspracherecht der Gemeinden in Bezug auf die Planung von Velowegen von kantonaler Bedeutung explizit erwähnt wird.</p>	<p>§ 23 Siehe Stellungnahme zu 9.</p> <p>§ 4bis: Anregung wird umgesetzt.</p>
<p>Sozialdemokratische Partei Kanton Solothurn (14) 26. 09.2016</p>	<p>Allgemein: Neue und klarere Zuteilung der Kompetenzen im Bereich der Velowege wird begrüsst.</p> <p>Finanzielle Konsequenzen der verschiedenen Szenarien zu wenig vertieft. Es fehlen Ausführungen zu den finanziellen Zusatzbelastungen des Staatshaushalts und zu deren möglichen Kompensation. (Berücksichtigung Bussenertrag). Die SP bestreitet zudem die Richtigkeit der Interpretation des Regierungsrates hinsichtlich des Ordnungsbussengesetzes. Die betreffende Bestimmung (Art. 7 OBG) sagt lediglich aus, dass mit der Busse auch der Aufwand der Kontrollorgane abgegolten ist. Das heisst, dass nicht zusätzlich noch weitere Vollzugskosten berechnet werden dürfen. Der Umkehrschluss, dass die Ordnungsbussenerträge somit vollumfänglich zur Finanzierung der Verkehrsabteilungen der Polizei einge-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

	<p>setzt werden müssen, ist unseres Erachtens nicht zwingend. Deshalb lehnen wir auch entschieden ab, dass die Kosten der Verkehrsabteilung der Polizei nur soweit mit dem Ertrag der Motorfahrzeugsteuer zu decken sind, wie diese nicht mit Ordnungsbussenenerträgen gedeckt sind.</p> <p>Aus diesen Gründen ist die Teilrevision des Strassengesetzes in der angedachten Form, insbesondere im Bereich der Finanzierung nicht akzeptabel.</p> <p>§4bis Begrüssung</p> <p>§ 23 Absatz 5 Regionalisierung wird begrüsst</p> <p>§ 24bis Die Auflösung des Strassenbaufonds wird begrüsst: Eine Finanzierung in Form einer Strassenrechnung gibt dem Strassenbau wieder seinen ordentlichen Platz im Rahmen aller übrigen Staatsausgaben. Um zu verhindern, dass dem allgemeinen Staatshaushalt über Gebühr Mittel für den Strassenbau entzogen werden, ist die (partielle) Zweckbindung der Erträge aufrecht zu erhalten und gesetzlich festzuschreiben. Strassen müssen sich primär über diese bestimmten Erträge finanzieren. Diese Mittel sollen aber andererseits bei Nichtbedarf auch in den allgemeinen Haushalt fliessen.</p> <p>§24bis Es wird vorgeschlagen, dass bei Projekten, welche dem fakultativen Referendum unterstehen das Bruttoprinzip zu verwenden.</p>	<p>zu § 4bis: Kenntnisnahmen</p> <p>zu 23 Abs. 5: Die Regionalisierung wird grossmehrheitlich abgelehnt deshalb soll darauf verzichtet werden (siehe auch Antwort auf (9)).</p> <p>zu § 24bis: Mit der Auflösung des Strassenbaufonds wird die Zweckbindung und somit die Spezialfinanzierung nicht aufgehoben. Die Motorfahrzeugsteuer bleibt nach § 5 des Gesetzes über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder (Motorfahrzeugsteuergesetz) eine Kausalabgabe und somit zweckgebunden. Wenn diese Zweckbindung aufgehoben werden soll, müsste das Motorfahrzeugsteuergesetz geändert werden</p> <p>zu § 24bis in Bezug auf die Bezeichnung des finanzkompetenten Organs soll wie andernorts auf das Nettoprinzip abgestellt werden.</p>
--	--	---

	§ 24bis Abs. 1 Kleinprojekte: Zustimmung.	zu §24bis Abs. 1: Kenntnisnahme
<p>Stadt Olten (15), 27. 09.2016</p>	<p>Die Inangriffnahme der Neuordnung der Strassenfinanzierung wird begrüsst. Bei der Berechnung der Neuordnung stellen sich jedoch Fragen. Die Neuordnung der Strassenfinanzierung hänge massgebend von der Höhe der Bussenerträge ab, indem der nicht durch Bussen gedeckte Bedarf der Verkehrsabteilungen der Polizei weiterhin durch Erträge der Motorfahrzeugsteuer finanziert werden soll.</p> <p>Es wird bedauert, dass die angedachte Entlastung der Einwohnergemeinden bei der Finanzierung von Massnahmen des baulichen Unterhalts der Kantonsstrassen auf unbestimmte Zeit aufgeschoben wurde.</p> <p>Bezüglich der Neuordnung der Finanzkompetenzen werden verfassungsrechtliche Bedenken geäussert.</p> <p>Die Regionalisierung der Gemeindebeiträge wird begrüsst.</p> <p>§ 4bis Fragen bezüglich Eigentum an Velowegen von kantonaler Bedeutung bleiben für die Stadt Olten unbeantwortet.</p> <p>§ 8 Mehrjahresprogramm</p> <p>§ 9 Gemeindestrassen: Gemeindehoheit über Gemeindestrassen</p>	<p>Die Berücksichtigung der Motorfahrzeugsteuern bei der Darstellung Strassenrechnung ist zwar Grundlage der vorgeschlagenen Gesetzgebungsrevision. Die Änderung der Praxis selber benötigt jedoch selber keine Änderung des geltenden Rechts.</p> <p>Siehe auch Bemerkungen zu Stellungnahme (9).</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Regionalisierung wird grossmehrheitlich abgelehnt deshalb soll darauf verzichtet werden (siehe auch Antwort auf (9)).</p> <p>Die Botschaft wird zur Klärung der Fragen präzisiert.</p> <p>Keine Differenz zur Stadt Olten: Werden die Bestimmungen zum Kreditwesen in § 8 Strassengesetz aufgehoben, so gelten alleine diejenigen Definitionen des WoV-G.</p> <p>Die Botschaft wird zur Klärung der offenen Frage präzisiert.</p>

	<p>muss klargestellt werden.</p> <p>§ 11 Abs. 2. Wenn Radwege zu Velowege werden, sollten auch Fahrräder zu Velos werden</p> <p>§ 23 Abs. 1 Beiträge der Gemeinden: Die Beitragspflicht der Gemeinden wird ohne weitere Erläuterung ausgeweitet auf Velowege, welche eine Netzlücke schliessen. Von der geplanten Ausweitung der Beitragspflicht soll abgesehen werden.</p> <p>§ 23 Abs. 5 und 5^{bis} Regionalisierung der Gemeindebeiträge: Die Regionalisierung wird zwar politisch unterstützt. Um Umsetzungsproblemen vorzusehen, müssen aber die Bestimmungen genauer gefasst werden.</p> <p>§ 24^{bis} Neuordnung der Finanzkompetenzen sind nicht verfassungskonform.</p>	<p>Redaktionelle Anregung wird geprüft.</p> <p>Bis anhin war es alleine Sache der Gemeinden, Velowege abseits der Kantonsstrassen zu finanzieren. Werden nun Velowege von kantonaler Bedeutung Sache des Kantons wird er für den Grossteil hierfür notwendigen spezifischen Kosten aufkommen. Von einer Ausweitung der Beitragspflicht der Gemeinden kann also nicht die Rede sein.</p> <p>Siehe Bemerkungen zu (9)</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
<p>Schweizerische Volkspartei (16) 19. 09.2016</p>	<p>Bevor auf eine Teilrevision des Strassengesetzes eingetreten werden kann, ist durch das Bau- und Justizdepartement sicherzustellen, dass die Rechnungslegungs- und Abschreibungsvorschriften von HRM2 im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtungsweise bei der Strassenprojektierung berücksichtigt werden.</p> <p>Senkung der kantonalen Standards im Strassenbau. Bevor auf ei-</p>	<p>Das BJD unterzieht sich im Rahmen der Anwendung der Abschreibungsvorschriften von HRM2 den Anweisungen des FD.</p> <p>Die starre Befolgung des Grundsatzes, wonach im Infrastrukturbau, Erweiterungs- bzw. Ersatzinvestitionen erst getätigt werden dürfen, wenn die Grundinvestition buchhalterisch abgeschlossen ist, ist weder zielführend noch zweckmässig. Ein Investitionsentscheid hängt immer von verschiedenen Faktoren ab so etwa von sich wandelnden Bedürfnissen, welche sich im Rahmen einer Interessenabwägung und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen zum Entschluss führen, eine Infrastruktur vor ihrer vollständigen Amortisation zu ersetzen.</p> <p>Die Standards im schweizerischen Strassenbau sind massge-</p>

	<p>ne Teilrevision des Strassengesetzes eingetreten werden kann, ist durch das BJD sicherzustellen, dass die kostentreibenden Faktoren bei den Standards genau analysiert und gegenüber den Rechtssetzungsorganen offengelegt werden. Dabei sind insbesondere die in den benachbarten Gebieten Frankreichs und Deutschlands geltenden Standards mit den hiesigen zu vergleichen.</p> <p>Auch die Kosten des Unterhalts sind in einen internationalen Kontext zu stellen.</p> <p>Entastung der Gemeinden bei Kantonsstrassen: Die ursprünglich ins Auge gefasste Entlastung der Einwohnergemeinden bei der Finanzierung des baulichen Unterhalts der Kantonsstrassen war eine sachgerechte Massnahme. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb das BJD davon abrücken will.</p>	<p>bend geprägt durch das Normenwerk des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Dieses Normenwerk wird von den Gerichten bei der Urteilsfindung gerade bei Haftungsfragen regelmässig herangezogen. Ein grundlegendes Abweichen von diesen Standards ist schwer möglich.</p> <p>siehe oben.</p> <p>Im Sinn des am 27.06.2017 angenommenen Auftrages von Susanne Koch (Kantonsstrassenfinanzierung neu regeln, A 0148/2016), soll sich die Pflicht der Gemeinden zur Mitfinanzierung der Kantonsstrassen auf neue Ausgaben beziehen. Diese Lösung entspricht der von der Stadt Solothurn erwähnten Kompromiss in der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der vorliegenden Gesetzesrevision</p>
<p>Solothurnische Interkonfessionelle Konferenz (17) 28.09.2016</p>	<p>Unterstützung der Stellungnahme VSEG (9)</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Einwohnergemeinde Gempfen (18) 29.09.2016</p>	<p>Siehe auch Stellungnahme der Stadt Olten bis auf: Die Regionalisierung der Gemeindebeiträge <i>nicht</i> wird begrüsst</p>	<p>Die Regionalisierung wird grossmehrheitlich abgelehnt deshalb soll darauf verzichtet werden (siehe auch Antwort auf (9).</p>
<p>CVP Kanton Solothurn (19)</p>	<p>Erstaunen über den Verzicht der Entlastung der Einwohnergemeinden bei der Finanzierung von Massnahmen des baulichen</p>	<p>Im Sinn des am 27.06.2017 angenommenen Auftrages von Susanne Koch (Kantonsstrassenfinanzierung neu regeln, A</p>

<p>29.09.2016</p>	<p>Unterhalts der Kantonsstrassen. Ohne Umsetzung dieser Massnahme kann auf die Vorlage nicht eingetreten werden.</p> <p>Einverständnis zur Aufhebung des Strassenbaufonds</p> <p>Neuregelung der Finanzkompetenzen (§ 24bis). Grundsätzliche Zustimmung. Verständnisfrage betreffend Ablösung des heutigen fakultativen Projektreferendums bei Projekten mit Kosten von mehr als 25 Mio. Franken. Gemäss Vernehmlassungsvorlage wäre das Referendum bei Ausgaben von über 25 Mio. Franken obligatorisch.</p> <p>Die Regionalisierung der Gemeindebeiträge wird grundsätzlich begrüsst. Gewünscht wird jedoch Konkretisierung des Grundsatzes im Gesetz.</p> <p>Einverständnis, mit der Bestimmung, dass die Gemeinden zwingend für ausserordentliche bauliche oder gestalterische Massnahmen, welche über die Anforderungen von § 7 Abs. 2 hinausgehen, zur Kasse gebeten werden. Diese Bestimmung bedingt jedoch eine klare Definition, was zum Standard gehört und was unter Zusatzwünsche fällt.</p>	<p>0148/2016), soll sich die Pflicht der Gemeinden zur Mitfinanzierung der Kantonsstrassen auf neue Ausgaben beziehen. Diese Lösung entspricht der von der Stadt Solothurn erwähnten Kompromiss in der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der vorliegenden Gesetzesrevision</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Bestimmung steht sichtlich im Widerspruch zu den Erwägungen. Gemeint ist, dass ab 25 Mio. Franken das fakultative Referendum ergriffen werden kann. Ein obligatorisches Referendum ist mit Blick auf die nach wie vor bestehende Zweckbindung der Erträge der Motorfahrzeugsteuern nicht angebracht.</p> <p>Die Regionalisierung wird grossmehrheitlich abgelehnt deshalb soll darauf verzichtet werden (siehe auch Antwort auf (9).</p> <p>Die Schwierigkeit im Umgang mit der Definition, was eine ausserordentliche oder gestalterische Massnahme besteht schon heute. Ein Kreiselschmuck kann sicher dieser Kategorie zugeordnet werden. Ebenso</p>
<p>FDP.Die Liberalen Kanton Solothurn</p>	<p>Die FDP orientiert sich an dem in der Vernehmlassungsbotschaft auf S. 12 als «Beschränkter (bzw. massvoller) Infrastrukturausbau»</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>(20) 29.09.2016</p>	<p>bezeichneten Szenario. Ein weiterer Infrastrukturausbau entsprechend den Bedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung muss möglich sein.</p> <p>Der Berücksichtigung der (Ordnungs-)Bussenerträge bei der Verwendung der Erträge der Motorfahrzeugsteuern wird zugestimmt.</p> <p>Die Berücksichtigung der (Ordnungs-)Bussenerträge bei der Verwendung der Erträge der Motorfahrzeugsteuern darf nicht mit einer Plafonierung der Abzüge für das Arbeitspendeln bei der Steuererklärung kompensiert werden:</p> <p>Der befristete Zuschlag zur Motorfahrzeugsteuer zur Realisierung der Grossprojekte in Olten und Solothurn soll – wie geplant – auslaufen und nicht weitergeführt werden</p> <p>Die Gemeinden sollen von ihren Anteilen an den Bau und den Unterhalt der Kantonsstrassen entlastet werden.</p> <p>Auf die vorgesehene Regionalisierung der Gemeindebeiträge ist zu verzichten.</p> <p>Der Finanzierung von Velowegen von kantonaler Bedeutung wird im Grundsatz zugestimmt. Die FDP befürchtet jedoch ein übermässiger Bau, bzw. eine «Vergoldung» der Velowege. Die Spargrundsätze im Strassenbau sollen auch für die Velowege gelten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme, dies ist auch nicht so geplant.</p> <p>Kenntnisnahme, dies ist auch so geplant.</p> <p>Im Sinn des am 27.06.2017 angenommenen Auftrages von Susanne Koch (Kantonsstrassenfinanzierung neu regeln, A 0148/2016), soll sich die Pflicht der Gemeinden zur Mitfinanzierung der Kantonsstrassen auf neue Ausgaben beziehen. Diese Lösung entspricht dem von der Stadt Solothurn erwähnten Kompromiss in der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der vorliegenden Gesetzesrevision.</p> <p>Die Regionalisierung wird grossmehrheitlich abgelehnt deshalb soll darauf verzichtet werden (siehe auch Antwort auf (9)).</p> <p>Kenntnisnahme</p>
----------------------------	---	---

	<p>Im kantonalen Strassenbau wird ein Sparpotential in der Gröszenordnung von 3 Mio. / Jahr vermutet. Die Einsparungen dürfen aber keinesfalls im Werterhalt oder bei der Sicherheit erfolgen, sondern sind durch Weglassen von nicht funktionell Nötigem («nice to have») und durch Effizienzsteigerungen in der Ausführung zu erzielen.</p>	<p>Die Diskussionen um Standards im Strassenbau sind anspruchsvoll zu führen. Dies vor allem vor dem Hintergrund der gesetzlichen Verpflichtung, den Strassenraum entsprechend seiner Funktion unter Berücksichtigung der Verkehrs- und Siedlungsplanung, des Landschafts- und Ortsbildes sowie des Natur- und Umweltschutz so zu planen und zu gestalten, dass dieser einerseits den Anforderungen der Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit genügt und andererseits dem Charakter von Siedlung und Landschaft entspricht.</p>
<p>Stadt Grenchen (21) 3.10.2016</p>	<p>Enttäuschend für die Einwohnergemeinden ist, dass die ursprünglich ins Auge gefasste Entlastung der Einwohnergemeinden bei der Finanzierung von Massnahmen des baulichen Unterhalts an den Kantonsstrassen fallen gelassen wurde.</p> <p>Zu § 4 Abs. 2 und § 4^{bis}: Will man klar machen, dass nicht nur als Radweg signalisierte Wege gemeint sind, kommt der Begriff Rad-/Veloverbindungen in Frage.</p> <p>Zu § 4^{bis} Dass der Kanton regionale, resp. kantonale Veloverbindungen künftig vorwärtstreiben und finanzieren will, erscheint richtig und notwendig. Den Gemeinden ist aber bei der Konzeption und Planung dieser Verbindungen ein Mitbestimmungsrecht einzuräumen.</p> <p>Es stellen sich Fragen zu den Eigentumsverhältnissen und somit zu Haftungsfragen an Velowegen.</p>	<p>Im Sinn des am 27.06.2017 angenommenen Auftrages von Susanne Koch (Kantonsstrassenfinanzierung neu regeln, A 0148/2016), soll sich die Pflicht der Gemeinden zur Mitfinanzierung der Kantonsstrassen auf neue Ausgaben beziehen. Diese Lösung entspricht dem von der Stadt Solothurn erwähnten Kompromiss in der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der vorliegenden Gesetzesrevision.</p> <p>Wird geprüft.</p> <p>Es ist selbstverständlich, dass die Gemeinden bei der Konzeption und Planung von Velowegen (bzw. Veloverbindungen) eng miteinbezogen werden. Offensichtlich geht diese Selbstverständlichkeit aus dem Gesetzesentwurf nicht für jedermann hervor, so dass dieser in diesem Punkt ergänzt werden soll.</p> <p>Vorgesehen ist, dass die Velowege bzw. Veloverbindungen über Gemeindestrassen führen können, welche bereits heute dem allgemeinen Verkehr (also auch für Velos) offenstehen. Der Kanton soll dann für Netzergänzungen aufkommen. Dies kann eine Brücke oder eine Unterführung sein und umfasst</p>

	<p>Zu § 8: Die Gemeinden sollen bei der Erstellung des Mehrjahresprogramms nicht bloss Angehört werden. Es sei eine Mitwirkung analog Art. 4 Raumplanungsgesetz (RPG, SR 700) vorzusehen.</p> <p>Zu § 23: Im Rahmen von Absatz 4 werden neu die Gemeinden zur Kasse gebeten, wenn sie im Rahmen der Kantonsstrassenplanung ausserordentliche bauliche oder gestalterische Massnahmen verlangen, unabhängig davon, ob diese Massnahmen im Interesse der Gemeinde oder sicherheitstechnisch oder aus anderen Gründen angezeigt sind. Die Stadt Grenchen ist der Meinung, dass eine Kostenbeteiligung angezeigt ist, wenn – wie bisher – die ausserordentliche Massnahme im Interesse der Gemeinde ist.</p>	<p>sicher auch die Signalisation. Der Gesetzesentwurf geht davon aus, dass die durch den Kanton erstellten spezifischen Netzelemente durch den Kanton erstellt und unterhalten werden. Dies schliesst nicht aus, dass diese Bauwerke mit der Vollen dung nicht an die Gemeinde übergehen. Die Kosten für den Unterhalt können kapitalisiert mit der Übergabe des Bauwerks abgegolten werden, wenn die Gemeinde mit ihrem Personal hierfür aufkommt. Auch ist es denkbar, dass die Gemeinden dem Kanton die Kosten für den Unterhalt der spezifischen vom Kanton finanzierten Netzelemente jährlich Rechnung stellen. Verlangt ein Veloweg von kantonaler Bedeutung im Winter einen gegenüber «gewöhnlichen» Gemein desstrassen erhöhten Unterhalt muss auch dieser vom Kanton übernommen werden.</p> <p>Die Vielfalt der spezifischen Konstellationen kann nicht vorausgesehen werden, so dass der Revisionsentwurf – um dem Einzelfall gerecht zu werden – keine Einzelheiten des Verhältnisses zwischen Gemeinden und Kanton beim Unterhalt von Velowegen vorwegnimmt.</p> <p>Dem Anliegen kann entsprochen werden.</p> <p>Die revidierte Bestimmung ist im Sinn der heutigen Praxis auszulegen. Wenn die Gemeinde Anforderungen stellt, welche über § 7 Abs. 2 hinausgehen, sind das immer Anliegen in Ihrem Interesse. Der Unterschied zur aktuellen Praxis besteht darin, dass für Massnahmen, welche über die Anforderungen von § 7 Abs. 2 gehen, alleine die Gemeinde finanziell zuständig ist. Der Regierungsrat kann also den Gemeindebeitrag nicht mehr angemessen erhöhen.</p>
--	--	---

<p>Solothurner Banken (22) 30.09.2016</p>	<p>Grundsätzliche Zustimmung. Solothurner Banken empfiehlt zügige Weiterbearbeitung</p> <p>Nicht glaubhaft dargelegt sind die Überlegungen zu den kantonalen Standards im Strassenbau. Der Verdacht, der Kanton betreibe «Luxus im Strassenbau» kann nicht entkräftet werden. Nicht plausibel sind die Überlegungen zur Definition der zukünftigen Finanzkompetenzen. Eine Aushöhlung der von der Kantonsverfassung (KV, Art. 80) vorgesehenen Finanzkompetenz wird als kritisch erachtet. Antrag: Beschränkung der regierungsrätlichen Finanzkompetenz auf 1 Mio. Franken.</p> <p>Entlastung der Gemeinden wünschenswert!</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Vorschlag zur Neuordnung der Finanzkompetenzen orientiert sich an der faktisch gelebten aktuellen Lösung. Projekte mit Nettokosten von Mehr als 3 Mio. Franken werden heute vom Kantonsrat als Einzelkredite beschlossen. Projekte mit Nettokosten von weniger als 3 Mio. Franken sind jeweils Teil von sogenannten Sammelverpflichtungskrediten. Über die Kosten der einzelnen in diesem Sammelverpflichtungskredit enthaltenen Projekte wird nicht beraten. Auch werden Ziel und Zweck sowie Ausgestaltung der einzelnen «Kleinprojekte» gegenüber dem Finanzkompetenten Organ ausgewiesen.</p> <p>Im Sinn des am 27.06.2017 angenommenen Auftrages von Susanne Koch (Kantonsstrassenfinanzierung neu regeln, A 0148/2016), soll sich die Pflicht der Gemeinden zur Mitfinanzierung der Kantonsstrassen auf neue Ausgaben beziehen. Diese Lösung entspricht dem von der Stadt Solothurn erwähnten Kompromiss in der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der vorliegenden Gesetzesrevision.</p>
<p>Regionalverein Olten Gösgen Gäu (23) 30.09. 2016</p>	<p>Aufhebung des Strassenbaufonds wird begrüsst. Die Zweckbindung muss bestehen bleiben.</p> <p>Die Busseneinnahmen (Ordnungsbussen) müssen bei der Berechnung der Verwendung der Motorfahrzeugsteuern berücksichtigt werden.</p> <p>Enttäuschend für die Einwohnergemeinden ist, dass die ursprüng-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Sinn des am 27.06.2017 angenommenen Auftrages von</p>

	<p>lich ins Auge gefasste Entlastung der Einwohnergemeinden bei der Finanzierung von Massnahmen des baulichen Unterhalts an den Kantonsstrassen fallen gelassen wurde.</p> <p>Regionalisierung der Gemeindebeiträge wird abgelehnt.</p> <p>Zu § 4^{bis}: Finanzierung der Velowege soll der Kanton alleine übernehmen. Die Gemeinden des Regionalvereins Olten lehnen den markanten Ausbau der Velowege, wie er in der Teilrevision sichtbar wird, ab.</p> <p>Zu § 8: Die Gemeinden sollen bei der Erstellung des Mehrjahresprogramm nicht bloss angehört werden. Es sei eine Mitwirkung analog Art. 4 Raumplanungsgesetz (RPG, SR 700) vorzusehen.</p>	<p>Susanne Koch (Kantonsstrassenfinanzierung neu regeln, A 0148/2016), soll sich die Pflicht der Gemeinden zur Mitfinanzierung der Kantonsstrassen auf neue Ausgaben beziehen. Diese Lösung entspricht dem von der Stadt Solothurn erwähnten Kompromiss in der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der vorliegenden Gesetzesrevision.</p> <p>Der Ausbau der Velowege ist sich im kantonalen Interesse, aber nicht ausschliesslich. Das Interessenverhältnis zwischen dem kommunalen und dem kantonalen Interesse unterscheidet sich nicht von jenem des Infrastrukturbaus für den MIV kann berücksichtigt werden.</p>
<p>Einwohnergemeinde Kappel (24) 29.09.2016</p>	<p>Siehe Stellungnahme Regionalverein Olten Gösgen-Gäu (23)</p>	<p>Siehe Bemerkungen zu (23)</p>
<p>Einwohnergemeinde Hägendorf (25) 29.09.2016</p>	<p>Enttäuschend für die Einwohnergemeinden ist, dass die ursprünglich ins Auge gefasste Entlastung der Einwohnergemeinden bei der Finanzierung von Massnahmen des baulichen Unterhalts an den Kantonsstrassen fallen gelassen wurde.</p> <p>Der Gemeinderat von Hägendorf unterstützt «Szenario 3» als Basis für die längerfristige Finanzplanung unter der Voraussetzung,</p>	<p>Im Sinn des am 27.06.2017 angenommenen Auftrages von Susanne Koch (Kantonsstrassenfinanzierung neu regeln, A 0148/2016), soll sich die Pflicht der Gemeinden zur Mitfinanzierung der Kantonsstrassen auf neue Ausgaben beziehen. Diese Lösung entspricht dem von der Stadt Solothurn erwähnten Kompromiss in der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der vorliegenden Gesetzesrevision.</p> <p>Die Stellungnahme zeigt auf, welche Wirkung die Beteiligung der Gemeinden an den Kosten neuer Kantonsstrassen zeitigt.</p>

	<p>dass die Gemeinden zukünftig auch von den Beiträgen an Investitionen in Kantonsstrassen befreit werden.</p> <p>Auf die Regionalisierung der Gemeindebeiträge soll verzichtet werden.</p>	<p>Die Beteiligung der Gemeinden am Ausbau und Neubau von Kantonsstrassen dämpft die Wünsche und führt so zu Szenario 2 mit «einem beschränkten Infrastrukturausbau».</p> <p>Die Regionalisierung wird grossmehrheitlich abgelehnt deshalb soll darauf verzichtet werden (siehe auch Antwort auf (9)).</p>
<p>Grüne Kanton Solothurn (26) 28.09.2016</p>	<p>Die Grünen Kanton Solothurn sind einverstanden, dass der Strassenbaufonds aufgehoben wird. Die Grünen sind dezidiert der Ansicht, dass die Strassenrechnung alleine über die zweckgebundenen Verkehrseinnahmen zu finanzieren ist.</p> <p>Die Grünen sind der Meinung, dass die Optimierung und der gezielte Ausbau der kantonalen Strasseninfrastruktur nur mit einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zu finanzieren sei.</p> <p>Die Grünen regen an, den Begriff der «Optimierung der Strasseninfrastruktur» dahingehend zu optimieren, dass auch der Rückbau von Strassen und Verkehrsberuhigungen zu verstehen sind.</p>	<p>Kenntnisnahme, einverstanden.</p> <p>In der Stellungnahme der Grünen wird verkannt, dass in den vergangenen Jahren vom Ertrag der Motorfahrzeugsteuern ein Betrag von ca. 12 Mio. Franken in die allgemeine Staatskasse floss. Dies weil bei der Kostenrechnung der Verkehrsüberwachung der Ordnungsbussenertrag, welcher gemäss Ordnungsbussengesetz des Bundes auch als Gebührenertrag qualifiziert wird, nicht berücksichtigt worden ist.</p> <p>Werden die jährlich 12 Mio. zusätzlichen Mittel berücksichtigt, so reicht der Ertrag der Motorfahrzeugsteuer, der LSVA und der Mineralölsteuer einerseits zur Finanzierung des Szenarios 2, welches einen moderaten Ausbau der Strasseninfrastruktur fordert. Andererseits ermöglichen sie eine Entlastung der Gemeinden um die bisherigen Beiträge an den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen.</p> <p>Ohne am Begriff etwas ändern zu müssen, kann unter Optimierung fallbezogen auch eine Verkehrsberuhigung subsummiert werden. In der Regel ziehen Ausbauvorhaben von Strasseninfrastruktur im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen Verkehrsberuhigungsmassnahmen nach sich.</p>

	<p>Die Grünen sind damit einverstanden, dass Velowege entlang von Gemeindestrassen künftig ganz in der Gemeindezuständigkeit liegen, während Velowege entlang von Kantonsstrassen eine Kantonsaufgabe sind.</p> <p>Wenn die Gemeinden zur Schneeräumung auf Velowegen an Kantonsstrassen verpflichtet sind, dann sollen sie die Kosten beim Kanton geltend machen dürfen.</p>	<p>Soll so gehandhabt werden.</p>
--	---	-----------------------------------

Alb 10.10.2017 / 14.12.2017