



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Dominique Butty
Einteilung der Strassen

QA 2013-CE-35

I. Anfrage

Das Strassengesetz sieht eine Einteilung der Strassen in verschiedene Kategorien vor.

Wird eine Strasse als Kantonsstrasse eingeteilt, bedeutet dies für die Gemeinde, dass sie nicht für den Unterhalt aufkommen muss.

In Abhängigkeit von der Länge und der Höhenlage der Strassen kann dies zu einer Ungleichbehandlung führen, namentlich für die geografisch benachteiligten Gemeinden (geringe Steuereinkommen, Berggemeinde, grosses Strassennetz).

Dieses Gefühl der Ungleichbehandlung wird dadurch verstärkt, dass die beiden folgenden Kriterien für den interkommunalen Finanzausgleich keine Rolle spielen:

- > Länge der Strassen;
- > Höhenlage.

Den Personen, welche die Berücksichtigung dieser Kriterien fordern, wird Folgendes entgegengehalten:

- > Das Kantonsstrassennetz ist jetzt schon zu lange.
- > Die Eingliederung bestimmter Strassen in das Kantonsstrassennetz ist eine sensible Angelegenheit.
- > Es ist nicht einfach, eine solche Eingliederung mit dem Kriterium des Netzwerks zu begründen.
- > Damit wird die Büchse der Pandora geöffnet.

Diese Argumente überzeugen mich nicht. Deshalb stelle ich folgende Fragen an den Staatsrat:

1. Wurde geprüft, inwieweit die Einteilung der Strassen mit dem geltenden Recht vereinbar ist?
2. Wurde dabei festgestellt, dass Korrekturen angebracht werden müssen?
3. Falls ja, wurden die nötigen Korrekturen und der Zeitplan dafür definiert?
4. Muss das Recht angepasst werden, um die Gleichbehandlung aller Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen?

12. August 2013

II. Antwort des Staatsrats

Das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 teilt die öffentlichen Strassen in 5 Kategorien ein: Nationalstrassen, Kantonsstrassen, Gemeindestrassen, Privatstrassen im Gemeingebrauch sowie öffentliche Flurwege und andere öffentliche Gemeindewege.

Gemäss den Artikeln 10 und 11 des Strassengesetzes besteht die Funktion der Kantonsstrassen darin:

- > den allgemeinen Durchgangsverkehr zu gewährleisten;
- > das Nationalstrassennetz zu ergänzen;
- > die Hauptstadt des Kantons mit den Hauptstädten der Nachbarkantone zu verbinden;
- > die Hauptstädte der Nachbarkantone miteinander zu verbinden;
- > die Hauptstadt des Kantons mit den regionalen Zentren des Kantons sowie mit den Hauptorten der Nachbarkantone zu verbinden;
- > die regionalen Zentren miteinander zu verbinden;
- > die regionalen Zentren sowie die Hauptorte der Nachbarkantone mit der nächstgelegenen Nationalstrasse zu verbinden;
- > das kantonale Netz der Nachbarkantone der gleichen Kategorie zu ergänzen;
- > ein Kleinzentrum mit seinem Regionalzentrum zu verbinden;
- > die Kleinzentren mit dem nächstgelegenen Autobahnanschluss zu verbinden;
- > die besonders verkehrsverursachenden Zentren von kantonaler Bedeutung an die nächstgelegene Nationalstrasse oder an das kantonale Netz anzuschliessen;
- > eine Verbindung zu einem bedeutenden touristischen Ort herzustellen;
- > ein Gemeindezentrum mit einem Kleinzentrum oder dem nächstgelegenen Regionalzentrum zu verbinden;
- > das kantonale Netz der Nachbarkantone der gleichen Kategorie zu ergänzen;
- > die freiburgischen Exklaven mit dem kantonalen Netz zu verbinden;
- > das Netzwerk sicherzustellen,
- > oder den Durchgang von Sondertransporten zu gewährleisten.

Das Kantonsstrassennetz wurde in Anwendung des Strassengesetzes und gemäss den oben aufgeführten Kriterien definiert und durch Staatsratsbeschluss festgelegt.

Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen werden nicht vom Staat finanziert. Gemeinden mit keinen oder wenigen Kantonsstrassen auf ihrem Gebiet können deshalb das Gefühl haben, dass die Einteilung der Strassen sie finanziell benachteilige. Eine Neu Beurteilung dieser Einteilung kann jedoch nicht von Fall zu Fall, sondern nur global geschehen. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Länge des Kantonsstrassennetzes gleich bleibt und die Kohärenz des Netzes gewährleistet ist.

Ziel des interkommunalen Finanzausgleichs ist es, die Unterschiede im Steuerpotenzial der Gemeinden des Kantons teilweise auszugleichen. Länge und Höhenlage der Strassen gehören indes nicht zu den Kriterien für das Instrument des Bedarfsausgleichs. In seiner Antwort vom 8. Mai 2012 auf die Motion 1124.11 Alphons Piller und Emanuel Waeber *Gesetz über den interkommunalen Finanzausgleich – Anpassung des Bedürfnisausgleichs* wies der Staatsrat darauf hin, dass sich beim geotopografischen Kriterium der Höhe die Frage seiner Relevanz stelle, namentlich weil unklar sei, welcher Bedarf der Gemeinden für das Kriterium der Höhe repräsentativ wäre und welche Höhengrenze als Referenzhöhe verwendet werden müsste. Er hob hervor, dass die Vorbehalte der Experten in Sachen interkantonalen Finanzausgleich darauf hinausliefen, dass das Kriterium der Höhe weder Logik noch Kohärenz im Sinne der öffentlichen Finanzen habe. Der Staatsrat wies zudem darauf hin, dass die Länge der Gemeindestrassen als neues Bedarfskriterium zwar sowohl im Lenkungsausschuss als auch während der Beratungen im Grossen Rat befürwortet worden sei, dass das Fehlen von zuverlässigen Statistiken jedoch die Verwendung dieses Kriteriums erschwere. In

diesem Punkt sind wir heute weiter. Die Integration eines neuen Kriteriums «Gemeindestrassen» wird somit bei der ersten Evaluation des interkommunalen Finanzausgleichsystems geprüft werden.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den gestellten Fragen.

1. Wurde geprüft, inwieweit die Einteilung der Strassen mit dem geltenden Recht vereinbar ist?

Gegenwärtig läuft die Revision des Strassengesetzes. In diesem Rahmen wird die Definition der Strassenkategorien analysiert und gegebenenfalls ergänzt werden, insbesondere durch Strassen, deren Funktion zwischen der einer Kantonsstrasse und der einer Gemeindestrasse liegt. Die Liste der Einteilungskriterien wird bei dieser Gelegenheit ebenfalls überprüft und wo nötig an die aktuellen und künftigen Anforderungen an das Strassennetz von kantonaler Bedeutung angepasst werden.

Auf der Grundlage dieser neuen Kriterien und der allfälligen Schaffung neuer Strassenkategorien wird das gesamte Freiburger Strassennetz neu analysiert werden. Diese Analyse wird parallel zur Revision des Strassengesetzes erfolgen, um die Folgen der Änderungen auf Gesetzesebene für die Definition des Kantonsstrassennetzes abschätzen zu können und eine Grundlage für die Ausarbeitung der gesetzgeberischen Vorschläge zu haben. Das neue Kantonsstrassennetz wird gleichzeitig zur Verabschiedung des neuen Strassengesetzes festgelegt werden.

2. Wurde dabei festgestellt, dass Korrekturen angebracht werden müssen?

Wie bereits in der Antwort zur 1. Frage erwähnt, ist ein neues Strassengesetz in Ausarbeitung. Dieses neue Gesetz wird das Strassengesetz ersetzen, das von 1967 stammt und seither zahlreiche Änderungen erfahren hat. Dabei werden Überlegungen zu den Einteilungskriterien für Kantonsstrassen und ganz generell zu den Strassenkategorien angestellt werden.

3. Falls ja, wurden die nötigen Korrekturen und der Zeitplan dafür definiert?

Bis anhin wurde weder ein Plan für die Umsetzung der Korrekturen noch ein Zeitplan definiert. Diese werden vom neuen Strassengesetz und den Einteilungskriterien abhängen.

4. Muss das Recht angepasst werden, um die Gleichbehandlung aller Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen?

Die aktuelle Gesetzgebung gewährleistet eine Gleichbehandlung aller Gemeinden, da für alle Strassen dieselben Kriterien gelten. Da jedoch nicht alle Strassen Kantonsstrassen sein können, kann die aktuelle Strasseneinteilung zu einem Gefühl der Benachteiligung führen. Die Frage der Gleichbehandlung und die der Gesetzesanpassungen, um dieses Ziel zu erreichen, werden bei der Ausarbeitung des neuen Strassengesetzes geprüft werden.

Das Gesetz über den interkommunalen Finanzausgleich, das die Unterschiede im Steuerpotenzial der Gemeinden auszugleichen will, muss ebenfalls einer neuen Beurteilung unterzogen werden: Die vorbereitenden Abenden haben bereits begonnen. Die Stichhaltigkeit der Kriterien des Bedarfs wird dabei ganz besonders beachtet werden müssen. Die Bevölkerungsdichte könnte dabei durch ein oder mehrere Kriterien ersetzt werden, welche den Bedürfnissen, die es zu kompensieren gilt, besser Rechnung tragen, zum Beispiel die Gemeindestrassenlänge, die gewichtet wird durch die Nettoausgaben der Gemeinden für die Funktion *6 Verkehr und Übermittlungswesen* im Verhältnis zu den übrigen berücksichtigten Ausgaben.

1. Oktober 2013