

## **Erläuternder Bericht zum Vorentwurf für die Teilrevision des Strassengesetzes (StrG)**

---

Mit Entscheid vom 22. Dezember 2021 gibt der Staatsrat den Vorentwurf für die Teilrevision des Strassengesetzes, in Begleitung des vorliegenden erläuternden Berichts, in die Vernehmlassung.

### **1. Einleitung**

Der vorliegende Vorentwurf für die Gesetzesteilrevision wurde von der Arbeitsgruppe «Strassengesetz» (nachstehend: AG-StrG) ausgearbeitet, die auf den Staatsratsentscheid vom 2. September 2020 hin gebildet worden war. Die AG-StrG setzt sich zusammen aus Vertretern der Kantonsverwaltung aus der Dienststelle für Mobilität und dem Verwaltungs- und Rechtsdienst des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt sowie aus zwei Vertretern des Verbands Walliser Gemeinden. Die AG-StrG wurde namentlich mit den folgenden Aufgaben betraut:

- Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die Finanzierung des Baus und Unterhalts von Standplätzen für Fahrende;
- Vereinheitlichung der Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden (70/30 vs. 50/50) für den Neubau, die Korrektur und den Ausbau sowie den Unterhalt der Kantonsstrassen auf Innerortsstrecken;
- Anpassung der Verteilungskriterien für die Beteiligung an den Bau- und Unterhaltskosten zwischen den Gemeinden in Befolgung der Empfehlungen der GPK.

Die Teilrevision des kantonalen Strassengesetzes vom 3. September 1965 (StrG) ist unumgänglich geworden, um auf die von den Fachdienststellen und der GPK festgestellten Unzulänglichkeiten zu reagieren, aber auch um die seitens des Staatsrats und des Grossen Rats geäusserten Forderungen hinsichtlich der Kostenverteilung zwischen den Walliser Gemeinden zu erfüllen.

### **2. Gesetzgebungsverfahren**

Die gegenwärtige kantonale Strassengesetzgebung besteht hauptsächlich aus einem Gesetz, dem Strassengesetz vom 3. September 1965 (StrG). Für die Teilrevision dieses Gesetzes gilt das folgende Gesetzgebungsverfahren:

Das neue Strassengesetz (StrG) wird vom Grossen Rat auf der Grundlage eines ihm vom Staatsrat vorgelegten Entwurfs verabschiedet (Art. 37 ff. der Verfassung des Kantons Wallis vom 8. März 1907 (Kantonsverfassung) und Art. 35 ff. des Gesetzes über die Organisation der Räte und die Beziehungen zwischen den Gewalten vom 28. März 1996 (GORBG)).

Der vorliegende Vorentwurf berücksichtigt dieses Verfahren, da er sämtliche wesentlichen Elemente (Kompetenzen, Festlegung der materiellen Bestimmungen und Verfahren), aber auch die Einzelheiten enthält.

### 3. Die Revision in groben Zügen

Die folgenden allgemeinen Erläuterungen haben zum Zweck, dem Grossen Rat und allen Interessierten die Gründe für die Teilrevision des StrG darzulegen, einen Überblick über die ausgeführten Arbeiten zu geben und die Hauptmerkmale des Teilrevisionsentwurfs in der vorgelegten Version zu erläutern. Zusätzliche Erläuterungen und Präzisierungen befinden sich im Kommentar zu den einzelnen Artikeln in Kapitel 5.

#### 3.1. Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die Finanzierung des Baus und Unterhalts von Standplätzen für Fahrende

Bis heute gibt es keinen solchen Platz im Wallis, doch gemäss dem kantonalen Richtplan, Koordinationsblatt C.10 «Standplätze für Fahrende», ist die Einrichtung von dreien vorgesehen, einem in jedem Kantonsteil. Dieses Koordinationsblatt folgt den Empfehlungen des Standberichts 2010 der vom Bund gegründeten und unterstützten Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende», welcher darauf hinweist, dass die Zahl der Standplätze im Wallis nicht ausreichend und daher zu erhöhen ist. Das Blatt C.10 ist auch eine Reaktion auf mehrere völkerrechtliche Abkommen, welche die Pflicht begründen, die Lebensweise der Fahrenden zu respektieren, indem man ihnen Standplätze zur Verfügung stellt.

Bei den heute gültigen Gesetzesgrundlagen sind die gesamten Kosten für die Einrichtung und den Unterhalt von Standplätzen für Fahrende von den Standortgemeinden zu tragen. Unter diesen Voraussetzungen sind die Gemeinden natürlich nicht gerne bereit, neue Plätze einzurichten, und es herrscht diesbezüglich auch keine Gleichheit unter den Walliser Gemeinden, denn die Standplätze können nur auf Flächen in der Ebene und in der Nähe der Autobahn A9 angelegt werden. Darum wird vorgeschlagen, die gesetzlichen Grundlagen so anzupassen, dass die Kosten für den Bau und Unterhalt von Standplätzen für Fahrende zu 70 % vom Kanton und die übrigen 30% von allen Gemeinden des Kantons getragen werden, so wie dies für die Kantonsstrasse T9 gilt, die das Wallis von St-Gingolph bis Oberwald durchquert.

Diese Analogie mit der T9 rechtfertigt es daher, dass die Frage der Finanzierung des Baus und Unterhalts der Standplätze für Fahrende in das Strassengesetz aufgenommen wird, um dafür die Verteilung 70/30 zwischen Kanton und Gemeinden zu übernehmen und um denselben Mechanismus für die Kostenverteilung zwischen allen Gemeinden des Kantons zu verwenden.

Es ist unbedingt klarzustellen, dass die Teilrevision des Strassengesetzes nur die Finanzierung und die Kostenübernahme für den Bau und den Unterhalt der Standplätze für Fahrende regelt. Mit anderen Worten tangiert die Teilrevision des Strassengesetzes die raumplanerische Kompetenz der Gemeinden für Standplätze für Fahrende auf ihrem Territorium überhaupt nicht. Das Ausführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Raumplanung (kRPG) legt nämlich fest, dass die Gemeinden zuständig sind für die angemessene Einzonung von Standplätzen und für den Entscheid, ob auf ihrem Gebiet ein Standplatz eingerichtet werden soll oder nicht. Im Übrigen bleiben die im kRPG beschriebenen aktuellen Verfahren vorbehalten, und die Bestimmungen des StrG gelten nicht für das Verfahren und den Entscheid betreffend die Planung und die für die Einrichtung von Standplätzen erforderlichen Bewilligungen. Das kRPG sieht keine kantonalen Nutzungszonen vor. Diese Teiländerung des StrG führt somit nicht dazu, dass der Kanton die Einrichtung solcher Standplätze gegen den Willen der Gemeinden erzwingen kann.

### 3.2. Vereinheitlichung der Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden für den Neubau, die Korrektion und den Ausbau sowie den Unterhalt der Kantonsstrassen auf Innerortsstrecken:

Die Verteilung der Kosten für den Strassenunterhalt zwischen Kanton und Gemeinden variiert, je nachdem, wo sich die betreffende Strecke befindet. Für Strecken ausserorts übernimmt der Kanton 70 % der Kosten, die verbleibenden 30 % tragen alle Gemeinden des Kantons. Für Strecken innerorts entfällt die Kostenübernahme zu gleichen Teilen auf den Kanton und die betreffende Gemeinde, ausser für die in Artikel 119 Abs. 3 aufgeführten Elemente.

Die Verteilung der Kosten für den Neubau, die Korrektion und den Ausbau bleibt sich gleich, ob die Strecken inner- oder ausserorts liegen: 70 % trägt der Kanton und 30 % die Gemeinden des Sektors.

In der Praxis ist dieser Unterschied beim Verteilschlüssel nicht immer ganz klar. Es ist nämlich nicht immer leicht, die Grenze zwischen Unterhaltsarbeiten und Neubau-, Korrektions- und Ausbauarbeiten zu ziehen. Darum wird vorgeschlagen, zur Vereinfachung und Klärung, für die Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden eine einheitliche Regelung zu finden, ganz gleich, um welche Art von Arbeit es sich handelt und wo die betreffende Strecke liegt. So kam man also auf die Formel 70 % der Kosten zulasten Kanton, 30 % zulasten Gemeinden, die überall und für alle Arten von Arbeiten gelten soll.

Die unterschiedliche Beteiligung zwischen den Gemeinden wurde hingegen nicht geändert. Für sie gilt gemäss Artikel 89 eine Verteilung auf die interessierten Gemeinden (Art. 88 Abs. 1 Bst. b und Art. 89 Abs. 2) bei Neubau-, Korrektions- und Ausbauarbeiten inner- und ausserorts, sowie eine Beteiligung aller Gemeinden des Kantons bei Unterhaltsarbeiten ausserorts. Wenn es sich um Unterhaltsarbeiten innerorts handelt, beteiligt sich gemäss Artikel 119 nur die Standortgemeinde.

### 3.3. Verteilung der Beteiligung an den Kosten für Bau und Unterhalt zwischen den Gemeinden in Befolgung der GPK-Empfehlungen.

In ihrem Bericht vom 17. September 2019 hielt die GPK zum Artikel 89 StrG, und insbesondere zu den Kriterien für die Verteilung der Kosten für den Bau und Unterhalt zwischen den Gemeinden, die folgenden Punkte fest:

- die Qualität oder Zuverlässigkeit der Daten über die Logiernächte ist gegenwärtig ungenügend;
- die von der Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt erhobenen Daten zur Zahl der Motorfahrzeuge pro Ortschaft müssen derzeit aufwändig manuell bearbeitet werden, was die Gefahr einer Datenverfälschung in sich birgt.

Die Kriterien «Einwohnerzahl gemäss der Statistik des Bevölkerungsstandes» und «Länge des Strassennetzes innerhalb der Standortgemeinde» wurden von der GPK nicht infrage gestellt, denn sie beruhen auf einer quantifizierbaren und zuverlässigen Datenlage.

In Anbetracht dieser Punkte, sowie des ihnen zugrundeliegenden Risikos von Beschwerdeverfahren, kommt die GPK in ihrem Bericht zum Schluss, dass die gesetzliche Grundlage zu revidieren sei und gewisse Kriterien, die gegenwärtig in Artikel 89 für die Festsetzung der Verteilungsskala verwendet werden, zu überarbeiten und/oder durch zuverlässigere und objektivere zu ersetzen seien.

Die wichtigen Kriterien der Anzahl Logiernächte und der Motorfahrzeugbestand leiden bei ihrer Ermittlung tatsächlich an einem gewissen Mangel an Zuverlässigkeit und Homogenität.

Das Kriterium der Logiernächte ist nicht klar definiert, und so werden die Zahlen dazu von den Gemeinden nicht einheitlich angegeben. So ist es nämlich möglich, dass eine touristische Gemeinde weniger Logiernächte deklariert als eine Gemeinde mit wenig Tourismus, einfach weil der Begriff der Logiernächte und die Ermittlung ihrer Zahl in den beiden Gemeinden nicht identisch ist. So führt diese Diskrepanz der Zahlenermittlung, zu der es in jeder Gemeinde des Kantons kommen kann, zu einer Kostenverteilung für den Unterhalt und Bau der Kantonsstrassen nach Logiernächten, welche verzerrt und für die Gemeinden weder richtig noch gerecht ist.

Das Kriterium der Motorfahrzeuge ist unpraktisch in der Handhabung. Zu seiner Interpretation braucht es Bearbeitungsvorgänge der Dienststelle für Mobilität, wie Rechnungsoperationen, um die Zahl der Fahrzeuge in fusionierten Gemeinden zu erhalten, oder wie die Aufschlüsselung von Daten, die von der Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt geliefert werden und die sich auf Postleitzahlen stützen und nicht direkt auf die Gemeinde. Diese Bearbeitungsvorgänge können die Zuverlässigkeit der Basisdaten vermindern und so die Verteilung der Kosten für den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen zwischen den Gemeinden verzerren.

In Anbetracht dieser Erwägungen sind die Empfehlungen der GPK gerechtfertigt, und als Reaktion darauf wird vorgeschlagen, die beiden Kriterien zu überarbeiten.

### Motorfahrzeugbestand

In der graphischen Darstellung der Zahl der immatrikulierten Fahrzeuge in Relation zur Gemeindebevölkerung lässt sich mit Leichtigkeit die ausgeprägte Linearität der beiden Werte sowie deren grosse Korrelation erkennen. Der Korrelationskoeffizient zwischen diesen Daten beträgt im Übrigen  $r = 0.99$ , was sehr nahe an der perfekten Korrelation liegt, die mit einem Faktor  $r = 1$  angegeben wird. Diese starke Korrelation zeigt, dass es möglich ist, das eine Kriterium gegen das andere auszutauschen, ohne dass sich dadurch bei der Kostenverteilung zwischen den Gemeinden eine wesentliche Veränderung ergeben würde.

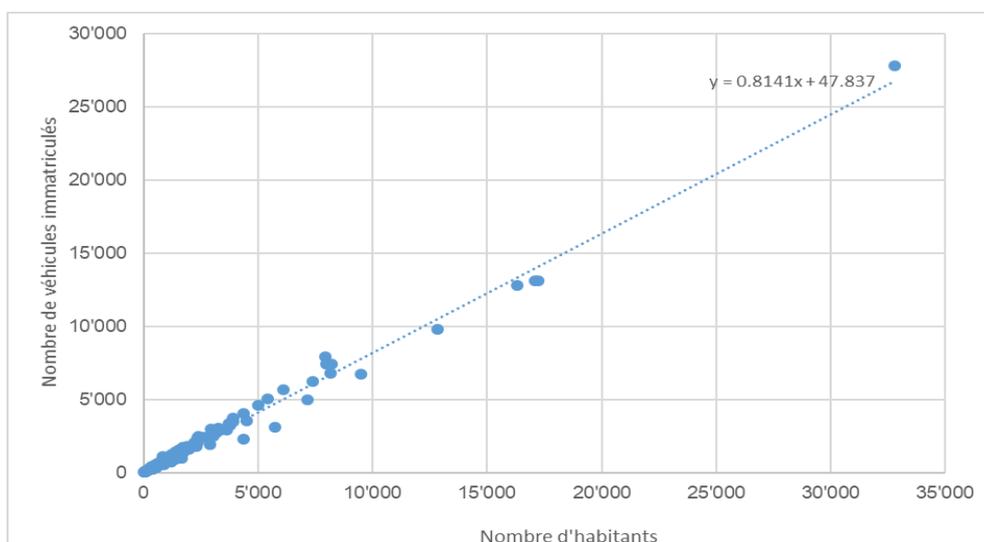


Abbildung 1 Korrelation zwischen dem Kriterium Einwohnerzahl und dem Kriterium Motofahrzeugzahl

Die Einwohnerzahl nach Gemeinde gemäss der Statistik des Bevölkerungsstandes ist eine statistisch zuverlässige Zahl, die für alle Gemeinden des Kantons einheitlich erhoben wird und die keinerlei Bearbeitung bedarf (wenn nicht gerade eine Gemeindefusion erfolgt), und sie kann einfach an die Stelle der Zahl der immatrikulierten Fahrzeuge treten, ohne dass die Kostenverteilung zwischen den Gemeinden dadurch verändert würde.

Zu diesem Zweck schlägt die Teilrevision des Strassengesetzes vor, das Kriterium des Motorfahrzeugbestands fallenzulassen und den Prozentsatz der Einwohnerzahl zu erhöhen. Dadurch, und gestützt auf die Zahlen von 2013, die zur Bestimmung der Kostenverteilung 2014-2017 als Grundlage dienten und auch für die Periode 2018-2021 als Grundlage dienen werden, kann ein Einfluss auf die Verteilung zwischen den Gemeinden beobachtet werden: eine maximale Erhöhung für die Gemeinden um 6 % und eine maximale Verringerung um 11 %. Nur 9 % der Walliser Gemeinden haben einen Anstieg um über 5 % zu gewärtigen, 1 % der Gemeinden eine Senkung um über 10 %. Die Schwankungen erklären sich in einigen Gemeinden durch Firmen oder Unternehmen, die einen grossen Fahrzeugpark auf ihrem Gebiet haben. In anderen kann es einige Weiler geben, die nicht die Postleitzahl haben der Gemeinde, in der sie liegen, sondern jene der Nachbargemeinde. Die Schwankungen bleiben aber relativ bescheiden, und die Anwendung dieses Kriteriums erfüllt das vorgegebene Ziel der GPK, ohne dass es für die verschiedenen Gemeinden zu grossen Veränderungen kommt.

### Zahl der Logiernächte

Die Zahl der Logiernächte stellt einen wichtigen Faktor in der Kostenverteilung zwischen den Gemeinden dar. Sie ist in direktem Zusammenhang zu stellen mit der Beanspruchung der Strassen durch Fahrzeuge, die durch den Tourismus in unserem Kanton erzeugt wird.

Wenn dieses Kriterium, das von der GPK als wenig zuverlässig bezeichnet wurde, einfach weggelassen würde, da die feste Wohnbevölkerung der touristischen Gemeinden gegenüber der potentiellen touristischen Einwohnerschaft relativ gering ist, würde die Kostenverteilung sehr zu Ungunsten der bevölkerungsreicheren Gemeinden ausfallen, und die reale Benutzung der Kantonsstrassen durch die Touristen würde ganz unter den Tisch fallen. Zudem gibt es keine Korrelation zwischen den Logiernächten und den anderen Kriterien, so dass es nicht wie beim Motorfahrzeugbestand möglich ist, es durch ein anderes Kriterium zu ersetzen. Angesichts dieser Erwägungen ist es also wichtig, dieses Kriterium nicht fallenzulassen, sondern ihm eine für alle Gemeinden des Kantons einheitliche Definition zu verleihen und es auf verfügbare und zuverlässige Daten abzustützen. In dieser Hinsicht sollte man, statt die touristische Nachfrage zu verwenden (d.h. die Zahl der effektiv getätigten Logiernächte, welche auf nicht einheitlich von den Gemeinden und Verkehrsbüros erhobenen Daten beruhen), sich sinnvoller und in zuverlässiger Weise auf das potentielle Angebot stützen, um so die Kriterien für alle Walliser Gemeinden einheitlich zu definieren.

Die Zahl der Zweitwohnungen pro Gemeinde ist ein Wert, der dem eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsregister (GWR) entnommen werden kann. Das Register muss jede Gemeindeverwaltung führen, um ihren Zweitwohnungsanteil gemäss Zweitwohnungsgesetz (ZWG) zu erheben. Diese Zahl ist ein zuverlässiger Wert, der nicht bearbeitet werden muss und der Auskunft über einen Teil der Logiernächte geben kann. Auch die Zahl der Hotelbetten auf dem Gebiet einer Gemeinde ist ein bekannter Wert. Die Kombination der Zahl der Zweitwohnungen und der Zahl der Hotelbetten mit einer durchschnittlicher Belegung ermöglicht es, das touristische Angebot einer Gemeinde zu bestimmen, d.h. deren Potential, auf ihrem Gebiet Touristen oder Durchreisende zu beherbergen. Hierzu ist zu bemerken, dass bei der Zahl der Hotelbetten, so wie sie für diese Revision des Strassengesetzes zur Anwendung vorgeschlagen wird, die Betten in Gästezimmern, in Jugendherbergen, in Berghütten, auf Campingplätzen und in Gruppenunterkünften nicht berücksichtigt werden. Die Zahl der Betten in solchen Unterkünften ist nämlich nicht immer genau bekannt und bedürfte darum einer Verrechnung, die zu einer Verringerung der Datenzuverlässigkeit führen würde: Auch wenn die Anzahl der Unterkünfte bekannt ist, bei deren Kapazität ist das nicht immer der Fall. Das Walliser Tourismusobservatorium «WTO» empfiehlt in diesem Zusammenhang, sich allein auf die Hotelbetten zu stützen, da dies als ein bekannter und sicherer Wert gilt. Die bei der Berechnung der Logiernächte nicht berücksichtigten übrigen Betten (Gästezimmer, Jugendherbergen, Berghütten, Campingplätze, Gruppenunterkünfte),

die im Allgemeinen gegenüber den Zweitwohnungen und den Hotelbetten in der Minderheit sind, haben nur einen geringen Einfluss auf die Verteilung zwischen den Gemeinden.

Im Übrigen bestätigt die Dienststelle für Wirtschaft, Tourismus und Innovation, dass die Daten der Hotelbetten und Zweitwohnungen für jede Gemeinde beim WTO zuverlässig in Erfahrung gebracht werden können.

Das potentielle Übernachtungsangebot einer Gemeinde kann definiert werden als Summe der potentiellen Logiernächte in Zweitwohnungen und Hotelbetten, die folgendermassen berechnet wird:

- Multiplikation der Zahl der Zweitwohnungen um 2 Personen und eine mittlere Belegung von 30 Tagen, d.h. eine Logiernächtezahl von 60 pro Jahr und Zweitwohnung;
- Multiplikation eines vorhandenen Hotelbetts um 150 Nutzungsnächte.

In einer ersten Phase wollte man von einer mittleren Belegung von 50 Tagen pro Zweitwohnung ausgehen. Diese Wahl für das ganze Wallis wäre vertretbar und gerechtfertigt gewesen, namentlich gestützt auf die Ergebnisse der Umfrage der WTO zu den Zweitwohnungen im Wallis (2018). Über diesen Wert wird aber im Rahmen der Ausarbeitung der kommunalen Reglemente über die Kurtaxe und Beherbergungstaxe lebhaft diskutiert. Die eidgenössische Rechtsprechung hält hierzu fest, dass, wenn die Gemeinden nicht in der Lage sind, präzise Zahlen zu den Belegungstagen der Zweitwohnungen anzugeben, von einer maximalen Belegung von 30 Tagen auszugehen ist. Aus diesem Grund fiel die Wahl schliesslich auf 30 Tage, einen Wert, der durch die Rechtsprechung gestützt wird. Die Wahl einer Belegung von zwei Personen pro Logiernacht ist auch ein Durchschnittswert, der die Zahl der Logiernächte pro Zweitwohnung bestimmen lässt.

Die Wahl einer mittleren Belegung von 150 Logiernächten pro Hotelbett stimmt mit der gewöhnlichen mittleren Belegung der Walliser Hotels (vor CORONA) überein.

Um die Auswirkung der Bewertung der Anzahl der Belegungstage der Zweitwohnungen und der Übernachtungen pro Hotelbett auf die Kostenverteilung zwischen den Gemeinden der Wahl einzuschätzen, wurde eine Sensibilisierungsbefragung durchgeführt. Diese brachte hervor, dass die Variierung der Kostenverteilung durch die Anzahl Übernachtungen in Zweitwohnungen und Übernachtungen in Hotelbetten zwischen den Gemeinden als geringfügig eingestuft wird. Dies weist darauf hin, dass die gewonnenen Werte weder für die eine noch für die andere eine bevorteilende Auswirkung haben wird.

Im Übrigen wurde darauf verzichtet, Werte zu verwenden, die stark von den Übernachtungszahlen zwischen stark touristischen und schwach touristischen Gemeinden abweichen, Zahlen die zu Diskussionen und Einsprachen führen würden. Vorteilhafter ist es daher, die Gemeinden gleich zu behandeln und die Werte der Anzahl Übernachtungen in Zweitwohnungen oder in Hotelbetten nach den Durchschnittswerten zu bewerten.

Diese neue Art der Festlegung der touristischen Übernachtungen, die sich auf das Übernachtungsangebot und weniger auf die Nachfrage stützt, bedeutet eine gewichtige Umverteilung zwischen den Gemeinden und deren Kosten für Unterhalt, Neubau, Ausbau und Korrektur. Diese Unterschiede resultieren nicht aus der Berechnung ermittelter Werte, sondern aus der Tatsache, dass die bis heute verwendete Nachfrage der Übernachtungen nicht immer korrekt und einheitlich auf alle Gemeinden angewendet wurde. Diese Situation führte zu grossen Differenzen zwischen den Gemeinden, welche die Grundlage für den GPK-Bericht und deren Empfehlungen bildeten. Somit bewirkt der Übergang zu einer Angebotsbewertung eine Umverteilung der Kosten, was zu einem einheitlicheren und zuverlässigeren System zur Bestimmung der touristischen Übernachtungen führen wird.

In jedem Fall ist es essentiell festzuhalten, dass man sich vom Begriff der Logiernächte, wie er in den kommunalen Reglementen über die Kur- und Beherbergungstaxen definiert wird, distanziert. Letztere stützen sich nämlich auf die effektiven Übernachtungen in gewerblichen Betten und auf eine geschätzte wahrscheinliche Nutzung der Übernachtungen in Zweitwohnungen. Das läuft auf eine Definition der Nachfrage nach touristischen Übernachtungen hinaus, während hier im Strassengesetz, wie schon weiter oben erwähnt, das Kriterium «Logiernacht» sich auf ein potenzielles Angebot stützt. Das Strassengesetz und seine Definition der Logiernächte darf man daher nicht vergleichen mit den sich im Rahmen kommunaler Reglementen ergebenden Anfechtungen gegen die Kur- und Beherbergungstaxen. Ein anderer bedeutender Unterschied bezüglich der kommunalen Reglemente über die Kur- und Beherbergungstaxe ist, dass Zweitwohnungen im Besitz von ständigen Einwohnern der Gemeinde, die von diesen für ihren eigenen Bedarf genutzt werden, im Prinzip nicht unter die Kurtaxe fallen. Im Rahmen des Strassengesetzes werden die Übernachtungen in diesen Zweitwohnungen auch in die Berechnung miteinbezogen, da die Personen, um dahin zu kommen, die Kantonsstrassen benutzen, die es zu unterhalten und manchmal auszubauen gilt.

Mit diesem neuen Kriterium ist die Grössenordnung der Veränderungen für alle Gemeinden ähnlich: (48 % der Gemeinden haben eine Veränderung von >10 %, zu gewärtigen, 12 % eine Veränderung > 30%). In Prozenten mag das als viel erscheinen, aber in absoluten Zahlen bleiben die Beträge akzeptabel und verkraftbar, umso mehr, als dass mit der neuen Verteilung der Kosten für den Unterhalt innerorts zwischen Kanton und Gemeinden die Gemeinden unter dem Strich besser davon kommen sollten.

#### Gewichtung der verschiedenen Kriterien:

Somit wird vorgeschlagen, dass sich alle Gemeinden des Kantons zu 30 % am Neubau, am Ausbau und an der Korrektur der Kantonsstrasse Saint-Gingolph – Oberwald, an den interkantonalen und internationalen Durchgangsstrassen und an den Standplätzen für Fahrende, sowie am Unterhalt des gesamten Kantonsstrassennetzes ausserorts und am Unterhalt der Standplätze für Fahrenden gemäss dem folgendem Verteilschlüssel beteiligen:

- zu 25 % nach der Länge des Strassennetzes innerhalb der Standortgemeinde;
- zu 50 % nach der Bevölkerungszahl gemäss der Statistik des Bevölkerungsstandes;
- zu 25 % nach der Anzahl der Logiernächte.

Für den Neubau, den Ausbau und die Korrektur der übrigen Strassen im Sinne von Artikel 88 Buchstabe b und bei fehlender Einigung unter den interessierten Gemeinden wird die Kostenverteilung gemäss dem folgenden Verteilschlüssel vorgenommen:

- zu 25 % nach der Strassenlänge auf jedem Gemeindegebiet;
- zu 25 % nach der Bevölkerungszahl gemäss der Statistik des Bevölkerungsstandes;
- zu 25% nach der Anzahl der Logiernächte;
- zu 25% gemäss dem Interesse, das die betreffenden Gemeinden am Werk haben.

Die Unterhaltskosten für Kantonsstrassen innerorts sind zu 30 % von der Standortgemeinde zu tragen, ausgenommen die in Art. 119 Abs. 2 genannten Elemente.

## **4. Änderungen nach Artikeln**

### **Art. 29**

Absatz 2 ist zu ergänzen, um die Querungshilfen, wie z. B. Fussgängerstreifen, zu integrieren. Um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und deren Sichtbarkeit zu

gewährleisten ist es nämlich oft erforderlich, Querungshilfen mit hohem Verkehrsaufkommen zu beleuchten. Auch ausserorts. Bisher sah das Gesetz diese Möglichkeit nicht vor, und die Frage der Finanzierung war nicht geklärt. Mit dieser Ergänzung wird die Beleuchtung (Bau und Unterhalt) für Querungshilfen ausserorts 70/30 finanziert, wie für die übrigen Strecken ausserorts.

#### **Art. 87\***

Absatz 2 ist zu ergänzen, um die Standplätze für Fahrende bei der Kostenverteilung gleich wie kantonale Verkehrswege zu behandeln.

Diese Änderung erstreckt sich nur auf die Übernahme der Bau- und Unterhaltskosten. Die Raumplanungskompetenz bleibt bei der Gemeinde, und bei einer Einzonung infolge eines solchen Standplatzprojektes behalten die heutigen Kompetenzen und Verfahren ihre Gültigkeit.

#### **Art. 88\***

Absatz 1 ist zu ergänzen, um die Standplätze für Fahrende bei der Kostenverteilung gleich wie kantonale Verkehrswege zu behandeln.

Auch der Buchstabe a muss ergänzt werden, damit nach Abzug der kantonalen Beteiligung alle Gemeinden des Kantons zum Bau und Unterhalt der Standplätze für Fahrende beitragen, und nicht nur die Standortgemeinden, welche das Ganze zu tragen haben.

#### **Art. 89\***

Die Gewichtung der einzelnen Kriterien wird überarbeitet, um die Berechnung auf zuverlässige und schwer anfechtbare Zahlen zu stützen, die aus offiziellen kantonalen Statistiken hervorgehen. Absatz 1 betrifft die Kantonsstrasse St. Gingolph - Oberwald, die interkantonalen und internationalen Strassen sowie die Standplätze für Fahrende, an denen sich alle Gemeinden beteiligen. Absatz 2 betrifft die übrigen Kantonsstrassen.

#### **Absatz 1**

In Buchstabe c wird die Gewichtung des Kriteriums «Prozent der Bevölkerungszahl gemäss der Statistik des Bevölkerungsstandes» auf 50% erhöht, gegenüber den bisherigen 25%. Buchstabe d wird aufgehoben, das Kriterium des «Motorfahrzeugbestandes» geht in der zusätzlichen Gewichtung der Bevölkerungszahl auf. Da die beiden Kriterien gut korrelieren, hat diese Änderung für die meisten Gemeinden nur geringfügige Folgen. Die Gewichtung der anderen, unter Buchstaben a und e aufgeführten Kriterien bleibt unverändert.

#### **Absatz 2**

Aus den gleichen Gründen wie in Absatz 1 wird Buchstabe e betreffend den «Motorfahrzeugbestand» aufgehoben, und die Gewichtung der verschiedenen Kriterien wurde neu verteilt und auf einheitlich 25% festgesetzt.

#### **Absatz 6**

Dieser Absatz beschreibt unmissverständlich und präzise, wie das potentielle Logiernächteangebot berechnet und die Beteiligung der Gemeinden bestimmt wird. Somit wird eine Definition im Gesetz festgelegt, welche für alle Gemeinden des Kantons als einheitliche Grundlage dient. Festgelegt wird für Zweitwohnungen eine Zahl von 2 Personen und eine Belegung von 30 Tagen pro Jahr, und für Hotels eine Belegung pro Hotelbett von 150 Nächten pro Jahr.

#### **Art. 106\***

In Absatz 1 werden die Prozentsätze der Beteiligungen des Kanton und der Gemeinde für die Reinigung der Gehsteige und die Wegschaffung der am Strassenrand durch

Schneepflüge angehäuften Schneemassen auf 70% (Kanton) und 30% (Gemeinde) festgelegt, um sie an den ausserorts geltenden Prozentsätzen anzugleichen.

#### **Art. 112\***

Absatz 1 ist zu ergänzen, um die Standplätze für Fahrende bei der Kostenverteilung gleich wie kantonale Verkehrswege zu behandeln.

#### **Art. 119**

In Absatz 1 werden die Prozentsätze der Beteiligung des Kantons und der Gemeinden angepasst, um sie dem ausserorts geltenden Prozentsätzen anzugleichen. Somit beträgt die Beteiligung des Kantons inner- und ausserorts 70% und jene der Gemeinden 30%.

Absatz 2 wird ergänzt, um auch die Leitschranken zu berücksichtigen, welche oft zu Diskussionen zwischen Kanton und Gemeinden führen.

## **5. Finanzielle Auswirkungen**

### 5.1. Allgemeine finanzielle Auswirkungen

Diese Teilrevision des Gesetzes hat vielfältige Auswirkungen, die nach Themenbereichen erörtert werden:

#### a. Standplätze für Fahrende

Nach bisherigem Recht gehen sämtliche Kosten für Bau und Unterhalt zulasten der Standortgemeinden. Mit dem neuen Gesetzesentwurf werden die Kosten zu 70% vom Kanton und zu 30% von allen Gemeinden des Kantons getragen. Die Standortgemeinde wird folglich nur noch ihren Beitrag an der 30%-Finanzierung zu leisten haben und nicht mehr die gesamten Kosten zu tragen haben.

	heutiges Gesetz [%]	Neuer Vorschlag [%]	Jährl. Differenz [Mio. Franken]
<b>Kanton</b>	0.0	70.0	+0.55
<b>Gemeinden</b>	0.0	30.0	+0.25
<b>Standortgemeinde</b>	100.0	≤ 1.0	-0.80

#### b. Verteilung der Kosten zwischen den Gemeinden

Die Änderung der Kriterien wirkt sich auf die Verteilung der Unterhaltskosten zwischen den Gemeinden des Teils der weiterverrechneten 30% aus. In den Zahlen wird nur der Unterhalt des Kantonsstrassennetzes ausserorts berücksichtigt. Da der Ausbau des Strassennetzes nur die am Projekt interessierten Gemeinden betrifft und dies nur in der Bauphase, gibt es folglich keine jährliche Auswirkung.

Diese Änderung hat keine Auswirkung auf die Verteilung Kanton/Gemeinden.

#### c. Verteilung Kanton/Gemeinde 70/30

Die vorgeschlagene neue Verteilung innerorts führt zu einer Erhöhung der Kosten für den Kanton und eine ebensolche Verringerung für die Gemeinden.

	heutiges Gesetz [%] <sup>1</sup>	Neuer Vorschlag [%]	Jährl. Differenz [Mio. Franken]
<b>Kanton</b>	50.0	70.0	+1.22
<b>Gemeinden</b>	50.0	30.0	-1.22

<sup>1</sup> Die Verteilung nach heutigem Gesetz trägt den Elementen in Art. 119 Abs. 2, welche voll zu Lasten der Gemeinden gehen, keine Rechnung.

## 5.2. Auswirkungen für die Gemeinden

Insgesamt resultiert aus dem Entwurf für die Teilrevision des Strassengesetzes für die Gemeinden ein Kostenrückgang von 0.97 Mio. CHF pro Jahr, eine Differenz, die auf alle Gemeinden des Kantons zu verteilen ist. Dies bedeutet aber nicht für alle einen Rückgang, denn mit der neuen Kostenverteilung mit dem Kriterium der Logiernächte werden einige Gemeinden eine Erhöhung zu gewärtigen haben.

Die neue Kostenverteilung Kanton/Gemeinde für den Unterhalt der Kantonsstrassen innerorts wird die Rechnung für manche von ihnen verringern, für einen Teil im Ausgleich dazu leicht erhöhen.

## 5.3. Auswirkungen für den Kanton

Der Vorentwurf für die Teilrevision des Strassengesetzes führt zu einer Erhöhung der Kosten des Kantons von 1.77 Mio. CHF, hauptsächlich durch die Übernahme von 70% der Kosten für den Bau und den Unterhalt der Standplätze für Fahrende und den veränderten Verteilungsschlüssel Kanton/Gemeinde für den Kantonsstrassenunterhalt innerorts.

Sitten, den 25. Oktober 2021

**Anhang:** Vorentwurf für die Teilrevision des Strassengesetzes vom 3. September 1965