

Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Kanton und den Gemeinden (NFA SO)

Teilprojekt 4: Kantonsstrassenbau

Bericht

Version 17. Mai 2011

zuhanden der Teilprojektgruppe TP4 des Projekts NFA SO

Impressum

Empfohlene Zitierweise

Autor: Ecoplan
Titel: Kantonsstrassenbau: Status quo versus vollständige Kantonalisierung
Untertitel: Teilprojekt 4: KantonsstrassenbauO
Auftraggeber: Amt für Gemeinden Kanton Solothurn
Ort: Bern
Jahr: 17. Mai 2011

Teilprojektleitung

Peter Heiniger Chef Amt für Verkehr und Tiefbau

Kantonsvertreter

Heinz Holzer Amt für Verkehr und Tiefbau

Gemeindevertreter

Gaston Barth Leiter Rechts- und Personaldienst Stadt Solothurn

Kurt Bloch Gemeindepräsident Mümliswil-Ramiswil

Projektteam Ecoplan / AGEM

Michael Marti, Ecoplan (Projektleitung)

Christian Brunner, Amt für Gemeinden

Christof Rissi, Ecoplan

Der Bericht gibt die Auffassung der Autoren wieder, die nicht notwendigerweise mit derjenigen des Auftraggebers oder der Begleitorgane übereinstimmen muss.

Ecoplan

Forschung und Beratung
in Wirtschaft und Politik

www.ecoplan.ch

Thunstrasse 22

CH - 3005 Bern

Tel +41 31 356 61 61

Fax +41 31 356 61 60

bern@ecoplan.ch

Postfach

CH - 6460 Altdorf

Tel +41 41 870 90 60

Fax +41 41 872 10 63

altdorf@ecoplan.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	2
1.1	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen dem Kanton und den Gemeinden (NFA SO)	2
1.2	Teilprojekt 4: Finanzierung des Kantonsstrassenbau: Status Quo versus Kantonalisierung	4
1.3	Abgrenzung der Untersuchung	4
2	Ausgangslage – die heutige Finanzierung im Kantonsstrassenbau	5
2.1	Rechtsgrundlagen	5
2.1.1	Strassengesetz	5
2.1.2	Kantonsstrassen-Beitragsverordnung	6
2.2	Politische Ausgangslage	6
3	Projekte, Projektausgaben und Kostenträger.....	7
3.1	Eingegebene und ins Mehrjahresprogramm 2009-12 aufgenommene Projekte.....	7
3.2	Entwicklung der Gemeindebeiträge und des Beitragssatzes seit 2000	9
3.3	Entwicklung Strassenbaufonds 2003-2022	10
4	Beurteilung der beiden Varianten.....	11
4.1	Kriterien zur Beurteilung.....	12
4.2	Die beiden Varianten im Vergleich.....	13
5	Schlussfolgerungen.....	16
6	Anhang: Gemeindebeiträge an kantonale Aufgaben im Strassenbereich.....	17
6.1	Gemeindebeiträge im Überblick	17
6.2	Bemessungsgrundlagen zur Berechnung der Gemeindebeiträge.....	17
	Literatur- und Quellenverzeichnis.....	21

1 Einleitung

1.1 Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen dem Kanton und den Gemeinden (NFA SO)

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn wurde im Januar 2007 beauftragt, in der Legislaturperiode von 2009-2013 eine Vorlage zur Neugestaltung des Finanz- und Lastenausgleichs zu unterbreiten (KRB Nr. A86/2006). Der zentrale parlamentarische Vorstoss ist der im Juni 2006 eingereichte kantonsrätliche Auftrag „Neugestaltung Finanzausgleich“ der Fraktion SP/Grüne. Die Neugestaltung soll sich – basierend auf den Stärken des bisherigen Systems – an der Methodik der NFA¹ des Bundes orientieren. Entsprechend hat das für den Finanzausgleich zuständige Volkswirtschaftsdepartement, vertreten durch das Amt für Gemeinden, im Juni 2009 das Projekt lanciert.

Der Kanton Solothurn hat die Neugestaltung des Finanz- und Lastenausgleiches und der Aufgaben zwischen dem Kanton und den Gemeinden (NFA SO) in verschiedene Phasen unterteilt. Zunächst wurde von InterComuna der Handlungsbedarf in der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Einwohnergemeinden ermittelt.² Nach der Projektplanungs- und Ausschreibungsphase wurde von EcoPlan eine Vorstudie durchgeführt.³ Auf Basis dieser Vorstudien hat der Regierungsrat den Projektauftrag für die Hauptstudie erteilt und eine umfassende Projektorganisation eingesetzt.⁴ Das Projekt NFA SO befindet sich somit in der Phase "Hauptstudie und Systembau". 2012 sollen dann die gesetzlichen Grundlagen erarbeitet, diese 2013 im Kantonsparlament beraten und per Anfang 2014 umgesetzt werden.

Der neue Finanz- und Lastenausgleich soll die folgenden Elemente enthalten:⁵

- **Ressourcenausgleich:** die Finanzkraft der Gemeinden soll einerseits durch einen Ausgleich zwischen den Gemeinden teilweise ausgeglichen werden. Andererseits soll den finanzschwachen Gemeinden durch den Kanton eine Mindestausstattung garantiert werden.
- **Lastenausgleich:** gewisse Lasten der Gemeinden sollen solidarisch von den Gemeinden getragen (z.B. Bildung) oder teilweise durch den Kanton gemildert werden (z.B. Volksschule). Bei Bedarf kann auch ein geographisch-topographischer und/oder sozio-demographischer Lastenausgleich eingeführt werden.

¹ NFA Bund = Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben von Bund und Kantonen.

² InterComuna (2009), Aufgabenteilung Kanton-Einwohnergemeinden.

³ EcoPlan (2010), Revision des Finanz- und Lastenausgleichs im Kanton Solothurn (FA 2013).

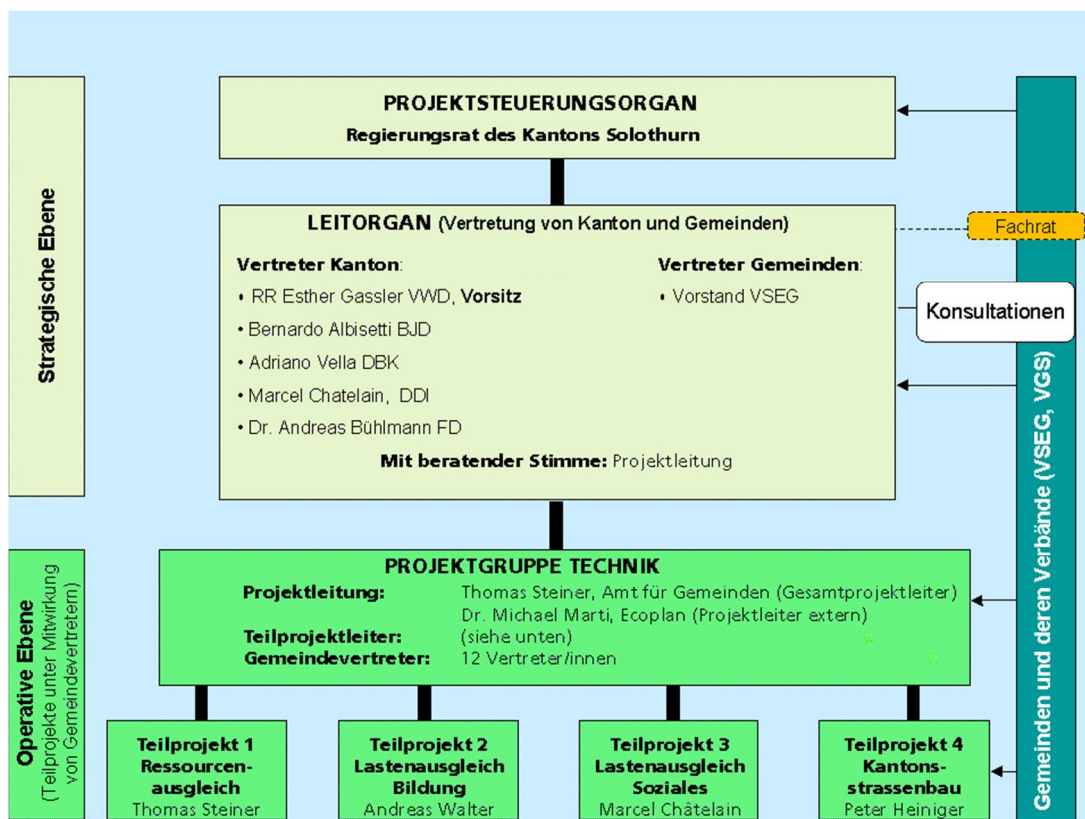
⁴ Regierungsrat des Kantons Solothurn (2010), Revision des kantonalen Finanz- und Lastenausgleichs. RRB Nr. 2010/1598.

⁵ Regierungsrat des Kantons Solothurn (2010), Revision des kantonalen Finanz- und Lastenausgleichs. RRB Nr. 2010/1598, S. 2.

- **Globalbilanz:** Die finanziellen Folgen von Anpassungen im Finanz- und Lastenausgleich und allfälligen Aufgabenentflechtungen im Rahmen des Projekts NFA SO für die einzelnen Gemeinden und den Kanton sollen transparent aufgezeigt werden. Die Belastungs- und Entlastungswirkung der einzelnen Massnahmen vor und nach der Revision werden pro Sachgebiet und in der Summe in einer Globalbilanz dargestellt.
- **Härtefallregelung:** Um die Auswirkungen auf stark betroffene Gemeinden zu mildern, sind für eine Übergangsphase Härtefallregelungen zu prüfen.

Für das Projekt NFA SO wurde die in Abbildung 1-1 dargestellte Organisation eingesetzt. Politisches Steuerungsorgan des Projekts ist der Regierungsrat. Dieser bestimmt ein strategisches Leitorgan mit Vertretern von Kanton und Gemeinden. Mit beratender Stimme ist auch die operative Projektleitung im Leitorgan vertreten. Die Projektleitung koordiniert die einzelnen Teilprojekte und sorgt für eine transparente Kommunikation des Projektfortschritts. In der Projektgruppe Technik werden die in den vier Teilprojekten entwickelten Vorschläge fachlich gewürdigt und Empfehlungen zuhanden des Leitorgans formuliert. In schwierigen Situationen kann subsidiär ein externer Fachrat angerufen werden.

Abbildung 1-1: Projektorganisation NFA SO



Quelle: Regierungsrat des Kantons Solothurn (2010), Revision des kantonalen Finanz- und Lastenausgleichs, S. 3.

1.2 Teilprojekt 4: Finanzierung des Kantonsstrassenbau: Status Quo versus Kantonalisierung

Das Ziel des "Teilprojekts 4 – Kantonsstrassenbau" ist die Prüfung von zwei Varianten zur Finanzierungsentflechtung des Kantonsstrassenbaus:

- Vollständige Kantonalisierung (Berücksichtigung der finanziellen Mehrbelastung für den Kanton im Rahmen des neuen Finanz- und Lastenausgleichs)
- Status Quo (Kantonsstrassen-Beitragsverordnung führt bereits zu einer bedarfsorientierten Allokation)

1.3 Abgrenzung der Untersuchung

Eine Reihe von Aspekten wird in der vorliegenden Untersuchung – obwohl teilweise angesprochen – nicht vertieft untersucht:

- Nicht vertieft thematisiert werden die **Betriebs- und Unterhaltskosten** (inkl. kleiner baulicher Unterhalt wie Belagsreparaturen) der Kantonsstrassen. Der Betrieb und Unterhalt der **Kantonsstrassen** inkl. Trottoirs wird ausschliesslich durch den Kanton finanziert. Ein Diskussionspunkt – der jedoch nicht im Rahmen dieses Teilprojekts behandelt wird – sind Gestaltung und Unterhalt von Rabatten, z.B. bei Kreiseln. Dies gehört zum Strassenunterhalt. Nach Aussagen von Gemeindevertretern wählt der Kanton hier in der Regel kostengünstige Lösungen, die jedoch nicht unbedingt den ästhetischen Anforderungen der Gemeinden entsprechen (z.B. Kies statt Grünfläche). Dies hat zur Folge, dass gewisse Gemeinden die Rabatten selber gestalten und entsprechend auch für die Kosten aufkommen (müssen).

Die Abgrenzung zwischen dem kleinen baulichen Unterhalt (nicht gemeindebeitragspflichtig) und Sanierungsmassnahmen (gemeindebeitragspflichtig) richtet sich nach der Weisung des Amtes für Verkehr und Tiefbau vom 19. März 2003. Danach sind Betrieb und Unterhalt von Strassenanlagen, inklusive kleinere bauliche Massnahmen mit dem Ziel die Funktionsbereitschaft zu gewährleisten, nicht gemeindebeitragspflichtig (Erhaltung). Massnahmen zur Herstellung des mit dem ursprünglichen Neubau vergleichbaren Zustandes, Änderungen sowie Neubauten sind dagegen gemeindebeitragspflichtig (Sanierung bzw. Veränderung).

- Nicht Bestandteil der Arbeiten im Teilprojekt 4 ist die **Überprüfung des Kostenverteilers**. Diese erfolgt periodisch durch das Bau- und Justizdepartement (vgl. §15 der Kantonsstrassen-Beitragsverordnung).
- Das Thema der **Spezialfinanzierung im Bereich Strassenbau** („Strassenbaufonds“) wird im Rahmen des Projekts NFA SO nicht angegangen. Hingegen wird transparent dargestellt, wie der Strassenbaufonds finanziert wird (vgl. Kapitel 4.2).
- Die **Bewertungsproblematik im Rahmen der Umstellung auf HRM2** wird nicht im Rahmen dieses Projekts behandelt. Dieses Thema wird im aktuell laufenden Projekt „HRM2 im Kanton Solothurn“ des Finanzdepartementes bearbeitet.

2 Ausgangslage – die heutige Finanzierung im Kantonsstrassenbau

2.1 Rechtsgrundlagen

Die zentralen gesetzlichen Grundlagen für die heute geltende Finanzierung im Kantonsstrassenbau sind das Strassengesetz des Kantons Solothurn und die entsprechende Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen (Kantonsstrassen-Beitragsverordnung) vom 13. August 2002.⁶

2.1.1 Strassengesetz

Das **Strassengesetz** sieht grundsätzlich sowohl den Kanton als auch die Einwohnergemeinden als Akteure bei der Planung, dem Bau und dem Unterhalt des öffentlichen Strassennetzes (§1) vor. Als Kantonsstrassen gelten Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen, welche den überregionalen Durchgangsverkehr und den regionalen Verkehr aufnehmen, die Verbindung zu Nationalstrassen und wichtigen Strassen anderer Kantone herstellen sowie Ortsverbindungsstrassen. Jede Gemeinde wird zumindest von einer Kantonsstrasse erschlossen (§3). Der Kantonsrat bezeichnet die Kantonsstrassen in einem Verzeichnis (§5). Als Gemeindestrassen gelten alle öffentlichen Strassen, die nicht Nationalstrassen oder Kantonsstrassen sind (§4).

Der Kantonsrat beschliesst aufgrund eines vom Regierungsrat erstellten Mehrjahresprogramms die Kredite für den Neubau, die Änderung und den Unterhalt der Kantonsstrassen (§8). Über Neubau und Änderung von Gemeindestrassen beschliesst die Einwohnergemeinde (§9). Es gilt der Grundsatz, wonach der Kanton die Kantonsstrassen baut und die Einwohnergemeinden die Gemeindestrassen (§11).

Gemäss den finanziellen Bestimmungen sind die Kosten für Planung, Projektierung, Bau und Unterhalt der Strassen durch das für die Arbeit zuständige Gemeinwesen zu tragen (§22). Die Gemeinden beteiligen sich an den Kosten mit einem Beitrag. Die Höhe des Beitrags richtet sich nach einem durch Verordnung des Regierungsrates festgesetzten Schlüssel, der die Funktion der Strasse, das Interesse der Gemeinde und deren Einwohnerzahl berücksichtigt (§23). Der Kanton finanziert seine Strassenbau- und Strassenunterhaltskosten in erster Linie aus den Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und im Weiteren mit den Beiträgen des Bundes aus dem Treibstoffzoll und dem Ertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Der Kantonsrat entscheidet über die Zuteilung der Bundesmittel in den Strassenbaufonds (§24).

⁶ Strassengesetz (725.11) des Kantons Solothurn vom 24. September 2000; Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen (Kantonsstrassen-Beitragsverordnung, 725.112) des Kantons Solothurn vom 13. August 2002.

2.1.2 Kantonsstrassen-Beitragsverordnung

Die Beiträge der Gemeinden werden in der Kantonsstrassen-Beitragsverordnung detailliert geregelt. Der Regierungsrat wird dabei angewiesen, bei zu erlassenden Kostenverteilern für die Berechnung der Gemeindebeiträge aufgrund der gesetzlichen Faktoren die gesetzliche Beitragsspanne von 5-50% voll auszunützen (§3). Es werden drei Faktoren zur Berechnung definiert (§4-§7):

- **Funktion der Strasse:** Die Funktion der Strasse drückt die Aufgabe der Kantonsstrasse im Strassennetz aus. Die Kantonsstrassen werden in vier Kategorien eingeteilt, welche sich anhand ihrer kantonalen und regionalen Bedeutung, sowie ihrer Verkehrsbelastung ergeben (Strassenklassierungsplan). Der Faktor „Funktion der Strasse“ wird mit 25% gewichtet.
- **Interesse der Gemeinde:** Das Interesse der Gemeinde richtet sich nach dem Grad der Erschliessungsfunktion der Kantonsstrasse und der Nutzungsdichte der erschlossenen Gebiete (Zonen- und Erschliessungspläne). Der Faktor „Interesse der Gemeinde“ wird mit 45% gewichtet.
- **Einwohnerzahl:** Dient gemäss Verordnungstext der Vermeidung übermässig starker Belastung der Städte und grösserer Gemeinden sowie der Vermeidung grosser Unterschiede in kleineren Gemeinden. Der Faktor „Einwohnerzahl“ wird mit 30% gewichtet.

Zudem werden Spezialfälle definiert, bei welchen vom Gesamtfaktor abgewichen werden kann (§8-14). Der Kostenverteiler ist in der Regel alle 10 Jahre zu überprüfen und nötigenfalls zu ändern (§15).

2.2 Politische Ausgangslage

Der Regierungsrat hat mit seinem Beschluss (2009/1932) vom 26. Oktober 2009 den Schlussbericht der paritätischen Kommission Aufgabenreform zur Kenntnis genommen. Im RRB werden weitere Abklärungen für eine Aufgabenreform im Bereich der Kantons- und Gemeindestrassen empfohlen. Diese Empfehlung basiert auf der Studie der Firma InterComuna, welche den aktuellen Handlungsbedarf in der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Einwohnergemeinden analysiert.⁷ In dieser Studie werden folgende zentrale Aspekte der Gemeinden aufgenommen als auch den Gegenargumenten der kantonalen Verwaltung Rechnung getragen:

- Eine Forderung der Gemeinden besteht darin, dass für den Bau und den Unterhalt der Gemeindestrassen den Gemeinden auch Erträge aus der Motorfahrzeugsteuer, der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und den Treibstoffzöllen zugewiesen werden. Von Seiten der Gemeinden wird argumentiert, dass sich der Verkehr sowohl

⁷ InterComuna (2009), Aufgabenteilung Kanton-Einwohnergemeinden: Aktueller Handlungsbedarf in der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Einwohnergemeinden: Ergebnisse einer Umfrage bei Gemeinden und den kantonalen Departementen.

auf Kantons- wie Gemeindestrassen befindet und sich insbesondere hinsichtlich der Art der Finanzierung unterscheidet. Die Gelder für den Strassenbaufonds werden primär durch die Benutzer bezahlt, während in den Gemeinden die Steuerzahler unabhängig vom effektiven Gebrauch für den kommunalen Strassenbau aufkommen. Aus diesen Überlegungen fordern die Gemeinden, dass zweckgebundene Bundesmittel (LSVA, Treibstoffzollerträge) resp. kantonale Mittel (Motorfahrzeugsteuer) für den kommunalen Strassenbau zur Verfügung gestellt werden.

- Die Verwendung dieser geforderten Mittel ist jedoch aufgrund des Kantonsratsbeschlusses (131/2001) vom 31. Oktober 2001, bis zur vollständigen Finanzierung der Nettokosten der Umfahrungsprojekte Solothurn und Olten bei der LSVA vollständig und bei den Treibstoffzöllen zur Hälfte dem Strassenbaufonds zugewiesen. Mit der Einführung der NFA Bund wurde weiter bestimmt, dass die Treibstoffzölle vollständig dem Strassenbau zugewiesen werden. Das Bau- und Justizdepartement sieht aufgrund der prognostizierten finanziellen Entwicklung des Strassenbaufonds keine Möglichkeiten von kantonsrätlichen Beschluss abzuweichen.
- Aus diesen Gründen wurde von den Gemeinden der Vorschlag eingebracht, dass der Kantonsstrassenbau vollständig durch den Kanton finanziert wird und die Gemeinden dadurch entlastet werden. Die kantonale Verwaltung sieht einen Widerspruch zur finanziellen Kongruenz und weist auf die unmittelbare Erschliessungsfunktion von Kantonsstrassen innerhalb von Gemeinden hin.

Zusammenfassend stehen zwei Forderungen der Gemeinden im Raum:

- Zum Einen geht es darum, ob künftig die Gemeinden nichts mehr an die Kantonsstrassen zu bezahlen haben (Kantonalisierung im Bereich Kantonsstrassen).
- Zum Andern geht es darum, ob die Gemeinden künftig an den "Spezialgeldern" (d.h. am Strassenbaufonds) teilhaben können. Konkret geht es darum, die Gemeinden zu entlasten, indem zweckbestimmte Bundesgelder (wie Treibstoffzuschlag) und zweckbestimmte Motorfahrzeuggeldern ebenfalls Gemeindestrassen zur Verfügung stehen.

Der vorliegende Bericht befasst sich gemäss Mandat des Regierungsrates ausschliesslich mit der Frage der Kantonalisierung des Kantonsstrassenbaus versus der Beibehaltung des Status Quo.

3 Projekte, Projektausgaben und Kostenträger

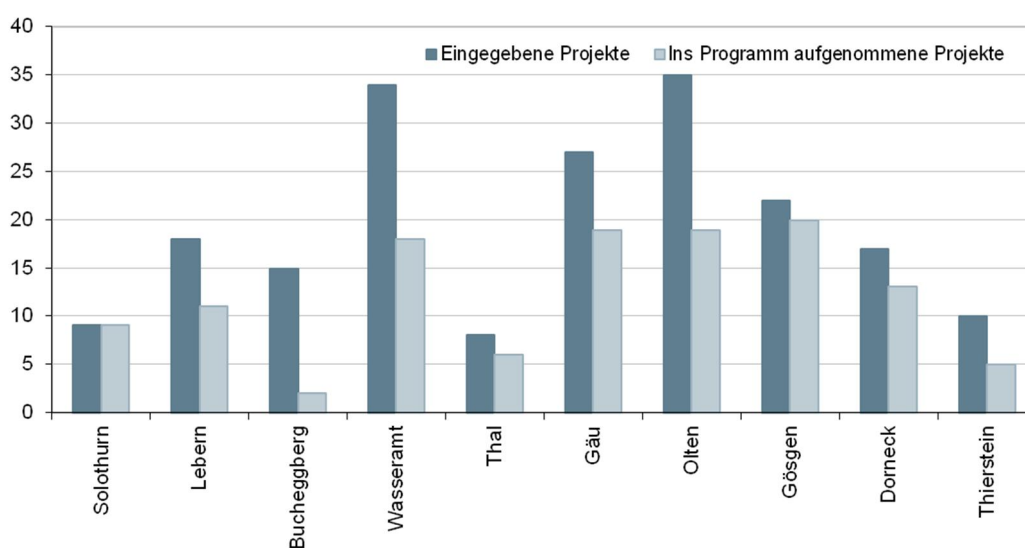
3.1 Eingegebene und ins Mehrjahresprogramm 2009-12 aufgenommene Projekte

Beim aktuell laufenden Mehrjahresprogramm Strassenbau 2009-2012 (RRB 2008/1658) ist die Investitionstätigkeit besonders von der Realisierung des Projektes „Entlastung Region Olten ERO“ geprägt. Ein weiterer Schwerpunkt bilden Investitionen in die Substanzerhaltung.

Damit kann dem Auftrag des Kantonsrates (A 026/2006) vom 26. Juni 2007 entsprochen werden. Im Weiteren sollen Unfallschwerpunkte beseitigt werden und das Lärmsanierungsprogramm soll trotz sinkender Bundesbeiträge weitergeführt werden.

In diesen vier Jahren werden brutto rund 364 Mio. Franken (netto 195 Mio. Franken) in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Davon entfallen rund 251 Mio. Franken auf Grossprojekte mit Nettokosten von ca. 120 Mio. Franken und 113 Mio. Franken auf Kleinprojekte mit Nettokosten von rund 75 Mio. Franken.⁸

Abbildung 3-1: Eingegebene bzw. ins Strassenbauprogramm aufgenommene Projekte im Zeitraum 2009-12, nach Bezirken



Die Mehrzahl der Bezirke weist eine Aufnahmequote von 50 bis 80% der eingegebenen Projekte auf. In den Bezirken Gösgen und Solothurn liegt diese Quote höher: In Gösgen werden über 90% der eingegebenen Projekten realisiert, in Solothurn gar alle eingegebenen Projekte. Im Bezirk Bucheggberg werden hingegen nur 2 von 15 eingegebenen Projekten realisiert.

⁸ Vgl. Botschaft und Entwurf des Regierungsrates an den Kantonsrat von Solothurn vom 16. September 2008. Als Grossprojekte im Mehrjahresprogramm 2009-2012 folgende Projekte definiert:

- Fertigstellung Solothurn, Entlastung West
- Entlastung Region Olten
- Flankierende Massnahmen A5
- Betonstrassensanierungen Oberbuchsiten bis Rickenbach
- Wangen bei Olten, Sanierung SBB-Überführung/Viadukt
- Olten-Winznaun, Gösgerstrasse, Sanierung Rankwoogbrücke
- Rickenbach-Hägendorf, Sanierung Bahnübergang Mühle.

Die übrigen Projekte sind Kleinprojekte.

Die Auswahl der Projekte erfolgt nach fachlichen Kriterien des Amtes für Verkehr und Tiefbau. Damit lassen sich Unterschiede im Berücksichtigungsanteil nach Bezirken in einem 4-Jahres-Programm erklären. Eine Analyse nach den drei Kreisen im Kanton Solothurn

- Kreis 1: Bezirke Solothurn, Lebern, Bucheggberg, Wasseramt
- Kreis 2: Bezirke Thal, Gäu, Olten, Gösgen
- Kreis 3: Bezirke Dorneck, Thierstein

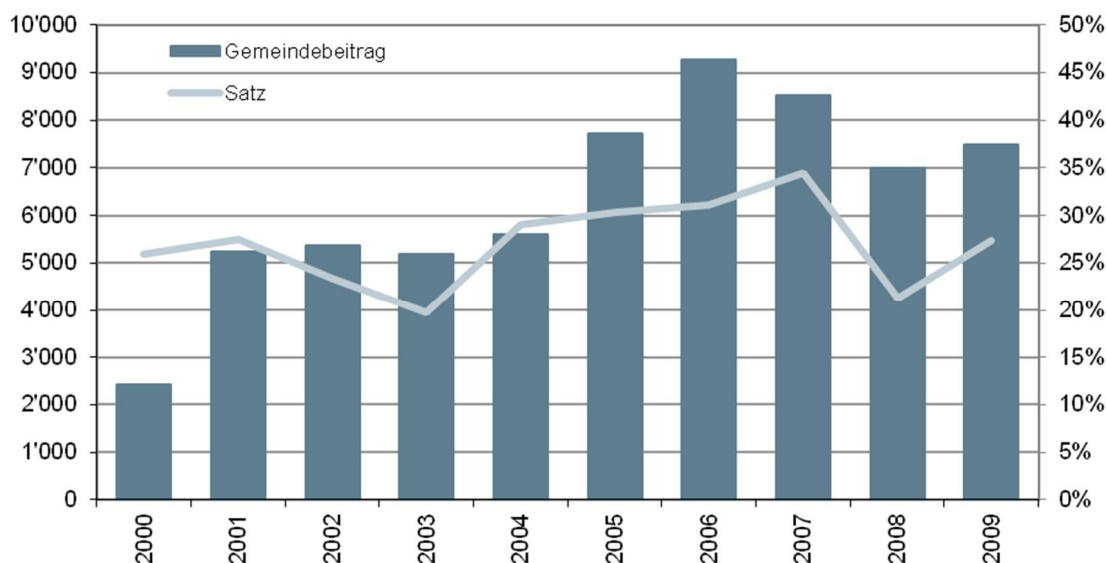
reduziert die Unterschiede.

3.2 Entwicklung der Gemeindebeiträge und des Beitragssatzes seit 2000

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Gemeindebeiträge und des durchschnittlichen Beitragssatzes seit 2000. Die wichtigsten Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Über die Zeit gibt es einen Trend zu –absolut betrachtet – höheren Beiträgen der Gemeinden. Die Gemeindebeiträge – ohne die beiden Gesamtverkehrsprojekte – betragen über die letzten fünf Jahre zwischen 7 und 10 Mio. CHF. Allerdings nehmen nicht nur die Gemeindebeiträge zu, sondern auch das Gesamtvolumen der Verkehrsprojekte. Damit steigen auch die Kosten für den Kanton für diese Projekte an.
- Der Beitragssatz der Gemeinden variiert zwischen 20 und 35%. Die relativ grosse Variation in den jährlichen Beitragssätzen ist darauf zurückzuführen, dass – je nach Werk - unterschiedliche Beitragssätze (von 5 bis 50%) von den Gemeinden übernommen werden.

Abbildung 3-2: Gemeindebeiträge in Tausend CHF und Beitragssätze im Zeitraum von 2000-2009

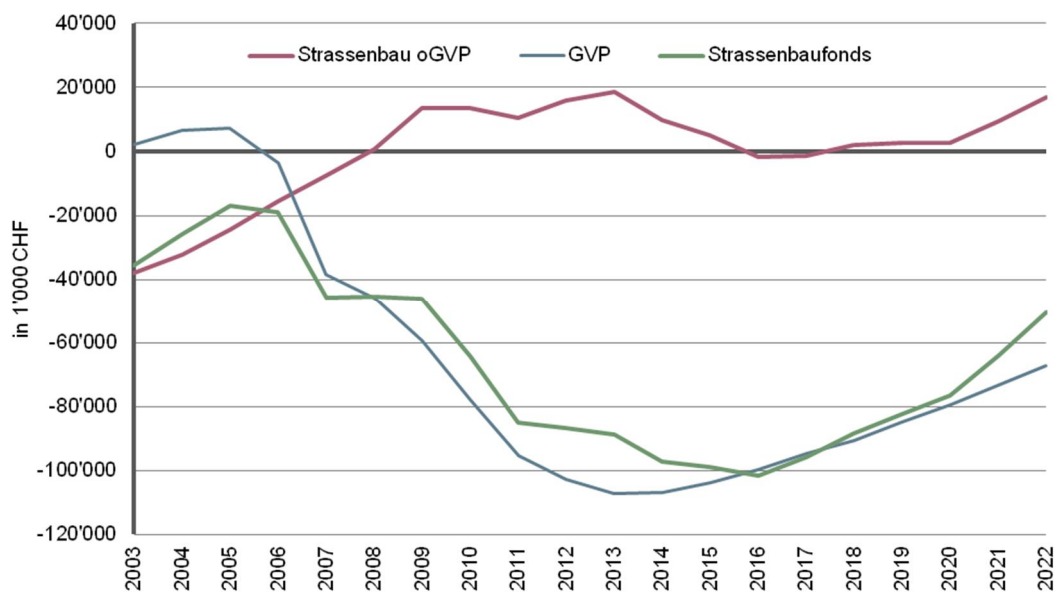


3.3 Entwicklung Strassenbaufonds 2003-2022

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung des Strassenbaufonds im Zeitraum von 2003-2022. Dabei ist rasch erkennbar, dass die Entwicklung des Strassenbaufonds (grüne Linie) stark von den beiden Gesamtverkehrsprojekten abhängig ist. Ohne die beiden Gesamtverkehrsprojekte wäre der Strassenbaufonds seit 2008 im positiven Bereich (vgl. rote Linie). Nach Rückmeldung des Amtes für Verkehr und Tiefbau würden die zusätzlichen Mittel für Sanierungen verwendet.

Mit den zur Verfügung gestellten Mittel kommt der Strassenbaufonds voraussichtlich per 2030 auf dem Defizit heraus. Die Entwicklung des Strassenbaufonds verläuft ungünstiger als ursprünglich angenommen. Gemäss Prognose von 2001 hätte der Fonds früher wieder ausgeglichen sein sollen. Die Verschlechterung resultiert insbesondere daraus, dass die Bau- teuerung nicht berücksichtigt wurde und die Finanzkontrolle nachträglich forderte, dass die temporäre Unterdeckung der Rechnung der Umfahrungsprojekte verzinst werden muss. Die Zinskosten gehen zu Lasten des Strassenbaufonds.

Abbildung 3-3: Entwicklung des Strassenbaufonds 2003-2022, in Tausend CHF

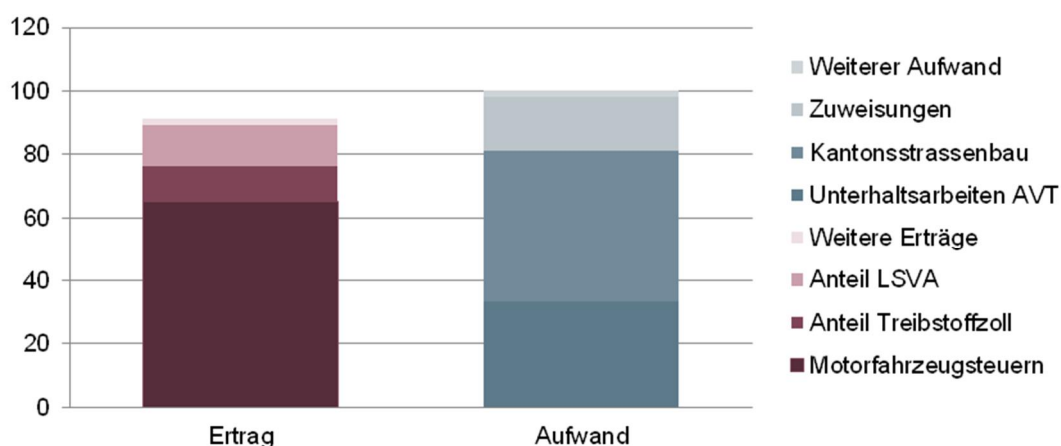


Bemerkung: Die Werte bis 2009 sind realisierte Zahlen, die übrigen Werte sind Planzahlen.

Anhand des Jahresberichts zur Spezialfinanzierung Strassenbaufonds von 2010 lassen sich Finanzierung und Mittelverwendung des Strassenbaufonds⁹ schematisch darstellen:

- Der Strassenbaufonds wird über Motorfahrzeugsteuern (inkl. Zuschlag für Umfahrungsprojekte) sowie über Bundesmittel – LSVA und Treibstoffzölle – geöffnet. Dabei machen die Motorfahrzeugsteuern rund 70% der gesamten Einnahmen aus.
- Rund die Hälfte der Mittel werden für den Kantonsstrassenbau verwendet. Ein Drittel der Mittel wird im Jahr 2010 für die betrieblichen Unterhaltsarbeiten des AVT (inkl. Personalaufwand für Planung von Projektierung und Betrieb sowie Verwaltung) eingesetzt. Rund 17% der gesamten Mittel im Strassenbaufonds werden für sogenannte Zuweisungen verwendet, wobei hier insbesondere Ausgaben für die polizeiliche Verkehrsüberwachung und die Entschädigung des städtischen Polizeikorps anfallen (rund 16 Mio. CHF im Jahr 2010).

Abbildung 3-4: Finanzierung und Mittelverwendung der Spezialfinanzierung Strassenbaufonds gemäss Jahresbericht 2010, in Mio. CHF



4 Beurteilung der beiden Varianten

Das vorliegende Kapitell 4 befasst sich mit der Beurteilung der beiden Varianten „Beibehaltung des Status Quo in der Kantonsstrassenbaufinanzierung“ und „Vollständige Finanzierung des Kantonsstrassenbaus durch den Kanton“.

⁹ Die nachfolgende Darstellung richtet sich nach dem offiziellen Jahresbericht 2010 zur Spezialfinanzierung Strassenbaufonds. In der Erfolgsrechnung der Spezialfinanzierung Strassenbaufonds sind auch die Zuweisungen an verschiedene Stellen eingeschlossen.

4.1 Kriterien zur Beurteilung

Für die Beurteilung von Modellen zur **Finanzierung von öffentlichen Aufgaben** lassen sich folgende Grundsätze formulieren:¹⁰

- **Anreizsetzung:** Bei der Anreizsetzung geht es darum, Abgeltungsmechanismen zu verhindern, welche einen Anreiz zu wenig haushälterischem Umgang mit Ressourcen bieten. Zudem geht es darum, ob die Nutzniesser der Leistungserbringung an deren Finanzierung partizipieren.
- **Transparenz:** Neben der Transparenz der effektiven Finanzflüsse zwischen den verschiedenen Gemeinwesen gehört zu diesem Kriterium auch die Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit der geleisteten Beiträge.
- **Sicherheit der Finanzierung:** Um eine öffentliche Aufgabe zu erfüllen, müssen die entsprechenden Mittel zur Verfügung stehen. In Verbundaufgaben zwischen Kanton und Gemeinden gehört hierzu bspw. auch die Planungssicherheit über die zu erwartenden Beiträge des Kantons bzw. über die zu leistenden Beiträge der Gemeinden.
- **Solidarität:** Bei der Erfüllung der öffentlichen Aufgaben ist oft eine gewisse Solidarität zwischen den Gemeinden, aber auch zwischen Kanton und Gemeinden angezeigt.
 - In vielen Aufgabenbereichen ist ein bedeutender Teil der durch die Aufgabenerfüllung entstehenden Kosten nicht direkt durch die Gemeinden beeinflussbar. Einerseits gibt es weitreichende kantonale Vorgaben, andererseits beeinflusst auch die Bevölkerungsstruktur die Kosten.
 - Bei Verbundaufgaben ist das Risiko der Kostendynamik (Kostenveränderungen aufgrund von externen, weder vom Kanton noch von den Gemeinden direkt beeinflussbaren Faktoren) von Kanton und Gemeinden gemeinsam zu tragen.
- **Vollzugstauglichkeit und –aufwand:** Unterschiedliche Finanzierungslösungen haben verschiedene Vollzugsstrukturen zur Folge. Während bspw. kostenbasierte Abgeltungssysteme auch der nachträglichen (und unter Umständen sehr aufwendigen) Kostenkontrolle bedürfen, verursachen pauschale Abgeltungssysteme i.d.R. geringeren Vollzugsaufwand.

Neben den genannten Beurteilungskriterien für ein Finanzierungsmodell spielt die **politische Akzeptanz** eine wichtige Rolle. Die genannten finanzwissenschaftlichen Kriterien sollten zwar der Entwicklung eines geeigneten Finanzierungsmodells zugrunde liegen. Letztlich ist aber ebenso wichtig, dass ein Finanzierungsmodell für alle beteiligten Akteure akzeptabel ist.

¹⁰ Basierend u.a. auf Ecoplan (2010), Finanzierungs- und Lastenausgleichsfragen in Agglomerationen, S. 34-35; Erziehungsdirektion des Kantons Bern (2008), Fachbericht: Neue Modelle zur Steuerung und Finanzierung der Volksschule.

Die Varianten werden nach den dargestellten Kriterien bewertet. Die verwendeten Symbole bedeuten:

- + Kriterium erfüllt
- 0 Kriterium teilweise erfüllt, teilweise nicht erfüllt
- Kriterium nicht erfüllt

Mit Klammern (+) zeigen wir **geringe Effekte**.

4.2 Die beiden Varianten im Vergleich

Die nachfolgende Tabelle zeigt die beiden Varianten im Vergleich. Die wichtigsten Ergebnisse:

- Was die **Anreizsetzung** betrifft, bietet das heutige Modell (Variante Status Quo) Vorteile, da die betroffenen Gemeinden an der Finanzierung partizipieren. Dies erhöht den Anreiz, die notwendigen Projekte in den Mittelpunkt zu stellen und eine effiziente Allokation der Mittel zu gewährleisten. Bei der Variante Kantonalisierung darf davon ausgegangen werden, dass Gemeinden Mehransprüche stellen werden, da sie nicht mitfinanzieren. Insofern besteht hier ein Fehlanreiz. Wie ausgeprägt sich dieser Fehlanreiz auswirken wird, ist offen, da letztlich das Amt für Verkehr und Tiefbau die einzelnen Projekte auf ihre Priorität prüft und einen Vorschlag zum Mehrjahresprogramm zuhanden des Kantonsrates macht.
Der **effiziente Mitteleinsatz bei den ausgewählten Projekten** ist grundsätzlich in beiden Varianten gegeben. Die Situation, dass der Kanton einen ineffizienten Mitteleinsatz in Kauf nehmen müsste, weil die Gemeinde aktuell nicht in der Lage ist, an der Finanzierung zu partizipieren, stellt die Ausnahme dar. In diesen Ausnahmefällen werden mit den Gemeinden Zahlungspläne vereinbart, womit die zeitgerechte und effiziente Umsetzung sichergestellt werden kann. Beschränkender wirken sich allfällige Finanzierungsengpässe bei den Werkeigentümern für allfällig mit den Strassenbauarbeiten zu koordinierenden Werkleitungsarbeiten aus.¹¹
- Die **Transparenz** ist ebenfalls in beiden Varianten gegeben. Die je Strassenabschnitt berechneten und periodisch geprüften Beitragssätze werden nach festgelegten Kriterien ermitteln und stehen der Öffentlichkeit zur Verfügung. Selbstverständlich bietet auch eine vollständige Kantonalisierung eine transparente Finanzierung.
- Die **Planungssicherheit** insbesondere für die Gemeinden ist selbstredend bei einer vollständigen Kantonalisierung stärker gegeben als beim Status Quo. In der heutigen Ausgestaltung kann ein Strassenbauprojekt für eine Gemeinde eine grosse finanzielle Belastung bedeuten. Allerdings besteht mit dem Instrument der Zahlungspläne eine Möglichkeit, die Planungssicherheit auch beim Status Quo weitgehend zu gewährleisten.

¹¹ Das Amt für Verkehr und Tiefbau hat in einer internen Befragung nachgeprüft, inwiefern sich als notwendig bedingene Strassenbauprojekte infolge Finanzierungsengpässen seitens der Gemeinde behindert werden; dabei hat sich gezeigt, dass dank dem Instrument der Zahlungspläne keine Behinderung auftritt.

- Die **Solidarität** ist in beiden Varianten vorhanden. Mit dem nach den drei Kriterien „Funktion der Strasse“, „Interesse der Gemeinde“ und „Einwohnerzahl“ abgestuften Beitragsatz ist neben der Anreizwirkung auch die Solidarität insofern berücksichtigt, als dass die Bedeutung der Strasse berücksichtigt wird. Mit dem Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden ist zudem gewährleistet, dass beide Partner an einer allfälligen Kostendynamik partizipieren.
- Der **administrative Aufwand** ist im Status Quo höher als bei der vollständigen Kantonalisierung, da im Status Quo neben der Koordination der kantonalen Bauarbeiten (Strassenbau) und der Arbeiten der Gemeinden/Werke (z.B. Werkleistungsersatz) zusätzlich die Finanzierung der Gemeindebeiträge administrativ sichergestellt werden muss (Anmeldung, Vereinnahmung, Abrechnung durch Kanton).

Abbildung 4-1: Vergleich der beiden Varianten „Status Quo“ und „Kantonalisierung“

Kriterium	Status Quo	Kantonalisierung
Anreizsetzung	+	-
Effizienter Mitteleinsatz bei ausgewählten Projekten	+	+
Transparenz	+	+
Planungssicherheit (für Kanton und Gemeinden)	0	+
Solidarität, Verteilungseffekte (regionale Wirkung), Kostendynamik	+	+
Administrativer Aufwand	-	0

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass beide Varianten gewisse Vorteile aufweisen:

- Die **Variante Kantonalisierung** reduziert den administrativen Aufwand gegenüber der Variante Status Quo. Sie führt auch zu einer erhöhten Planungssicherheit für die Gemeinden, deren Budgets durch die Kosten für ihren Strassenbauanteil teilweise stark belastet werden.¹²
- Die **Variante Status Quo** hat Vorteile bei der Anreizsetzung; zudem tragen in dieser Variante beide Partner die Risiken der Kostendynamik.

¹² In der Diskussion wird schliesslich von Seiten der Gemeinden darauf hingewiesen, dass sich Kantons- und Gemeindestrassen insbesondere hinsichtlich der Art der Finanzierung unterscheiden.

Im Falle einer Kantonalisierung stellt sich die Frage, wie die – im Strassenbaufonds – fehlenden Mittel beschafft werden. Folgende Möglichkeiten stehen zur Diskussion:

- **Berücksichtigung der Mittelverschiebung in der Globalbilanz zwischen Kantonen und Gemeinden:** Mit der Berücksichtigung der Mittelverschiebung in der Globalbilanz würden die im Bereich Kantonsstrassenbau im Vergleich zu heute übernommenen Gemeindebeiträge in einem anderen Bereich – so z.B. in der Bildung oder im Ressourcenausgleich – kompensiert. Dies würde eine Verschiebung der Mittel innerhalb der Kantonsverwaltung bedeuten.
- **Ausschliessliche Verwendung der Strassenbaufondsmittel für Unterhalt und Strassenbau:** Eine denkbare Variante ist die ausschliessliche Verwendung der Mittel im Strassenbaufonds für Unterhalt und Strassenbau. Die wegfallenden Zuweisungen – insbesondere an die polizeiliche Verkehrsüberwachung – würden jedoch einen Finanzbedarf an einer anderen Stelle generieren. Wiederum müsste die Mittelverschiebung zwischen Kanton und Gemeinden in die Globalbilanz einfließen und hätte eine Verschiebung innerhalb der Kantonsverwaltung zur Folge.
- **Erheben von Erschliessungsbeiträgen (Perimeterbeiträgen):** Die Gemeinden können gemäss §24 des Strassenbaugesetzes heute die Strassenbaukosten teilweise durch Erschliessungsbeiträge der Privaten finanzieren. Es ist zu prüfen, inwiefern dies der Kanton – nach einer rechtlichen Anpassung – auch faktisch machen könnte.¹³ Allerdings ist hinzuzufügen, dass der Gemeindeanteil nicht vollständig über Erschliessungsbeiträge finanziert wird. Selbst wenn dem Kanton der Einsatz dieses Instrument ermöglicht wird, wird der im Vergleich zu heute zusätzliche Finanzierungsbedarf wohl nicht gedeckt. Damit würden auch mit diesem Instrument die Gemeinden mindestens teilweise entlastet werden, was wiederum die Frage nach einem Ausgleich in der Globalbilanz nach sich ziehen würde.

Hinzu kommt nach Einschätzung der kantonalen Verwaltung, dass die Erhebung von Perimeterbeiträgen für Kantonstrassen beim Kanton einen hohen administrativen Aufwand verursachen würde (Verhandlungen mit Grundeigentümern, Auflage Perimeterpläne, Einsprachen, Beschwerden etc.). Damit würde sich die Gefahr von Projektverzögerungen und somit eines ineffizienten Mitteleinsatzes ergeben.

Eine Verschiebung in der Finanzierung von Kanton und Gemeinden muss in die Globalbilanz aufgenommen werden. Inwiefern sie dann (vollständig) kostenwirksam wird, ist letztlich eine politische Frage.

¹³ In der Begleitgruppendifkussion wurde die Möglichkeit des Kantons, Perimeterbeiträge zu erheben, diskutiert. Gemäss Gaston Barth ist eine Teilfinanzierung durch Perimeterbeiträge auch für den Kanton vorstellbar; auch die Gemeinden hätten teilweise Mühe bei der Überwälzung der Perimeterbeiträge auf die Anstösser. Peter Heiniger verneint dies nicht, sieht jedoch wenig Potenzial für die Erhebung von Perimeterbeiträgen bei Anstössern von Kantonsstrassen, da es selten direkte Erschliessungen gebe. Muss eine Kantonsstrasse zusätzlich wegen Industrie und Gewerbe ausgebaut werden, werde schon heute auf die Verursacher zurückgegriffen.

5 Schlussfolgerungen

Der Vergleich der beiden Varianten im Kapitel 4.2 hat gezeigt, dass es Argumente für beide Varianten gibt. Die Variante Kantonalisierung zeigt Vorteile beim reduzierten administrativen Aufwand und erhöht die Planungs- und Budgetsicherheit der Gemeinden. Die Variante Status Quo hat hingegen den Vorteil, dass dank einer gemeinsamen Finanzierung beide Partner die Risiken der Kostendynamik übernehmen und die dringlichsten Strassenbauprojekte in den Mittelpunkt gestellt werden. Im Hinblick auf das Projekt NFA Solothurn sind daher beide Varianten denkbar. Im Falle einer Kantonalisierung muss die Verschiebung in der Finanzierung von Kanton und Gemeinden in der Globalbilanz berücksichtigt werden.

6 Anhang: Gemeindebeiträge an kantonale Aufgaben im Strassenbereich

In diesem Kapitel wird untersucht, welche Kantone Gemeindebeiträge an kantonale Aufgaben im Strassenbereich kennen und wie diese konkret ausgestaltet sind.¹⁴ Es ist darauf hinzuweisen, dass die Diskussion, inwiefern Gemeindebeiträge an kantonale Aufgaben im Strassenbereich erfolgen sollen, in verschiedenen Kantonen aktuell diskutiert wird. Ein klarer Trend in Richtung vollständige Kantonalisierung oder Gemeindebeteiligung ist jedoch nicht auszumachen.

6.1 Gemeindebeiträge im Überblick

In 11 von 26 Kantonen entrichten die Gemeinden gemäss aktuell gültigem Recht Beiträge für kantonale Leistungen im Strassenbereich. Tabelle 6-1 zeigt die Aufteilung der Kantone mit und ohne Beitragspflicht der Gemeinden.

Tabelle 6-1: Gemeindebeiträge an kantonale Aufgaben im Strassenbereich: Überblick

Keine Gemeindebeiträge	Gemeindebeiträge vorhanden
AI, BE, BL, BS, FR, GE, LU, NE, OW, SH, SZ, UR, VD, ZG, ZH	AG, AR, GL, GR, JU, NW, SG, SO, TG, TI, VS
Gesamt: 15	Gesamt: 11

6.2 Bemessungsgrundlagen zur Berechnung der Gemeindebeiträge

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Gemeindebeiträge von besonderem Interesse ist die Frage nach den verwendeten Bemessungsgrundlagen in den anderen Kantonen. Die Analyse zeigt, dass in 5 der Kantone, die Gemeindebeiträge an Kantonsstrassen kennen, Einheits-Beitragssätze zur Anwendung kommen, d.h. die Prozentsätze sind für alle Gemeinden gleich. In 6 weiteren Kantonen werden hingegen die Sätze rechnerisch in Abhängigkeit bestimmter Kriterien ermittelt. Somit können die Beitragssätze innerhalb eines Kantons je nach betrachteter Gemeinde variieren (vgl. Tabelle 6-2).

¹⁴ Dieses Kapitel basiert auf den folgenden Studien: Ecoplan (2007), Gemeindebeiträge an kantonale Aufgaben im Strassenbereich; Ecoplan (2008), Entwicklung der Motorfahrzeugsteuern 1992 bis 2006 und Gemeindebeiträge an kantonale Aufgaben im Strassenbereich.

Tabelle 6-2: Art der Beitragsberechnung

Rechnerische Ermittlung	Einheitsbeitragssatz
AG, GL, GR, SO, TG, TI	AR, JU, NW, SG, VS
Gesamt: 6	Gesamt: 5

Für die 6 Kantone, welche die Beiträge der Gemeinden anhand spezifischer Kriterien ermitteln, wird in der nachstehenden Tabelle 6-3 ein Überblick über die verwendeten Bemessungskriterien gegeben.

Das Kriterium der **Finanzkraft** kommt in 4 der 6 Kantone (plus Kanton Wallis¹⁵) zur Anwendung.

Ebenfalls in 4 Kantonen (plus Kanton Wallis) wird ein Kriterium angewendet, das die **Einwohnerzahl** einer Gemeinde berücksichtigt.

Ebenfalls in 4 Kantonen (plus Kanton Wallis) wird das **Interesse bzw. der Nutzen** einer Gemeinde aus einem Projekt bei der Beitragsbemessung beachtet. Dies geschieht folgendermassen: Im Kanton Aargau ist der Interesssefaktor gewöhnlich auf 1 normiert, kann jedoch gemäss Ausnahmeregelung angepasst werden. Im Kanton Glarus nimmt das Tiefbauamt eine qualitative Abschätzung der Vorteile vor, welche eine Strasse einer Gemeinde bringt. Im Kanton Solothurn wird der Nutzen einer Gemeinde über den Grad der Direktanschliessung und die Dichte der Nutzung der an die Kantonsstrassen angrenzenden Bauzonen bestimmt.¹⁶ Der Kanton Tessin macht bei den Gemeinden dann Beiträge aus Interessensgründen geltend, wenn aufgrund der Bauarbeiten des Kantons Synergien für Arbeiten in der Zuständigkeit der Gemeinde entstehen (bspw. Sanierung einer Kanalisation bei geöffneter Strasse). Im Kanton Wallis schliesslich wird das Interesse unter Berücksichtigung der Gesamtheit der dem Verkehr geöffneten Strassen, dem Erschliessungsgrad sowie den Naturalleistungen der Gemeinde erhoben.

Zwei Kantone machen die Beiträge u.a. auch von der **Verkehrsbelastung** abhängig. Im Kanton Solothurn wird unter dem Kriterium „Funktion der Strasse“ nicht nur die Aufgabe einer Strasse (Hauptverkehrsstrasse von regionaler bzw. kantonaler Bedeutung), sondern auch deren gemessene Motorfahrzeugbelastung berücksichtigt. An Strassen mit geringerer

¹⁵ Der Kanton Wallis erhebt die Gemeindebeiträge zwar grundsätzlich nach einem Einheitssatz von 25%. Wenn von einem Werk jedoch mehrere Gemeinden profitieren, dann wird der Gemeindebeitragssatz von 25% unter sämtlichen interessierten Gemeinden aufgeteilt. Kommt unter den Gemeinden keine Einigung zustande, erstellt das zuständige Departement des Kantons unter Berücksichtigung von sechs Kriterien eine Verteilungsskala (vgl. Tabelle 6-3). Eine weitere Sonderregelung betrifft im Kanton Wallis die Kantonsstrasse St. Gingolph-Oberwald sowie die interkantonalen und internationalen Strassen: Der Gemeindebeitragssatz an diese Strassen wird auf alle Gemeinden im Kanton Wallis verteilt. Die Kostenverteilung erfolgt ebenfalls auf der Grundlage der in Tabelle 6-3 genannten Kriterien (ausser Interesse).

¹⁶ Für eine detaillierte Beschreibung vgl. WAM PARTNER (2001), Neues Strassengesetz, Kostenverteilmodell.

Belastung bezahlen die Gemeinden höhere Beiträge als an Strassen mit hoher Belastung. Im Kanton Thurgau wird im Rahmen des Kriteriums „Bedeutung einer Strasse“ der darauf abgewinkelte durchschnittliche tägliche Verkehr erfasst. Auch hier bezahlen die Gemeinden höhere Beiträge an Strassen mit wenig Verkehr und geringere Beiträge bei starkem Verkehr.

Tabelle 6-3: Kriterien zur Beitragsberechnung: Übersicht

Kanton	Finanzkraft	Einwohnerzahl	Nutzen/Interesse	Verkehrsbelastung	Weitere Kriterien
AG	X	X	X		• Netzlänge
GL	X	X ¹⁷	X		• bisherige Leistungen der Gemeinde • Entfernung von der Strasse
GR	X				
SO		X	X	(X)	• Funktion der Strasse
TG		X ¹⁸		X	• Bedeutung des Strassenabschnitts • Beziehung des Baus zum Ort
TI	X		X		
VS (Sonderfall; vgl. Fussnote 15)	X	X	X		• Netzlänge • Motorfahrzeugbestand • Logiernächte

Wie auf der Grundlage dieser Kriterien ein Beitragssatz für eine Gemeinde bestimmt wird, ist in Tabelle 6-4 zusammengefasst.

¹⁷ Kriterien gemäss Interview: Grösse und Bevölkerungsdichte.

¹⁸ Kriterien gemäss Interview: Einwohnerzahl im Verhältnis zur Gemeindefläche und Baukosten pro Einwohner.

Tabelle 6-4: Methodik der Beitragsberechnung

Kanton	Berechnungsmethodik
AG	Mathematische Formel (Beitragshöhe ist abhängig von der Finanzkraft und der Netzlänge)
GL	Unter Berücksichtigung von fünf Kriterien nimmt die Abteilung Tiefbau eine ungefähre Abschätzung vor; auf eine eigentliche Berechnung mittels einer Formel wird verzichtet
GR	Beitrag gemäss im Gesetz festgelegtem Satz pro Finanzkraftgruppe
SO	Mathematische Formel (Beitragshöhe ist abhängig von der Funktion der Strasse, dem Interesse der Gemeinde und der Einwohnerzahl)
TG	Für jedes der vier Kriterien werden 0-10 Punkte vergeben, das Total der Punkte (max. 40) wird durch 4 geteilt, eine Tabelle weist dem Punktedurchschnitt einen Prozentsatz zu
TI	Festlegung des Beitrags aufgrund der Finanzkraft, beim Auftreten von Synergien mit Gemeindeleistungen (=Interesse der Gemeinde) kann dieser erhöht werden.

Literatur- und Quellenverzeichnis

Ecoplan (2007)

Gemeindebeiträge an kantonale Aufgaben im Strassenbereich.

Ecoplan (2008)

Entwicklung der Motorfahrzeugsteuern 1992 bis 2006 und Gemeindebeiträge an kantonale Aufgaben im Strassenbereich.

InterComuna (2009)

Aufgabenteilung Kanton-Einwohnergemeinden: Aktueller Handlungsbedarf in der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Einwohnergemeinden: Ergebnisse einer Umfrage bei Gemeinden und den kantonalen Departementen.

Kanton Solothurn (2000)

Strassengesetz (725.11) des Kantons Solothurn vom 24. September 2000.

Kanton Solothurn (2002)

Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen (Kantonsstrassen-Beitragsverordnung, 725.112) des Kantons Solothurn vom 13. August 2002.

Regierungsrat des Kantons Solothurn (2010)

Revision des kantonalen Finanz- und Lastenausgleichs. RRB Nr. 2010/1598.

WAM PARTNER (2001)

Neues Strassengesetz, Kostenverteilmodell. Solothurn.