


Revision des Strassengesetzes (E-StrG)

Stellungnahme eingereicht durch:	
Sozialdemokratische Partei des Kantons Zürich Hallwylstrasse 29 8004 Zürich	
Ansprechpersonen für Rückfragen: Sabine Ziegler, Roland Munz, Stefan Feldmann	

Erläuterungen:

- ++ vollumfänglich einverstanden
- + im Grundsatz einverstanden, jedoch mit Vorbehalten und Änderungswünschen
- Revisionsvorschlag wird abgelehnt, jedoch nicht aus grundsätzlichen Überlegungen
- grundsätzlich dagegen

1. Infrastruktur des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (§ 3, 3a und 37 E-StrG)				
Erachten sie die Abgrenzung des Strassenbegriffs im Sinne von §§ 3 und 3a E-StrG für zweckmässig?				
<input type="checkbox"/> ++	<input checked="" type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme

2. Neue Steuerungsinstrumente (Ablösung Bauprogramm)

(§ 8 E-StrG)

a) Sind Sie mit der Ablösung des heutigen Strassenbauprogramms grundsätzlich einverstanden?

++

+

-

--

keine
Stellungnahme
/ nicht
betroffen

Bemerkungen:

1. Es wird als positive Änderung angesehen, dass in Zukunft der Kantonsrat eine Strategie und Finanzplanung auf Vorschlag des Regierungsrates beschliesst. Das bisherige reine Abnicken durch das Parlament ohne Kompetenz zum Strassenbauprogramm entfällt damit.
2. Der Planungshorizont von 12 Jahren ist angemessen. Ebenso die Strategie Strasse alle 4 Jahre und im zweijährlichen Rhythmus die Finanzplanung sind nach Meinung der SP Kanton Zürich richtig und wichtig.
3. Der zweite Abschnitt des §8 ist auch im revidierten E-StrG redaktionell angepasst beizubehalten; also: „Er berücksichtigt insbesondere die kantonalen und regionalen Verkehrspläne und die kommunalen Erschliessungspläne gemäss Planungs- und Baugesetz“.

b) Begrüssen Sie die Einführung des Instruments "Strategie Strassen"?
(§ 8 Abs. 2 E StrG)

++

+

-

--

keine
Stellungnahme
/ nicht
betroffen

Bemerkungen:

Die Beibehaltung des 2. Abschnitts des §8 muss gewährleistet sein. Es soll keine Kompetenzverschiebung an Regierungsrat und Verwaltung stattfinden!

§8 muss also lauten:

Er berücksichtigt beim Bauprogramm die kantonalen und regionalen Verkehrspläne und die kommunalen Erschliessungspläne gemäss Planungs- und Baugesetz.

Die Strategie Strasse soll eine Priorisierung der Projekte aufweisen. Grundlagen der Priorisierung sind wie in den Erläuterungen zum Entwurf des neuen E-StrG ausdrücklich erwähnt die Finanzplanung und der erreichbare Nutzen auf der Basis von Wirkungsindikatoren in umfassenden Bereichen. Konsequenz zu Ende gedacht fordern wir, dass der erreichbare Nutzen auf der Basis von Wirkungsindikatoren in den genannten Bereichen nicht nur in einem Anhang zur Finanzplanung, sondern integriert in der Strategie Strasse bei den einzelnen Projekten Aufnahme findet. Nur damit kann gewährleistet werden, dass beide namentlich erwähnten Säulen der Strategie Strasse transparent gemacht werden und von den betroffenen Gemeinden und Regionen erkannt werden können.

c) Begrüssen Sie die Einführung des Instruments "Finanzplanung Strassen"?
(§ 8 Abs. 3 E-StrG)

	<input type="checkbox"/> ++	<input checked="" type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Der Regierungsrat soll nur über eine Finanzkompetenz von höchstens Fr. 500'000.- (indexiert) verfügen.</p> <p>Der Kantonsrat soll alle Finanzanträge über Fr. 500'000.- (indexiert) beschliessen.</p> <p>§8 Abs. 3</p> <p>Mit der Finanzplanung werden Strassenneubauvorhaben priorisiert und deren Kosten ausgewiesen. Der Kantonsrat beschliesst die Finanzplanung von Vorhaben für Strassenneubauten, deren Ausgabenhöhe in seiner Finanzkompetenz liegen. Die Finanzplanung für die übrigen Vorhaben für Strassenneubauten nimmt er zur Kenntnis.</p> <p>Es sind neue Entscheidungsgremien nötig für den Strassenbau</p> <p>1. Zur Gewährleistung der Transparenz sind in der Finanzplanung Strassen die derselben zu Grunde liegenden Aufwendungen, Erträge und Investitionen aufzuschlüsseln.</p> <p>Wir regen an, den § 8 Abs. 2 Satz 1 wie folgt zu ergänzen: „Mit der Finanzplanung werden Strassenbauvorhaben priorisiert und deren Kosten, <u>Erträge und Investitionen</u> ausgewiesen.“ Der Kantonsrat beschliesst die Finanzplanung von Vorhaben für Strassenneubauten, deren Ausgabenhöhe in seiner Finanzkompetenz liegen, <u>vorbehältlich der Vorhaben auf den Gebieten der Städte Zürich, Winterthur und Uster</u> sowie weiteren Gemeinden, die sich zusammenschließen und als eine gemeinsame Vertretung von über 10'000 Einwohnern/-innen die gleichen Rechte</p> <p>2. Strategiebeiträge und Finanzplanungen der Städte Winterthur, Zürich und anderer grosser Gemeinden für Strassen von überkommunaler Bedeutung werden als unzureichend betrachtet. Das bisher bewährte System für die beiden Grossstädte soll nicht geschmälert werden. Die jetzt vorliegende Fassung des E-StrG führt zu Rechtsunsicherheit in den betroffenen Städten und Gemeinden über 10'000 E., da der vorliegende Entwurf zu viel Interpretationsspielraum für den Regierungsrat und die kantonale Verwaltung als Entscheidsträger offen lässt. Die vorgeschlagene Formulierung lässt gar den Schluss zu, sie könnte in Widerspruch zu übergeordnetem Bundesrecht stehen sowie zum § 37 (Verkehrs- und Versorgungsanlagen).</p> <p>Wir regen an, den § 8 Abs. 2 Sätze 2ff. wie folgt zu ergänzen: „Mit der Finanzplanung werden Strassenbauvorhaben priorisiert und deren Kosten, <u>Erträge und Investitionen</u> ausgewiesen.“ Der Kantonsrat beschliesst die Finanzplanung von Vorhaben für Strassenneubauten, deren Ausgabenhöhe in seiner Finanzkompetenz liegen, <u>vorbehältlich der Vorhaben auf den Gebieten der Städte Winterthur, Zürich und anderer grossen Gemeinden über 10'000 E.</u>, welche der Zustimmung durch die zuständigen Exekutiven bedürfen. Die Finanzplanung für die übrigen Vorhaben nimmt er zur Kenntnis.“</p>					
<p>d) Begrüssen Sie die Einführung des Instruments "Strassenfonds-Planung" (§ 8 Abs. 4 E-StrG)?</p>					
	<input type="checkbox"/> ++	<input checked="" type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen:</p> <p>Falls nicht unter § 8 Abs. 3 E-StrG berücksichtigt (vgl. oben): In der Strassenfonds-Planung sind die derselben zu Grunde liegenden Aufwendungen, Erträge und Investitionen klar aufzuschlüsseln.</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3. Projektierungsgrundsätze (§ 14 E-StrG)					
	<p>Begrüssen Sie die Änderung der Projektierungsgrundsätze, insbesondere Abs. 3 (Strassen von überkommunaler Bedeutung)?</p>				
	<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input checked="" type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Der § 14 Abs 3 E-StrG wird als unnötig erachtet, der lediglich schädliche Auswirkungen in sich bergen kann, ohne in der Praxis positive Wirkung entfalten zu können. Damit wird versprochen, was nicht gehalten werden kann. Aus diesem Grund legen wir Nahe, auf den neuen Absatz drei zu verzichten.</p> <p>Das Anliegen, die Sicherstellung einer genügenden Strassenkapazität und die Vernetzung der überkommunalen Strassen zu berücksichtigen, ist ausreichend aufgenommen im als Basis dienenden Verkehrs-Richtplan. Zudem wird mit dem angeregten Absatz drei ein strategischer Grundsatz im Gesetz postuliert. Dies ist systemwidrig, zumal die Sicherstellung einer genügenden Strassenkapazität und die Vernetzung der überkommunalen Strassen Elemente sind, welche in der Strategie Strasse einfließen sollen. Auch wenn wir grundsätzlich nicht gegen Aufnahme solcher Strategieelemente sind, so kann es nicht sein, dass einzelne Strategieelemente in einem Gesetz Aufnahme finden.</p>				

4. Einnahmen und Verwendungszwecke (§§ 28 und 28a E-StrG)	
	<p>Grundsätzliches</p>
	<p>Es ist abzulehnen, dass der Anteil des Kantons an der LSVA ausschliesslich dem Strassenfonds zufließen soll.</p> <p>Die Aufteilung des bisherigen § 28 in neu § 28 E-StrG („Einnahmen“) und in § 28a („Verwendung“) wird als zweckmässig erachtet, doch muss diese redaktionelle Änderung ohne inhaltliche Veränderung zum bislang geltenden Recht erfolgen.</p>

a) Erachten Sie die Aufteilung des bisherigen § 28 in neu § 28 E-StrG („Einnahmen“) und in § 28a („Verwendung“) als zweckmässig?				
<input type="checkbox"/> ++	<input checked="" type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Die Aufteilung des bisherigen § 28 in neu § 28 E-StrG („Einnahmen“) und in § 28a („Verwendung“) wird als zweckmässig erachtet, doch muss diese redaktionelle Änderung ohne inhaltliche Veränderung zum bislang geltenden Recht erfolgen.</p>				
b) Begrüssen Sie die Zweckbindung der kantonalen Einnahmen aus Bundesabgaben im Strassenfonds (§ 28 E-StrG)?				
<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input checked="" type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Mit der Zweckbindung der kantonalen Einnahmen aus Bundesabgaben im Strassenfonds (§ 28 E-StrG) wird künftigen neuen Finanzierungsmodellen und zukunftsweisender Strassenraumplanungen ausserhalb des Strassenfonds die Basis entzogen. Dieser Vorschlag engt damit künftigen Handlungsspielraum des Kantonsparlamentes, Regierungsrates und der Kantonsverwaltung ohne Not ein und ist daher abzulehnen. Die meisten anderen Kantone erkennen dies ebenfalls und verzichten auf absolute Zuweisungen kantonalen Einnahmen aus Bundesabgaben, ebenso wie der Kanton Zürich auf solch absolute Mittelzuweisungen aus Bundesabgabenanteilen in anderen Fällen verzichtet.</p>				
§ 28a Abs. 2 E-StrG				
<p>2007 überwies der Kantonsrat ein Postulat, welches eine Erhöhung des Radwegkredites auf 20 Mio. Fr. pro Jahr mit einer Indexierung fordert. Der nunmehr vorliegende § 28a Abs. 2 missachtet hier den Willen des Kantonsparlamentes.</p> <p>Aus diesem Grund regen wir eine Neuformulierung des § 28a Abs. 2 Satz 1 an wie folgt: „Bis zur Verwirklichung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne stellt der Kantonsrat für diesen Zweck jährlich mindestens 45 <u>20</u> Millionen Franken im Budget ein.“</p> <p>Überdies erfolgt mit dem vorgeschlagenen § 28a Abs. 2 mittelfristig gar eine Kürzung des Radwegkredites, da die bisher geltende Indexierung aufgehoben würde.</p> <p>Aus diesem Grund regen wir eine Ergänzung des § 28a Abs. 2 um einen Satz 2 an wie folgt: „Die Summe verändert sich gemäss der Entwicklung des zürcherischen Baukostenindex.“</p>				

5. Subventionen an kommunale Gesamtverkehrsprojekte
(§ 32a E-StrG)

	a) Begrüssen Sie, dass sich der Kanton an solchen Vorhaben auf dem kommunalen Strassennetz beteiligen kann?				
	<input type="checkbox"/> ++	<input checked="" type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Die Voraussetzungen und Kriterien für kantonale Beteiligungen bedürfen einer für alle Beteiligten klaren Regelung. Dies kann stufengerecht in einer Verordnung erfolgen und bedarf hier keiner Ergänzung.</p>				
	b) Beurteilen Sie den jährlichen Maximalbetrag als ausreichend (5% der Einlagen in den Strassenfonds)?				
	<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input checked="" type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Die Beschränkung auf fünf Prozent der Einlagen in den Strassenfonds ist nicht zweckmässig. Ebenso, wie die Voraussetzungen und Kriterien für kantonale Beteiligungen in einer Verordnung geregelt werden soll, kann auf eine Festlegung eines Maximalbetrages an dieser Stelle hier verzichtet werden. Ebenso wie es denkbar ist, dass in einzelnen Jahren keine alle notwendigen Voraussetzungen erfüllenden Gesuche seitens der Gemeinden eingehen, kann es bei einer Häufung von Bautätigkeiten in einzelnen Jahren zu höherem gerechtfertigtem Bedarf kommen.</p> <p>Aus diesem Grund ist auf den Abs. 2 im § 32a E-StrG zu verzichten, oder eventualiter ist er flexibler auszugestalten, beispielsweise über 5-Jahres-Mittelwerte ähnlich der Schuldenbremse im kantonalen Voranschlag.</p>				
	c) Begrüssen Sie, dass der Regierungsrat nach § 32a Abs. 3 den Prozentsatz nach Abs. 2 festlegt?				
	<input type="checkbox"/> ++	<input checked="" type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Die Kompetenzzuweisung an den Regierungsrat wird hier als sinnvoll erachtet. In Konsequenz der Ausführungen oben unter lit. b ist folgende Änderung vorzunehmen:</p> <p>„Der Regierungsrat legt den Prozentsatz nach Abs. 2 fest und regelt die Einzelheiten durch Verordnung.“</p>				

6. Sponsoring (§ 33a E-StrG)	
	Begrüssen Sie die Schaffung einer Rechtsgrundlage für das "Sponsoring", d.h. die

	Zuwendung von Finanzmitteln durch Unternehmen oder andere Private für den Bau und Unterhalt von Strasseninfrastrukturen?				
	<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input checked="" type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Es soll darauf geachtet werden, dass eventuelle Werbung die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt.				

7. Grundeigentümerbeiträge (§§ 33b bis 33d E-StrG)					
	a) Teilen Sie die Auffassung, dass die Erhebung von Beiträgen bei Grundeigentümern (Grundeigentümerbeiträge) grundsätzlich beizubehalten ist?				
	<input type="checkbox"/> ++	<input checked="" type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen:				
	b) Begrüssen Sie die vorgeschlagene Regelung, insbesondere dass nicht mehr für Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs, sondern nur für Rad- und Fussgängeranlagen Beiträge erhoben werden?				
	<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input checked="" type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Es sollten – insbesondere ausserorts - für alle Verkehrsanlagen Grundeigentümerbeiträge erhoben werden. Die Unterscheidung „Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs“ und „Rad- und Fussgängeranlagen“ ist künstlich und nicht einsichtig.				

	dass von Gegenüberliegern keine Beiträge mehr erhoben werden?				
	<input type="checkbox"/> ++	<input checked="" type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen:				
	Weitere Bemerkungen zu konkreten Bestimmungen (bitte angeben):				

8. Aufgaben der Städte Zürich und Winterthur (§§ 44 bis 48 E-StrG)					
	a) Begrüssen Sie die neue Stellung des Kantons in Bezug auf die Planung, Erarbeitung und Finanzierung der Vorhaben auf den Strassen von überkommunaler Bedeutung?				
	<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input checked="" type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Die bisherige Regelung trägt der wirtschaftlichen Bedeutung der Städte Winterthur, Zürich und anderer grosser Gemeinden angemessener Rechnung als die neue Formulierung. Hier findet eine Beschneidung der Kompetenzen erwähnter Städte und grosser Gemeinden statt, währenddem sie auf der anderen Seite aus der Pflicht zur Berichterstattung entlassen werden. Beides ist entschieden abzulehnen.</p> <p>Unter redaktioneller Anpassung bezüglich der neuen kantonalen Steuerungsinstrumente regen wir an, die bisherige bewährte Regelung wie folgt beizubehalten: „§ 44. Die Stadträte und Vertretungen von grossen Gemeinden erstatten dem Regierungsrat fristgerecht Bericht über die Strategie Strasse und über die Finanzplanung Strasse für die Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet. Sie halten sich dabei an die Periodisierung gemäss § 8 E-StrG.“</p> <p>Es muss also heissen:</p>				

<p>Über nicht berücksichtigte Anträge orientiert der Regierungsrat in seinem Bericht an den Kantonsrat, <u>welcher diesen Beschluss/Bericht abändern kann.</u></p> <p>§ 44a kann bei Berücksichtigung obiger Einwendung ersatzlos gestrichen werden.</p> <p>§ 46 Absatz 3 soll geändert werden, indem klare Standards durch die Städte und grossen Gemeinden definiert werden.</p>				
<p>b) Wie beurteilen Sie den Einbezug dieser städtischen Vorhaben in die neuen kantonalen Steuerungsinstrumente (vgl. Ziff. 2.3 oben)?</p>				
<input type="checkbox"/> ++	<input checked="" type="checkbox"/> +	<input checked="" type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Die Stadträte von Winterthur und Zürich und anderer grosser Gemeinden sollen dem Regierungsrat fristgerecht Bericht über die Strategie Strasse und über die Finanzplanung Strasse für die Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet erstatten. Damit – und über die Weisungen nach § 44b sind die städtischen Vorhaben in die neuen kantonalen Steuerungsinstrumente vollumfänglich einbezogen, was zu begrüßen ist, vorbehaltlich der grundsätzlichen Einwendungen zu § 44.</p> <p>Nur wenn die Beschneidung der Kompetenzen erwähnter Städte und grosser Gemeinden nicht wie vorgesehen vollzogen wird, ist es angemessen, auch in § 45 die Mitwirkungsmöglichkeiten des Kantons auszubauen.</p> <p>Die Vorprüfungsgenehmigung lässt in dieser starren Form zu wenig Spielraum in der Projektplanung.</p>				
<p>c) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Ausgabenkompetenzen (bis Fr. 3 Mio. städtische Instanzen; über Fr. 3 Mio. kantonale Instanzen)? (§ 46 und 46a E-StrG)</p>				
<input type="checkbox"/> ++	<input type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input checked="" type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen:</p> <p>Es findet eine unzulässige Beschneidung der Gemeindeautonomie statt. Komplexe Projekte insbesondere unter Beachtung der vorgesehenen aufwändigeren Verfahren dürften schnell mehr wie 150'000 Franken kosten. Auch ist die generelle Festlegung, „Städte können Planungs- und Projektierungskredite bis 150'000 Franken bewilligen“ abzulehnen. Vermutlich wäre gemeint „Städte können Planungs- und Projektierungskredite für die Erstellung, den Ausbau und die Erneuerung der Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gemeindegebiet bis 150'000 Franken bewilligen“.</p>				

~~was entsprechend zu präzisieren ist.~~

§ 46a. (Formulierungsvorschlag):
Die Städte und andere grosse Gemeinden können Planungs- und Projektierungskredite bis 500'000 Franken indexiert bewilligen.
Für Vorhaben, deren Gesamtkosten 3 Mio. Franken indexiert nicht übersteigen und die in der Finanzplanung enthalten sind, können die Städte Baukredite bewilligen.
Die Bewilligung von Krediten durch die Städte ist der zuständigen Direktion mitzuteilen.

Wo absolute Beträge festgesetzt werden, sind sie zu indexieren; vgl. die Ausführungen zu § 28.

Die vorgeschlagene Neuregelung ist zu starr, engt die Städte zu sehr ein, ist nicht indexiert und setzt bei zu tiefen Beträgen an. Damit wird durch ein kantonales Gesetz der Entwicklungsspielraum der Städte Winterthur und Zürich zu sehr eingeschränkt und städtischen Nachtragskrediten Vorschub geleistet.

Die vorgeschlagene Neuregelung ist in ihrer aktuellen Form als unausgegoren abzulehnen.

9. Interessenwahrung bei Nationalstrassen
 (§ 58a E-StrG)

Begrüssen Sie die vorgeschlagene Regelung der Interessenwahrung des Kantons gegenüber dem Bund?

<input type="checkbox"/> ++	<input checked="" type="checkbox"/> +	<input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	---------------------------------------	----------------------------	-----------------------------	-------------------------------------------------------------------------

Bemerkungen:

10. Vorgehen (Teilrevisionen StrG und VAG in Änderungsgesetz)

Die vorgeschlagenen Neuerungen bewirken eine Teilrevision des Strassengesetzes sowie des Verkehrsabgabengesetzes. Es besteht die Möglichkeit, dem Kantonsrat bzw. dem Stimmvolk die beiden Teilrevisionen mit einem sog. Änderungsgesetz als Gesamtvorlage zu unterbreiten. Würden Sie ein solches Vorgehen begrüßen?

<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------

Bemerkungen:

Über beide Vorlagen soll getrennt abgestimmt werden, da zumal beim VAG eine Zustimmung durch das Volk nicht garantiert ist.

--	--