

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

Frauenfeld, 17. Januar 2022

34

EINGANG GR			
26.01.2022			
GRG Nr.	20	GE 15	263

Botschaft zur Änderung des Gesetzes über Strassen und Wege

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Botschaft und Entwurf zur Änderung des Gesetzes über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1).

1. Ausgangslage und Einleitung

Mit der vorliegenden Teilrevision werden drei Hauptziele verfolgt:

1.1. Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen

Zentraler Punkt ist die Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen. Dabei werden jene Strassenabschnitte, die heute in der Zuständigkeit des Kantons liegen, die Kriterien für eine Einstufung als Kantonsstrasse aber nicht (oder nicht mehr) erfüllen, in einem einmaligen Akt in die Strassennetze der betroffenen Gemeinden überführt. Damit wird auch dem Subsidiaritätsgedanken von § 63 Abs. 2 der Kantonsverfassung (KV; RB 101) Rechnung getragen. Gemäss dieser Bestimmung sollen Verbundaufgaben primär von den Gemeinden erfüllt werden. Von den 741.3 km Kantonsstrassen (Stand 2023, vor Abtretungen gemäss Netzbeschluss) sollen daher 171.8 km per Gesetz zu Gemeindestrassen werden. Nach der vorgesehenen Bereinigung wird die Gesamtlänge des Netzes der Kantonsstrassen 569.5 km betragen.

Mit der Netzbereinigung wird eine Pendenz aus dem geltenden Recht, nämlich die flächendeckende Festlegung des Netzes der Kantonsstrassen und -wege durch einen formellen Beschluss des Grossen Rates nach § 5 Abs. 3 StrWG, erledigt. Das heutige Netz beruht noch immer auf der mittlerweile 30-jährigen Übergangsbestimmung in § 21 der Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über Strassen und Wege (StrVV; RB 725.10).

Für die Übergabe soll der Grundsatz gelten, dass den Gemeinden in den nächsten 25 Jahren keine zusätzlichen Kosten für grössere bauliche Massnahmen entstehen. Kann eine Strasse nicht in gutem Zustand übergeben werden, soll die Übergabe mit einer finanziellen Abgeltung in Höhe der zu erwartenden Instandstellungskosten je Abschnitt verbunden werden. Im Anhang 1 des vorliegenden Gesetzesentwurfes (E-StrWG) sind die einzelnen Strassenabschnitte mit den zugehörigen Abgeltungen den jeweiligen Gemeinden zugeordnet. Basis des Pakets bilden eine flächendeckende Funktionsüberprüfung des heutigen Netzes nach geltenden Vorschriften und Normen sowie detaillierte technische Zustandserhebungen und Kostenberechnungen.

Dem Kanton entstehen aus den vorgesehenen Abgeltungen einmalige Kosten von gesamthaft 56.8 Mio. Franken, die der Spezialfinanzierung gemäss § 29 StrWG belastet werden. Die rechtlichen Grundlagen für die Abwicklung der Übergabe werden im E-StrWG mit den „Schlussbestimmungen zum Netz der Kantonsstrassen“ geschaffen (§ 57a bis § 57c E-StrWG). Um die langfristige Werterhaltung sicherzustellen, werden die unter diesem Titel vorgesehenen Abgeltungen zweckgebunden. Die Gemeinden können die entsprechenden Mittel also nur für die definierten Strassenabschnitte verwenden (vgl. Erläuterungen zu § 57b E-StrWG).

1.2. Erhöhung des Gemeindeanteils am Ertrag der Strassenverkehrssteuer

Mit der Gesetzesvorlage wird der heutige Anteil der Gemeinden am Ertrag aus den Verkehrssteuern nach dem Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (SVAG; RB 741.1) um 32 % (von heute 15 % auf neu 19.8 %) erhöht. Zusätzlich sollen alle 55 Gemeinden, die im Rahmen der Netzbereinigung Strassen in ihr Netz übernehmen, insgesamt weitere 5.2 % erhalten. Diese werden nach Massgabe des Anteils der übernommenen Strassen pro Gemeinde im Verhältnis zur gesamten abgetretenen Länge berechnet. Somit werden den Gemeinden mit den vorgesehenen Erhöhungen statt bisher gut 9 bis 10 Mio. Franken neu (ab 2024) rund 16.7 Mio. Franken jährlich zufließen.

Die vorgeschlagenen Anpassungen basieren auf folgenden Überlegungen:

- Seit Jahren fordern die Politischen Gemeinden, dass ihre Anteile an den Verkehrssteuern erhöht werden. Auch das Netz der Gemeindestrassen sei zunehmend grösseren Frequenzen und Belastungen ausgesetzt, womit Unterhalt und Erneuerung immer kostspieliger würden. Zudem würden die Aufgaben der Gemeinden – im Gegensatz zu den verursachergerecht erhobenen Geldern des Kantons – zu einem grossen Teil über allgemeine Mittel finanziert. Im Rahmen der Beantwortung verschiedener parlamentarischer Vorstösse zum Thema hat der Regierungsrat Verständnis für das Anliegen der Gemeinden gezeigt. Er hat aber auch deutlich gemacht, dass zunächst eine Überprüfung des strassenrechtlichen Finanzierungssystems und des künftigen Finanzierungsbedarfs des Kantons erfolgen müsse. Erst dann könne abgeschätzt werden, ob eine höhere Beteiligung der Gemeinden an den Einnahmen aus den Verkehrssteuern und entsprechende Mindereinnahmen beim Kanton vertretbar seien. Die Abklärungen sind mittlerweile erfolgt. Modellrechnungen haben gezeigt, dass zusätzlich 4.8 % des Nettoertrags der Verkehrssteuern an die Gemeinden weitergegeben werden können, ohne dass die

Aufgabenerfüllung des Kantons nach StrWG gefährdet würde. In die Betrachtungen sind auch Grossprojekte (ohne BTS/OLS) und die Kosten aus dem stetig grösser werdenden Engagement des Kantons bei der Umsetzung von Agglomerationsprogrammen eingeflossen.

- Mit der Übernahme der 171.8 km Strassen entstehen den 55 betroffenen Gemeinden zusätzliche jährliche Unterhalts- und Betriebskosten. Der Kanton wird demgegenüber im gleichen Umfang entlastet. Geht man von realistischen durchschnittlichen laufenden Kosten von rund Fr. 20'000 pro km Strasse aus (Durchschnitt der letzten acht Jahre), reduziert sich der jährliche Aufwand des Kantons voraussichtlich um knapp 3.5 Mio. Franken. Diese Einsparung soll an die Gemeinden weitergegeben werden, woraus eine Erhöhung des Gemeindeanteils um 5.2 % resultiert. Der zusätzliche Anteil soll nur auf die von der Netzbereinigung betroffenen Gemeinden verteilt werden. Dadurch braucht es neu zwei unterschiedliche Kategorien von „Berechtigten“ im Gesetz (siehe Erläuterungen zur Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2016 in Kap. 8). Derzeit wird davon ausgegangen, dass durch die Verkleinerung des kantonalen Netzes zwei Stellen pro Unterhaltsbezirk eingespart werden können. Der Personalabbau wird sozialverträglich über Pensionierungen oder Fluktuationen erfolgen. Entlassungen sind keine vorgesehen.

Als Gesamtpaket können den Gemeinden also insgesamt zusätzliche 10 % vom Ertrag der Verkehrssteuer zugewiesen werden.

1.3. Aktualisierung des StrWG

Das StrWG wurde im September 1992 beschlossen und auf den 1. Januar 1993 in Kraft gesetzt. Es hat sich grundsätzlich bewährt. Dennoch ist es nach bald 30 Jahren angezeigt, einzelne Bestimmungen an die heutigen Gegebenheiten anzupassen und die Erfahrungen aus dem Vollzug in das Gesetz einfliessen zu lassen. Neu ist neben den oben aufgeführten Schwerpunkten die Möglichkeit, die Umsetzung von Agglomerationsprogrammen aus Strassenmitteln zu fördern. Grundlegende Systemänderungen enthält die Vorlage nicht.

2. Details zur Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen

2.1. Ausgangslage

Mit der Inkraftsetzung des StrWG am 1. Januar 1993 wurde das Thurgauer Strassenwesen auf eine grundlegend neue rechtliche Basis gestellt. Das Gesetz gilt sowohl für die Strassen und Wege des Kantons als auch für jene der Gemeinden und geht von einer strikten Aufgabenteilung aus. Nach welchen Kriterien die einzelnen Strassen- oder Wegverbindungen den Kantonsstrassen und -wegen oder den Gemeindestrassen und -wegen zuzuordnen sind, regeln § 5 Abs. 1 und 2 sowie § 6 Abs. 1 StrWG.

Für die formelle Abgrenzung der Zuständigkeiten sieht das Gesetz sogenannte Netzbeschlüsse vor (§ 5 Abs. 3 und § 6 Abs. 2 StrWG). Ausgehend von den Definitionen in § 5 und § 6 StrWG hat der Grosse Rat für den Kanton ein Netz der Kantonsstrassen

und -wege zu beschliessen. Die Gemeinden ihrerseits haben für ihre Hoheitsgebiete das Netz der Gemeindestrassen und -wege festzulegen. An diese Beschlüsse knüpfen die grundlegenden Rechte und Pflichten des Gesetzes, insbesondere auch hinsichtlich Planung, Bau, Unterhalt und Finanzierung.

Seit der Inkraftsetzung des Gesetzes hat es weder auf Kantons- noch auf Gemeindeebene Netzbeschlüsse gegeben, die das gesamte Hoheitsgebiet der beiden Staatsebenen umfasst hätten. Da im Zuge der parlamentarischen Beratungen zum heutigen StrWG keine inhaltliche Auseinandersetzung über die Zuweisung der einzelnen Strassen und Wege zu den jeweiligen Netzen erfolgte, wurde bei der Inkraftsetzung hinsichtlich Aufgabenteilung von den bisherigen Verhältnissen ausgegangen. Das Gesetz enthält aber keine entsprechende Übergangsbestimmung, womit bei rein formeller Betrachtung die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden nach wie vor nicht rechtsgenügend festgelegt ist.

In dieser Situation hatte der Regierungsrat eine Übergangsbestimmung in § 21 StrVV aufgenommen. Der Wortlaut der Bestimmung macht indes deutlich, dass bezüglich Netzbeschlüsse immer von einem formellen Handlungsbedarf ausgegangen worden war:

„**Bis zur Rechtskraft des Netzbeschlusses** des Grossen Rates nach § 5 Abs. 3 des Gesetzes . . . „

Das Netz der Kantonsstrassen und -wege ist historisch gewachsen; es beruht auf den Verhältnissen vor der grossen Gemeindereorganisation in den 1980er- und 1990er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Eine Funktionsüberprüfung des Netzes ist daher überfällig. Bis in die 1980er-Jahre bestanden im Thurgau 34 Einheitsgemeinden und 39 Municipalgemeinden mit 147 Ortsgemeinden. Da für die Wahrnehmung der örtlichen Aufgaben grundsätzlich die Ortsgemeinde zuständig war, kann man von einem Bestand von 181 Gemeinden (34 plus 147) ausgehen. Bei der Reorganisation, die sich über mehrere Jahre erstreckte, wurden die Municipal- und Einheitsgemeinden und die Ortsgemeinden zu 80 Politischen Gemeinden verschmolzen.

Das heutige Netz der Kantonsstrassen basiert also faktisch noch auf dem Vorläufer des heutigen StrWG, dem Gesetz über das Strassenwesen (aGStrw) vom 25. Februar 1939. Nach § 3 Abs. 1 aGStrw dienten Staatsstrassen „*bei erheblichem Durchgangsverkehr der **Verbindung von Ortschaft zu Ortschaft** oder zu Bahnhalttestellen und Landestellen*“. Die Folge ist ein, aus heutiger Sicht, deutlich zu engmaschiges Netz der Kantonsstrassen.

Vor diesem Hintergrund hatte der Regierungsrat eine entsprechende Massnahme in seine Richtlinien des Regierungsrates für die Regierungstätigkeit in der Legislaturperiode 2016–2020 aufgenommen (Schwerpunkt 1; Massnahmen 4.1.3.5):

„Der Kanton legt dem Grossen Rat einen Netzbeschluss für das ganze Kantonsstrassen- und -wegnetz vor.“

Nach umfangreichen Vorarbeiten wurde das Ziel in den Richtlinien des Regierungsrates für die Regierungstätigkeit in der Legislaturperiode 2020–2024 (Massnahme 5.2.3.5 unter dem Schwerpunkt 2 „Wirtschafts- und Bildungsstandort stärken“) präzisiert:

„Der Kanton bereinigt das Netz der Strassen und Wege zwischen Kanton und Gemeinden und passt das Finanzierungsgefüge an.“

Diese Massnahme wird mit der vorliegenden Gesetzesrevision für die Strassen umgesetzt. Bald 30 Jahre nach der Inkraftsetzung des StrWG ist es sinnvoll, die gesetzlichen Kriterien für die Unterteilung in Kantons- oder Gemeindestrassen und -wege zu überprüfen und zu aktualisieren. § 5 Abs. 2 und § 6 Abs. 2 E-StrWG enthalten die angepassten Definitionen, welche die Netzfunktionen nach der angestrebten Bereinigung beschreiben.

2.2. Pendenz Netzbeschluss Kantonswege

Weiterhin pendent ist ein umfassender Beschluss zu den Kantonswegen (z.B. kantonale Wanderwege). In Anbetracht des umfangreichen Wegnetzes und verschiedener Verflechtungen braucht es hier weitere Grundlagenarbeiten. Aus Ressourcengründen können diese erst Mitte 2022 gestartet werden.

Die heutige Aufgabenteilung und die Zusammenarbeit in diesem Bereich wurden im Rahmen des Vollzugs des am 1. Januar 1987 in Kraft getretenen Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) festgelegt und haben sich grundsätzlich bewährt. Da als Folge von möglichen Doppelnutzungen – z.B. indem die Route eines kantonalen Wanderwegs über Gemeinde- oder Flurstrassen führt – ein hoher Koordinationsbedarf besteht, werden allfällige Konflikte im Einzelfall vor Ort partnerschaftlich gelöst. Eine systematische Netzüberprüfung erscheint daher nicht vordringlich.

2.3. Bestimmung der in die Gemeindenetze übergehenden Strassenabschnitte

Mit der Vorlage sollen 171.8 km Strassen an 55 Gemeinden übergeben werden. Zu den abzutretenden Strassenabschnitten gehören 51 km Rad- und Gehwege, die in engem funktionalen Zusammenhang stehen und parallel zu den Strassen erstellt und betrieben wurden. Zum Paket gehören auch 185 Kunstbauten. Es handelt sich dabei um Brücken (10), Bachdurchlässe (44), Rohrdurchlässe (120), Stützmauern (10) und sonstige Bauwerke (1).

Die Bestimmung der einzelnen Strassenabschnitte erfolgte auf der Grundlage einer umfassenden Funktionsanalyse. Jeder einzelne Abschnitt wurde auf seine Übereinstimmung mit den Vorschriften und Fachnormen betreffend Funktion von Strasseninfrastrukturen abgeglichen (siehe dazu auch Kap. 4.2). Das Vorgehen, die einzelnen Kriterien und die Schlüsse aus diesen Arbeiten sind in Fachberichten des kantonalen Tiefbauamts zusammengefasst (verfügbar unter <https://tiefbauamt.tg.ch/netzbereinigung.html/11791>).

Anhang 1 E-StrWG enthält als Ergebnis dieser Funktionsüberprüfung die Liste der Strassenabschnitte, die in die Netze und das Eigentum der Gemeinden übergehen, mit zugehörigen Abgeltungen des Kantons (§ 57a Abs. 1 und 3 E-StrWG).

Die aus der Funktionsanalyse gewonnenen Erkenntnisse waren in der Folge Ausgangspunkt einer Neuformulierung der gesetzlichen Definitionen für die Netze des Kantons und der Gemeinden in § 5 und § 6 E-StrWG. Gemäss § 5 Abs. 2 E-StrWG umfasst das **Netz der Kantonsstrassen und -wege**:

- die Strassenverbindungen von kantonaler Bedeutung und jene Strassen, die für einen effizienten und bedarfsgerechten Anschluss der Politischen Gemeinden an diese Verbindungen erforderlich sind;
- die Fuss-, Wander- und Radwegverbindungen von nationaler oder kantonaler Bedeutung.

Das **Netz der Gemeindestrassen und -wege** umfasst demgegenüber gemäss § 6 Abs. 2 E-StrWG;

- die Strassenverbindungen von lokaler Bedeutung und jene Strassen und Wege, die zur Erfüllung der Erschliessungspflicht der Gemeinden nach dem Planungs- und Baugesetz erforderlich sind.

Das vorgeschlagene Netz der Kantonsstrassen in Anhang 2 E-StrWG steht so in Übereinstimmung mit den neuen gesetzlichen Definitionen.

2.4. Zustandserfassung und Abgeltungen

§ 9 Abs. 2 StrWG legt fest, dass bei Abtretungen von Strassen zwischen Kanton und Gemeinden in der Regel keine Entschädigungen ausgerichtet werden. Diese Bestimmung ist allerdings auf Einzelfälle ausgerichtet, zumal Netzverschiebungen grundsätzlich nur einvernehmlich möglich sind. Mit der Netzbereinigung wird das Kantonsstrassennetz erstmals formell definiert. Der damit verbundene gesetzliche Übergang von Strassen in die Gemeindenetze führt zu einer erheblichen Lastenverschiebung, die der Kanton abgelden will.

Teil des Ausgleichspakets ist neben den unten beschriebenen finanziellen Massnahmen im Bereich des Verkehrssteuer-Anteils (vgl. Kap. 3) der Grundsatz, dass den Gemeinden mit der Übernahme der Kantonsstrassen, Rad- und Gehwege sowie Kunstbauten keine Zusatzlasten für die Erhaltung entstehen sollen, wenn die Anlagen beim Zeitpunkt der Übergabe nicht in einem soliden Zustand sind. Zustandsdefizite sollen finanziell abgegolten werden. Für die Ermittlung der Abgeltungen wurden detaillierte Abklärungen hinsichtlich Zustand und Restwert der einzelnen Anlagen durchgeführt. Diese

wurden für das Vernehmlassungsverfahren pro Gemeinde in einem Fachdossier aufbereitet.¹ Das methodische Vorgehen ist in Abgeltungskonzepten beschrieben², über die Umsetzung geben zusätzliche Berichte Auskunft³. Den Abklärungen wurde ein – je nach Bauwerksart unterschiedlicher – Zeit- oder Betrachtungshorizont von 25 bis 30 Jahren zu Grunde gelegt. Diese Zeitdauern entsprechen typischen Zyklen grösserer Erhaltungsmassnahmen wie umfassende Sanierungen oder kompletter Ersatz eines Bauwerks. Mit Hilfe der einzelnen Abgeltungsmodelle wird bestimmt, ob und wann eine grössere Erhaltungsmassnahme zu erwarten ist (Eingriffszeitpunkt) und wie hoch die voraussichtlichen Kosten dafür sein werden (Massnahmenkosten). Ausserdem ist für die Höhe der Abgeltung die Lebensdauer der Massnahmen relevant, d.h. die Zeitdauer, bis das Bauwerk erneut umfangreich saniert oder ersetzt werden muss.

Reicht die Lebensdauer einer innerhalb des Betrachtungshorizonts erwarteten Massnahme über das Ende dieses Horizonts hinaus, besitzt die Massnahme zu diesem Zeitpunkt noch einen Restwert. Die Abgeltungssumme entspricht der Differenz aus Massnahmenkosten und Restwert am Ende des Betrachtungshorizonts. Der Restwert wird von den Massnahmenkosten abgezogen, damit die über den Betrachtungszeitraum hinweg wirkende Zustandsverbesserung durch die Massnahme nicht in die Abgeltung eingerechnet wird. Somit werden die Bauwerke unter vergleichbaren Bedingungen abgegeben, etwa gegenüber Bauwerken in solidem Zustand, für die gar keine Abgeltungen bezahlt werden sollen. Nachfolgende Abbildung erläutert anhand eines Beispiels die Bestimmung der Abgeltung in vier Schritten.

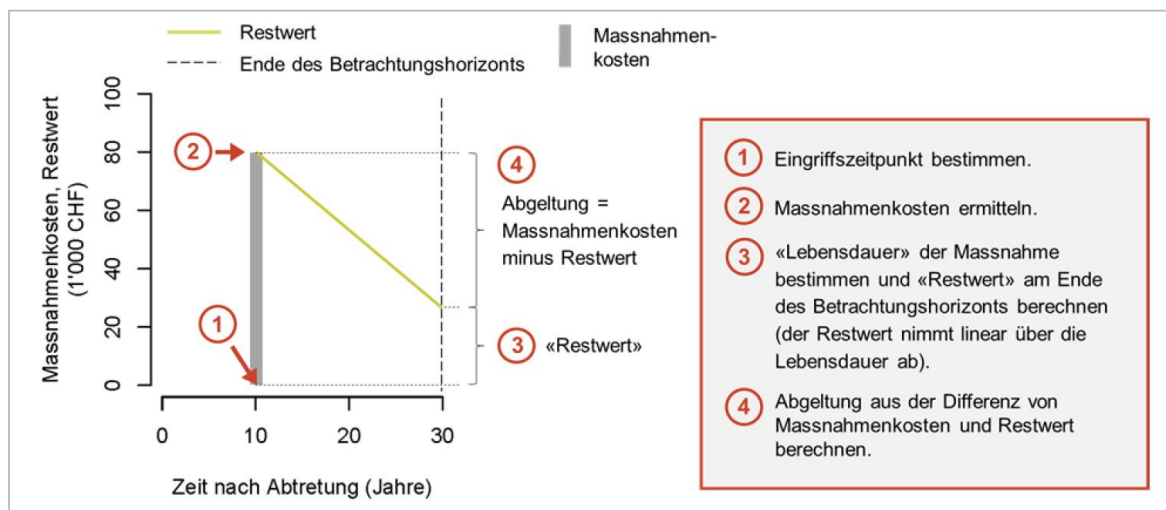


Abbildung 1: Bestimmung der Abgeltung in vier Schritten (1–4) anhand eines Beispiels mit einer Massnahme an einem Bauwerk über Fr. 80'000, die zehn Jahre nach der Abtretung erwartet wird. Der Betrachtungshorizont wie auch die Lebensdauer der Massnahme betragen in diesem Beispiel 30 Jahre.

¹ Online verfügbar unter <https://tiefbauamt.tg.ch>.

² Kantonales Tiefbauamt (2019): „Abgeltungskonzept, Management Summary“ sowie „Teil 1: Fahrbahnen“, „Teil 2: Rad- und Gehwege“, „Teil 3: Kunstbauten“, alle online verfügbar.

³ Kantonales Tiefbauamt (2020): „Umsetzung Abgeltungskonzept, Teil 1, 2 und 3: Fahrbahnen, Rad- und Gehwege, Rohrdurchlässe, Stützmauern“ sowie „Umsetzung Abgeltungskonzept, Teil 3: Kunstbauten, Einzelfallbetrachtungen“, beide online verfügbar.

Die sorgfältige Ermittlung des baulichen Zustandes jedes einzelnen Abschnitts und Bauwerks und die detaillierten Bewertungen sind die Basis der in der Tabelle im Anhang 1 aufgeführten Abgeltungsbeträge mit einer Gesamtsumme von rund 56.8 Mio. Franken.

2.5. Umgang mit kürzlich realisierten oder noch hängigen Projekten

Bis Ende 2021 hat der Kanton auf mehreren von der Netzbereinigung betroffenen Strassenabschnitten noch Projekte ausgeführt, die bereits seit längerem geplant waren. Tiefgreifend saniert (vollständige Belagssanierungen) wurden Abschnitte in Affeltrangen, Berg, Bussnang, Kemmental, Raperswilen, Wäldi und Zihlschlacht-Sitterdorf. In den Unterlagen für das Vernehmlassungsverfahren und in den Faktenblättern für die Gemeinden waren diese Leistungen noch nicht berücksichtigt. Sie haben zwischenzeitlich zu einer Korrektur der Abgeltungsbeiträge geführt (neu individuell für diese Abschnitte kleinerer Abgeltungsbetrag, weil die Streckenabschnitte in den nächsten 25 Jahren nicht mehr saniert werden müssen). Gleiches gilt für weitere Projekte mit vollständigen Belagssanierungen in den Gemeinden Aadorf, Fischingen, Matzingen und Langrickenbach, die noch bis zum Vollzug der Regelungen per 1. Januar 2024 realisiert werden können. Lokale Massnahmen (z.B. Sanierung Bushaltestelle), oberflächliche Massnahmen (Oberflächenbehandlung oder Dünnschichtbelag) oder nicht vollständige Belagssanierungen, die der Kanton 2021 ausgeführt hat oder bis zum Vollzug der Regelungen per 1. Januar 2024 noch ausführen wird, haben keinen Einfluss auf den Abgeltungsbetrag.

Im Tiefbauprogramm sind bis zum Vollzug der Regelungen per 1. Januar 2024 nur noch zwei Projekte mit tiefgreifenden Massnahmen enthalten, die eine Netzbereinigungsstrecke betreffen. Dabei handelt es sich um Sonderfälle in Amriswil (Projekt ist Bestandteil der Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm mit dem Bund) und in Bischofszell (Baubeschluss Grosser Rat liegt vor). Um rechtliche Zuständigkeitsprobleme zu verhindern, hat der Kanton mit den beiden Städten eine „Vereinbarung betreffend die Abwicklung eines Sonderfalls einer Strassenabtretung im Rahmen der Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen“ vorbereitet. Da die Strassenabschnitte mit der Inkraftsetzung des neuen Gesetzes in die Zuständigkeit der Städte fallen werden und die planerisch weit fortgeschrittenen Vorhaben bis dahin nicht in die Umsetzungsphase gelangen können, sollen sie durch die Städte nach Massgabe dieser Vereinbarung übernommen und umgesetzt werden. Die Kostenbeteiligung des Kantons, die ebenfalls in der Vereinbarung geregelt ist, ist im totalen Abgeltungsbetrag gemäss Anhang 1 enthalten.

3. Details zur Erhöhung des Gemeindeanteils an den Verkehrssteuern

Heute erhalten die Gemeinden gestützt auf § 15 Abs. 1 SVAG nach Abzug der Bezugsaufwendungen einen Anteil von 15 % des Bruttoertrages aus den Verkehrssteuern. Im Jahr 2020 entsprach dieser 15%-Anteil 9.402 Mio. Franken. Die Verteilung des Gemeindeanteils ist in § 16 SVAG geregelt. Sie berechnet sich auf der Basis der Einnahmen aus dem Vorjahr je hälftig nach der Einwohnerzahl als Sockelbeitrag und nach der Gemeindefläche als Beitrag an besondere Strassenlasten (§ 16 Abs. 1 SVAG). Die Verteilung des Sockelbeitrages erfolgt proportional zur Einwohnerzahl des dem Beitragsjahr

vorangehenden Jahres gemäss kantonalen Statistik (§ 16 Abs. 2 SVAG). Die Beiträge an besondere Strassenlasten ermitteln sich nach der Gemeindefläche gemäss kantonomer Statistik (§ 16 Abs. 3 SVAG). Dieser Verteilmechanismus bleibt für die generelle Erhöhung des Gemeindeanteiles um 4.8 % unverändert.

Der Ausgleich der Zusatzlasten aus der Netzbereinigung von 5.2 % soll hingegen nur denjenigen Gemeinden zukommen, die neue Strassen übernehmen (neuer § 15 Abs. 1 Ziff. 2 SVAG i.V. mit neuem § 16 Abs. 2 SVAG).

3.1. Ausgleich der Zusatzlasten aus der Netzbereinigung (5.2 %)

Mit der vorgesehenen Netzbereinigung sollen 171.8 km Kantonsstrassen an die Gemeinden übergehen. Die damit einhergehenden Zusatzlasten der Gemeinden für den betrieblichen Unterhalt werden im Umfang der beim Kanton tiefer ausfallenden laufenden Kosten mittels einer Erhöhung des Anteils der betroffenen Gemeinden an den Strassenverkehrssteuern ausgeglichen.

Die Berechnung der beim Kanton entfallenden laufenden Kosten für Personal und Sachmittel ergibt sich wie folgt:

Die Finanzdaten für den Betrieb des kantonalen Strassennetzes werden jährlich unter elf Kantonen verglichen. Im Durchschnitt der letzten acht Jahre lagen die Kosten für den betrieblichen Unterhalt eines Kilometers Thurgauer Kantonsstrassen bei Fr. 19'343 pro Kilometer. Aufgerundet (zu Gunsten der Gemeinden) entfallen beim Kanton Thurgau somit Fr. 20'000 pro Kilometer abgetretene Kantonsstrassen. Das ergibt bei 171.8 km insgesamt rund 3.5 Mio. Franken.

Auf der Basis des heutigen gesetzlichen Anteils der Gemeinden (15 %) an den Strassenverkehrssteuern sind im Finanzplan 2022–2024 für 2024 10.039 Mio. Franken reserviert. Der oben beschriebene Ausgleich der Zusatzlasten würde diesen Betrag um 3.5 Mio. Franken auf rund 13.5 Mio. erhöhen. Dies entspricht neu einem Anteil von 20.2 %. Wird die Übertragung der Strassen wie vorgeschlagen vollzogen, erhalten die von den Übertragungen betroffenen Gemeinden also einen zusätzlichen Anteil von 5.2 % an den Verkehrssteuern. Die Verteilung auf die einzelnen betroffenen Gemeinden erfolgt proportional zur Länge der ihnen übertragenen Strassenabschnitte (insgesamt 171.8 km). Die Umsetzung erfolgt in einem neuen Anhang zum SVAG.

3.2. Herleitung der generellen Erhöhung des Gemeindeanteiles (4.8 %)

In der Vergangenheit stand die Forderung nach einer Erhöhung der den Gemeinden zufließenden Mittel aus der „Strassenkasse“ des Kantons immer wieder im Raum, zuletzt im Rahmen der Parlamentarischen Initiative „Für eine geringfügige Anpassung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16.8.2006 betreffend Kapitel III Aufteilung und Verwendung des Ertrags aus den Verkehrssteuern“ (GR 16/PI 2/102). Mit RRB Nr. 470 vom 13. Juni 2017 hatte der Regierungsrat dem Grossen Rat beantragt, die Parlamentarische Initiative abzulehnen bzw. ihr die vorläufige Unterstützung nicht zu erteilen. Der Grosse Rat folgte an seiner Sitzung vom 16. August 2017 dem Antrag des

Regierungsrates und lehnte die vorläufige Unterstützung mit 80:31 Stimmen ab. In der Beratung wurde von der zuständigen Regierungsrätin zugestanden, dass eine Überprüfung des Finanzierungsgefüges für kantonale Strassen und Wege angezeigt sei.

Unter den Grundvoraussetzungen, dass dem Kanton ausreichend Mittel für die Erfüllung seiner Aufgaben verbleiben müssen und mittelfristig eine Angleichung des Bestandes der Spezialfinanzierung kantonaler Strassenbau und der bilanzierten Werte (Kantonsstrassen, Werkhofbauten sowie Fahrzeuge und Maschinen) auf +/- 10 % anzustreben sei, wurde das Finanzierungsgefüge für kantonale Strassen und Wege auf der Basis von Modellrechnungen überprüft.

Dabei hat sich gezeigt, dass bei einem durchschnittlichen Nettoinvestitionsvolumen des kantonalen Tiefbauamtes von 20 Mio. Franken unter Berücksichtigung der Auswirkungen der unter Kap. 2 erläuterten Netzbereinigung eine generelle Erhöhung des Anteils der Gemeinden an den Verkehrssteuern von 4.8 % angezeigt und vertretbar ist. Bei Bedarf, spätestens in zehn Jahren ab Inkraftsetzung, ist das Finanzierungsgefüge nochmals zu überprüfen. Dies ist auch im Hinblick auf die zu erwartenden steuerlichen Veränderungen durch die Elektromobilität sinnvoll.

4. Vernehmlassungsverfahren und Umgang mit den Eingaben

Vom 3. Mai 2021 bis zum 29. August 2021 wurde zum Entwurf für ein Gesetz betreffend die Änderung des Gesetzes über Strassen und Wege ein externes Vernehmlassungsverfahren durchgeführt. Das Departement für Bau und Umwelt (DBU) nutzte dafür das Online-Tool „e-Vernehmlassungen“. Damit konnten die Stellungnahmen digital erfasst und übermittelt werden. Die digitale Erfassung sollte die Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren erleichtern.

Insgesamt gingen innert der Vernehmlassungsfrist 56 Stellungnahmen ein, davon 46 von Politischen Gemeinden, 3 von Regionalplanungsgruppen und 1 des Verbands Thurgauer Gemeinden.

4.1. Stellungnahmen zur Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen

Die Politischen Gemeinden sind am stärksten von der Teilrevision betroffen. Erwartungsgemäss konzentrierten sie sich auf die Netzbereinigung und die damit verbundenen Konsequenzen. An der Stellungnahme des Verbands Thurgauer Gemeinden (VTG) wirkten gemäss eigener Angabe 27 Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertreter mit, darunter auch einzelne, die nicht von der Netzbereinigung betroffen sind. Im Vernehmlassungsverfahren unterstützten zahlreiche Gemeinden die VTG-Stellungnahme explizit oder übernahmen Auszüge daraus. Daher werden die wichtigsten Punkte hier stellvertretend für ähnlich lautende Eingaben kurz zusammengefasst.

Der VTG und die teilnehmenden Gemeinden lehnen die vorgeschlagene Netzbereinigung grossmehrheitlich ab und stehen lediglich hinter dem Netzbeschluss, wenn dieser vom Bestand der Kantonsstrassen per 1. Januar 2021 ausgeht. Eine allfällige Bereinigung könne danach angegangen werden – mit individuellen Lösungen auf bilateralem

Weg. Mit der Strassenabtretung würden einige Gemeinden gezwungen, ihren Strassenunterhalt neu zu planen. Betroffen seien hauptsächlich finanzschwache, mehrheitlich fusionierte Gemeinden. Ihnen entstehe Mehraufwand, der nicht über die Mittel aus den Strassenverkehrssteuern abgedeckt werden könne. Kritisiert wird zudem, dass die Gemeinden nicht in einer Arbeitsgruppe an der Netzbereinigung mitarbeiten konnten.

Trotz dieser Kritik hält der Regierungsrat am Vorschlag der Netzbereinigung fest. Sie setzt einen gesetzlichen Auftrag um und schafft Rechtssicherheit für die kommenden Jahrzehnte. Letztlich geht es um die Frage, ob der Kanton nur für jene Strassen zuständig sein soll, die auch eine kantonale Funktion erfüllen oder ob ihm aus anderen Überlegungen auch andere Abschnitte zugewiesen werden sollen. Aus Sicht des Regierungsrates haben nur die im Anhang 2 aufgelisteten Strassen eine kantonale Funktion.

Die Revision wurde fachlich sehr sorgfältig vorbereitet: Mit detaillierten Modellrechnungen zum Finanzierungsgefüge zum einen und aufwendigen Abklärungen zum heutigen Strassenzustand und den nötigen Massnahmen in den nächsten 25 bis 30 Jahren zum anderen. Durch die einheitliche Methodik und durch den einmaligen Akt ist sichergestellt, dass alle Gemeinden im Kanton gleichbehandelt werden. Die von den Gemeinden angebotenen bilateralen Abtretungsverhandlungen und damit eine Netzbereinigung auf Raten hält der Regierungsrat demgegenüber weder für zielführend, noch für fair. Ein solches Vorgehen würde die Gesamtsicht verstellen und wäre von lokalen Themen dominiert.

Dem Kritikpunkt, dass die Gemeinden zu wenig einbezogen worden seien, ist entgegenzuhalten, dass von der Regierung initiierte Gesetzesrevisionen einem standardisierten Ablauf folgen: Bei der Erarbeitung der Vorlage werden verschiedene sachliche, fachliche und politische Aspekte berücksichtigt, der Entwurf wird in einem Vernehmlassungsverfahren öffentlich zur Debatte gestellt. Hier können sich Gemeinden, Parteien, Verbände und andere Interessierte einbringen, bevor der Regierungsrat eine Botschaft zuhanden des Grossen Rates verabschiedet. Gerade bei Gesetzesvorlagen ist es wichtig, dass gesamtkantonale Überlegungen Eingang finden, die in einem politischen Prozess breit diskutiert werden können. Die zu erwartende Opposition der Gemeinden führte in den vergangenen Jahren dazu, dass die Netzbereinigung nicht angegangen wurde. Der Kanton hat die gewachsenen Strukturen seit der Inkraftsetzung des StrWG am 1. Januar 1993 berücksichtigt. Die erforderliche inhaltliche Auseinandersetzung über die Zuweisung der einzelnen Strassen zu den jeweiligen Netzen hat deshalb nie stattgefunden. Eine Funktionsüberprüfung des Kantonsstrassennetzes war überfällig. Mit dem gewählten Vorgehen wird der Netzbeschluss Teil eines demokratischen Prozesses im Grossen Rat, in dem die Politischen Gemeinden stark vertreten sind.

4.2. Stellungnahmen zu den Netzkriterien und deren Anwendung

Verschiedene Gemeinden haben sich konkret zu Strecken geäussert, die ihrer Ansicht nach nicht wie vorgesehen in das Gemeindestrassennetz überführt werden sollen. Diese Anträge wurden einzeln geprüft und nach einheitlichen Kriterien beurteilt.

Vor der Vernehmlassung war vorgesehen, dass das Kantonsstrassennetz um 199.7 km reduziert werden soll. Nach einzelnen Anpassungen an den Kriterien will der Kanton neu Strassenabschnitte mit einer totalen Länge von 171.8 km an die Gemeinden abtreten. Die Eingaben haben damit zu einer Reduktion der Netzbereinigung um 27.9 km geführt. 16 Strassenabschnitte, die ursprünglich an die Gemeinden hätten gehen sollen, verbleiben im Netz der Kantonsstrassen.

Der Grund für die Reduktion liegt in einer Anpassung der sogenannten „Ergänzenden Kriterien“ (primär EK1), die zusätzlich zu den eigentlichen Netzkriterien (NK) berücksichtigt wurden. Dazu waren konkrete Anregungen eingegangen. Die ergänzenden Kriterien wurden für jene Strassen geschaffen, die heute im Netz eine Funktion als wichtige und verkehrsorientierte Strasse wahrnehmen, jedoch kein Netzkriterium erfüllen. Ihr Verbleib im Kantonsstrassennetz ist notwendig, damit dieses seine Aufgabe gesamthaft erfüllen kann. Folgende redaktionellen Anpassungen wurden gestützt auf die Eingaben der Gemeinden vorgenommen (kursiv ausgezeichnet):

EK1 (Präzisierung)	Verbindung an das ausserkantonale Kantonsstrassennetz oder Ausland (Kantone Schaffhausen, St. Gallen und Zürich oder Deutschland). Begründung: Im Sinne eines kontinuierlichen Netzes mit einem kontinuierlichen Ausbaustandard sollen <i>müssen</i> Kantonsstrassen respektive Bundesstrassen, welche von Nachbarkantonen oder vom Ausland in den Kanton Thurgau führen, auch innerkantonale als solche weitergeführt werden.
EK2 (unverändert)	Direkte respektive schnelle Verbindung einer grösseren Ortschaft an den nächsten Autobahnanschluss. Begründung: Gemäss VSS 40040b soll der Motorfahrzeugverkehr in der Regel auf direktem Weg auf die nächsthöheren Strassentypen geleitet werden.
EK3 (unverändert)	Wichtige Achsen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Begründung: Öffentliche Verkehrsmittel verkehren dort, wo aufgrund der Bedeutung einer Beziehung zwischen Ortschaften eine entsprechende Nachfrage vorliegt, womit die kantonale Funktion einer Achse begründet werden kann.
EK4 (unverändert)	Strassen für Ausnahmetransporte. Begründung: Das Netz für Ausnahmetransporte ist von kantonaler Bedeutung; es ist auf kantonaler Ebene festgelegt.
EK5 (<i>neu</i>)	Direkte respektive schnelle Verbindung von kantonalen und regionalen Zentren zu ausserkantonalen Zentren in den angrenzenden Kantonen Zürich, Schaffhausen und St. Gallen (ausserkantonale Zentren gemäss den Richtplänen der jeweiligen Kantone): (Für den Kanton Thurgau relevante Zentren: Zürich: Winterthur, Wetzikon, Uster Schaffhausen: Stein am Rhein, Schaffhausen St. Gallen: Wil, Uzwil, St. Gallen). Begründung: Insbesondere regionale und kantonale Zentren in den Randregionen des Kantons sind unter Umständen mehr auf ausser- als innerkanto-

	nale Zentren ausgerichtet. Diese sollen auf möglichst direktem und schnellstem Weg über eine Kantonsstrasse erreichbar sein, um eine optimale Verbindung an die Nachbarkantone sicherzustellen.
--	---

Die grösste Auswirkung in der Anwendung hatte die Anpassung von EK1: Durch die neue Muss-Formulierung bleiben 19,4 km zusätzlich im Netz der Kantonsstrassen, was vor allem ländliche Gemeinden wie Fischingen entlastet. Weitere 8,5 km gehören weiterhin zum Kantonsstrassennetz, weil sie bei einer nochmaligen Überprüfung als wichtige Achsen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr klassiert wurden (4 km neu dem unveränderten Kriterium EK3 zugeteilt) oder neu unter EK5 fallen (4.5 km).

Keine inhaltliche Änderung gab es bei den Netzkriterien. NK2 wurde redaktionell präzisiert, was aber keine Auswirkung auf die Netzbereinigung hatte.

NK1 (unverändert)	Alle Strassen gemäss Durchgangsstrassenverordnung (DgStrVO; SR 741.272) und damit auch die beitragsberechtigten Strassen gemäss Mineralölsteuerverordnung (MinVV; SR 641.611).
NK2 (<i>Präzisierung</i>)	Autobahnanschlüsse: Jeweils eine direkte Verbindung von den Auf- und Abfahrtsrampen von Autobahnen <i>oder Schnellstrassen (auch noch nicht realisierte Netzbestandteile)</i> zur nächsten Kantonsstrasse.
NK3 (unverändert)	Verbindung von kantonalen und regionalen Zentren untereinander gemäss kantonalem Richtplan. Kantonale Zentren: Frauenfeld, Weinfelden, Kreuzlingen, Amriswil, Romanshorn, Arbon. Regionale Zentren: Diessenhofen, Aadorf, Sirmach, Münchwilen, Steckborn, Bischofszell.
NK4 (unverändert)	Erschliessung von Gemeinden; pro Gemeinde wird mindestens das Zentrum durch eine Kantonsstrasse erschlossen oder durchfahren.

4.3. **Stellungnahmen zum Abgeltungskonzept**

Die Höhe der Abgeltungen für die einzelnen Strassenabschnitte richtet sich nach einheitlichen Abgeltungskonzepten. Die Massnahmenkosten für Arbeiten an den Fahrbahnen wurden auf der Basis von Projektkosten ausgeführter Projekte des kantonalen Tiefbauamts, Erfahrungswerten sowie Kosten vergleichbarer Massnahmen aus Lebenszyklusmodellen hergeleitet.

In der Vernehmlassung kritisierten mehrere Gemeinden, dass die Entwässerung nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Auf Grund der Stellungnahmen wurden die Kosten für die Standardmassnahmen überprüft und jeweils um 20 oder 40 Franken pro Quadratmeter Fahrbahnfläche erhöht.

Es ergeben sich folgende neue Kosten für die Standardmassnahmen:

Standardmassnahme	Vor Vernehmlassung (Fr./m ²)		Nach Vernehmlassung (Fr./m ²)	
	ausserorts	innerorts	ausserorts	innerorts
oberflächlich	50	70	70	90
tiefgreifend	90	160	130	180

Neu liegt die totale Abgeltungssumme bei 56.8 Mio. Franken. Die Gesamtsumme liegt neu tiefer, weil weniger Strassen abgetreten werden. Im Überblick setzt sich die Abgeltungssumme wie folgt zusammen:

Infrastruktur	Abgeltungssumme (Fr.)	
	Vor Vernehmlassung	Nach Vernehmlassung
Strasse	46'493'006	47'652'728
Kunstabau	8'525'608	6'358'268
Gehweg	2'466'912	1'945'964
Radweg	982'251	886'469
Summe	58'467'777	56'843'429

4.4. **Stellungnahmen zur Erhöhung des Gemeindeanteils am Ertrag der Strassenverkehrssteuer**

Abgesehen von der grundsätzlichen Ablehnung der Netzbereinigung äusserten sich der VTG und zahlreiche Gemeinden auch zum Finanzierungsgefüge. Grundsätzlich wurde u.a. kritisiert, dass der Kanton 27 % des Kantonsstrassennetzes abtrete, die Kostenreduktion jedoch nur bei 12 % liege. Die Ausgaben des Kantons müssten sich gemäss dieser Wahrnehmung proportional zu den abgegebenen Kilometern reduzieren. Aus Sicht des Regierungsrates ist eine solche proportionale Betrachtung allerdings nicht sachgerecht. Pro Kilometer Kantonsstrasse betragen die durchschnittlichen laufenden Kosten rund Fr. 20'000 (Durchschnitt der letzten acht Jahre). Diese Einsparung soll den Gemeinden weitergegeben werden.

Die kantonale Strassenfinanzierung muss nicht nur die laufenden Kosten begleichen, sondern sicherstellen, dass der Kanton alle seine vom Gesetz definierten Aufgaben erfüllen kann. Eine grosse Aufgabe sind Ausbau- und Korrektionsvorhaben, um die Funktionsfähigkeit des Netzes zu gewährleisten und die Sicherheit wo nötig zu verbessern – inklusive zahlreicher Vorhaben für den Fuss- und Veloverkehr. Der Unterhalt und Ausbau von Kantonsstrassen sind in der Regel deutlich aufwendiger als jener auf Gemeindestrassen, die weniger stark belastet sind und weniger Standards erfüllen müssen. In diesem Punkt sieht der Regierungsrat deshalb keine Anpassung im Vergleich zum Vernehmlassungsentwurf vor.

Eine Anpassung erfolgt dafür beim Ausgleich der Zusatzlasten aus der Netzbereinigung. Die Gemeinden erachteten es als unfair, dass die Vernehmlassungsvorlage ein „Giesskannenprinzip“ vorsah und den zusätzlichen Anteil auf alle Gemeinden verteilen wollte. Es ist nun vorgesehen, dass nur die 55 Gemeinden, die Strassen in ihr Netz übernehmen, von der Weitergabe der Einsparungen beim Kanton profitieren sollen. Umgesetzt wird dies mit einer Anpassung von § 15 und § 16 SVAG.

4.5. Stellungnahmen zur Aktualisierung des StrWG

Die wichtigsten Rückmeldungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

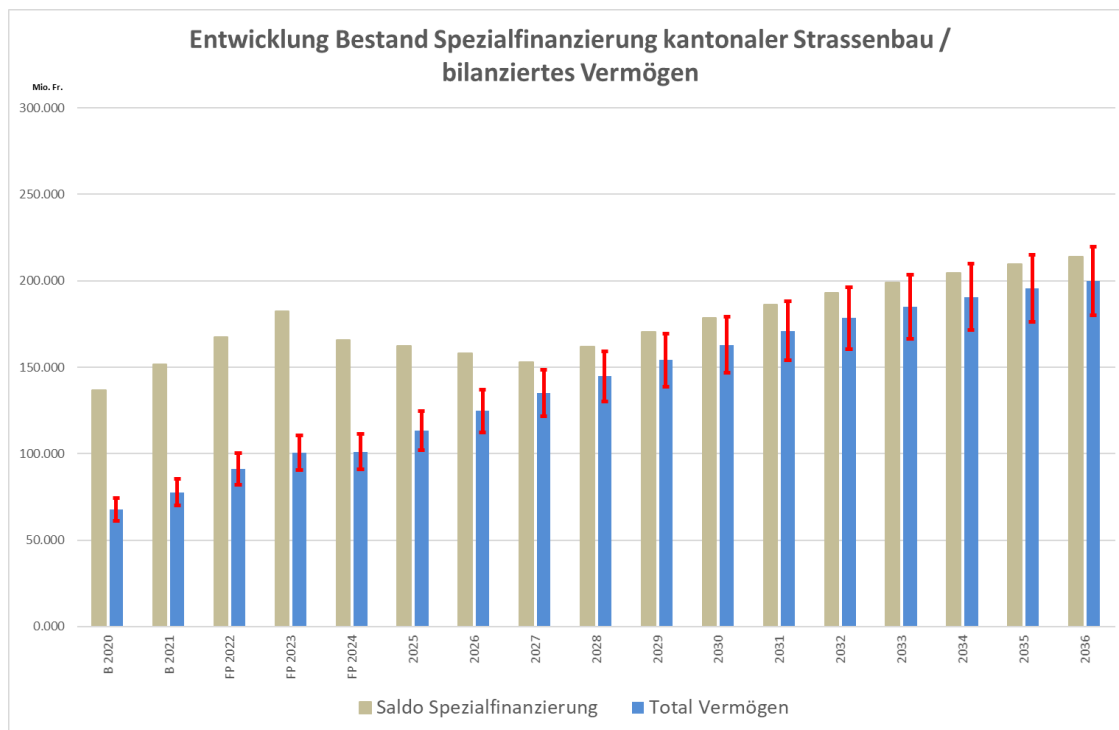
- Von verschiedenen Seiten wurde eine Vereinheitlichung der Auflage- und der Rechtsmittelfristen mit dem per 1. Januar 2022 in Kraft getretenen Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; RB 170.1) gefordert. Eine solche Vereinheitlichung erscheint angezeigt, weshalb die betroffenen Bestimmungen entsprechend angepasst wurden.
- Der Wortlaut von § 40 Abs. 3 E-StrWG, wonach Mauern, Einfriedungen, Böschungen sowie Pflanzungen im Sichtzonenbereich von Ausfahrten oder Einmündungen höchstens 60 cm ab Strassenhöhe erreichen dürfen, wurde mehrfach kritisiert. Zur Begründung wurde vorgebracht, dass bereits die Durchsetzung der im seit rund 30 Jahren geltenden § 41 Abs. 1 StrWG festgelegten 80 cm ab Strassenhöhe mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sei. Diese Kritik ist durchaus nachvollziehbar. Die beantragte Normierung auf 80 cm entspricht zwar nicht den Vorgaben der massgeblichen Norm. Mit § 47a E-StrWG besteht jedoch die Möglichkeit im konkreten Einzelfall, d.h. dort, wo es die Sicherheit erfordert, ungeachtet der in § 40 Abs. 3 E-StrWG normierten Höhenregelung, eine maximale Höhe von Mauern, Einfriedungen, Böschungen sowie Bepflanzungen von 60 cm anzuordnen. Vor diesem Hintergrund erweist sich die beantragte Änderung als vertretbar. § 40 Abs. 3 E-StrWG wurde entsprechend angepasst.
- Vorbehalte wurden sodann zu § 57b Abs. 2 E-StrWG angebracht. Es wurde bemängelt, die „Kann-Formulierung“ und die zeitliche Befristung der Beitragsleistung von 25 Jahren würden gegen das Verursacherprinzip gemäss dem Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) verstossen. Diesen Bedenken wurde mit einer entsprechenden Anpassung von § 57b Abs. 2 E-StrWG Rechnung getragen.

5. Finanzielle Auswirkungen für den Kanton

5.1. Auswirkungen auf die Spezialfinanzierung

Die finanziellen Auswirkungen des vorliegenden Gesamtpaketes auf die Spezialfinanzierung erfüllen die Grundvoraussetzungen, dass dem Kanton ausreichend Mittel für die Erfüllung seiner Aufgaben verbleiben müssen und mittelfristig eine Angleichung des Bestandes der Spezialfinanzierung kantonaler Strassenbau und der bilanzierten Werte der Kantonsstrassen, der Werkhofbauten sowie der Fahrzeuge und Maschinen auf +/-10 %

anzustreben ist. Die Details zu den Berechnungen finden sich im Bericht „Herleitung der Berechnungen“ (online verfügbar unter tiefbauamt.tg.ch).



5.2. Auswirkungen auf die Gesamtfinanzen

Die Teilrevision bringt eine Erhöhung der Investitionsausgaben wie auch des Aufwandes. Damit dieser zusätzliche Mitteleinsatz möglich ist, sind die Bestimmungen des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Staates (FHG; RB 611.1) betreffend das Haushaltsgleichgewicht im Rahmen der laufenden Totalrevision so anzupassen, dass sie den erhöhten Mitteleinsatz im Sinne des StrWG im Allgemeinen, insbesondere aber für Grossprojekte, nicht behindern.

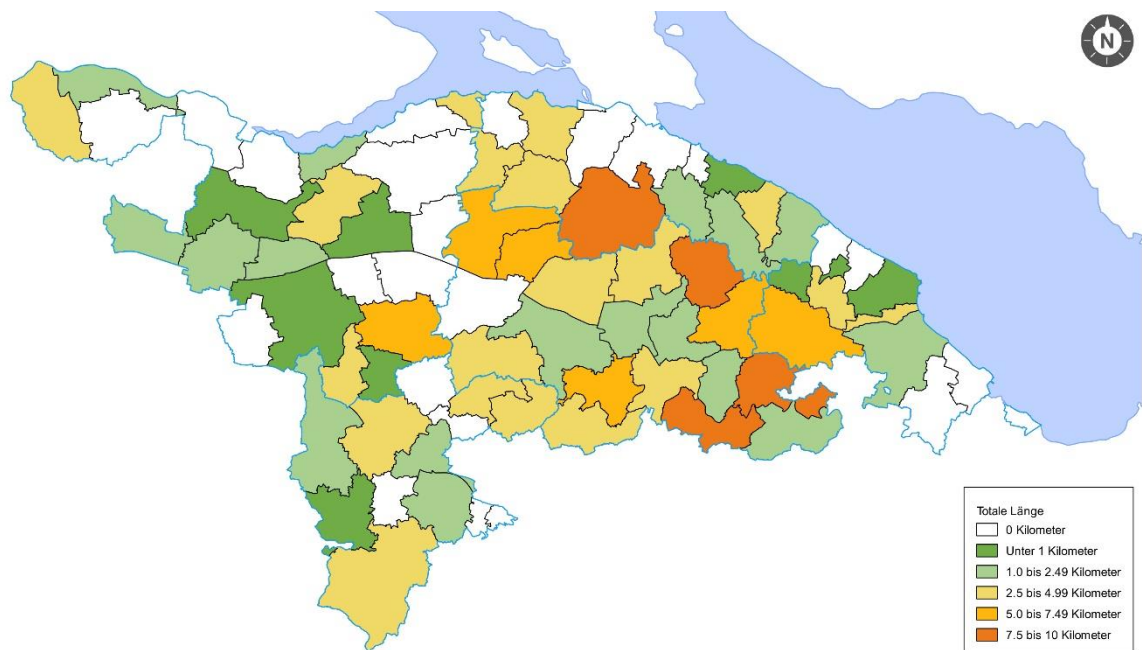
Der vorgeschlagene Mitteleinsatz belastet das Haushaltsgleichgewicht gemäss § 18 FHG. Aufgrund des hohen Eigenkapitals des Kantons Thurgau soll neu ein gezielter bzw. gewünschter Abbau des Nettovermögens möglich sein. Im Zusammenhang mit einer Erhöhung der Investitionsausgaben oder des Aufwands sind zudem die Kennzahlen und Vorgaben im Budgetierungsprozess entsprechend zu plausibilisieren und allenfalls anzupassen. Eine Erhöhung der Nettoinvestitionen bei der Strassenfinanzierung ist in den Konzernvorgaben zu berücksichtigen. Gemäss § 57e E-StrWG wird dem Grossen Rat bei Bedarf, spätestens aber zehn Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes, ein Bericht über die Sicherstellung der Finanzierung der Aufgaben des Kantons nach StrWG mit allfälligen Gesetzesänderungen vorgelegt.

6. Auswirkungen auf die Gemeinden

Von der Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen sind in erster Linie 55 Gemeinden betroffen. Um ihnen die Grundlagen transparent und nachvollziehbar darlegen zu können, wurde für jede betroffene Gemeinde ein Fachdossier zusammengestellt. Darin waren alle wesentlichen technischen Details und Berechnungen zu den Strassenabschnitten übersichtlich dargestellt. Die Gemeinden hatten ihre individuellen Dossiers vor dem Vernehmlassungsverfahren erhalten, damit sie im Rahmen der Vernehmlassung eine vertiefte Prüfung vornehmen konnten.

Von den Änderungen sind nicht alle Gemeinden gleich stark betroffen. In 25 Gemeinden findet keine Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen statt, weil hier die heutige Einstufung bereits richtig ist. In den anderen 55 Gemeinden variiert die Länge der Strassenabschnitte, die in das kommunale Strassennetz überführt werden sollen, stark. Die Spannbreite reicht von 40 Metern (Münsterlingen) bis zu 9.46 Kilometern (Bischofszell).

Die Karte zeigt die Betroffenheit, beurteilt nach der zu übernehmenden Strassenlänge.



Quelle: Kantonale Verwaltung Thurgau, Amtliche Vermessung Kanton Thurgau
© Amt für Geoinformation Kanton Thurgau

Abbildung 2: Betroffenheit der Gemeinden von der Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen. Die Kategorien zeigen die Länge der zu übernehmenden Strassenabschnitte.

Neu werden die Gemeinden auf den übernommenen Strassenabschnitten für den Betrieb und den Unterhalt zuständig sein. Welche Kosten dies im Einzelfall verursacht, kann der Kanton nicht beurteilen, da nicht alle Gemeinden gleich viel in ihr kommunales Strassennetz investieren. In der Regel ist der Aufwand für Gemeindestrassen aber tiefer als für Kantonsstrassen, weil sie weniger stark beansprucht werden. Keine Kosten entstehen den Gemeinden in den nächsten 25 Jahren für grössere bauliche Massnahmen. Wie in Kap. 2 ausgeführt, gilt der Kanton diese bereits mit der Übergabe ab. Mit

stark betroffenen Gemeinden hat das kantonale Tiefbauamt die Beurteilungen und Berechnungen anhand des individuellen Fachdossiers bilateral besprochen.

Vorausgesetzt, der Grosse Rat stimmt dem Paket zu, kann die Gesetzesrevision per 1. Januar 2023 in Kraft gesetzt werden. Der Vollzug der Änderungen in Bezug auf das Netz der Kantonsstrassen ist gemäss § 57a und § 57d E-StrWG ein Jahr später, per 1. Januar 2024, vorgesehen. Damit bleibt den betroffenen Gemeinden Zeit, wo nötig Vorbereitungen zu treffen und die Übergabedetails mit dem kantonalen Tiefbauamt abzusprechen. Erst mit dem Vollzug werden die Gemeinden für den Betrieb und Unterhalt zuständig und erhalten ihre individuelle Abgeltung sowie den höheren Anteil an der Strassenverkehrssteuer.

7. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen des Revisionsentwurfs

1. Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Geltungsbereich

Abs. 1

Der bisher verwendete Begriff „Ortsgemeinden“ existiert nicht mehr. Er wird durch den Begriff „Politische Gemeinden“ ersetzt. Des Weiteren wird der Wortlaut des zweiten Teilsatzes der Bestimmung sprachlich leicht angepasst, jedoch ohne inhaltliche Änderung.

Abs. 2

Der bisherige Verweis auf das „Flur- und Forstrecht“ wird dahingehend präzisiert, dass das „Gesetz über Flur und Garten“ (FIGG; RB 913.1) sowie das „Waldgesetz“ (TG WaldG; RB 921.1) ausdrücklich genannt werden.

Abs. 3

Der veraltete Verweis auf das „Baugesetz“ wird durch den korrekten Verweis auf das „Planungs- und Baugesetz“ (PBG; RB 700) ersetzt. Zudem erfährt die Bestimmung eine geringfügige redaktionelle Anpassung.

Abs. 4

Die bislang geltende Bestimmung von § 1 Abs. 4, welche die Zuständigkeit für den Vollzug des FWG regelt, passt systematisch nicht zu § 1 E-StrWG, der den Geltungsbereich des E-StrWG festlegt. Sie wird deshalb in den neuen § 50 Abs. 4 E-StrWG (Kantons- und Gemeindewege) überführt.

§ 2 Bereich der öffentlichen Strassen und Wege

Abs. 1

Die Anwendung des bisherigen § 2 Abs. 1 und die darin enthaltene, sehr offen formulierte Definition, was zur Strasse oder zum Weg gehört, hat in der Praxis oft zu Auslegungsschwierigkeiten geführt. Aus diesem Grund wird § 2 Abs. 1 E-StrWG neu mit einem entsprechenden Katalog (Ziff. 1 bis Ziff. 5) ergänzt, der festhält, welche Flächen, Bauten oder Anlagen Bestandteil der Strasse bilden. Diese Aufzählung ist nicht abschliessend („namentlich“).

Abs. 2

Die früher im Thurgauer Raumplanungsrecht verwendete Unterscheidung zwischen „Reservebauzonen“ und „definitiven Bauzonen“ erwies sich als bundesrechtswidrig. Die Formulierung wird deshalb an die im Baurecht verwendete Terminologie angepasst.

§ 3 Planung

Abs. 1

Die bisherige Regelung von Abs. 1 Satz 1, wonach Kanton und Gemeinden ihre Strassen und Wege planen, wird aus systematischen Gründen für die Kantonsstrassen und -wege in § 5 Abs. 1 E-StrWG und für die Gemeindestrassen und -wege in § 6 Abs. 1 E-StrWG überführt (vgl. nachfolgende Bemerkungen zu § 5 Abs. 1 und § 6 Abs. 1 E-StrWG).

Die bisher in Satz 2 von Abs. 1 enthaltene Verpflichtung, dass Kanton und Gemeinden die Planung ihrer Strassen und Wege aufeinander abzustimmen haben, wird ebenfalls aus systematischen Gründen in § 4 Abs. 3 E-StrWG, der die Grundsätze für Planung, Bau und Unterhalt regelt, überführt. Neu hat die Abstimmung nicht mehr zwingend zu erfolgen, sondern „soweit erforderlich“ zu erfolgen.

Abs. 3

Es ergibt sich bereits aus den § 23 und § 24 PBG, dass der Gestaltungsplan die Erschliessung regelt. Das Verhältnis zwischen Strassenprojekt und Sondernutzungsplänen i.S.v. § 23 ff. PBG (d.h. Gestaltungsplan und Baulinienplan) wird ferner in § 22 E-StrWG umschrieben. Die bisherige Bestimmung von § 3 Abs. 3, wonach für Erschliessungsstrassen und -wege Baulinien- und Gestaltungspläne vorbehalten bleiben, ist obsolet und wird aufgehoben.

§ 4 Grundsätze für Planung, Bau und Unterhalt

Abs. 2

Strassenbauvorhaben haben grosse Auswirkungen auf das Landschafts- und Siedlungsbild und prägen mit den zugehörigen Nebenanlagen ganz generell den öffentli-

chen Raum. Die programmatische Bestimmung verpflichtet den Kanton, bei der Planung und Umsetzung seiner Vorhaben den Einbettungsfragen besonderes Gewicht zu schenken. In einer Interessenabwägung und unter Wahrung der Verhältnismässigkeit können dadurch im Einzelfall auch Mehrkosten in Kauf genommen werden, die allerdings in den üblichen Verfahren genehmigt werden müssten.

Abs. 3

Die bisherige Regelung von § 3 Abs. 1 Satz 2 wird hier wiedergegeben und dahingehend ergänzt, als Kanton und Gemeinden nicht nur die Planung, sondern auch den Bau und den Unterhalt – soweit erforderlich – aufeinander abzustimmen haben.

§ 4a Elektronische Daten

Das Gesetz über Geoinformation (TG GeoIG; RB 211.441) regelt den gesamten Datenaustausch zwischen Behörden sowie den Bezug von elektronischen Geodaten von Privaten. Mit dieser Bestimmung wird – entsprechend der Regelung von § 7 PBG – klargestellt, dass die Materie betreffend Geoinformation in jenem Gesetz geregelt wird.

2. Strassen- und Wegnetze

Für die formelle Abgrenzung der Zuständigkeiten sehen sowohl das geltende StrWG wie auch der vorliegende E-StrWG sogenannte Netzbeschlüsse vor (§ 5 Abs. 3 und § 6 Abs. 2 StrWG und § 5 Abs. 3 und 4 sowie § 6 Abs. 3 und 4 E-StrWG). Ausgehend von den Definitionen in § 5 und § 6 StrWG/E-StrWG hat der Grosse Rat für den Kanton ein Netz der Kantonsstrassen und -wege zu beschliessen. Die Gemeinden ihrerseits haben für ihre Hoheitsgebiete das Netz der Gemeindestrassen und -wege festzulegen. An diese Beschlüsse knüpfen die grundlegenden Rechte und Pflichten des Gesetzes, insbesondere auch hinsichtlich Planung, Bau, Unterhalt und Finanzierung. In diesem Sinne werden auch im Kantonalen Richtplan (KRP) die Begriffe „Kantons- und Gemeindestrassennetz“ verwendet. Diese Begriffe werden daher übernommen.

§ 5 Netz der Kantonsstrassen und -wege

Aus den vorgenannten Gründen lautet der Titel von § 5 E-StrWG anstatt wie bisher „Kantonsstrassen und Kantonswege“ neu „Netz der Kantonsstrassen und -wege“.

Abs. 1

Der bisher geltende § 5 Abs. 1 enthielt die Definition der Kantonsstrassen, während die Definition der Kantonswege in § 5 Abs. 2 geregelt war. Wie bereits dargelegt, wurden diese Definitionen überprüft und aktualisiert (vgl. Kap. 2.1). Die angepassten Definitionen der Kantonsstrassen und -wege werden aus systematischen Gründen neu in § 5 Abs. 2 E-StrWG wiedergegeben.

§ 5 Abs. 1 E-StrWG normiert hinsichtlich der Planung das, was bisher in § 3 Abs. 1 geregelt war. Ferner wird klargestellt, dass sich die Zuständigkeit des Kantons nicht nur

auf die Planung beschränkt, sondern auch den Bau und das Betreiben des Netzes der Kantonsstrassen und -wege umfasst.

Abs. 2

Diese Bestimmung definiert neu, welche Strassen (Ziff. 1) und Wege (Ziff. 2) Teil des Kantonsstrassennetzes bilden.

Abs. 2 Ziff. 1

Wie einleitend dargelegt, basiert das heutige Netz der Kantonsstrassen faktisch noch auf dem Vorläufer des heutigen StrWG, d.h. dem aGStrw. Die Folge ist ein aus heutiger Sicht deutlich zu engmaschiges Netz der Kantonsstrassen. Vor diesem Hintergrund und in Nachachtung des in den Richtlinien des Regierungsrates für die Regierungstätigkeit in der Legislaturperiode 2020–2024 (Kap. 5.2.3.5) formulierten Ziels, wonach der Kanton unter anderem das Netz der Strassen und Wege zwischen Kanton und Gemeinden zu bereinigen hat, wurden die gesetzlichen Kriterien für die Unterteilung in Kantons- oder Gemeindestrassen und -wege überprüft und aktualisiert (vgl. zum Ganzen: Kap. 2.1). Die neue Definition der Kantonsstrassen entspricht den bei der Funktionsüberprüfung verwendeten Kriterien.

Abs. 2 Ziff. 2

Gemäss der bisherigen Definition waren Kantonswege „lediglich“ Wander- oder Radwege von kantonaler oder regionaler Bedeutung. In Übereinstimmung mit dem FWG und entsprechend den Vorgaben des KRP (vgl. KRP, Kap. 3.4 Langsamverkehr) werden neu auch die Fusswege ausdrücklich erwähnt.

Neu umfasst das Netz der Kantonswege auch Wege von „nationaler“ Bedeutung. Damit ist sichergestellt, dass Wege, denen eine überkantonale Bedeutung zukommt (wie beispielsweise dem Jakobsweg/Pilgerweg, der von Konstanz bis Rapperswil verläuft oder dem Bodenseeradweg) zum Kantonswegnetz gehören.

Da nur Wege von kantonaler Bedeutung – und nicht auch solche von „bloss“ regionaler Bedeutung – zum Kantonswegnetz gehören sollen, wird der Begriff „regionaler“ aus dem Gesetzeswortlaut gestrichen.

Abs. 3

Die bisher geltende Regelung von § 5 Abs. 3 Satz 1 wird dahingehend präzisiert, dass der Grosse Rat nicht nur über das Netz der Kantonsstrassen und -wege Beschluss fasst, sondern auch über dessen Erweiterung oder Verkleinerung. Satz 2 der bisherigen Bestimmung (fakultatives Referendum) wird mit Anpassungen in einen neuen Abs. 4 überführt (vgl. nachfolgende Bemerkungen zu § 5 Abs. 4 E-StrWG).

Abs. 4

Die bisher in § 5 Abs. 3 Satz 2 enthaltene Regelung wird insofern präzisiert, als die fakultative Mitwirkung des Volkes nur für neu zu erstellende Kantonsstrassen vorgesehen ist. Wird indes eine bestehende Strasse in das Netz aufgenommen, dann genügt der Beschluss des Grossen Rates (vgl. vorstehende Bemerkungen zu § 5 Abs. 3 E-StrWG).

§ 6 Netz der Gemeindestrassen und -wege

Aufgrund der oben unter § 5 E-StrWG aufgeführten Gründe wird auch der Titel von § 6 E-StrWG angepasst.

Abs. 1

Der bisherige Abs. 1 enthielt die Definition der Gemeindestrassen und -wege. Neu wird entsprechend der Systematik der vorgehenden Bestimmung (vgl. § 5 E-StrWG) und der Regelung für Kantonsstrassen (vgl. § 5 Abs. 1 E-StrWG) in § 6 Abs. 1 E-StrWG die Zuständigkeit der Gemeinde geregelt und klargestellt, dass sich diese nicht nur auf die Planung beschränkt, sondern auch den Bau und das Betreiben des Netzes der Gemeindestrassen und -wege umfasst.

Abs. 2

Entsprechend der Systematik von § 5 E-StrWG enthält § 6 Abs. 2 E-StrWG neu die Definition des Netzes der Gemeindestrassen und -wege. Die Definition erfährt analog zu § 5 Abs. 2 E-StrWG eine Konkretisierung, indem detailliertere und den heutigen Gegebenheiten entsprechende Kriterien aufgeführt werden. Die bisher in Abs. 2 enthaltene Regelung wird neu in den Abs. 3 und Abs. 4 überführt.

Abs. 3

Analog zu § 5 Abs. 3 E-StrWG erfährt auch die bisher geltende Regelung von § 6 Abs. 2 eine Präzisierung, indem klargestellt wird, dass die Gemeinde nicht nur über das Netz der Gemeindestrassen und -wege Beschluss zu fassen hat, sondern auch über dessen Erweiterung oder Verkleinerung.

Abs. 4

Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen § 6 Abs. 2 Satz 2.

§ 7 Eigentum (aufgehoben)

Für die Abgrenzung der verschiedenen Zuständigkeiten ist gemäss den Bestimmungen des E-StrWG einzig massgeblich, ob eine Strasse oder ein Weg zum Netz der Kantonsstrassen und -wege oder zum Netz der Gemeindestrassen und -wege gehört oder ob es sich um Kantonsstrassen und -wege oder um Gemeindestrassen und -wege handelt. Das Kriterium des Eigentums ist nicht von Bedeutung, weshalb diese Bestimmung aufgehoben wird.

§ 8 Verzeichnis

Abs. 1 und 2

Die bisherigen Regelungen von § 8 Abs. 1 und 2 stehen im Widerspruch zu § 1 Abs. 1 StrWV, wonach die Aufsicht über den Vollzug des StrWG dem DBU obliegt, und werden deshalb aufgehoben. Dem Regierungsrat verbleibt die Oberaufsicht.

Abs. 3

Der Wortlaut dieser Bestimmung wird entsprechend den vorstehenden Bemerkungen zu § 5 und § 6 E-StrWG begrifflich angepasst, indem neu vom „Netz der Strassen und Wege“ die Rede ist. Des Weiteren wird präzisiert, dass das Verzeichnis öffentlich einsehbar ist. Diesem Verzeichnis kommen aber keinerlei Rechtswirkungen zu. Es dient der Bevölkerung ausschliesslich zur Information.

§ 9 Kantonsnetz (aufgehoben)

Abs. 1

Mit dem neuen § 5 Abs. 3 E-StrWG erweist sich Abs. 1 dieser Bestimmung als obsolet und wird deshalb aufgehoben.

Abs. 2

Wie eingangs dargelegt, ist die Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen das zentrale Anliegen der vorliegenden Revision (vgl. Kap. 1.1). Für die Überführung von Kantonsstrassenabschnitten in die Netze der Gemeindestrassen sieht § 57a E-StrWG die Leistung von entsprechenden Abgeltungsbeiträgen vor. Die bisherige Bestimmung von § 9 Abs. 2 steht mit dieser neuen Regelung in Widerspruch und wird deshalb aufgehoben.

§ 10 Gemeindenetz (aufgehoben)

Auch diese Bestimmung ist mit den neuen § 6 Abs. 3 und 4 E-StrWG nicht mehr erforderlich und wird aufgehoben.

§ 11 Aufhebung von Strassen und Wegen

Abs. 1

Der neue Wortlaut stellt klar, dass Strassen oder Wege, die nicht mehr notwendig sind, nicht nur aufzuheben, sondern auch aus den Netzen der Gemeinden oder des Kantons zu entlassen sind.

Abs. 2

Die Aufhebung einer Strasse oder eines Wegs kann, wie der Bau, berechnigte Interessen Dritter tangieren. Ausserdem ist bei der Aufhebung insbesondere zu prüfen, ob die

Erschliessung eines Grundstücks nach wie vor gewährleistet ist. Es ist deshalb gerechtfertigt, für die Aufhebung das gleiche Verfahren vorzuschreiben wie für den Bau. Mit dem neuen Abs. 2 wird deshalb vorgeschrieben, dass vor dem Aufhebungsbeschluss (vgl. § 5 Abs. 3 und § 6 Abs. 3 E-StrWG) ein Aufhebungsprojekt auszuarbeiten und dieses – wie beim Bau einer Strasse oder eines Wegs – nach § 21 E-StrWG öffentlich aufzulegen ist. Das Verfahren richtet sich nach § 21 E-StrWG. Wenn das Aufhebungsprojekt in Rechtskraft erwachsen ist, kann bei Kantonsstrassen und -wegen der Grosse Rat und bei Gemeindestrassen und -wegen die Gemeinde über die Verkleinerung des Netzes beschliessen (vgl. § 5 Abs. 3 und § 6 Abs. 3 E-StrWG).

Der bisherige Abs. 2 wird, mit einigen Anpassungen, neu zu Abs. 3.

Abs. 3

Da nach dem neuen Abs. 2 das Aufhebungsprojekt öffentlich aufzulegen ist, wird Abs. 3 aufgehoben. Die bisherige Regelung von Abs. 2 wird mit einer geringfügigen sprachlichen Anpassung in Abs. 3 übernommen.

3. Bau

3.1 Allgemeines

§ 12 Begriff

Abs. 1 Ziff. 1

Wie oben ausgeführt, kann die Aufhebung einer Strasse, so wie der Bau, berechnigte Interessen Dritter tangieren. Ausserdem ist bei der Aufhebung insbesondere zu prüfen, ob die Erschliessung eines Grundstücks nach wie vor gewährleistet ist. Aus diesem Grund wird auch die Aufhebung einer Strasse als Bau qualifiziert. Dies hat zur Folge, dass das Verfahren gemäss § 21 E-StrWG auch für die Aufhebung anwendbar ist, was mit dem neuen Wortlaut von § 11 Abs. 2 E-StrWG übereinstimmt.

Abs. 1 Ziff. 4

Diese Bestimmung wird dahingehend ergänzt, als nicht nur die Erstellung, sondern auch die Modernisierung von Anlagen zum Betrieb, namentlich zur Beleuchtung oder Entwässerung von Strassen oder Wegen usw. als Bau zu qualifizieren sind. Dies erweist sich aufgrund der mit einer Modernisierung (d.h. Erneuerung, Sanierung, Verbesserung u.ä.) verbundenen Auswirkungen als gerechtfertigt.

§ 13 Versuchsphasen

Abs. 2

Satz 1 von Abs. 2 erfährt eine sprachliche Präzisierung, indem ausdrücklich festgehalten wird, dass die entsprechenden Entscheide endgültig sind. Dies entspricht inhaltlich der bisherigen Regelung.

Die bisher in § 4 StrWV enthaltene Regelung, wonach die Anordnung von Versuchsphasen für bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung oder -lenkung gemäss § 13 Abs. 1 StrWG öffentlich bekannt zu machen ist, wird neu in Satz 2 von Abs. 2 überführt. Dies drängt sich aus systematischen Gründen auf.

Abs. 3

Nach § 106 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) kann gegen die in lit. a und lit. b erwähnten Signalisationen, Markierungen und Signale Einsprache erhoben werden. Gemäss § 107 SSV sind Anordnungen, die durch Vorschrifts- oder Vortrittssignale oder durch andere Signale mit Vorschriftcharakter angezeigt werden, sowie Parkfelder, die ausschliesslich durch Markierungen gekennzeichnet werden, mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen. Entsprechend hält Abs. 3 fest, dass für die Signalisation die Vorschriften des Bundes vorbehalten bleiben.

3.2 Baubeschluss

§ 15 Kantonsstrassen und -wege

Abs. 1

Die bisherige Regelung wird in Festschreibung der stetigen Praxis dahingehend präzisiert, dass der Grosse Rat mit dem Baubeschluss auch die für die Umsetzung erforderlichen Mittel aus der Spezialfinanzierung gemäss § 29 E-StrWG freigibt. Bei Abs. 1 handelt es sich um eine zulässige Delegation der Ausgabenbewilligungskompetenz vom Volk an den Grossen Rat (vgl. Urteil BGer 1C_667/2018 vom 29. Juli 2019).

Abs. 2

Die Bestimmung erfährt eine Änderung in dem Sinne, dass das Departement (bisher Regierungsrat) im Rahmen des Budgets über nicht vorgesehene kleine Vorhaben entscheiden kann. Zudem wird hierfür nicht mehr vorausgesetzt, dass sich ein beschlossenes Vorhaben nicht verwirklichen lässt.

§ 16 Gemeindestrassen und -wege

Der Titel erfährt eine redaktionelle Anpassung.

§ 17 Kantonale Projektierungszonen

Abs. 1

Der Wortlaut der Bestimmung wird redaktionell angepasst, indem die Begriffe „Strassen- und Wegbau“ durch die Begriffe „Bau von Kantonsstrassen und -wegen“ ersetzt werden.

Gemäss der bisherigen Regelung gelten Projektierungszonen (nur) bis zur Auflage des Strassenprojekts. Das bedeutet, dass eine Projektierungszone insbesondere während

der Dauer eines allfälligen Rechtsmittelverfahrens gegen das Strassenprojekt keine Rechtswirkungen mehr entfaltet. Dies erweist sich offenkundig als nicht sachgerecht, weshalb dieser Passus aufgehoben wird.

Abs. 2

In Anlehnung an die Bestimmung von § 33 Abs. 2 PBG wird neu geregelt, dass Projektierungszonen mit der Veröffentlichung im Amtsblatt wirksam werden und mit der Rechtskraft des Projekts, spätestens aber fünf Jahre nach ihrer Bekanntgabe, enden. Weiter wird – in Analogie zur Regelung von § 32 Abs. 2 PBG – die Möglichkeit einer Verlängerung der Projektierungszone um höchstens zwei Jahre vorgesehen.

Der jetzige Abs. 2 wird unverändert in Abs. 3 überführt.

Abs. 3

Der jetzige Abs. 3 wird unverändert in einen neuen Abs. 4 überführt.

Abs. 4

Entspricht dem bisherigen Abs. 3.

§ 18 Vorsorglicher Landerwerb durch den Kanton

Abs. 1

Mit der Totalrevision des FHG ist vorgesehen, den vorsorglichen Landerwerb künftig über das Landkreditkonto abzuwickeln und den Betrag entsprechend zu erhöhen (vgl. § 29 Abs. 1 Ziff. 3 E-StrWG).

3.3 Projektierung

Ein Ausführungsprojekt ist für gewöhnlich viel detaillierter als die öffentlich aufgelegten Pläne des Projekts. Aus diesem Grunde wird der bisherige Titel „Ausführungsprojektierung“ durch die offenere Formulierung „Projektierung“ ersetzt.

§ 19 Zuständigkeit Kanton

Die Zuständigkeit des Kantons und jene der Gemeinde werden aus systematischen Gründen in zwei Paragraphen (§ 19 und § 19a E-StrWG) geregelt.

Abs. 1

In der bisherigen Bestimmung war bei kantonalen Projekten der Einbezug der Gemeindebehörden „von Anfang an“ vorgeschrieben (Abs. 1); bei kommunalen Strassenprojekten hingegen lediglich der Einbezug von Kanton und Nachbargemeinden ohne Nennung eines Zeitpunkts (Abs. 2). Die neue Bestimmung stellt klar, dass bei kantonalen Projekten der Einbezug der Gemeindebehörden der betroffenen Gemeinden „frühzeitig“ zu erfolgen hat.

Abs. 2

In der Praxis sieht sich der Kanton oft mit Ausbauwünschen der Gemeinden oder Dritter konfrontiert, die aus Sicht des Kantons nicht zwingend erforderlich sind. Mit dieser Bestimmung wird die für die Berücksichtigung solcher Wünsche erforderliche gesetzliche Grundlage geschaffen. Zudem wird klargestellt, dass die Ausbauwünsche nur berücksichtigt werden können, wenn die Interessen des Kantons gewahrt und die Übernahme der Mehrkosten gesichert sind.

Abs. 3

Dass die kantonalen Amtsstellen bei der Projektierung einzubeziehen sind, ist eine Selbstverständlichkeit und ergibt sich bereits aus § 4 E-StrWG, der Kanton und Gemeinden verpflichtet, ihre Strassen und Wege unter Beachtung der Sicherheit der Benützer, des öffentlichen Verkehrs, des Umweltschutzes, der gewachsenen Siedlungen, der natürlichen Landschaft, des sparsamen Verbrauchs des Bodens und der Wirtschaftlichkeit zu planen, zu bauen und zu unterhalten. Da auch die Bedürfnisse der Benützer und Anwohner gestützt auf § 4 E-StrWG bei der Planung, beim Bau und beim Unterhalt angemessen zu berücksichtigen sind und betroffene Private im Rahmen der Rechtsmittelverfahren ihre Interessen wahrnehmen und vertreten können, erweist sich die integrale Aufhebung dieser Bestimmung als vertretbar und sachgerecht.

§ 19a Zuständigkeit Gemeinde

Der bisherige § 19 Abs. 2 wird in den neuen § 19a E-StrWG überführt. Ausserdem wird, entsprechend der Regelung von § 19 Abs. 1 E-StrWG präzisiert, dass der Einbezug von Kanton und Nachbargemeinden „frühzeitig“ zu erfolgen hat.

§ 20 Landerwerb

Abs. 2

Der in Satz 2 dieser Bestimmung enthaltene Verweis auf die für das Umlegungsverfahren sinngemäss anwendbaren Bestimmungen des PBG wird aktualisiert.

§ 21 Verfahren

Abs. 1

Die bisher verwendeten Begrifflichkeiten „Ausführungsprojekte“ und „Gemeinde“ werden durch die Begriffe „Projekte“ und „Gemeindebehörde“ ersetzt.

Neu wird geregelt, dass nicht nur bei Strassen, sondern auch bei Wegen deren Lage während der öffentlichen Auflage im Gelände sichtbar zu machen ist. Ferner wird der letzte Satz der Bestimmung, der für Umweltschutzmassnahmen an Gebäuden das Baubewilligungsverfahren nach PBG vorbehält, aufgehoben. In der Praxis hat sich gezeigt, dass ein solches nicht notwendig ist.

Bei den hier zur Diskussion stehenden Umweltschutzmassnahmen an Gebäuden handelt es sich um Verpflichtungen zu Schallschutzmassnahmen an Gebäuden (in der Regel Lärmschutzfenster) i.S.v. § 12 Abs. 1 Ziff. 3 E-StrWG und § 27 der Verordnung des Regierungsrats zur Umweltschutzgesetzgebung (USGV; RB 814.03). Solche sind gemäss § 27 USGV entweder in Sanierungsplänen (wenn mehrere bestehende Gebäude betroffen sind, vgl. § 27 Abs. 1 USGV) oder durch Entscheid (wenn einzelne Gebäude betroffen sind, vgl. § 27 Abs. 3 USGV) festzulegen. Bei Sanierungsplänen richtet sich das Verfahren nach § 21 E-StrWG (vgl. § 27 Abs. 2 USGV) und bei einem Entscheid nach dem VRG (vgl. § 27 Abs. 3 USGV).

Umweltschutzmassnahmen an Gebäuden (in der Regel Lärmschutzfenster) prägen das Erscheinungsbild des Gebäudes für sich und im Kontext mit dessen baulicher Umgebung. Sie können das Ortsbild wesentlich beeinflussen. Bei Objekten, die nach § 10, § 12 oder § 16 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Natur und der Heimat (TG NHG; RB 450.1) geschützt sind, stellen solche Massnahmen zweifellos einen Eingriff dar, der einer Bewilligung bedarf (vgl. § 7 Abs. 1 TG NHG). Das Bewilligungsverfahren richtet sich gemäss § 7 Abs. 3 TG NHG sinngemäss nach den entsprechenden Bestimmungen des PBG. Die Bewilligung ist nur dann zu erteilen, sofern die Umweltschutzmassnahmen den Zielen und Vorschriften für den Schutz des betreffenden Objekts nicht zuwiderlaufen und keine anderen Vorschriften des eidgenössischen oder kantonalen Rechts verletzen (vgl. § 8 TG NHG).

Bei der Projektierung des Baus von Strassen, wozu nach § 12 Abs. 2 Ziff. 3 E-StrWG auch die Umweltschutzmassnahmen an Gebäuden gehören, sind Kanton und Gemeinden gestützt auf § 4 E-StrWG und § 3 TG NHG unter anderem verpflichtet, die oben erwähnten Anliegen des Ortsbildes zu beachten und/oder Rücksicht auf Natur und Heimat, namentlich durch Bewahrung erhaltenswerter Objekte, zu nehmen. Da gestützt auf § 19 und § 19a E-StrWG die betroffenen Gemeindebehörden und/oder die kantonalen Fachstellen (z.B. das Amt für Denkmalpflege bei Schutzobjekten) bei der Projektierung frühzeitig einzubeziehen sind, finden deren Anliegen so Eingang in die vorzunehmende Interessenabwägung. Soweit Gebäude, die nach TG NHG geschützt sind, von solchen Massnahmen betroffen sind, steht den kantonal tätigen Organisationen, die sich gemäss ihren Statuten seit mindestens zehn Jahren dem Natur- und Heimatschutz oder verwandten, rein ideellen Zielen widmen, die Rechtsmittelberechtigung zu (vgl. § 24 Abs. 1 TG NHG). Die zuständige Behörde hat gemäss § 24 Abs. 2 TG NHG den vom Regierungsrat als rechtsmittelberechtigt bezeichneten Organisationen entsprechende Mitteilung zu machen. Im Rahmen des Verfahrens nach § 21 E-StrWG ist unter anderem auch zu prüfen, ob die projektierten Umweltschutzmassnahmen an Gebäuden den Anliegen des Ortsbildes Rechnung tragen und/oder mit den Vorgaben von § 8 TG NHG, d.h. mit den Zielen und Vorschriften für den Schutz des betreffenden Objekts, in Einklang stehen und auf einer sachlich vertretbaren Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Interessen beruhen.

Mit anderen Worten: Im Verfahren nach E-StrWG erfolgt bereits eine umfassende Berücksichtigung und Abwägung sämtlicher berührten Interessen. Da bei Umweltschutzmassnahmen an geschützten Objekten die Prüfung der in § 8 TG NHG verankerten Voraussetzungen für die Erteilung einer (Eingriffs-)Bewilligung im Verfahren nach

E-StrWG erfolgt und dieses Verfahren denselben Rechtsschutz bietet wie das Bewilligungsverfahren nach PBG, gilt mit der rechtskräftigen Bestätigung des Projekts (d.h. nach rechtskräftiger Erledigung allfälliger Rechtsmittelverfahren) das in § 7 Abs. 3 TG NHG vorgesehene Bewilligungsverfahren als durchgeführt und die (Eingriffs-)Bewilligung als erteilt.

Die Durchführung eines separaten Baubewilligungsverfahrens nach § 98 ff. PBG oder bei Schutzobjekten eine (Eingriffs-)Bewilligung i.S.v. § 7 Abs. 2 und 3 TG NHG erweisen sich deshalb als nicht erforderlich.

§ 27 Abs. 5 USGV, welcher die Bewilligungspflicht für Schallschutzmassnahmen am Gebäude nach dem PBG vorsieht, wird mit der Inkraftsetzung des E-StrWG über die zugehörige StrWV aufgehoben.

Abs. 3

Der Wortlaut der Bestimmung erfährt lediglich eine redaktionelle Anpassung (in Anlehnung an § 31 Abs. 4 PBG). Inhaltlich bleibt diese Bestimmung jedoch unverändert.

Abs. 4

Der bisherige Wortlaut dieser Bestimmung hat in der Praxis zu Anwendungsschwierigkeiten geführt, da unklar war, ob der Passus „Bei kleinen oder unbedeutenden Projekten“ sich nur auf Beleuchtungsanlagen bezog oder auch auf die nachfolgend erwähnten Sachverhalte. Mit dem neuen Wortlaut wird diese Unsicherheit behoben.

Dass bei kleinen oder unbedeutenden Projekten das vereinfachte Verfahren Anwendung findet und somit auf eine öffentliche Auflage verzichtet wird, bleibt unverändert. Dies hat zur Folge, dass keine Möglichkeit zur Einreichung einer Einsprache besteht (da die Einsprache gemäss § 21 Abs. 2 E-StrWG nur während der öffentlichen Auflage eingereicht werden kann).

Die bisher im StrWG ausdrücklich erwähnte „Leitplanke“ ist nur eines von verschiedenen Rückhaltesystemen. Die Möglichkeit, auf die öffentliche Auflage zu verzichten, soll aber nicht nur für Leitplanken, sondern für sämtliche Rückhaltesysteme gelten. Der Begriff „Leitplanke“ wird deshalb durch den allgemeineren Begriff „Rückhaltesysteme“ ersetzt.

Der Begriff „Staubfreimachung“ wird aus der Bestimmung entfernt. Aufgrund der mit einer „Staubfreimachung“ verbundenen Auswirkungen und der dadurch betroffenen Interessen erweist sich die Anwendung des vereinfachten Verfahrens als nicht sachgerecht. Für die Staubfreimachung soll deshalb nur noch das ordentliche Verfahren zur Anwendung kommen.

§ 22 Verhältnis zu Sondernutzungsplänen

Die Wendung „Baulinien- und Gestaltungspläne“ wird in Übereinstimmung mit den Begrifflichkeiten des geltenden PBG durch den Überbegriff „Sondernutzungsplan“ ersetzt.

Neu wird auch die kantonale Nutzungszone nach § 22 PBG aufgeführt, da diese die gleichen Festlegungen enthalten kann, wie die Sondernutzungspläne der Gemeinden.

4. Unterhalt

§ 23 Begriff

Abs. 2

Im Vergleich zum bisherigen Recht wird der Begriff „Verkehrsregelungsanlagen“ ersetzt durch den Überbegriff der „verkehrstechnischen Anlagen“. Mit diesem Überbegriff werden nicht nur die Verkehrsregelungsanlagen, sondern auch andere Anlagen, wie beispielsweise Lichtsignalanlagen, erfasst.

Da nach Abs. 1 der Betrieb der Beleuchtung als betrieblicher Unterhalt gilt, drängt es sich auf, die Erneuerung der Beleuchtung auch in Abs. 2 ausdrücklich zu erwähnen und diese dem baulichen Unterhalt zu unterstellen. Dies entspricht der gelebten Praxis.

Die Abgrenzung zwischen betrieblichem und baulichem Unterhalt im Sinne von § 23 Abs. 1 und 2 und der Modernisierung, die gemäss § 12 Abs. 1 Ziff. 5 als Bau zu qualifizieren ist, soll anhand des Beispiels der Beleuchtung erläutert werden:

Der Ersatz bestehender Natriumdampflampen durch LED-Lampen erfordert Anpassungen an der Steuerung und ist deshalb als Modernisierung und damit als Bau i.S.v. § 12 Abs. 1 Ziff. 5 zu qualifizieren.

Der Ersatz eines rostigen Lampenkopfs oder Beleuchtungskörpers durch einen neuen des gleichen Typs ist als baulicher Unterhalt i.S.v. § 23 Abs. 2 zu qualifizieren.

Der Ersatz einer defekten Natriumdampflampe durch eine neue Natriumdampflampe stellt demgegenüber betrieblichen Unterhalt i.S.v. § 23 Abs. 1 dar.

Ausserdem wurde Abs. 2 dahingehend ergänzt, dass nicht nur die Erneuerung der Deckschicht, sondern auch die Erneuerung der Binderschicht zum baulichen Unterhalt zählen. Diese Regelung drängt sich aus technischen Gründen auf. Der Strassenaufbau setzt sich in der Regel aus den folgenden Schichten zusammen.

- (gebundene) Deckschicht (DS)
- Binderschicht (BS)
- Tragschicht (TS)
- Foundationsschicht

Die Erneuerung der Deckschicht bedingt regelmässig auch eine Teilerneuerung der darunterliegenden Binderschicht, unter anderem damit die Haftung der beiden Schichten gewährleistet ist.

§ 24 Zuständigkeit

Abs. 2

Entsprechend der bereits gelebten Praxis werden neu die Lärmschutzwände und die Beleuchtung ausdrücklich erwähnt.

Abs. 3

Die bisherige Regelung wird offener formuliert. Neu obliegt der (betriebliche und bauliche) Unterhalt von Kantons- oder Gemeindewegen (und nicht wie bisher nur der Wanderwege des Kantons) der Gemeinde, wenn diese Wege über Parzellen Dritter führen.

5. Finanzierung

5.1 Kantonsstrassen und Kantonswege

§ 26 Grundsätze

Abs. 1 und 2

Entsprechend der bereits gelebten Praxis sollen die Kosten für den betrieblichen Unterhalt der Lärmschutzwände, der Beleuchtung und der Verkehrskreisel innerorts von der entsprechenden Gemeinde getragen werden. Da diese Sachverhalte bereits in § 24 Abs. 2 E-StrWG aufgeführt sind, ist § 26 Abs. 2 obsolet und kann gestrichen werden. Entsprechend erübrigt sich der Vorbehalt auf Abs. 2 in Abs. 1.

§ 26b Beiträge des Kantons

Abs. 1

Agglomerationsprogramme gehören zu den wichtigen raumpolitischen Steuerungsmassnahmen. Ihre Umsetzung ist eine interdisziplinäre Verbundaufgabe und löst erheblichen Investitionsbedarf aus. Gerade für den kantonalen Strassen- und Wegbau bringen die in den Programmen vorgesehenen Massnahmen abgestimmte Lösungen für aktuelle Verkehrsfragen. Da Kantonsstrassen zu den zentralen Erschliessungselementen in den Agglomerationsgemeinden gehören, ist die Mitwirkung des Kantons in aller Regel Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung der Programme.

Der Kanton ist an den laufenden Agglomerationsprogrammen beteiligt. Soweit daraus strassenrechtliche Planungen oder Projekte entstehen, werden sie über die ordentlichen kredit- und planungsrechtlichen Verfahren abgewickelt und finanziert. Es hat sich in der Praxis gezeigt, dass die fruchtbare, aber auch aufwendige Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Projektträgern oft zu schwierigen Finanzierungsabgrenzungen führt. Hier soll über die neu geschaffene Möglichkeit, Verbesserungsbeiträge an Vorhaben der Partner zu leisten, mehr Spielraum für eine reibungslosere Umsetzung der Programme geschaffen werden. Die unterstützten Projektbestandteile müssen die kantonalen Massnahmen ergänzen und unterstützen und im Interesse der Programmziele liegen. Ein Rechtsanspruch auf solche Beiträge besteht nicht. Die entsprechenden

Kosten werden über den neu eingefügten § 29 Abs. 1 Ziff. 6 E-StrWG der Spezialfinanzierung belastet.

Abs. 2

Ein einwandfreier Zustand der Kantonswege, d.h. der Fuss-, Wander- und Radwege, liegt durchaus im Interesse des Kantons. Diesem Umstand wird mit dieser neuen Bestimmung Rechnung getragen. Der Kanton ist demnach verpflichtet, der nach § 24 Abs. 3 E-StrWG zuständigen Gemeinde Beiträge von bis zu 50 % an die Kosten des baulichen Unterhalts derjenigen Kantonswege, die über Parzellen Dritter führen, zu leisten.

§ 27 Beiträge der Gemeinden

Abs. 4

Grossvorhaben, die weitgehend im Interesse des Kantons liegen und die Dimensionen üblicher Projekte deutlich sprengen, können es rechtfertigen, von den üblichen Beitragsregeln abzuweichen. Der Grosse Rat soll daher die Möglichkeit erhalten, mit dem Grundsatzentscheid über die Aufnahme eines neuen Strassenstückes in das Netz der Kantonsstrassen auch darüber zu entscheiden, ob im konkreten Fall eine Beitragsreduktion oder gar ein Verzicht darauf gerechtfertigt erscheint. Für die Oberlandstrasse (OLS) wurde im Rahmen des seinerzeitigen Netzbeschlusses explizit festgestellt, dass für die Realisierung keine Gemeindebeiträge erhoben werden. Gleiches wurde auch für die neue Kantonsstrasse im Areal „Wil West“ beantragt.

§ 29 Spezialfinanzierung

Abs. 1 Ziff. 3

Der vorsorgliche Landerwerb für in Aussicht stehende Strassenprojekte wird neu über das Landkreditkonto nach § 17 FHG finanziert. Dies ist folgerichtig, weil die entsprechenden Grundstücke noch nicht unmittelbar der Erfüllung strassenrechtlicher Aufgaben dienen und damit dem Finanzvermögen zuzuordnen sind. Mit der Aktivierung der Grundstücke für die Realisierung eines Bauvorhabens oder die Leistung eines Realersatzes sind die entsprechenden Werte den Projekten zu belasten und das Landkreditkonto zu entlasten.

Abs. 1 Ziff. 6

Mit der Anpassung von Ziff. 6 wird die abschliessende Liste der zulässigen Verwendungen der Mittel der Spezialfinanzierung erweitert. Neu können auch die Kosten für Beiträge an Agglomerationsmassnahmen gemäss § 26b E-StrWG und die Sonderbeiträge nach § 57b Abs. 2 E-StrWG der Spezialfinanzierung belastet werden.

Abs. 1 Ziff. 9

Mit der zweiten Ergänzung der Liste wird klargestellt, dass auch die Kosten für Beschilдерungen von kantonalen Wegen ausserhalb des Geltungsbereiches der Strassenverkehrsgesetzgebung, insbesondere die Kennzeichnung von Wanderweg- oder Velorouten, über die Spezialfinanzierung abgewickelt werden.

Abs. 3

Die Spezialfinanzierung wird grundsätzlich verursachergerecht gespeist. In den unter Abs. 3 genannten Fällen kann der Grosse Rat aber auch allgemeine Mittel in den Fonds einlegen. Neu soll dies auch für die Finanzierung von Grossprojekten möglich sein, wenn für die entsprechenden Strassenabschnitte ein rechtskräftiger Netzbeschluss vorliegt. Grundsätzliche Voraussetzung bleibt, dass ohne die Einlage die Finanzierung der Aufgaben des Kantons nach diesem Gesetz wegen des Grossprojektes gefährdet wäre. Dies wäre bei einem Kreditbegehren darzulegen. Für die möglichen Einlagen aus allgemeinen Mitteln gelten die verfassungsrechtlichen Finanzkompetenzen. Es ist davon auszugehen, dass solche Einlagen immer weit über drei Millionen Franken liegen werden, wenn sie tatsächlich zur Stabilisierung der Strassenfinanzierung beitragen sollen. Damit werden die entsprechenden Kredite zwingend der Volksabstimmung zu unterbreiten sein. Auch wenn die Einlage mit einem Grossprojekt begründet wird, wird nicht das Projekt Abstimmungsgegenstand sein, sondern der Kredit zur Sicherstellung der Strassenfinanzierung als Ganzes.

5.2 Gemeindestrassen und Gemeindewege**§ 31 Kostenträger****Abs. 1**

Aufgrund der Änderung des PBG ist der in dieser Bestimmung enthaltene Vorbehalt von § 52 des PBG nicht mehr korrekt. „§ 52 PBG“ wird deshalb durch den aktuell geltenden „§ 43 PBG“ ersetzt.

6. Benützung der Strassen und Wege**§ 32 Gemeingebrauch****Abs. 3**

Neu wird diejenige Behörde bezeichnet, die für den entsprechenden Entscheid (Beitragspflicht bei übermässiger Beanspruchung von Strassen und Wegen und/oder Beseitigungspflicht bei Verunreinigungen) zuständig ist. Damit wird gleichzeitig klargestellt, dass ein rechtsmittelfähiger Entscheid zu erlassen ist. Der entsprechende Entscheid der Gemeinde oder des Departements kann mit den im VRG vorgesehenen Rechtsmitteln angefochten werden.

§ 34 Gesteigerter Gemeingebrauch

Abs. 1

Neu ist der Kanton, d.h. das kantonale Tiefbauamt (vgl. § 1 Abs. 2 StrWV), für die Bewilligung zuständig. Dass Kanton und Gemeinden über den gegenseitigen gesteigerten Gemeingebrauch ihrer Strassen und Wege Vereinbarungen treffen können, entspricht der gelebten Praxis. Bisher fehlte für dieses Vorgehen eine gesetzliche Grundlage. Dieser Mangel wird dem neuen zweiten Satz von Abs. 1 behoben.

Abs. 2

Die Liste der Tatbestände, die eine Bewilligung benötigen, wird um das „vorübergehende Anbringen von Erdankern“ ergänzt, nachdem die Praxis gezeigt hat, dass diesbezüglich Bedarf an einer klaren und ausdrücklichen gesetzlichen Grundlage besteht.

Abs. 3

Neu wird in Abs. 3 geregelt, unter welchen Voraussetzungen die Bewilligung für den gesteigerten Gemeingebrauch erteilt wird. Zudem wird ausdrücklich erwähnt, dass die Bewilligung befristet und mit Auflagen und Bedingungen versehen werden kann. Der jetzige Abs. 3 wird in Abs. 4 überführt.

Abs. 4

Satz 1 dieser Bestimmung entspricht dem bisherigen Abs. 3. Im zweiten Satz wird neu die Zuständigkeit für die Festlegung der (Gebühren-)Ansätze geregelt. Die geltende Regelung von Abs. 4 wird in Abs. 5 überführt.

Abs. 5

Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen Abs. 4.

§ 35 Sondernutzung

Abs. 1

Die bisher in Abs. 1 festgelegte Zuständigkeit für die Erteilung einer Konzession wird aus systematischen Gründen und mit Anpassungen neu in Abs. 3 geregelt.

Abs. 3

Im Gegensatz zum geltenden § 35 Abs. 1 obliegt neu die Zuständigkeit für die Vergabe von Konzessionen auf Kantonsstrassen und -wegen dem Departement und nicht mehr dem Regierungsrat. Dies erweist sich deshalb als sachgerecht, weil das Thema Strassenwesen klar beim DBU angegliedert (vgl. § 1 Abs. 1 StrWV) ist. Diese Zuständigkeit entspricht auch der Lösung, die im neuen Gesetz über den Wasserbau und den Schutz vor gravitativen Naturgefahren (WBSNG; RB 721.1) getroffen worden ist.

Abs. 4

Neu ist die Regelung in Abs. 4, wonach kein Anspruch auf eine Konzession besteht. Dies entspricht einem allgemeinen Rechtsgrundsatz (vgl. z.B. auch die Regelung in § 4 Abs. 3 des kantonalen Wassernutzungsgesetzes [WNG; RB 721.8]). Ferner werden die Voraussetzungen erwähnt, die erfüllt sein müssen, damit die Vergabe einer Konzession überhaupt infrage kommt, und schliesslich wird festgelegt, dass die Konzession zu befristen ist und mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden kann.

Abs. 5

Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen § 35 Abs. 4.

Vorbemerkungen zu den § 35a bis § 35d

Das Verfahren für die Erteilung einer Bewilligung nach § 34 StrWG und die Vergabe einer Konzession nach § 35 StrWG ist in § 8 StrWV nur rudimentär geregelt. Es trägt dem Umstand, dass das Baubewilligungs- und das Sondernutzungsplanverfahren nach PBG und das Verfahren nach StrWG je abweichende Verfahrensabläufe aufweisen, nicht gebührend Rechnung. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass das Baubewilligungs- und das Sondernutzungsplanverfahren mit dem Verfahren nach StrWG zeitlich und inhaltlich zu koordinieren ist (vgl. Art. 25a des Bundesgesetzes über die Raumplanung [RPG, SR 700]). Entsprechend ist es notwendig, für diese Tatbestände separate Verfahren zu definieren. Mit den neuen § 35a bis § 35d E-StrWG werden entsprechende Verfahren gesetzlich verankert, womit der Rechtsschutz gewährleistet werden kann. Die Verfahrensbestimmungen orientieren sich im Wesentlichen an den Verfahrensbestimmungen gemäss PBG und der dazugehörigen Verordnung (PBV; RB 700.1), insbesondere an die Koordinationsbestimmungen von § 112 PBG und § 52 PBV.

§ 35a Verfahren für die Bewilligungserteilung oder Konzessionsvergabe im Rahmen eines Bauvorhabens

Abs. 1 und Abs. 2

Ist für die Realisierung eines Bauvorhabens neben der Baubewilligung (nach PBG) eine Bewilligung nach § 34 E-StrWG oder eine Konzession nach § 35 E-StrWG erforderlich, so ist das Bewilligungs- oder Konzessionsgesuch mit den erforderlichen Unterlagen bei der Gemeindebehörde einzureichen (Abs. 1). Die Gemeindebehörde hat alsdann das Bewilligungs- oder Konzessionsgesuch zusammen mit dem Baugesuch während 20 Tagen öffentlich aufzulegen und die Auflage den betroffenen Grundeigentümern schriftlich mitzuteilen (Abs. 2 Satz 1). Auf die öffentliche Auflage kann verzichtet werden, wenn ein Vorhaben von untergeordneter Bedeutung ist und Interessen Dritter offensichtlich nicht berührt (Abs. 2 Satz 2). Die Formulierung von Abs. 2 Satz 2 entspricht dem Wortlaut von § 13 Abs. 4 WNG, weshalb sich Auslegung und Praxis an jener Bestimmung orientieren.

Abs. 3

Die Einspracheberechtigung nach Abs. 3 entspricht im Wesentlichen dem Wortlaut von § 103 Abs. 1 PBG, weshalb sich Auslegung und Praxis an jener Bestimmung orientieren.

Abs. 4

Nach der öffentlichen Auflage hat die Gemeindebehörde das Bewilligungs- oder Konzessionsgesuch zusammen mit dem Baugesuch sowie die Einsprachen der vom Regierungsrat zu bezeichnenden Amtsstelle des Kantons weiterzuleiten, sofern das Departement oder der Kanton für die Erteilung der Konzession oder der Bewilligung zuständig ist.

Abs. 5 und Abs. 6

Auf Stufe Kanton erfolgt zweierlei: Die zuständige Bewilligungs- oder Konzessionsbehörde hat über das Gesuch in Kenntnis der Einsprachen zu entscheiden (Abs. 5). Hernach hat die vom Regierungsrat zu bezeichnende Stelle diesen Bewilligungs- oder Konzessionsentscheid und weitere erforderliche kantonale Stellungnahmen oder Entscheide zu koordinieren und diese der Gemeindebehörde zu übermitteln (Abs. 6).

Abs. 7

In der Folge hat die entsprechende Gemeindebehörde über das Baugesuch zu entscheiden und diesen Baubewilligungsentscheid zusammen mit dem kantonalen Bewilligungs- oder Konzessionsentscheid und mit den weiteren Stellungnahmen und Entscheiden dem Gesuchsteller zu eröffnen.

§ 35b Verfahren für die Bewilligungserteilung oder Konzessionsvergabe im Rahmen eines Sondernutzungsplans

Abs. 1

Der Sondernutzungsplan ist ein Planungsinstrument und stellt kein Bauprojekt dar. Gemäss geltender Lehre und Rechtsprechung darf denn auch keine derart konkrete Planung verlangt werden, dass für die Erarbeitung eines Projekts kein oder kein wesentlicher Spielraum mehr bestehen würde. Aus diesem Grund wäre es nicht verhältnismässig, wenn die Bauherrschaft dazu verpflichtet würde, bereits auf Stufe Planung ein detailliertes Bewilligungs- oder Konzessionsgesuch auszuarbeiten und vorzulegen. Aus diesem Grund sieht die Bestimmung vor, dass vor der öffentlichen Auflage des Sondernutzungsplans eine Stellungnahme der zuständigen Bewilligungs- oder Konzessionsbehörde einzuholen ist. Auf diese Weise wird der Gefahr entgegengewirkt, dass das Departement einen Sondernutzungsplan genehmigt, der in der Folge nicht umgesetzt werden kann.

Abs. 2

Nach Vorliegen einer entsprechenden Stellungnahme ist diese zusammen mit dem Sondernutzungsplan während 20 Tagen öffentlich aufzulegen, womit die Möglichkeit geschaffen wird, dagegen Einsprache zu erheben. Die Einspracheberechtigung entspricht im Wesentlichen dem Wortlaut von § 103 Abs. 1 PBG, weshalb sich Auslegung und Praxis an jener Bestimmung orientieren.

Abs. 3

Nach Ablauf der Auflagefrist entscheidet die Gemeindebehörde über die Einsprachen und über den Erlass des Gestaltungsplans.

§ 35c Verfahren für die Konzessionsvergabe im Rahmen von Strassenprojekten

Abs. 1

Der Kanton und die Gemeinden haben sich bei der Projektierung des Baus ihrer Strassen gegenseitig einzubeziehen (§ 19 Abs. 1 und § 19a Abs. 1 E-StrWG). Es wäre nicht sachgerecht, wenn das Gesetz den Kanton und die Gemeinde je gegenseitig zur Konzessions- oder Bewilligungsvergabe verpflichten würde. Aus diesem Grund sieht diese neue Bestimmung vor, dass die Bewilligung oder Konzession mit dem Eintritt der Rechtskraft des Strassenprojekts als erteilt gilt.

§ 35d Bewilligungs- oder Konzessionsadressat

Abs. 1

Mit dieser Bestimmung wird klargestellt, dass die Bewilligung oder die Konzession grundsätzlich auf die gesuchstellende Person auszustellen ist. Dies erweist sich als sinnvoll, weil das die Person ist, zu der die Bewilligungs- oder Konzessionsbehörde Kontakt hat.

Abs. 2

Bei ortsfesten Bauten und Anlagen kann es sich im Einzelfall rechtfertigen, die Bewilligung oder Konzession auf ein Grundstück auszustellen, weil die Eigentümer oder Pächter häufig wechseln können. Ansonsten müsste die Bewilligung oder Konzession jeweils erneuert oder die Übertragbarkeit vorgesehen werden.

§ 36 Pflichten des Bewilligungs- oder Konzessionsnehmers

Abs. 1

Mit den vorstehenden neuen Verfahrensbestimmungen wird die bisherige Regelung in Abs. 1 obsolet.

Abs. 2

Diese Bestimmung erfährt im Vergleich zum bisherigen Recht lediglich dahingehend eine Präzisierung, als klargestellt wird, dass die Kosten für den Bau und den Betrieb der Bauten und Anlagen durch den Bewilligungs- oder Konzessionsnehmer zu tragen sind.

§ 37 Entzug von Bewilligungen oder Konzessionen

Abs. 1 und 2

Hier wird der Terminus „nach den Grundsätzen des Enteignungsrechts“ durch den gesetzgeberisch formal korrekten Verweis auf die Vorschriften des Gesetzes über die Enteignung (TG EntG; RB 710) ersetzt. Des Weiteren wird in Ergänzung der bisherigen Regelung klargestellt, dass ein Entzug der Bewilligung oder der Konzession auch dann erfolgen kann, wenn Vorschriften, Auflagen oder Bedingungen nicht eingehalten werden.

7. Anstossende Grundstücke

§ 39 Duldungspflichten der Anstösser

Abs. 1

Diese Bestimmung erfährt im Vergleich zur bisherigen Bestimmung lediglich eine redaktionelle Anpassung.

Abs. 2

Hier erfolgt eine Ergänzung, wonach sich die Duldungspflicht der Anstösser auch auf das Anbringen von verkehrstechnischen Anlagen sowie Kennzeichnungen der Kantons- und Gemeindewege entlang und auf ihrem Grundstück bezieht. Die Vergangenheit zeigte, dass eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage notwendig ist, damit in diesem Zusammenhang keine Unklarheiten aufkommen. Der Begriff „Kennzeichnung“ entspricht der Terminologie des FWG. Gemäss Art. 6 Abs. 1 lit. a FWG ist der Kanton verpflichtet, die Wanderwege angemessen zu kennzeichnen.

Abs. 6

Da nicht jeder durch Strassenbau- oder Unterhaltsarbeiten erlittene Nachteil abgegolten werden soll, sondern in Analogie zu Abs. 1 nur ein wesentlicher Nachteil, wird das Wort „wesentlich“ in Abs. 6 eingefügt. Ferner wird der Begriff „Wünsche“ durch den Begriff „Interessen“ ersetzt.

Vorbemerkungen zu § 40 und § 41

§ 40 und § 41 StrWG werden sowohl redaktionell als auch in Bezug auf die Systematik überarbeitet. Neu regelt § 40 E-StrWG die technischen Anforderungen an Zufahrten, Zugänge und Einmündungen. Der neue § 41 E-StrWG regelt die Einschränkungen bei

Zufahrten, Zugängen und Einmündungen und differenziert neuerdings zwischen bestehenden Zufahrten, Zugängen und Einmündungen und solchen, die neu erstellt werden.

§ 40 Anforderungen an Zufahrten, Zugänge und Einmündungen

Abs. 1

Neu bedürfen nicht nur Zufahrten und Zugänge, sondern auch Einmündungen zu öffentlichen Strassen einer Bewilligung der Gemeindebehörde oder einer Genehmigung des Kantons.

Satz 2 der bisherigen Bestimmung wird neu in § 40 Abs. 2 E-StrWG überführt.

Abs. 2

Der jetzige Abs. 2 wird aus systematischen Gründen und mit einer redaktionellen Anpassung in § 41 Abs. 1 E-StrWG überführt (vgl. nachfolgende Bemerkungen zu § 41 Abs. 1 E-StrWG).

Der Wortlaut des neuen Abs. 2 entspricht im Wesentlichen der bisherigen Regelung von § 40 Abs. 1 Satz 2. Nach wie vor setzt die Erteilung einer Bewilligung voraus, dass die Verkehrssicherheit dauernd gewährleistet ist. Neu wird ausdrücklich festgehalten, dass die Bewilligung mit Auflagen und Bedingungen versehen werden kann.

Abs. 3

Die bisherige Regelung von § 41 Abs. 1 wird mit redaktionellen Anpassungen in Abs. 3 überführt. Wie oben ausgeführt (Kap. 4.5) besteht mit § 47a E-StrWG die Möglichkeit im konkreten Einzelfall, d.h. dort, wo es die Sicherheit erfordert, ungeachtet der in § 40 Abs. 3 E-StrWG normierten Höhenregelung von 80 cm, eine maximale Höhe von Mauern, Einfriedungen, Böschungen sowie Bepflanzungen von 60 cm anzuordnen. Der jetzige Abs. 3 wird in Abs. 4 überführt.

Abs. 4

Im Vergleich zum bisherigen Recht wird die Bestimmung als Kann-Vorschrift ausgestaltet, da eine zwingende Notwendigkeit, die technische Gestaltung von Zufahrten oder Zugängen per Gesetz oder Verordnung zu regeln, nicht besteht. Der Entscheid, ob und welche Normen für verbindlich erklärt werden sollen, obliegt dementsprechend dem Regierungsrat.

§ 41 Einschränkungen bei Zufahrten, Zugängen und Einmündungen

Abs. 1

Diese Bestimmung entspricht (mit der Ergänzung hinsichtlich Einmündungen) dem bisherigen § 40 Abs. 2 Satz 1.

Abs. 2

Hier wird geregelt, dass bei einer Beeinträchtigung der bestehenden Übersichtlichkeit durch ein Vorhaben die notwendigen Massnahmen anzuordnen sind. Die Kosten hierfür trägt der Baugesuchsteller.

Abs. 3

Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen § 41 Abs. 2.

§ 43 Einfriedungen, Mauern, Terraingestaltung

Abs. 1

Bisher durften lichtdurchlässige, Durchsicht gewährende Einfriedungen bis 1.5 m Höhe direkt auf die Strassen- oder Weggrenze gestellt werden. Die Erfahrung zeigte, dass dies nicht sachgerecht ist. Aus diesem Grund wird neu ein Abstand von 30 cm vorgeschrieben. Im Übrigen werden die Verweise auf das vorliegende Gesetz angepasst.

§ 44 Abstände für Bauten und Anlagen

Abs. 1

Nach bisherigem Recht konnten Kleinbauten und kleinere Anlagen direkt an die Strassen- oder Weggrenze gestellt werden (vgl. nachfolgende Bemerkungen zu § 45 E-StrWG). In der Praxis zeigte sich jedoch, dass auch Kleinbauten, die nach § 22 PBV eine Gebäudefläche von 40 m² und eine traufseitige Fassadenhöhe von 3.50 m aufweisen dürfen, durchaus zu Verkehrssicherheitsbeeinträchtigungen führen können. Aus diesem Grund werden die Abstände neu für sämtliche Bauten und Anlagen einheitlich geregelt. Es wird klargestellt, dass auch hinsichtlich Kleinbauten ein Strassenabstand einzuhalten ist.

Abs. 2

Unverändert bleibt die Möglichkeit, dass die Gemeindebehörde für unterirdische Bauten einen Abstand von 50 cm bewilligen kann, sofern keine öffentlichen Interessen entgegenstehen. Die Bestimmung wird im Vergleich zum bisherigen Recht dahingehend ergänzt, dass eine Herabsetzung des Abstandes für unterirdische Bauten bei Kantonsstrassen einer Genehmigung des Kantons bedarf.

Abs. 3

Die bisherige Regelung von § 44 Abs. 3 bleibt inhaltlich unverändert. Die Bestimmung erfährt lediglich eine redaktionelle Anpassung, indem die Terminologie des PBG übernommen wird.

§ 45 Kleinbauten, kleinere Anlagen

§ 45 des geltenden Rechts wird aufgehoben. Wie oben unter § 44 E-StrWG dargelegt, hat die bisherige Privilegierung, wonach Kleinbauten bis an die Strassen- und Weggrenze gestellt werden dürfen, in der Vergangenheit zu verkehrsunsicheren Situationen geführt. Zudem hat sich die bisherige Regelung als mangelhaft erwiesen, weil der Begriff der „kleineren Anlagen“ weder im StrWG noch im PBG noch in der PBV existiert und es somit im konkreten Fall unklar blieb, was darunter zu verstehen ist.

§ 46 Abstellplätze und Garagen

Abs. 2

Diese Bestimmung erfährt im Vergleich zum bisherigen Recht dahingehend eine Differenzierung, als neuerdings für Kantons- und Gemeindestrassen unterschiedliche Abstände festgelegt werden für Einfahrtsöffnungen bei Einstellräumen und Einfahrtstoren. Hinsichtlich landwirtschaftlicher Fahrzeuge bleibt der gesetzliche Abstand von acht Metern unverändert, unabhängig von der Art der Strasse (Kantons- oder Gemeindestrasse). Zudem wird der Begriff „grössere Motorfahrzeuge“ gestrichen, da unklar ist, was er bedeutet.

§ 47 Ausnahmen

Abs.1

Aufgrund der Änderungen in den vorhergehenden Bestimmungen werden die Verweise in Satz 1 angepasst. Satz 2 der Bestimmung wird in Abs. 2 überführt.

Abs. 2

Diese Bestimmung entspricht der bisherigen Regelung von § 47 Abs. 1 Satz 2. Der geltende Abs. 2 wird aus systematischen Gründen in den neuen § 47a E-StrWG überführt.

§ 47a Sicherheit

Diese Bestimmung entspricht inhaltlich dem bisherigen § 47 Abs. 2.

8. Besondere Bestimmungen

§ 48 Verkehrsknoten

Abs. 1

Diese Bestimmung wird dahingehend ergänzt, als nicht nur das Aneinanderstossen von Strassen und Wegen des Kantons und von Gemeinden, sondern auch die Überlagerung umfasst wird. Zudem wird neu eine gesetzliche Grundlage geschaffen, dass auch die Nutzung und die Finanzierung durch Vereinbarung geregelt werden können.

Abs. 2

Der Begriff „Belag“ wird durch den technisch korrekten Begriff „gebundene Deckschicht“ ersetzt. Inhaltlich erfährt die Bestimmung jedoch keine Änderung.

Abs. 3

An dieser Stelle wird geregelt, dass Gemeinden zu dulden haben, dass Kantonswege über ihre Strassen und Wege führen können. Die vorbehaltlose Duldungspflicht besteht nur, soweit keine baulichen Massnahmen im Sinne von § 12 erforderlich sind.

§ 49 Kosten von Signalisationen und Wegweisern

Abs. 1

Die Neufassung dieser Bestimmung regelt, dass für die Signalisation und die Anbringung von Wegweisern und Kennzeichnungen nicht mehr dasjenige Gemeinwesen in der Pflicht steht, an dessen Strasse oder Weg solche Einrichtungen angebracht werden, sondern dasjenige Gemeinwesen, dessen Strasse oder Weg die Signalisation dient. Diese Änderung rechtfertigt sich deshalb, weil Signalisationen, Wegweiser und Kennzeichnungen oft nicht der Strasse oder dem Weg dienen, auf der oder dem sie angebracht sind. Satz 2 des geltenden Abs. 1 wird in Abs. 2 überführt.

Abs. 2

Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen § 49 Abs. 1 Satz 2.

Aufgrund des neuen Wortlauts von Abs. 1 wird die bislang geltende Regelung von Abs. 2 obsolet.

Abs. 3

Die bisherige Regelung wird insofern präzisiert, als die Kosten von Betriebswegweisern zu Lasten des entsprechenden Betriebs gehen.

§ 50 Kantons- und Gemeindewege

Der Titel der Bestimmung wurde von „Fuss- und Wanderwege“ in „Kantons- und Gemeindewege“ geändert, da damit sämtliche Wege erfasst werden und nicht wie bisher nur Fuss- und Wanderwege.

Abs. 1

Diese Bestimmung enthält hinsichtlich der Fuss- und Wanderwege die Pflicht zur Kennzeichnung, wie dies das FWG vorgibt. Darüber hinaus stellt der Wortlaut sicher, dass auch die übrigen Wege, namentlich die Radwege, angemessen gekennzeichnet werden.

Abs. 2

Diese Bestimmung entspricht der Regelung des bisherigen § 50 Abs. 1.

Abs. 3

Diese Bestimmung entspricht der Regelung des bisherigen § 50 Abs. 2.

Abs. 4

An dieser Stelle wird klargestellt, dass der Kanton und die Gemeinden (in ihrem Bereich) für den Vollzug des FWG – und nicht nur wie bis anhin für den Vollzug von Art. 6 FWG und allfälligen Ersatz nach Art. 7 FWG – verantwortlich sind. Die Ersatzpflicht gemäss Art. 7 FWG braucht an dieser Stelle nicht mehr explizit genannt zu werden. Einerseits ist diese mit der neuen Formulierung bereits abgedeckt. Andererseits wird die Ersatzpflicht gemäss FWG bereits in § 11 Abs. 4 E-StrWG erwähnt.

§ 52 Strassenreklamen

Abs. 2

Diese Bestimmung regelt neben der bereits heute geltenden Bewilligungspflicht und dem insofern unveränderten Abs. 1 der Regelung, nach welchen Bestimmungen sich das Verfahren richtet. Zusätzlich wird klargestellt, dass bei Kantonsstrassen vorgängig eine Genehmigung des Kantons einzuholen ist.

Abs. 3

An dieser Stelle wird geregelt, dass widerrechtlich im Strassenraum errichtete Strassenreklamen oder solche, welche die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, vom zuständigen Gemeinwesen ohne weiteres entfernt werden können. Der Durchführung eines Verfahrens (d.h. ein nachträgliches Baubewilligungsverfahren) bedarf es damit nicht. Dieser Eingriff in die Eigentumsrechte der betreffenden Privatperson rechtfertigt sich deswegen, weil die Verkehrssicherheit unter Umständen stark gefährdet sein kann. Neben diesem ausgewiesenen und gewichtigen öffentlichen Interesse an der Verkehrssicherheit erweist sich der Eingriff in die Eigentumsfreiheit der Privatperson, die mit der streitbaren Reklame die Verkehrssicherheit gefährdet und/oder diese im Strassenraum aufgestellt hat, als klein und im Ergebnis als untergeordnet.

§ 53 Oberflächenwasser

Abs. 2

Die bis anhin geltende pauschale Abgeltung lässt sich nicht mit dem Verursacherprinzip vereinbaren. Die Erstellung von Kanalisationsleitungen ist in § 34 E-StrWG, in § 8 der StrWV sowie in der (relativ jungen) Verordnung des Regierungsrates über die Gebühren für den gesteigerten Gemeindegebrauch von Kantonsstrassen und -wegen (GGV; RB 725.12) geregelt. Mit diesen Bestimmungen wird die Thematik ausreichend erfasst. Der bisherige § 53 Abs. 2 ist deshalb obsolet und kann gestrichen werden.

Abs. 3

Diese Bestimmung wird ebenfalls aufgehoben. Die Voraussetzungen und die einzuhaltenden Rahmenbedingungen beim Einleiten von Oberflächenwasser in Gewässer sind abschliessend im Bundesrecht (insbesondere im Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer [GSchG; SR 814.20]) geregelt.

§ 54 Fahrten ausserhalb von Strassen (aufgehoben)

Das E-StrWG handelt (ausschliesslich) von den Strassen und Wegen der Gemeinden und des Kantons (vgl. § 1 Abs. 1 E-StrWG). Die bisherige Bestimmung von § 54 liegt deshalb ausserhalb des Anwendungsbereichs. Aus diesem Grund wird sie im neuen StrWG nicht mehr geführt.

9. Strafbestimmung

§ 55 Strafbestimmung

Abs. 1 Ziff. 5

In der bereits heute geltenden Strafbestimmung wird in Nachachtung von § 52 E-StrWG eine neue Ziffer eingefügt, und es werden neben dem bisherigen Strafenkatalog neu auch Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften betreffend Strassenreklamen unter Strafe gestellt.

10. Schlussbestimmungen zum Netz der Kantonsstrassen [neu]

§ 57a Überführung von Strassen in Gemeindenetze

Die Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen ist das zentrale Anliegen der vorliegenden Revision. § 57a enthält im Verbund mit der Bestimmung zur Erhöhung des Gemeindeanteils an den Einnahmen aus den Verkehrssteuern (Änderung von § 15 Abs. 1 SVAG) die rechtstechnischen Voraussetzungen für den Vollzug. Im Anhang 1 sind die Strassenabschnitte, die mit diesem Gesetz in das Netz der jeweiligen Gemeinden überführt werden, tabellarisch und planerisch dargestellt. Die Auswahl der einzelnen Strassenabschnitte erfolgte nach den dargestellten Kriterien und mit dem Bekenntnis, den betroffenen Gemeinden die einzelnen Strassenabschnitte in „solidem“ Zustand zu übergeben.

Die Überführung von Strassenabschnitten in Gemeindenetze per Gesetzesvorschrift ist im Übrigen ein einmaliger Akt. Für künftige Verschiebungen zwischen dem Netz des Kantons und dem Netz der Gemeinden bedarf es – wie bisher – wieder der Zustimmung beider Partner. Dabei werden die Abtretungs- und Aufnahmemodalitäten üblicherweise in einer Vereinbarung geregelt. Auf dieser Grundlage fassen die zuständigen Organe des Kantons (Grosser Rat) und der Gemeinden (Gemeinde oder Gemeindebehörde) die formellen Beschlüsse über die Aufnahme in ihre Netze oder die Entlassung daraus. Die in der Tabelle im Anhang 1 aufgeführten Beträge sind das Ergebnis der in Kap. 2

beschriebenen Zustandsanalyse und -bewertung. Das System soll sicherstellen, dass den Gemeinden in den nächsten 25 Jahren keine zusätzlichen Investitionskosten für die übernommenen Strassenabschnitte entstehen. Soweit aufgrund der gemachten Erhebungen in den kommenden 25 Jahren aber namhafte bauliche Massnahmen zu erwarten sind, werden die entsprechenden Kosten abgegolten. Ist ein Strassenabschnitt bei der Übergabe schon oder nahezu in solidem Zustand, werden keine oder tiefere Abgeltungen bezahlt. Die betroffenen Gemeinden erhalten ihre Anspruchsberechtigung auf die ihnen in der Tabelle im Anhang 1 zugeordneten Abgeltungsbeträge mit der Inkraftsetzung des Gesetzes unter den in Abs. 3 festgelegten Modalitäten. Dem Kanton wird das Recht eingeräumt, seinen Zahlungsverpflichtungen unter Berücksichtigung der konkreten finanziellen Rahmenbedingungen in Teilzahlungen nachzukommen. Dies erscheint gerechtfertigt, zumal nicht davon auszugehen ist, dass den Gemeinden in den ersten vier Jahren grössere Kosten aus den Übernahmen entstehen werden und die Summe der Abgeltungen mit rund 56.8 Mio. Franken doch beträchtlich ist.

Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes sind die rechtlichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für den angestrebten Übergang der Strassenabschnitte in die Gemeindefnetze geschaffen. Für die tatsächliche Umsetzung werden der Kanton und die betroffenen Gemeinden aber noch Detailvorkehrungen zu treffen haben (je nachdem organisatorischer oder auch budget- und finanzplantechnischer Natur). Der Vollzug der Regelungen wird daher auf den 1. Januar 2024 terminiert, die Fälligkeit der Abgeltungszahlungen auf ein halbes Jahr später. Bei einer voraussichtlichen Inkraftsetzung dieses Gesetzes per 1. Januar 2023 verbleibt somit genügend Zeit für die technische Umsetzung.

Im Sinne einer programmatischen Bestimmung und mit Blick auf eine möglichst reibungslose Abwicklung werden Kanton und Gemeinden verpflichtet, die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen und sich im Umsetzungsprozess gegenseitig zu unterstützen (Abs. 4). Im Bedarfsfall kann der Regierungsrat Weisungen zum Vollzug erlassen.

Abs. 6 schafft die gesetzliche Grundlage, um die Kosten der Netzbereinigung, insbesondere die Bezahlung der Abgeltungsbeträge, der verursachergerecht alimentierten Spezialfinanzierung nach § 29 belasten zu können.

§ 57b Zweckbindung, Sonderbeiträge

Sieht Anhang 1 für die Überführung eines Strassenabschnitts in das Gemeindefnetz eine Abgeltungszahlung vor, haben die Abklärungen im Vorfeld ergeben, dass mittelfristig von einem Handlungsbedarf bei der Werterhaltung auszugehen ist. Um sicherzustellen, dass im Bedarfsfall die erforderlichen Mittel für die notwendigen Baumassnahmen zur Verfügung stehen, werden die Gemeinden gesetzlich verpflichtet, die erhaltenen Abgeltungen für die Deckung der Kosten für Bau- oder Unterhaltsmassnahmen auf den übertragenen Strassenabschnitten zu reservieren. Was unter Bau und Unterhalt zu verstehen ist, regeln § 12 und § 23 Abs. 2 E-StrWG. Die Empfänger-Gemeinden werden entsprechende buchhalterische Dispositionen treffen müssen.

Werden ältere Strassenabschnitte baulich saniert, stösst man im Zuge der Bauarbeiten immer wieder unerwartet auf umweltbelastende Stoffe, die in der Folge fachgerecht ent-

sorgt werden müssen. Zu diesen Stoffen gehören insbesondere sogenannte polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) in den Deckschichten. Das kann zu erheblichen Mehrkosten führen. Solche „Überraschungen“ sollen nicht auf Kosten der Gemeinden gehen. Der Kanton als ursprünglicher Verursacher dieser Belastungen soll die Kosten übernehmen. Absatz 2 schafft die erforderliche Rechtsgrundlage.

§ 57c Netz der Kantonsstrassen

Anhang 2 E-StrWG bildet in Verbindung mit § 57c E-StrWG die formelle Grundlage des Netzes der Kantonsstrassen. Er setzt sich zusammen aus einer tabellarischen Auflistung der einzelnen Strassen und der zweidimensionalen Darstellung auf der Karte. Da für die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS) mit der Volksabstimmung vom 23. September 2012 bereits formelle Netzbeschlüsse gefasst wurden, die neuen Verbindungen aber noch nicht realisiert sind, werden sie in der Karte gestrichelt dargestellt.

Es ist davon auszugehen, dass sich auch künftige Veränderungen am Strassennetz ergeben werden, in erster Linie wohl durch den einvernehmlichen Abtausch von Strassenabschnitten zwischen Kanton und Gemeinden, vereinzelt aber auch durch neue Strassenverbindungen. Damit entsprechende Beschlüsse des Grossen Rates ohne Gesetzgebungsverfahren im Anhang 2 nachgetragen werden können, wird das Departement ermächtigt, diesen administrativen Schritt zu vollziehen.

11. Übergangsbestimmungen

§ 57d Vollzug der Erhöhung des Gemeindeanteils am Ertrag der Verkehrssteuer

Nach Inkraftsetzung dieser Gesetzesrevision und damit auch des geänderten § 15 Abs. 1 SVAG (Ziel: 1. Januar 2023) ist der Vollzug der Erhöhung vorzubereiten. Dementsprechend wird den Gemeinden der erhöhte Anteil erstmals auf Basis der Daten des Jahres 2023 im Jahr 2024 ausbezahlt.

§ 57e Bericht zur Finanzierung der Aufgaben des Kantons

Die Erhöhung des Gemeindeanteils um 10 % resultiert einerseits aus der Entlastung des Kantons durch die Abtretung von 171.8 km Strassen (5.2 %) und andererseits aus einer generellen Erhöhung (4.8 %). Diese wurde auf der Basis von Erfahrungswerten, Prognosen und Modellrechnungen so festgelegt, dass die Finanzierung der Aufgaben des Kantons im Zusammenhang mit dem Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen und -wege auch mit den daraus resultierenden Mindereinnahmen gesichert bleibt (vgl. Kap. 3). Gerade weil die tatsächlichen Entwicklungen in den kommenden Jahren sowohl mit Blick auf die Einnahmen, aber auch die zu realisierende Infrastruktur nur schwer abzuschätzen sind, sollen die getroffenen Annahmen spätestens nach zehn Jahren überprüft werden. Je nach Ergebnis kann eine neue Verteilung der Verkehrssteuer diskutiert werden.

§ 57f Hängige Verfahren

Abs. 1

Im Zeitpunkt des Inkrafttretens des revidierten Gesetzes werden bei den zuständigen Behörden je entsprechende Gesuche pendent sein. In dieser Bestimmung wird die Frage beantwortet, nach welchem Recht die pendenten Gesuche (z.B. Bau-, Bewilligungs- und Konzessionsgesuche), Projekte (z.B. Strassenprojekte) und Planungen (z.B. Sondernutzungsplanungen) zu beurteilen sind. Gewählt wurde der in der Gesetzgebung verbreitete Ansatz, wonach im Zeitpunkt des Inkrafttretens hängige Geschäfte noch nach bisherigem Recht zu beurteilen sind.

Abs. 2

In dieser Bestimmung wird geregelt, welcher Zeitpunkt für den Eintritt der Hängigkeit massgebend ist. Hierbei wurde inhaltlich in Anlehnung an die analoge Bestimmung aus dem Planungs- und Baugesetz (§ 121 Abs. 2 PBG) geregelt, dass bei Projekten und Planungen der Zeitpunkt der Publikation, bei Gesuchen der Zeitpunkt der Einreichung der Eintritt der Hängigkeit markiert und damit das anwendbare Recht bestimmt.

8. Erläuterungen zur Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2016

§ 13 Abs. 1 SVAG Steuerreduktion und -befreiung

Die Revision wird für eine geringfügige Änderung im Bereich des SVAG genutzt. Seit Inkrafttreten des Gesetzes befreit das Strassenverkehrsamt gestützt auf § 13 Abs. 1 SVAG auch die Fahrzeuge des Zivilschutzes von der Steuer. Nachdem der Zivilschutz indessen in § 13 Abs. 1 Ziff. 1 SVAG nicht explizit aufgeführt ist, wird diese Steuerbefreiung von der Finanzkontrolle seit Jahren bemängelt. Es gibt indessen keinen Grund, weshalb der Kanton seine Fahrzeuge, diejenigen der Feuerwehren und den Bund für dessen Dienstfahrzeuge von der Steuer befreien kann, nicht aber den Zivilschutz. Mit der vorliegenden Ergänzung von § 13 Abs. 1 Ziff. 1 SAVG wird hierfür die gesetzliche Grundlage geschaffen. Die Anpassung ist mit keinen finanziellen Folgen verbunden, da die entsprechenden Fahrzeuge wie erwähnt bereits seit Inkrafttreten des Strassenverkehrsabgabengesetzes nicht besteuert werden.

§ 15 Abs. 1 SVAG Grundsatz

Die Neufassung von § 15 Abs. 1 SVAG ist die gesetzestechnische Umsetzung der oben erläuterten Erhöhung des Anteils der Gemeinden an den Einnahmen aus der Verkehrssteuer. Neu sollen gemäss Ziff. 1 alle Gemeinden 19.8 % erhalten (bisher 15 %). Entsprechend der klaren Forderung aus dem Vernehmlassungsverfahren sollen die 55 Gemeinden, die von der Netzbereinigung betroffen sind, insgesamt weitere 5.2 % erhalten (Ziff. 2).

§ 16 SVAG Verteilung des Gemeindeanteils

Der allen Gemeinden zukommende Anteil von 19.8 % wird wie bisher verteilt. Für die von der Netzbereinigung betroffenen Gemeinden sind zusätzliche 5.2 % reserviert. Diese werden anteilmässig im Verhältnis der Länge der übernommenen Strassenabschnitte pro Gemeinde zur Gesamtlänge aller übernommenen Strassenabschnitte verteilt. Dieser spezielle Verteilschlüssel wird in einem neuen Anhang zum SVAG festgelegt.

Aufhebung § 19 bis § 21 SVAG

Die Revision bietet Gelegenheit, die obsoleten § 19 bis § 21 zu streichen.

9. Antrag

Wir ersuchen Sie, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, den Gesetzesentwurf Ihrer Beratung zu unterziehen und uns über die Beschlüsse in üblicher Weise zu benachrichtigen.

Die Präsidentin des Regierungsrates

Der Staatsschreiber

Beilagen:

- Entwurf des Regierungsrates
- Synopse