

**Teilrevision des Gesetzes über Strassen und Wege
(StrWG; RB 725.1)**

**mit Regelungen zur Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen
und zur Erhöhung des Gemeindeanteils am Bruttoertrag der Ver-
kehrssteuern**

Erläuternder Bericht für die Vernehmlassung

(Vom Regierungsrat freigegeben mit RRB Nr. 104 vom 16. Februar 2021)

Inhalt

1.	Schwerpunkte der Vorlage	3
1.1.	Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen.....	3
1.2.	Erhöhung des Gemeindeanteils am Ertrag der Strassenverkehrssteuer.....	4
1.3.	Aktualisierung des StrWG	5
2.	Details zur Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen.....	5
2.1.	Ausgangslage.....	5
2.2.	Gegenstand der Bereinigung.....	7
2.3.	Bestimmung der in die Gemeidennetze übergehenden Strassenabschnitte	7
2.4.	Zustandserfassung und Abgeltungen	8
3.	Details zur Erhöhung des Gemeindeanteils an den Verkehrssteuern	10
3.1.	Ausgleich der Zusatzlasten aus der Netzbereinigung (6 %).....	10
3.2.	Herleitung der generellen Erhöhung des Gemeindeanteiles (4 %).....	11
4.	Finanzielle Auswirkungen für den Kanton	12
4.1.	Auswirkungen auf die Spezialfinanzierung	12
4.2.	Auswirkungen auf die Gesamtfinanzen	12
5.	Auswirkungen auf die Gemeinden.....	13
6.	Zu den einzelnen Bestimmungen des Revisionsentwurfs	14
7.	Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2016	44

1. Schwerpunkte der Vorlage

Mit der vorliegenden Teilrevision des Gesetzes über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1) werden drei Hauptziele verfolgt:

1.1. Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen

Zentralster 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 741.2 km Kantonsstrassen (Stand 2022, vor Abtretungen gemäss Netzbeschluss) sollen daher 199.7 km per Gesetz zu Gemeindestrassen werden. Nach der vorgesehenen Bereinigung wird die Gesamtlänge des Netzes der Kantonsstrassen 541.5 km betragen.

Es ist davon auszugehen, dass sich bis zum Inkrafttreten des Gesetzes (voraussichtlich am 1. Januar 2023) noch leichte Veränderungen dieser Zahlen ergeben werden. Gestützt auf das geltende Recht, sind vereinzelte Vereinbarungen zwischen dem Kanton und Gemeinden über die Übergabe von Kantonsstrassenabschnitten in Gemeindefnetze abgeschlossen oder in Vorbereitung. Die sich daraus ergebenden Anpassungen werden nach Abschluss des Vernehmlassungsverfahrens oder im Rahmen der parlamentarischen Beratungen vorgenommen.

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 29-jährigen Übergangsbestimmung in § 21 der Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über Strassen und Wege (StrWV; 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 E-StrWG sind die einzelnen Strassenabschnitte mit den zugehörigen Abgeltungen den jeweiligen Gemeinden zugeordnet. Basis des „Pakets“ bilden eine flächendeckende Funktionsüberprüfung des heutigen Netzes sowie detaillierte technische Zustandserhebungen und Kostenberechnungen. Dem Kanton entstehen aus den vorgesehenen Abgeltungen einmalige Kosten von gesamthaft 58.5 Mio. Franken, die der Spezialfinanzierung gemäss § 29 StrWG belastet werden. Die rechtlichen Grundlagen für die Abwicklung der Übergabe werden im vorliegenden Gesetzesentwurf (E-StrWG) mit den „Schlussbestimmungen zum Netz der Kantonsstrassen“ geschaffen (§ 57a bis § 57c E-StrWG).

4/44

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 66 % erhöht**. Durch die vorgesehene Erhöhung von heute 15 % auf neu 25 % (vgl. Kap. 5) werden den Gemeinden 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:

- Mit der Übernahme der 199.7 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 4 Mio. Franken. Die Einsparung soll an die Gemeinden weitergegeben werden, woraus eine Erhöhung des Gemeindeanteils um 6 % resultiert. Der zusätzliche Anteil soll nach den üblichen Kriterien (vgl. Ziff. 3) auf alle Gemeinden verteilt werden. Es wurde bewusst darauf verzichtet, einen speziellen Schlüssel nur für die betroffenen Gemeinden festzulegen (z.B. Verteilung der Zusatzmittel auf die betroffenen Gemeinden nach Massgabe der Länge der übernommenen Strassenabschnitte). Sie haben in den vergangenen drei Jahrzehnten davon profitiert, dass die eigentlich mit der Inkraftsetzung des heutigen StrWG erforderliche Netzbereinigung nicht angegangen wurde. Mit der Verteilung nach dem heutigen Schlüssel wird auch sichergestellt, dass nicht zwei unterschiedliche Kategorien von "Berechtigten" ins Gesetz aufgenommen werden müssen.
- Seit Jahren fordern die Politischen Gemeinden, dass ihre Anteile an den Verkehrssteuern erhöht werden. Auch das Netz der Gemeindestrassen sei zunehmenden 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

5/44

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 % 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 werdende Engagement des Kantons bei der Umsetzung von Agglomerationsprogrammen eingeflossen.

Als Gesamtpaket können den Gemeinden also 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. Gänzlich 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

6/44

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 80er- und 90er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Eine Funktionsüberprüfung des Netzes ist daher überfällig. Bis in die 1980er-Jahre bestanden im Thurgau 34 Einheitsgemeinden und 39 Munizipalgemeinden 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 Munizipal- 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 Bahnhaltstellen und Landstellen*“. Die Folge ist ein aus heutiger Sicht deutlich zu engmaschiges Netz der Kantonsstrassen.

Vor diesem Hintergrund hatte der Regierungsrat eine entsprechende Massnahme schon in seine Richtlinien 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 für die Jahre 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.“

7/44

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. Gegenstand der Bereinigung

Mit der Vorlage sollen 199.7 km Strassen an 55 Gemeinden übergeben werden. Zu den abzutretenden Strassenabschnitten gehören auch 61 km Rad- und Gehwege, die in engem funktionalen Zusammenhang stehen und parallel zu den Strassen erstellt und betrieben wurden. Zum Paket gehören auch 214 Kunstbauten. Es handelt sich dabei um Brücken (14), Bachdurchlässe (49), Rohrdurchlässe (134), Stützmauern (14) und sonstige Bauwerke (3).

Hingegen enthält die Vorlage keinen umfassenden Beschluss zu allen Kantonswegen (z.B. kantonale Wanderwege). 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 nicht erforderlich. Mittelfristig sollten die zahlreichen Einzelbeschlüsse zum Netz der Kantonswege aber zusammengefasst werden.

2.3. Bestimmung der in die Gemeindefnetze übergehenden Strassenabschnitte

Die Bestimmung der einzelnen Strassenabschnitte erfolgte auf der Grundlage einer umfassenden Funktionsanalyse. Jeder einzelne Abschnitt wurde auf seine Übereinstimmung mit den Fachnormen betreffend Funktion von Strasseninfrastrukturen abgeglichen. Das Vorgehen, die einzelnen Kriterien und die Schlüsse aus diesen Arbeiten sind im Bericht „Bestimmung der Netzkriterien und Herleitung des künftigen Netzes“ zusammengefasst. 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).

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 den § 5 und § 6 E-StrWG. Gemäss § 5 Abs. 2 E-StrWG umfasst das **Netz der Kantonsstrassen und -wege**:

8/44

- 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, kantonaler oder überregionaler Bedeutung.

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

- Die Strassenverbindungen von wichtiger 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 Gemeindefnetze führt zu einer einmaligen, aber erheblichen Lastenverschiebung.

Teil des Ausgleichspakets ist neben den unten beschriebenen finanziellen Massnahmen (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 diese 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 sind 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

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.

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.

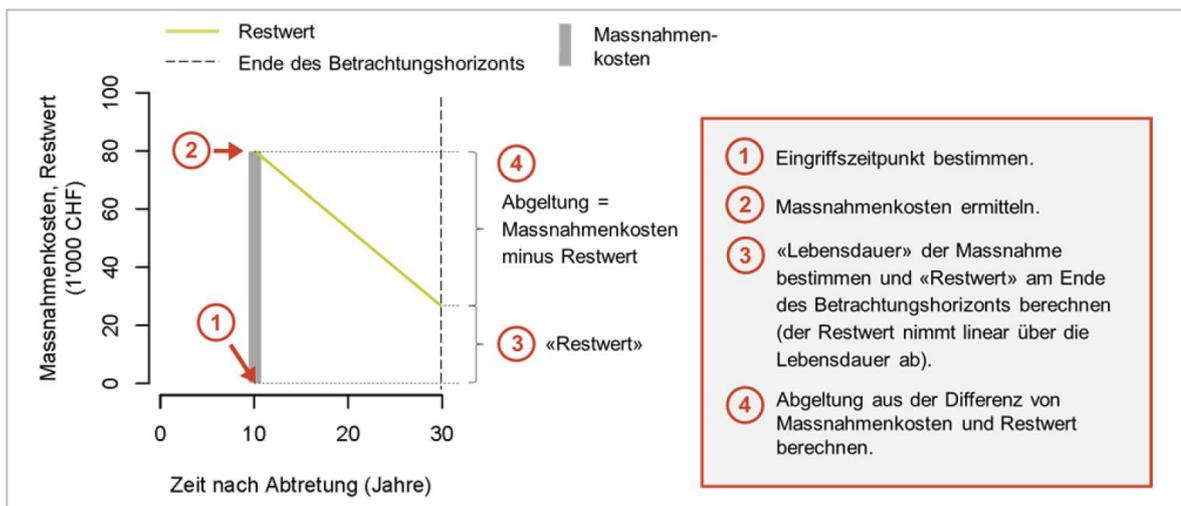


Abbildung 1: Bestimmung der Abgeltung in vier Schritten (1-4) anhand eines Beispiels mit einer Massnahme an einem Bauwerk über Fr. 80'000, die zehn Jahre nach der Abtretung erwartet wird. Der Betrachtungshorizont wie auch die Lebensdauer der Massnahme betragen in diesem Beispiel 30 Jahre.

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 58.5 Mio. Franken.

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 2019 entsprach dieser 15%-Anteil 9.204 Mio. Franken. Abbildung 2 zeigt, wie der Anteil ermittelt wird.

	2017	2018	2019	B2020
Bruttoertrag Verkehrssteuern	60.482	61.983	63.316	64.000
abz. Bezugsaufwendungen (1%)	0.605	0.620	0.634	0.640
Zwischentotal I	59.877	61.363	62.682	63.360
abz. Gemeindeanteil (15%)	8.746	8.981	9.204	9.504
Zwischentotal II (Kantonsanteil)	51.131	52.381	53.478	53.856
- Anteil Verkehrspolizei	7.000	7.000	7.000	7.000
- Anteil kantonales Tiefbauamt	44.131	45.381	46.478	46.856

Abbildung 2: Der Anteil der Gemeinden (heute 15 %) wird jeweils aufgrund der Vorjahreserträge ermittelt. Im Budgetprozess werden 15 % des im Budgetjahr geplanten Bruttoertrages (nach Abzug der Bezugsaufwendungen des Strassenverkehrsamtes von 1 %) gerechnet.

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 kantonaler Statistik (§ 16 Abs. 2 SVAG). Die Beiträge an besondere Strassenlasten ermitteln sich nach der Gemeindefläche gemäss kantonaler Statistik (§ 16 Abs. 3 SVAG). Dieser Verteilmechanismus bleibt unverändert.

3.1. Ausgleich der Zusatzlasten aus der Netzbereinigung (6 %)

Mit der vorgesehenen Netzbereinigung sollen 199.7 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 Gemeinden an den Strassenverkehrssteuern gemäss § 15 Abs. 1 SVAG 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. 19'117 pro

11/44

Kilometer (siehe Anhang Kennwerte Betrieb). Aufgerundet (zu Gunsten der Gemeinden) entfallen beim Kanton Thurgau somit Fr. 20'000 pro Kilometer abgetretene Kantonsstrassen. Das ergibt bei knapp 200 km insgesamt rund 4 Mio. Franken. Soweit durch die Abtretung ein Personalabbau möglich wird, wird dieser sozialverträglich über Pensionierungen oder Fluktuationen erfolgen. Entlassungen sind keine vorgesehen.

Im Finanzplan 2024 sind 10.039 Mio. Franken als Anteil der Gemeinden an den Strassenverkehrssteuern enthalten. Eine Erhöhung im Sinne eines Ausgleichs der Zusatzlasten um 4 Mio. Franken würde einen Betrag von gut 14 Mio. Franken ergeben, was einem Anteil von 21 % entspricht. Wird die Übertragung der Strassen wie vorgeschlagen vollzogen, wird der Anteil der Gemeinden an den Verkehrssteuern von heute 15 % auf neu 21 % erhöht.

3.2. Herleitung der generellen Erhöhung des Gemeindeanteiles (4 %)

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“ (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 Basis von Modellrechnungen überprüft.

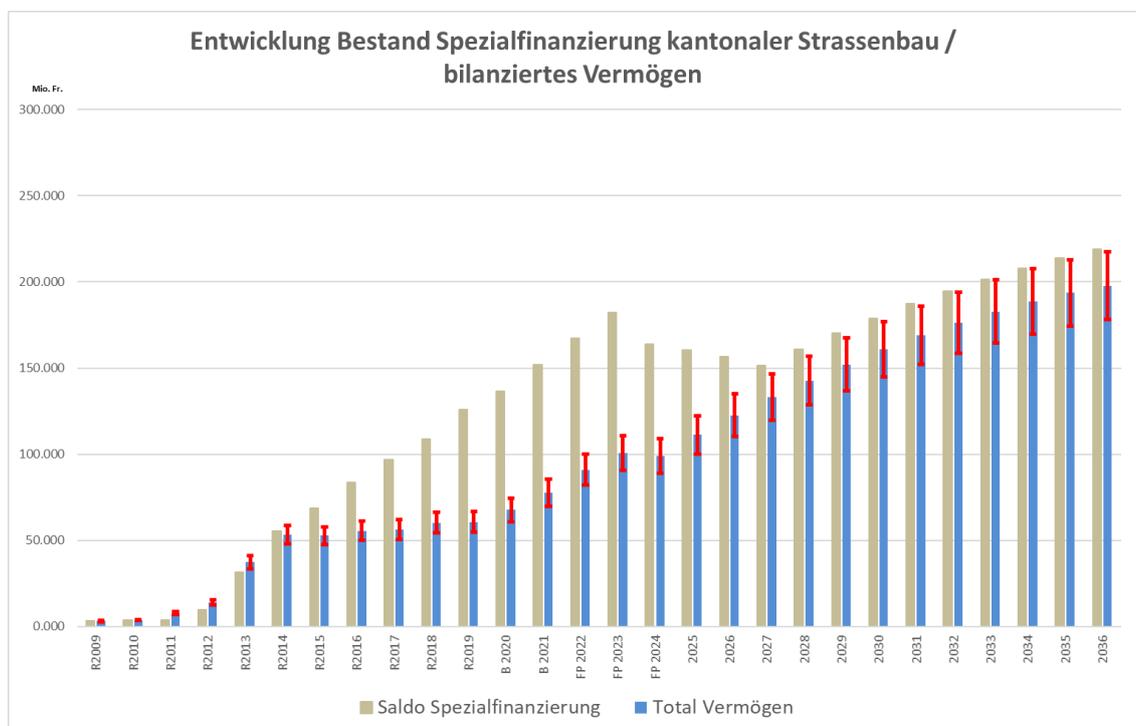
Dabei hat sich gezeigt, dass bei einem durchschnittlichen Nettoinvestitionsvolumen des kantonalen Tiefbauamtes von 20 Mio. Franken unter Berücksichtigung der Auswirkungen der unter Kap. 2 erläuterten Netzbereinigung eine generelle Erhöhung des Anteils der Gemeinden an den Verkehrssteuern von 4 % angezeigt und vertretbar ist. In zehn Jahren ab Inkraftsetzung ist das Finanzierungsgefüge nochmals zu überprüfen.

12/44

4. Finanzielle Auswirkungen für den Kanton

4.1. 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 kantonalen Strassenbau und der bilanzierten Werte der Kantonsstrassen, der Werkhofbauten und der Fahrzeuge und Maschinen auf +/-10 % anzustreben ist. Die Details zu den Berechnungen finden sich im Anhang "Herleitung der Berechnungen".



4.2. 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 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. Aufgrund des hohen Eigenkapitals des Kantons Thurgau soll neu ein gezielter bzw. gewünschter Abbau des Nettovermögens möglich sein. Im Zusammenhang mit einer Er-

höhung 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.

5. Auswirkungen auf die Gemeinden

Von der Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen sind in erster Linie die Gemeinden betroffen. Um ihnen die Grundlagen transparent und nachvollziehbar darlegen zu können, wurde für jede betroffene Gemeinde ein Fachdossier zusammengestellt. Darin sind alle wesentlichen technischen Details und Berechnungen zu den Strassenabschnitten übersichtlich dargestellt. Die Gemeinden haben ihr individuelles Dossier vorab erhalten, damit sie im Rahmen des vorliegenden Vernehmlassungsverfahrens eine vertiefte Prüfung vornehmen können.

Von den Änderungen sind nicht alle Gemeinden gleich stark betroffen. Die Karte zeigt die Betroffenheit, beurteilt nach der zu übernehmenden Strassenlänge.

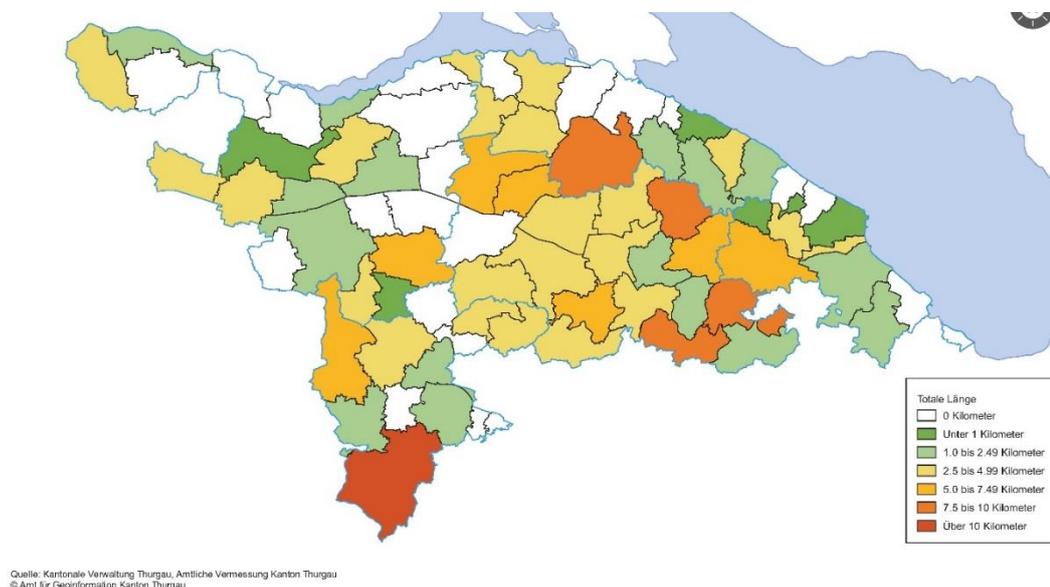


Abbildung 3: Betroffenheit der Gemeinden von der Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen. Die Kategorien zeigen die Länge der zu übernehmenden Strassenabschnitte.

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 Spannweite reicht von knapp 160 Metern bis zu über 14 Kilometern. Am häufigsten ist eine Übernahme im Bereich von 2.5 bis unter 5 Kilometern.

14/44

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 ist ein Jahr später, per 1. Januar 2024, vorgesehen. Damit bleibt den betroffenen Gemeinden Zeit, wo nötig Vorbereitungen zu treffen. 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 (neu 25 % statt 15 % des Ertrags).

Für die Verteilung des Ertrags der Verkehrssteuern gilt weiterhin der unbestrittene Mechanismus aus § 16 SVAG. Der Betrag für die Gemeinden berechnet sich demnach auf der Basis der Einnahmen aus dem Vorjahr je hälftig nach der Einwohnerzahl als Sockelbeitrag und nach der Gemeindefläche als Beitrag an besondere Strassenlasten.

6. 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“ sowie das „Waldgesetz“ ausdrücklich genannt werden.

15/44

Abs. 3

Der veraltete Verweis auf das „Baugesetz“ wird durch den korrekten Verweis auf das „Planungs- und Baugesetz“ 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 Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) regelt, passt systematisch nicht zu § 1, der den Geltungsbereich des StrWG festlegt. Sie wird deshalb in den neuen § 50 Abs. 4 (Kantons- und Gemeindewege) überführt.

§ 2 Bereich der öffentlichen Strassen und Wege

Abs. 1

Die Anwendung des bisherigen § 2 Abs. 1 bzw. 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 neu mit einem entsprechenden Katalog (Ziff. 1 bis Ziff. 5) ergänzt, der festhält, welche Flächen, Bauten oder Anlagen Bestandteil der Strasse bilden.

Abs. 2

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

§ 3 Planung (aufgehoben)

Abs. 1

Die bisherige Regelung von Abs. 1 Satz 1, wonach Kanton und Gemeinden ihre Strassen und Wege planen, wird aus systematischen Gründen in § 5 Abs. 1 überführt (vgl. Bemerkungen zu § 5 Abs. 1).

Satz 2 von Abs. 1, wonach Kanton und Gemeinden die Planung ihrer Strassen und Wege aufeinander abzustimmen haben, wird ebenfalls aus systematischen Gründen in § 4 Abs. 2, der die Grundsätze für Planung, Bau und Unterhalt regelt, überführt.

Abs. 2

Die Regelung von Abs. 2, wonach sich Inhalt, Verfahren und Wirkung der Planung nach den Richtplänen von Kantonen und Gemeinden richtet, impliziert, dass für die Planung die Verfahrensbestimmungen des PBG, wie beispielsweise § 9 betreffend Information

16/44

und Mitwirkung der Bevölkerung, zur Anwendung kommen. Dies erweist sich jedoch als nicht sachgerecht, weshalb § 3 Abs. 2 ersatzlos gestrichen wird.

Abs. 3

Es ergibt sich bereits aus den § 23 und § 24 PBG, dass der Gestaltungsplan die Erschliessung regelt. Das Verhältnis zwischen Strassenprojekt und Sondernutzungsplan wird ferner in § 22 StrWG umschrieben. Die bisherige Bestimmung von § 3 Abs. 3, wonach für Erschliessungsstrassen und -wege Sondernutzungspläne vorbehalten bleiben, ist obsolet und wird gestrichen.

§ 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 öffentlichen 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

Wie bereits erörtert, wird hier die bisherige Regelung von § 3 Abs. 1 Satz 2 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 – klar gestellt, dass die Materie betreffend Geoinformation in jenem Gesetz geregelt wird.

2. Strassen- und Wegnetze

Für die formelle Abgrenzung der Zuständigkeiten sieht das StrWG sogenannte Netzbeschlüsse vor (§ 5 Abs. 3 und § 6 Abs. 2 des geltenden 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

17/44

auch hinsichtlich Planung, Bau, Unterhalt und Finanzierung. In diesem Sinne werden auch im Kantonalen Richtplan (KRP) die Begriffe „Kantons- und Gemeindestrassen-netz“ verwendet. Diese Begriffe werden daher übernommen.

§ 5 Netz der Kantonsstrassen und -wege

Aus den vorgenannten Gründen lautet der Titel von § 5 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. Diese Definitionen wurden einer Prüfung unterzogen und werden aus systematischen Gründen neu in § 5 Abs. 2 wiedergegeben.

Der neue § 5 Abs. 1 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 und Wege Teil des Kantonsstrassen-netzes bilden. Dabei werden sowohl für die Strassen (Ziff. 1) als auch für die Wege (Ziff. 2) entsprechende Kriterien aufgeführt.

Abs. 2 Ziff. 1

Die bislang in Abs. 1 enthaltene Definition der Kantonsstrassen entspricht nicht mehr den heutigen Gegebenheiten, zumal das Kantonsstrassennetz in den vergangenen Jahren einige Mutationen, An- und Abtritte sowie Ergänzungen von Strassenstrecken erfahren hat. Die neue Definition entspricht den bei der Beurteilung und Klassierung der Kantonsstrassen 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 Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) und entsprechend den Vorgaben des KRP (vgl. KRP, Kapitel 3.4 Langsamverkehr) werden neu auch die Fusswege ausdrücklich erwähnt.

Ferner wird festgehalten, dass auch Wege von nationaler Bedeutung (wie beispielsweise der Jakobsweg/Pilgerweg, der von Konstanz bis Rapperswil verläuft, oder der Bodenseeradweg) zum Netz der Kantonswege gehören. Neu umfasst das Netz der Kan-

18/44

tonswege, Wege von überregionaler – anstatt wie bisher regionaler – Bedeutung. Damit ist sichergestellt, dass nur Wege von übergeordnetem kantonalem Interesse, d.h. solche, welche die verschiedenen Regionen verbinden, zum Kantonswegnetz gehören.

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).

§ 5 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. Abs. 3).

§ 6 Netz der Gemeindestrassen und -wege

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

Abs. 1

Der bisherige Abs. 1 enthielt die Definition der Gemeindestrassen und -wege. Neu wird entsprechend der Systematik der vorgehenden Bestimmung (vgl. § 5) und der Regelung für Kantonsstrassen (vgl. § 5 Abs. 1) in § 6 Abs. 1 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 enthält § 6 Abs. 2 neu die Definition des Netzes der Gemeindestrassen und -wege. Die Definition erfährt analog zu § 5 Abs. 2 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.

19/44

Abs. 3

Analog zu § 5 Abs. 3 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 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 Bemerkungen zu § 5 und § 6 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 erweist sich Abs. 1 dieser Bestimmung als obsolet und wird deshalb aufgehoben.

20/44

Abs. 2

Das zentrale Anliegen der vorliegenden Revision ist die Bereinigung des Netzes der Kantonsstrassen. Für die Überführung von Kantonsstrassenabschnitten in die Netze der Gemeindestrassen sieht der neue § 57a die Leistung von entsprechenden Abgeltungsbeiträge vor. Die bisherige Bestimmung von § 9 Abs. 2 steht mit der neuen Regelung in Widerspruch und wird deshalb aufgehoben.

§ 10 Gemeindenetz (aufgehoben)

Auch diese Bestimmung ist mit den neuen § 6 Abs. 3 und 4 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 geregelt, dass vor dem Aufhebungsbeschluss (vgl. § 5 Abs. 3 und § 6 Abs. 3) ein Aufhebungsprojekt auszuarbeiten und dieses – wie beim Bau einer Strasse oder eines Wegs – nach § 21 öffentlich aufzulegen ist. Das Verfahren richtet sich nach § 21. 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).

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.

21/44

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 Grunde wird – im Vergleich zum bisherigen § 11 Abs. 1 – auch die Aufhebung einer Strasse als Bau qualifiziert. Dies hat zur Folge, dass das Verfahren gemäss § 21 auch für die Aufhebung anwendbar ist, was mit der neuen Bestimmung von § 11 Abs. 2 übereinstimmt.

Nach der bisherigen Regelung war auch die Staubfreimachung als Bau zu qualifizieren. Der Begriff Staubfreimachung erwies sich jedoch in der Praxis als kaum justiziabel. Auch war die Abgrenzung zwischen einer Staubfreimachung, für die das Verfahren nach § 21 Abs. 1 f. mit öffentlicher Auflage durchzuführen ist, und einer solchen, die nach § 21 Abs. 4 ohne öffentliche Auflage realisiert werden kann, äusserst schwierig. Der Begriff „Staubfreimachung“ wird deshalb aufgegeben.

Abs. 1 Ziff. 2

Aus den vorerwähnten Gründen wird anstatt des bisher in Ziff. 1 verwendeten Begriffs Staubfreimachung neu die Wendung „der erstmalige Einbau einer gebundenen Deckschicht“ verwendet. Sie ist in fachlicher und technischer Hinsicht präziser.

Die bisherige Regelung von Ziff. 2 wird unverändert in Ziff. 3 überführt.

Abs. 2 Ziff. 3

Diese Bestimmung entspricht der bisherigen Regelung von Ziff. 2.

Die bisherige Regelung von Ziff. 3 wird unverändert in Ziff. 4 überführt.

Abs. 2 Ziff. 4

Diese Bestimmung enthält die bisherige Regelung von Ziff. 3.

Die bisherige Regelung von Ziff. 4 wird unverändert in Ziff. 5 überführt.

22/44

Abs. 2 Ziff. 5

In dieser Bestimmung findet sich die bisherige Regelung von Ziff. 4.

Die bisherige Regelung von Ziff. 5 wird in Ziff. 6 überführt.

Abs. 2 Ziff. 6

Diese Bestimmung entspricht inhaltlich der bisherigen Regelung von Ziff. 5.

§ 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 sind, 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 auch über die Verwendung der Mittel der Spezialfinanzierung gemäss § 29 (wie die Freigabe der Kredite für die erforderlichen Planungen und den Landerwerb für den Bau von Kantonsstrassen und -wegen) abschliessend mit dem Budget entscheidet.

23/44

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 dahingehend präzisiert, dass Projektierungszonen für den Bau von Kantonsstrassen und -wegen ausgeschieden werden können.

Gemäss der bisherigen Regelung gelten Planungszonen (nur) bis zur Auflage des Strassenprojekts. Das bedeutet, dass eine Planungszone 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. Verfahren und Rechtswirkungen von Planungszonen werden neu geregelt (vgl. nachfolgende Ausführungen).

Abs. 2

Aus dem vorgenannten Grund wird neu – entsprechend der Vorschrift von § 33 Abs. 2 PBG – 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 Planungszone um höchstens zwei Jahre vorgesehen.

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

Abs. 3

Die öffentliche Auflagefrist wird von 30 auf 20 Tage verkürzt, da das heutige kantonale Recht keine 30-tägige Fristen mehr kennt und die Veröffentlichung im kantonalen Amtsblatt analog PBG vorgeschrieben wird.

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

24/44

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).

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 ersetzt durch die offenere Formulierung Projektierung ersetzt.

§ 19 Zuständigkeit

Abs. 1 und 2

In den bisherigen Bestimmungen 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 für beide Fälle der Einbezug „frühzeitig“ zu erfolgen hat.

Abs. 3

Dass die kantonalen Amtsstellen bei der Projektierung einzubeziehen sind, ist eine Selbstverständlichkeit, die keiner ausdrücklichen Regelung im Gesetz bedarf. Der Einbezug von betroffenen Privaten hat sich als äusserst kompliziert und unverhältnismässig aufwendig erwiesen. Betroffene Private können im Rahmen der Rechtsmittelverfahren ihre Interessen wahrnehmen und vertreten. Aus diesem Grunde wird die Bestimmung aufgehoben.

§ 20 Landerwerb

Abs. 2

Hier erfolgte lediglich eine Anpassung an die Bestimmungen des PBG.

25/44

§ 21 Verfahren

Abs. 1

Die bisher verwendeten Begrifflichkeiten Ausführungsprojekte und Gemeinde werden den aktuellen Gegebenheiten angepasst.

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 vorbehielt, aufgehoben. Der Grund liegt darin, dass diese Massnahmen gemäss § 12 Abs. 1 Ziff. 3 StrWG Teil des Strassenbaus sind und damit ohnehin das Verfahren nach § 21 StrWG durchlaufen müssen. Da mit dem neuen Abs. 5 sichergestellt wird, dass die Gemeinden sowie betroffenen kantonalen Fachstellen (wie beispielsweise das Amt für Denkmalpflege) angehört werden und ihre Anliegen Eingang in die Interessenabwägung finden, ist die Durchführung eines zusätzlichen Verfahrens gemäss PBG nicht mehr nötig.

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 nur während der öffentlichen Auflage eingereicht werden kann).

Eine „Leitplanke“ ist nur eines von verschiedenen Rückhaltesysteme. 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.

26/44

Der Begriff Stauffreimachung wird aus der Bestimmung entfernt, da unter diesen Begriff auch der erstmalige Einbau einer gebundenen Deckschicht zu subsumieren ist. Aufgrund der damit verbundenen Auswirkungen wird dieser Sachverhalt in § 12 (vgl. oben) als zum Strassenbau zugehörig erklärt und damit dem entsprechenden Verfahren zugeführt.

Abs. 5

Umweltschutzmassnahmen an Gebäuden (in der Regel Lärmschutzfenster) werden im Rahmen der strassenrechtlichen Verfahren umgesetzt. Es wird kein separates Baubewilligungsverfahren durchgeführt. Die entsprechenden Massnahmen können aber Auswirkungen auf das Erscheinungsbild haben, weshalb auch die betroffenen Gemeindebehörden einbezogen werden sollen. Deren Anliegen sollen Eingang in die Interessenabwägung finden.

§ 22 Verhältnis zu Sondernutzungsplänen

Die Wendung „Baulinien- und Gestaltungspläne“ werden in Übereinstimmung mit den Begrifflichkeiten des geltenden PBG durch den Überbegriff „Sondernutzungsplan“ ersetzt. Neu wird auch die kantonale Nutzungszone nach § 22 PBG aufgeführt, da sie die gleichen Festlegungen enthalten kann wie 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 in Abs. 1 die Beleuchtung ausdrücklich erwähnt wird, drängt es sich auf, die Beleuchtung auch in Abs. 2 ausdrücklich zu erwähnen. 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.

27/44

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.

Der Strassenaufbau setzt sich in der Regel aus den folgenden Schichten zusammen.

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

Abs. 2 wurde dahingehend ergänzt, dass nicht nur die Erneuerung der Deckschicht, sondern auch die Erneuerung der Binderschicht zum baulichen Unterhalt zählt. Diese Regelung drängt sich aus technischen Gründen auf, weil die Erneuerung der Deckschicht oft auch eine Teilerneuerung der darunterliegenden Binderschicht bedingt, 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 über Parzellen Dritter führen.

5. Finanzierung

§ 26 Grundsätze

Abs. 1 und 2

Entsprechend der bereits gelebten Praxis sollen die Kosten für den betrieblichen Unterhalt von Lärmschutzwänden, der Beleuchtung und von Verkehrskreiseln innerorts von der entsprechenden Gemeinde getragen werden. Da diese Sachverhalte bereits in § 24 Abs. 2 aufgeführt sind, wird Abs. 2 von § 26 obsolet und kann gestrichen werden. Entsprechend erübrigt sich der Verweis auf Abs. 2 in Abs. 1.

28/44

Abs. 3

In der Praxis sieht sich der Kanton oft mit Ausbauwünschen konfrontiert, die aus Sicht des Kantons nicht zwingend erforderlich sind. Mit dieser Bestimmung wird die gesetzliche Grundlage geschaffen, damit bei der Berücksichtigung dieser Begehren die entsprechenden Mehraufwendungen den entsprechenden Gemeinden oder Dritten überbunden werden können.

§ 26b Beiträge an Massnahmen aus Agglomerationsprogrammen

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 führen. 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 und damit vom Grossen Rat gestützt auf § 15 Abs. 1 E-StrWG freigegeben.

§ 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.

29/44

§ 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.

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 E-StrWG der Spezialfinanzierung belastet werden.

Ziff. 9: Mit der zweiten Ergänzung der Liste wird klargestellt, dass auch die Kosten für Beschilderungen 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.

30/44

6. Benützung der Strassen und Wege

§ 32 Gemeingebrauch

Abs. 1 und Abs. 2

Die bisherigen Absätze 1 und 2 bleiben unverändert.

Abs. 3

Neu wird in einem Abs. 3 geregelt, dass diejenige Behörde bezeichnet wird, die für den entsprechenden Entscheid (Beitragspflicht bei übermässiger Beanspruchung von Strassen und Wegen) zuständig ist. Damit wird gleichzeitig klargestellt, dass ein rechtsmittel-fähiger Entscheid zu erlassen ist. Damit ist auch der Rechtsmittelweg definiert. So geht aus der Gesetzgebung über die Verwaltungsrechtspflege hervor, wer im Falle eines Rechtsmittels gegen einen entsprechenden Entscheid der Gemeinde oder des Departements als Rechtsmittelinstanz agiert.

§ 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, entspricht der gelebten Praxis. Bisher fehlte für dieses Vorgehen eine gesetzliche Grundlage. Dieser Mangel wird dem neuen zweiten Satz von Abs. 1 behoben. Es wird geregelt, dass Kanton und Gemeinden Vereinbarungen über den gegenseitigen gesteigerten Gemeingebrauch ihrer Strassen und Wege treffen können.

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.

Abs. 4

Der jetzige Abs. 3 wird in Abs. 4 überführt.

31/44

Abs. 5

Der jetzige Abs. 4 wird mit einer redaktionellen Anpassung in einen neuen Abs. 5 überführt.

§ 35 Sondernutzung

Abs. 1 bis Abs. 3

Im Gegensatz zum geltenden § 35 Abs. 1 obliegt neu die Zuständigkeit für die Vergabe von Konzessionen für Kantonsstrassen und -wege 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 und der Gesamtregierungsrat hierfür nicht als die richtige Instanz erscheint. Ausserdem entspricht diese Zuständigkeit 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. bspw. 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 auch die Konzession mit einer Befristung, Bedingungen und Auflagen verbunden werden kann.

Abs. 5

Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen § 35 Abs. 4.

Vorbemerkungen zu den § 35a und § 35d

Das Verfahren ist in § 8 StrWV nur rudimentär geregelt; es trägt dem Umstand, dass das Baubewilligungsverfahren und das Sondernutzungsplanverfahren und das Verfahren nach StrWG je abweichende Verfahrensabläufe aufweisen, nicht Rechnung. Mit den neuen § 35a bis § 35d werden entsprechende Verfahren gesetzlich verankert, womit der Rechtsschutz gewährleistet werden kann. Das Baubewilligungsverfahren und das Sondernutzungsplanverfahren sind je mit dem Verfahren nach StrWG zeitlich und inhaltlich zu koordinieren (Art. 25a RPG). Entsprechend ist es notwendig, für diese Tatbestände separate Verfahren zu definieren.

32/44

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

Abs. 1 bis Abs. 3

Diese Verfahrensbestimmungen orientieren sich an den Verfahrensbestimmungen gemäss PBG und der dazugehörigen Verordnung (PBV), insbesondere auch an der Koordinationsbestimmung von § 112 PBG und § 52 PBV. So wird geregelt, dass das Bewilligungs- oder Konzessionsgesuch mit den erforderlichen Unterlagen bei der entsprechenden Gemeindebehörde einzureichen ist (Absatz 1) und diese das Bewilligungs- oder Konzessionsgesuch zusammen mit dem Baugesuch während 20 Tagen öffentlich aufzulegen hat, sofern es sich nicht um ein untergeordnetes Vorhaben handelt (Absatz 2). Ob ein Vorhaben untergeordnet ist, ist im Einzelfall zu entscheiden. Dabei ist namentlich zu berücksichtigen, ob das Vorhaben öffentliche oder private Interessen tangieren könnte und ob Drittpersonen ein legitimes Anrecht auf eine Überprüfung auf dem Rechtsmittelweg haben.

Abs. 4

Nach der öffentlichen Auflage hat die entsprechende Gemeindebehörde das Bewilligungs- oder Konzessionsgesuch zusammen mit dem Baugesuch sowie zusammen mit den Einsprachen der zuständigen Amtsstelle dem Kanton weiterzuleiten, sofern das Departement oder der Kanton für die Erteilung der Konzession bzw. der Bewilligung zuständig ist.

Abs. 5 und Abs. 6

Auf Stufe Kanton erfolgt zweierlei: Einerseits zirkuliert das Bauvorhaben über die Baugesuchszentrale (vgl. § 52 PBV). Andererseits beurteilt die zuständige kantonale Stelle das Bewilligungs- oder Konzessionsgesuch. Diese hat den Entscheid in Kenntnis über allfällig eingegangene Einsprachen zu treffen. Anschliessend wird der entsprechende Entscheid zusammen mit den Unterlagen gemäss § 52 Abs. 2 PBV der Gemeinde zugestellt.

Abs. 7

In der Folge hat die entsprechende Gemeindebehörde über das Baugesuch zu entscheiden und hernach diesen Entscheid zusammen mit dem kantonalen Bewilligungs- oder Konzessionsentscheid dem Gesuchsteller zu eröffnen.

33/44

§ 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 oder dass eine solche vorliegen muss. 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 das Rechtsmittel zu ergreifen.

Abs. 3

Nach Ablauf der Auflagefrist entscheidet die entsprechende 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 2). Es wäre nicht sachgerecht, wenn das Gesetz den Kanton und die Gemeinde je gegenseitig zur Konzessions- oder Bewilligungsvergabe verpflichten würde. Aus diesem Grund wird mit dieser neuen Bestimmung geregelt, dass die entsprechende Bewilligung oder Konzession mit dem Eintritt der Rechtskraft des entsprechenden Strassenprojekts als erteilt gilt.

34/44

§ 35d Bewilligungs- oder Konzessionsadressat

Abs. 1

Mit dieser Bestimmung wird klargestellt, dass die Bewilligung oder die Konzession grundsätzlich auf diejenige Person auszustellen ist, welche die Nutzung beantragt. Es handelt sich dabei um die Person, zu der die Bewilligungsbehörde Kontakt hat und die mit allfälligen Bedingungen und Auflagen verpflichtet wird.

Abs. 2

Bei ortsfesten Bauten und Anlagen kann es sich im Einzelfall rechtfertigen, die Bewilligung oder Konzession auf ein Grundstück auszustellen. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn die Eigentümer oder die Pächter häufig wechseln. Andernfalls müsste die Bewilligung oder Konzession unter Umständen ständig erneuert 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 dass 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

Hier wird der Terminus „nach den Grundsätzen des Enteignungsrechts“ durch einen gesetzgeberisch formal korrekten Verweis auf die Vorschriften des Gesetzes über die Enteignung 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.

35/44

7. Anstossende Grundstücke

§ 39 Duldungspflichten der Anstösser

Abs. 1

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

Abs. 2

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

Abs. 3 bis Abs. 5

Diese Bestimmungen bleiben unverändert.

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 in dieser Bestimmung das Wort „wesentlich“ in Abs. 6 eingefügt.

Vorbemerkungen zu § 40 und § 41

§ 40 und § 41 werden sowohl redaktionell als auch in Bezug auf die Systematik überarbeitet. Die bisherigen Bestimmungen waren wenig konsistent in Bezug auf die Systematik und Titel. Neu regelt § 40 die technischen Anforderungen an Zufahrten, Zugänge und Einmündungen. Der neue § 41 regelt die Einschränkungen von Zufahrten und Zugängen und differenziert neuerdings zwischen bestehenden Situationen und Zufahrten, Zugängen und Einmündungen, die neu zu erstellen sind.

§ 40 Anforderungen an Zufahrten, Zugängen und Einmündungen

Abs. 1

Nichts geändert wird an der Vorschrift, dass bei Zufahrten in Gemeindestrassen eine Bewilligung und bei Zufahrten in Kantonsstrassen zusätzlich eine Genehmigung des Kantons erforderlich ist.

36/44

Abs. 2

Damit eine Erteilung einer Bewilligung erfolgen kann, muss die Verkehrssicherheit dauernd gewährleistet sein, wobei die Behörde Auflagen und Bedingungen verfügen kann.

Abs. 3

Die bisher geltenden 80 cm maximale Höhe für Pflanzen und Anlagen im Sichtzonenbereich werden neu auf 60 cm reduziert, da nur diese Vorgabe der geltenden VSS-Norm entspricht.

Abs. 4

Im Vergleich zum bisherigen Recht wird die Bestimmung als Kann-Vorschrift ausgestaltet, da es keine zwingende Notwendigkeit gibt, VSS-Normen per Gesetz oder Verordnung für verbindlich zu erklären. Der Entscheid, ob eine entsprechende Verbindlichklärung in der Verordnung erfolgen soll, liegt entsprechend beim Regierungsrat.

§ 41 Einschränkungen bei Zufahrten, Zugängen und Einmündungen

Abs. 1

Diese Bestimmung entspricht (in leicht geändertem Wortlaut) dem bisherigen § 40 Abs. 2, wonach die Behörde im Sinn einer Generalklausel die für die Gewährleistung der Sicherheit nötigen Anordnungen treffen kann.

Abs. 2

Hier wird geregelt, dass bei einer Verschlechterung der bestehenden Situation 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.

37/44

§ 44 Abstände für Bauten und Anlagen

Abs. 1

Im bisherigen Recht konnten Kleinbauten und kleinere Anlagen direkt an die Strassen- oder Weggrenze gestellt werden (vgl. unten Bemerkungen zu § 45). In der Praxis zeigte sich, dass auch Kleinbauten je nach Situation 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 Behörde 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

Hierbei handelt es sich inhaltlich um die Regelung des bisherigen § 44 Abs. 3. Die Bestimmung erfährt eine redaktionelle Anpassung, indem die Terminologie des PBG übernommen wird.

§ 45 Kleinbauten, kleinere Anlagen

§ 45 des geltenden Rechts wird aufgehoben. Wie oben unter § 44 dargelegt, werden die Abstände neu für sämtliche Bauten und Anlagen einheitlich geregelt. Die bisherige Bestimmung führte in der Vergangenheit zu verkehrsunsicheren Situationen, da auch Kleinbauten zu Verkehrssicherheitsbeeinträchtigungen führen können und das bis anhin vorhanden gewesene Privileg, wonach Kleinbauten direkt an die Grenze gestellt werden konnten, aufgehoben wird. Die bisherige Regelung in § 45 war zudem insofern mangelhaft, als der Begriff der „kleineren Anlagen“ weder im Gesetz noch in der Verordnung 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 Gemeindestras-

38/44

se). Zudem wird der Begriff „grössere Motorfahrzeuge“ gestrichen, da unklar ist, was er bedeutet.

§ 47 Ausnahmen

Abs. 1

§ 47 entspricht Abs. 1 des vormaligen § 47 Abs. 1. Aufgrund der Änderungen in den vorhergehenden Bestimmungen werden die Verweise angepasst.

§ 47a Sicherheit

Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen § 47 Abs. 2. Die Ausnahmeregelung von § 47 und die Bestimmungen betreffend die Sicherheit (§ 47a) beschlagen völlig unterschiedliche Sachverhalte. Entsprechend figuriert der bisherige § 47 Abs. 2 als neuer § 47a.

8. Besondere Bestimmungen

§ 48 Verkehrsknoten

Abs. 1

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

Abs. 2

In Abs. 2 wird in Übereinstimmung mit § 12 und § 21 der Begriff Belag ersetzt durch den Begriff „gebundene Deckschicht“.

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 nicht mehr dasjenige Gemeinwesen in der Pflicht steht, an dessen Strasse oder Weg solche Einrichtungen angebracht werden, sondern dasjenige

39/44

Gemeinwesen, dessen Strasse oder Weg die Signalisation dient. Diese Änderung rechtfertigt sich deshalb, weil die Signalisationen und Wegweiser oft nicht der Strasse oder dem Weg dienen, auf dem oder der sie angebracht sind.

Abs. 2

An dieser Stelle wird neu im Sinne einer Präzisierung festgehalten, dass die Kostentragung der Kennzeichnung der übrigen Wege der Gemeinde obliegt.

§ 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 mehr wie bisher nur Fuss- und Wanderwege.

Abs. 1

Diese Bestimmung enthält hinsichtlich der Fuss- und Wanderwege die Pflicht zur Kennzeichnung, dies in Nachachtung des Bundesgesetzes über die Fuss- und Wanderwege (FWG). 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 verantwortlich sind. Es handelt sich grossmehrheitlich um die Bestimmung des bisherigen § 50 Abs. 3. 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 im neuen Gesetz die Ersatzpflicht gemäss FWG bereits in § 11 Abs. 4 erwähnt.

§ 52 Strassenreklamen

Abs. 2

Diese Bestimmung regelt neben der bereits heute geltenden Bewilligungspflicht und dem insofern unveränderten Abs. 1 der Regelung zusätzlich, nach welchen Bestim-

40/44

mungen 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. Die Durchführung eines Verfahrens (Beispiel: nachträgliches Baubewilligungsverfahren) bedarf es damit nicht. Dieser Eingriff in die Eigentumsrechte der betreffenden Privatperson rechtfertigt sich deswegen, weil die Strassensicherheit 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 des Gesetzes, in § 8 der StrWV sowie in der (relativ jungen) Verordnung des Regierungsrates über die Gebühren für den gesteigerten Gemeindegebrauch von Kantonsstrassen und -wegen (GGV) 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 StrWG handelt (ausschliesslich) von den Strassen und Wegen der Gemeinden und des Kantons (vgl. § 1 Abs. 1 StrWG). Die bisherige Bestimmung von § 54 liegt deshalb ausserhalb des Anwendungsbereichs. Aus diesem Grund wird sie im neuen StrWG nicht mehr geführt.

41/44

9. Strafbestimmung

§ 55 Strafbestimmung

Abs. 1 Ziff. 5

In der bereits heute geltenden Strafbestimmung wird in Nachachtung von § 52 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 Gemeindefetze

Die Bereingung 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 Gemeindefetze 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

42/44

ersten vier Jahren grössere Kosten aus den Übernahmen entstehen werden und die Summe der Abgeltungen mit rund Fr. 58.5 Mio. doch beträchtlich ist.

Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes sind die rechtlichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für den angestrebten Übergang der Strassenabschnitte in die Gemeindefinanzen geschaffen. Für die tatsächliche Umsetzung werden der Kanton und die betroffenen Gemeinden aber noch Detailvorkehrungen zu treffen haben (je nach dem 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 Gemeindefinanzen 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 Unterhaltmassnahmen auf den übertragenen Strassenabschnitten zu reservieren. Was unter Bau und Unterhalt zu verstehen ist, regeln § 12 und § 23. 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 entsorgt werden müssen. Zu diesen Stoffen gehören insbesondere sogenannte polycyclische 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. Die Beitragsleistung soll aber nur im für die Abgeltungen angenommenen Betrachtungshorizont von 25 Jahren möglich sein.

43/44

§ 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 über 199.7 km Strassen (6 %) und andererseits aus einer generellen Erhöhung (4 %). 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 10 Jahren überprüft werden. Je nach Ergebnis kann eine neue Verteilung der Verkehrssteuer diskutiert werden.

44/44

§ 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 eines neuen Rechts 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.

7. Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2016

Im Zuge der Revision des Gesetzes muss § 15 Abs. 1 SVAG angepasst werden.

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. Gegenüber der heutigen Fassung wird lediglich der Prozentsatz von bisher 15 % auf neu 25 % erhöht.

Die Modellrechnung basieren auf folgenden Annahmen:

AUFWAND (ER)		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 ff
Personalaufwand										
• Besoldungen		gem. Budget	gem. Budget	gem. FP	gem. FP	gem. FP	+1%	+1%	+1.25%	+1.25%
• Aus- und Weiterbildung		"	"	"	"	"	"	"	"	"
Sachaufwand										
• Büromaterial und Drucksachen		gem. Budget	gem. Budget	gem. FP	gem. FP	gem. FP	+1%	+1%	+1%	+1%
• Taumittel/Transp. Dritter Winterdienst		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Eink. Mat., Werkz., Kleingeräte Werkhöfe		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Unterh. u. Anschaffung Winterdienst		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Mobilien, Maschinen, Fahrzeuge		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Dienstkleider		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Dienstleistungen und Honorare		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Dienstleistungen baulicher Unterhalt		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Reparaturen u. allg. Unterh. Kantonsstr		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Unterhalt Brücken / Technische Anlagen		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Dienstleistungen übriger Unterhalt		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Reisekosten und Spesen		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Diverse Arbeiten/Ausgaben		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Unterhalt Kantonsstrassen		"	"	"	"	"	+0.5%	+0.5%	+0.5%	+0.5%
Abschreibungen										
• Abschreibungen Fahrz., Maschinen, Geräte	10% linear	gem. Budget	gem. Budget	gem. FP	gem. FP	gem. FP	Ordentliche Abschreibung	Ordentliche Abschreibung	Ordentliche Abschreibung	Ordentliche Abschreibung
• Abschreibung Saldo IR Strassenb. (6330IR)	4% linear	gem. Budget	gem. Budget	gem. FP	gem. FP	Ordentliche Abschreibung + Abschreibung abzutretende Strassen 14.9 Mio. Fr.*	Ordentliche Abschreibung	Ordentliche Abschreibung	Ordentliche Abschreibung	Ordentliche Abschreibung
• Abschreibungen Neubauten Werkhof	3.03% linear	gem. Budget	gem. Budget	gem. FP	gem. FP	gem. FP	Ordentliche Abschreibung	Ordentliche Abschreibung	Ordentliche Abschreibung	Ordentliche Abschreibung
Beiträge										
• Beiträge		gem. Budget	gem. Budget	gem. FP	gem. FP	gem. FP	+1%	+1%	+1%	+1%
Zins (Aufwand)										
• Zins Werkhof Neubauten (7320)	Verzinsung Restwert (Bilanz)	gem. Budget	gem. Budget	gem. FP	gem. FP	gem. FP	1%	1%	1%	3%
• Zinsen Tiefbau Strassenbau VV (7320)		"	"	"	"	"	"	"	"	"
Umlagen										
• Umlage Personalnebenkosten		gem. Budget	gem. Budget	gem. FP	gem. FP	gem. FP	+1%	+1%	+1.25%	+1.25%
• Umlage Informatikkosten		"	"	"	"	"	"	"	+1%	+1%
• Umlage BLDZ-Kosten		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Umlage Raumkosten	konstant	"	"	"	"	"	konstant	konstant	konstant	konstant
Abgeltung Netzbereinigung										
• Abgeltungen						14.625	14.625	14.625	14.625	
Aufwandminderung Netzbereinigung										
•	199.7 km à Fr. 20'000	-	-	-	-	-3.944 Mio. Fr.	+1%	+1%	+1%	+1%
ERTRAG (ER)										
• Bewilligungs- und Benützungsgebühren		gem. Budget	gem. Budget	gem. FP	gem. FP	gem. FP	+1%	+1%	+1%	+1%
• Benützungsgebühren und Dienstleistungen		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Verkäufe		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Einnahmen interne Verrech./Unfallschäden		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Verschiedene Einnahmen		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Miet-/Pachtzinseinnahmen		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Anteil LSVA 45% für Betrieb		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Beitrag Gebietseinheit VI		"	"	"	"	"	"	"	"	"
• Leistungen an Gemeinden/Werkbetriebe		"	"	"	"	"	"	"	"	"
Zinsertrag										
• Zinsen Tiefbau (7320)	Verzinsung Saldo SF kantonaler Strassenbau	gem. Budget	gem. Budget	gem. FP	gem. FP	gem. FP	1%	1%	1%	3%
Anteil TBA Verkehrssteuern										
• Übertrag Verkehrssteuern (5415)		gem. Budget	gem. Budget	gem. FP	gem. FP	Anteil neu (Erhöhung Gemeindeanteil)	Anteil neu (Erhöhung Gemeindeanteil)	Anteil neu (Erhöhung Gemeindeanteil)	Anteil neu (Erhöhung Gemeindeanteil)	Anteil neu (Erhöhung Gemeindeanteil)

Nettoausgaben (IR)		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 ff
6310, Tiefbauamt Anschaffungen Fahrzeuge						Ab 2024: Nettoinvestitionen TBA 20 Mio. Franken				
• Netto Ausgaben		gem. Budget	gem. Budget	gem. FP	gem. FP					
6330, Kantonaler Strassenbau										
• Netto Ausgaben										
6377, Werkhöfe										
• Netto Ausgaben	Ab 2030: Alle neun Jahre ein Werkhofersatz (9 Mio. Fr. in drei Tranchen)	gem. Budget	gem. Budget	gem. FP	gem. FP					

* Für die Bestimmung des Abschreibungsbedarfs wurde der Anteil der abzutretenden Strassen ins Verhältnis des Kantonsstrassennetzes 2022 gesetzt. Nach der Abtretung beträgt das Kantonsstrassennetz gemäss Anhang II E-StrWG 541.5 km. Abgetreten werden 199.7 km. Die abzutretenden 199.7 km entsprechen einem Anteil von 26.9 % des Kantonsstrassennetzes vor der Abtretung (741.2 km). Nachdem die abzutretenden Strassen eigentlich als Gemeindestrassen zu taxieren sind und sich von Kantonsstrassen in Charakter der Strasse sowie Verkehrsstärke unterscheiden, wurde eine Gewichtung von 75 % eingesetzt. Daraus ergibt sich eine Abschreibung von 20.2 % des bilanzierten Strassenwertes. Gemäss Modellrechnung liegt dieser Ende 2023 bei 73.617 Mio. Franken, woraus sich eine Abschreibung in der Höhe von 14.871 Mio. Franken ergibt.

Produkte			
	Winterdienst	1'703'510	2'271
	Reinigung	3'740'174	4'986
	Grünpflege	2'620'114	3'493
	Technischer Dienst	2'081'422	2'775
	Unfalldienst	286'230	382
	Bauliche Reparaturen	3'040'317	4'053
	Ausserordentlicher Dienst	332'922	444
	Total 2020	13'804'689	18'404

Kostenarten			
	Personal	6'496'596	8'661
	Geräte	1'812'747	2'417
	Lagermaterial	159'098	212
	Kalkulatorische Kosten	254'426	339
	Personal extern	5'693	8
	Material extern	592'036	789
	Fremdkosten	2'630'647	3'507
	Verwaltungskosten	21'632	29
	Investitionen	449'984	600
	Gemeinkosten	1'381'830	1'842
	Total 2020	13'804'689	18'404

Vergleich Vorjahre	pro km	2019	18'088
		2018	19'003
		2017	20'243
		2016	18'669
		2015	19'488
		2014	18'705
		2013	20'336

Durchschnitt	pro km	2013 - 2020	19'117
---------------------	---------------	--------------------	---------------

Quelle: *Betriebliche Kennwerte Kanton Thurgau*
Müllerchur AG, Steinbockstrasse 8, 7000 Chur
01.03.2021