



P.P. VTG, Thomas-Bornhauser-Str. 23a, 8570 Weinfelden

Departement für Bau und Umwelt
Departementschefin
Carmen Haag
Regierungsgebäude
8510 Frauenfeld

Weinfelden, 17. Juni 2021

Teilrevision des Gesetzes über Strassen und Wege

Geschätzte Frau Regierungsrätin
Geschätzte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. April 2021 unterbreitet das Departement für Bau und Umwelt DBU dem VTG das Vernehmlassungsverfahren für die Teilrevision des Gesetzes über Strassen und Wege mit Regelungen zur Bereinigung des Netztes der Kantonsstrassen und zur Erhöhung des Gemeindeanteils am Bruttoertrag der Verkehrssteuern mit Frist bis 13. August 2021.

Für die Möglichkeit, zu diesen Entwürfen Stellung zu nehmen und für die Fristverlängerung zur Einreichung einer Stellungnahme für den VTG und alle Thurgauer Gemeinden bis am 29. August 2021 bedanken wir uns bestens.

Wir möchten einleitend anmerken, dass es sich mit dieser gewichtigen Vorlage bereits um die neunte Vernehmlassungsvorlage in Jahr 2021 handelt. Verglichen zu den Vorjahren, sind wir aktuell bei über 80 % aller Vorlagen die in einem durchschnittlichen Jahr vorgelegt werden. Wir ersuchen Sie dringend, dass mindestens auf der Stufe des Generalsekretariats eine Koordination der Vernehmlassungsvorlagen und deren zeitlicher Veröffentlichung erfolgt.

Allgemeine Bemerkungen

Der VTG erkennt die gesetzliche Pflicht des Grossen Rates einen Netzbeschluss über das Kantonsstrassennetz zu fassen. Diese bald dreissig Jahre alte Pendeuz soll verständlicherweise erledigt werden.

Allerdings sehen wir dezidiert einen anderen Weg wie diese Pendeuz zu erledigen ist als dies in der vorliegenden Botschaft skizziert ist. Der VTG beantragt, dass der Netzbeschluss auf dem heute bestehenden Kantonsstrassennetz (1. Januar 2021) zu fassen ist.

Eine allfällige Bereinigung des Kantonsstrassennetzes, basierend auf dem heutigen Netz kann nach erfolgtem Beschluss angepackt werden. Dabei sollen mit den betroffenen Gemeinden individuelle Lösungen auf bilateralem Weg gefunden und nach dem heute bereits bestehenden Prozess vorgegangen werden.

Die Thurgauer Gemeinden sind überrascht, dass sich das DBU vor der Ausarbeitung dieser für die Gemeinden sehr gewichtigen Vernehmlassungsvorlage nicht mit dem VTG oder den betroffenen Gemeinden in Verbindung setzte. Beim vertieften Studium der sehr umfangreichen Unterlagen ist uns aufgefallen, dass hier eine sehr grosse und detailreiche Grundlagenarbeit geleistet wurde.

Verschiedene Gemeindevertreter empfinden dieses Vorgehen als eine Art „Ablenkungsmanöver“, geht es doch um die Grundsatzfrage, wie viele Strassenkilometer der Kanton an die Gemeinden abtreten will und zu welchem Preis.

Wir haben eine frühzeitige Anhörung vermisst. Die Vorlage ist in dieser Ausgestaltung überraschend auf die Gemeinden zugekommen und stellt sie vor vollendete Tatsachen. Wir hätten erwartet und sehr geschätzt, wenn zu dieser Vorlage vorgängig eine Arbeitsgruppe, in der Delegierte des VTG die Gemeindeanliegen vertreten können, gebildet worden wäre.

In der e-Vernehmlassungsvorlage stellt das DBU 9 Fragen welche mit „*Stimme zu – Stimme eher zu – Stimme eher nicht zu – Stimme nicht zu*“ zu beantworten sind. Etliche Gemeindevertreter haben diese Fragen als Suggestivfragen empfunden und befürchten, dass damit eine „Scheinmehrheit“ erreicht werden soll die von einer unbestrittenen Vorlage spricht. Wir haben uns deshalb dazu entschlossen diese Fragen nicht zu beantworten.

Das heutige Kantonsstrassennetz wird bislang zu einem grossen Teil über die Strassenverkehrssteuern und die Mineralölabgabe finanziert, Diese Finanzierung erfolgt damit mit zweckgebundenen Mitteln. Sollte nun wie vorgeschlagen, eine Viertel der Kantonsstrassen an die Gemeinden abgetreten werden, erfolgt die Finanzierung in Zukunft nicht mehr ausschliesslich nach dem Verursacherprinzip, bzw. muss mit Mitteln aus den allgemeinen Steuern finanziert werden.

Die Vernehmlassungsvorlage sieht vor, dass der Kanton bis 27 % des Kantonsstrassennetzes abtritt, dabei die Kostenreduktion jedoch nur bei 12 % liegt. Wir können uns diese Differenz nicht erklären. Die Einsparungen müssten mindestens zum gleichen Teil erfolgen.

Wir erachten den Vorschlag als nicht ausgewogen und zu Ungunsten der Gemeinden umgesetzt.

Gleichzeitig ist die Subventionierung der Elektrofahrzeuge bei der Strassenverkehrssteuer zu überdenken. Durch die Tarifiereduktion fehlen Mittel zur Finanzierung der Kantonsstrassen. Die Differenz zum subventionierten Betrag müsste im Verhältnis zu den abzutretenden Kantonsstrassen ebenfalls an die Gemeinden weitergegeben werden.

Einige Gemeinden werden mit dieser umfangreichen Strassenabtretung gezwungen ihren Strassenunterhalt neu zu planen. Dies betrifft insbesondere die personellen und infrastrukturellen Ressourcen. Für den Winterdienst beispielsweise entsteht gebietsweise ein enormer Mehraufwand, der nicht über die Mittel aus den Strassenverkehrssteuern abgedeckt werden kann, somit wird letztendlich der einzelne Steuerzahler in der betroffenen Gemeinde belastet.

Wir stellen fest, dass in den letzten Jahren einige Aufgaben «kantonalisiert» und damit zentralisiert wurden. Unter dem Titel „Professionalisierung“ sind etliche Staatsaufgaben

neu entstanden oder sollen noch neu entstehen indem sie den Gemeinden entzogen wurden. Bei der vorliegenden Botschaft soll genau das Gegenteil der Fall sein.

Schliesslich ist zu kritisieren, dass lediglich geprüft wurde, ob Kantonsstrassen an Gemeinden abgegeben werden können. Zu einer Bereinigung gehört aus Sicht der Gemeinden auch die Prüfung der Frage, ob Gemeindestrassen heute die Funktion von Kantonsstrassen aufweisen und demnach der umgekehrte Weg möglich sein muss. Dies gehört zu einer ganzheitlichen Betrachtung des Themas und muss ebenfalls berücksichtigt werden. Typischerweise dürften solche Beispiele in urbanen Zentren zu finden sein.

Aus technischer Sicht wurden die Kantonsstrassen akribisch beurteilt. In den Fachdossiers fehlt jedoch die Auseinandersetzung und Interessensabwägung in Bezug zu den Kriterien, die zu den Beschlüssen über die einzelnen Abtretungen geführt haben.

Die Verteilung von 6 % Motorfahrzeugsteuer als Abgeltung für die Abtretung von Kantonsstrassen im Giesskannenprinzip an alle Gemeinden, ob diese nun Kantonsstrassen übernehmen oder nicht, erachten wir als unsorgfältig und vor allem als unfair. Der VTG erwartet, dass sich der Kanton der individuellen Gegebenheiten und Ausgangslagen annimmt und das Geld nur den betroffenen Gemeinden auszahlt. Eine Pauschalisierung ist unseres Erachtens zwar einfach aber schafft neue Probleme und Ungerechtigkeiten. Wir beantragen, dass nach erfolgtem Netzbeschluss auf Basis des heutigen Kantonsstrassennetz 6% der Motorfahrzeugsteuer einem Fond „zur Abgeltung von Aufwänden der Gemeinden bei der Übernahme von Kantonsstrassen“ eingelegt werden. Daraus lassen sich dann individuelle und gerechte Abgeltungen für die Gemeinde finanzieren.

Mit Blick auf die Gemeindeflandkarte im Thurgau, stellen wir fest, dass hauptsächlich finanzschwache Gemeinden von dieser Vorlage stark betroffen sind. Hinzu kommt, dass es sich auch um mehrheitlich fusionierte Gemeinden handelt. Die zusammengelegten Ortsgemeinden werden heute durch Kantonsstrassen verbunden. Sie wären mit dem vorliegenden Entwurf für den Netzbeschluss benachteiligt.

Der Netzbeschluss erledigt zwar eine Pendezenz. Dies darf jedoch nicht auf Kosten der Gemeinden erfolgen. Wir erwarten eine Lösung, bei welcher ein Mehrwert geschaffen wird. Es ist nicht erkennbar, in wie fern diese Vorlage einen Mehrwert für die Thurgauer Bevölkerung schafft!

Bemerkungen zu den Bestimmungen der Netzkriterien und Herleitung des künftigen Netzes

In den Netzkriterien und den ergänzenden Kriterien schafft sich der Kanton einen gewissen Spielraum. Dieser Spielraum wird in der Bereinigung des Kantonsstrassennetzes jedoch zum Nachteil der Gemeinden und der Bevölkerung angewendet.

Weiter gibt es Kriterien, beispielsweise EK1, die nicht konsequent angewendet werden wie ein Blick auf den Entwurf des neuen Kantonsstrassennetzes zeigt.

Ländliche Gemeinden werden mit Zentren gleichbehandelt. Die Vorlage macht für die betroffenen Gemeinden keine Differenzierung Ländlich / Urban. Aus politischer Sicht ist dies unseres Erachtens gefährlich.

Eine weitere Frage stellt sich für das reduzierte Kantonsstrassennetz bei zukünftigen Sanierungen. Aktuell werden bei Baustellen an Kantonsstrassen die notwendigen Umleitungen auf Kantonsstrassen signalisiert. Mit dem Ausdünnen fallen Redundanzen im Strassennetz weg.

Kantonsstrassen als Träger von regional bedeutenden Werkleitungen müssen im Kantonsstrassennetz bestehen bleiben. Dieses Anliegen wurde in der Vorlage ebenfalls nicht berücksichtigt.

Bemerkungen zum Entwurf betreffend die Änderungen des Gesetzes über Strassen und Wege

Wir nehmen nachfolgend lediglich zu denjenigen Punkten Stellung, zu denen Fragen oder Anliegen aufgetreten sind. Die nicht erwähnten Bestimmungen sind formal und inhaltlich unbestritten.

- § 2 Abs. 2** Wie sieht die Definition aus, wenn eine Strassenseite in der Bauzone und die andere in der Nichtbauzone liegt? Gilt dann die Strasse als innerorts oder ausserorts?
Es braucht eine Präzisierung.
- § 4 Abs. 2** Übernehmen die Gemeinden einen höheren Anteil am Strassennetz, sind sie automatisch auch für die Gestaltung des Landschafts- und Siedlungsbilds zuständig.
Bei der Betrachtung braucht es eine gewisse Verhältnismässigkeit. Insbesondere muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis gewahrt werden.
- § 5 Abs. 2, Ziff. 1** Ortsverbindungen zwischen den Gemeinden gehen vergessen. Es braucht eine präzisierte Formulierung.
Der Kanton muss die gewachsenen Strukturen betrachten.
Aus diesem Grund verlangen wir einen Netzbeschluss mit Bestand der Kantonsstrassen per 1. Januar 2021.
Folgerichtig, beantragen wir, dass die Definition der Kantonsstrassen aufgrund des bisherigen § 5 Abs. 1 beizubehalten ist.
- § 6 Abs. 2** *Das Netz der Gemeindestrassen und -wege umfasst die Strassenverbindungen von wichtiger lokaler Bedeutung und jene Strassen und Wege, die zur Erfüllung der Erschliessungspflicht der Gemeinden nach dem PBG erforderlich sind.*
§ 6 Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:
*Das Netz der Gemeindestrassen und -wege umfasst die Strassenverbindungen von **wichtiger** lokaler Bedeutung und jene Strassen und Wege, die zur Erfüllung der Erschliessungspflicht der Gemeinden nach dem PBG erforderlich sind.*
- § 11 Abs. 1 und 2** Wer hat die Kompetenz, Strassen oder Wege aufzuheben?
Wir gehen davon aus, dass die Aufhebung von Strassen oder Wege in der Hoheit der Gemeindebehörden liegt.

- § 17 Vorschlag zur Anpassung der Bezeichnung im Titel und in den Absätzen:
*Anstelle Projektierungszonen → **Planungszonen***
- § 19 Abs. 1 **Ist gemäss geltendem Recht beizubehalten.**
- § 39 Abs. 2 Das Anbringen von verkehrstechnischen Anlagen und Einrichtungen sowie von Kennzeichnungen soll nicht nur entlang von Kantonswegen, **sondern muss auch für Gemeindewege geduldet werden.**
- § 40 Abs. 3 Es ist ein wichtiges Anliegen, dass die jüngsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Sichtzonenbereich von Ausfahrten oder Strasseneinmündungen gesehen werden. Mit den bestehenden 80 cm ab Strassenhöhe wird dem ausreichend Sorge getragen.
Wir beantragen **§ 40 Abs. 3 zu streichen zugunsten von Beibehalten des § 41 Abs. 1 gemäss geltendem Recht.**
- § 41 Abs. 1 **Ist folglich gemäss geltendem Recht beizubehalten.**
- § 43 Abs. 1 *Lichtdurchlässige, Durchsicht gewährende Einfriedungen bis 1,5 m Höhe dürfen bis 30 cm an die Strassen- oder Weggrenze gestellt werden. ...*
§ 43 Abs. 1 ist wie folgt anzupassen
*Lichtdurchlässige, Durchsicht gewährende Einfriedungen bis 1,5 m Höhe dürfen bis 30 cm an die Strassen- oder Weggrenze gestellt werden, **sofern kein Trottoir vorhanden ist.** ...*
Ist ein Trottoir installiert, können lichtdurchlässige, Durchsicht gewährende Einfriedungen bis 1,5 m direkt an die Strassen- oder Weggrenze gestellt werden.
Eine entsprechende Differenzierung mit Begründung im erläuternden Bericht wird gewünscht.
- § 45 Abs. 1 *Kleinbauten oder kleinere Anlagen dürfen mit Bewilligung der Gemeindebehörde bis an die Strassen- und Weggrenze gestellt werden, soweit die Verkehrsübersicht nicht beeinträchtigt wird und keine anderen öffentlichen Interessen entgegenstehen.*
§ 45 Abs. 1 soll **bestehend bleiben** und ist wie folgt anzupassen:

*Kleinbauten oder **kleinere** Anlagen dürfen mit Bewilligung der Gemeindebehörde bis an die Strassen- und Weggrenze gestellt werden, soweit die Verkehrsübersicht nicht beeinträchtigt wird und keine anderen öffentlichen Interessen entgegenstehen.*

§ 49 Abs. 1 **Ist gemäss geltendem Recht beizubehalten.**

§ 57 a - c **Beantragen wir zu streichen.**

§ 57b Abs. 2 Sollte dieser Paragraph entgegen unserem Antrag beibehalten werden, ist § 57b Abs. 2 wie folgt anzupassen:

*Entstehen ~~in den nächsten 25 Jahren~~ ab Inkraftsetzung dieses Gesetzes bei der baulichen Sanierung der nach § 57a abgetretenen Strassenabschnitte ausserordentlichen Kosten für den fachgerechten Umgang mitbelasteten Materialien, welche nach den abfallrechtlichen Bestimmungen des Bundes gesondert entsorgt werden müssen, **ist der Kanton verpflichtet, die vollen Kosten zu übernehmen.** ~~kann der Kanton der betroffenen Gemeinde Beiträge bis zur Höhe der Zusatzkosten leisten.~~*

Die Kosten der Altlasten müssen nach dem Verursacherprinzip und ohne zeitliche Eingrenzung abgegolten werden. Der Kanton ist verpflichtet die vollen Kosten zu übernehmen. Lediglich eine Beteiligung ist unzulässig.

§ 57e **Beantragen wir zu streichen.**

→ In der Übergangsphase erwarten wir vom kantonalen Tiefbauamt, dass Sanierungen an Kantonsstrassen im Hinblick auf eine allfällige Umsetzung der Netzbereinigung, nicht hinausgeschoben werden!

Schlussbemerkungen

An der Erarbeitung dieser Stellungnahme haben 27 Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertreter mitgewirkt. Darunter auch einzelne Gemeindevorsitzende, die nicht direkt von der Übernahme von Kantonsstrassen betroffen sind.

Das Vorgehen des Kantons bei der Erarbeitung dieser Vorlage können wir nicht nachvollziehen. Der Umgang mit den Gemeinden für dieses Geschäft erleben wir als nicht konstruktiv und viele Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertreter empfinden es als geringschätzig.

Sollte der Grosse Rat dem Gesetz in dieser Form zustimmen, braucht es aus unserer Sicht zwingend eine Volksabstimmung!

Wir stehen lediglich hinter dem Netzbeschluss, wenn dieser vom Bestand der Kantonsstrassen per 1. Januar 2021 ausgeht.

Das DBU verkleinert das Kantonsstrassennetz ohne Not. Es will ein bestehendes Netz verändern, das heute gut funktioniert. Das Tiefbauamt unterhält dieses Netz sehr gut und es stehen dafür ausreichend Mittel zur Verfügung. Weshalb will man dies ändern und zwingt die Gemeinden damit eine Infrastruktur und personellen Ressourcen aufzubauen, was mit Aufwand und grossen Reibungsverlusten verbunden ist?

Das gewählte Vorgehen beachtet weder Ressourcen noch gewachsene Strukturen. Es ist auch kein Mehrwert erkennbar. Diese «Penz des Kantons» lässt sich einfacher, gemeinschaftlicher und günstiger erledigen.

Verzichten Sie auf die per Gesetz den Gemeinden verordnete «Schenkung».

Wir bitten das DBU, die oben formulierten Anmerkungen in gebührender Weise zu berücksichtigen und danken Ihnen für Ihre Bemühungen.

Freundliche Grüsse

VERBAND THURGAUER GEMEINDEN



Kurt Baumann
Präsident



Chandra Kuhn
Geschäftsleiterin