Thurgau

Volksabstimmung vom 23. September 2012

Botschaft des Regierungsrates

Erweiterung des Strassennetzes (Netzbeschluss) um die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS)

Seite 3

Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2006

Seite 24

Inhalt

Erweiterung des Strassennetzes (Netzbeschluss) um die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS)

Worum geht es? 4

Die Vorlage im Überblick 5

Generelle Linienführung von BTS und OLS 12

Zahlen und Fakten zu BTS und OLS 18

Empfehlung des Regierungsrates 22

Beschluss des Grossen Rates 23

Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2006

Worum geht es? 25

Die Vorlage im Überblick 26

Empfehlung des Regierungsrates 36

Gesetzesvorlage 37

Botschaft zum Beschluss des Grossen Rates vom 14. März 2012 betreffend Erweiterung des Strassennetzes (Netzbeschluss) um die Bodensee- Thurtalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS)

Frauenfeld, 26. Juni 2012

Worum geht es?

Netzbeschluss BTS-OLS als Grundlage für wichtige Zukunftsprojekte

Mit dem Bau der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und der Oberlandstrasse (OLS) sollen das stark gewachsene Verkehrsaufkommen kanalisiert und gelenkt sowie die Städte und Dörfer im Mittel- und Oberthurgau wirksam entlastet und besser verbunden werden. Mit dem vorliegenden Netzbeschluss wird ein Grundsatzentscheid über den Bau dieser regionalen Entlastungsstrassen gefällt. Der Regierungsrat und Grosse Rat sehen in diesem Beschluss einen wichtigen Beitrag zu einer positiven und nachhaltigen Entwicklung des Kantons Thurgau und empfehlen deshalb ein Ja.

Die Bevölkerung des Kantons Thurgau ist in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich gewachsen. Damit verbunden ist auch eine erhebliche Zunahme des Verkehrs, insbesondere auf der Aachtal- und Thurtalachse aber auch entlang des Obersees. Die damit verbundenen Probleme gilt es zu lösen. Dabei muss es das Ziel sein, einerseits von den positiven Effekten des Wachstums zu profitieren und andererseits die hohe Lebensqualität zu erhalten.

Mit dem Bau der Autostrasse BTS (80 – 100 km/h) und der Hauptstrasse OLS (50 – 80 km/h) werden zeitgemässe regionale Strassenverbindungen bereitgestellt und dadurch die Ortsdurchfahrten von Verkehr, Lärm und Abgasen entlastet. Die Osthälfte des Thurgaus wird verkehrsmässig besser erschlossen, was die Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsstandort Oberthurgau verbessert. Dabei wird der Schonung, Erhaltung und Stärkung der Thurgauer Landschaft, Landwirtschaft und Natur ein hoher Stellenwert eingeräumt. BTS und OLS sind ein wichtiges Zukunftsprojekt im Sinne des kantonalen Richtplans. Im Gegensatz zu den beiden Abstimmungsvorlagen im Jahr 2005 über eine neue Thurtalstrasse und eine Südumfahrung Kreuzlingen präsentiert die neue Vorlage ein Gesamtkonzept mit teilweise redimensionierten Strassen und tieferen Tempi. Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung. Im Zuge eines transparenten Prozesses konnte die Linienführung optimiert werden. Sie enthält nun alle wesentlichen Elemente wie Anschlusspunkte, Tieflagen oder Tunnel- und Überdeckungsbauwerke. Zahlreiche Studien und Modellrechnungen zeigen, dass mit dem Bau von BTS und OLS die gewünschten Effekte eintreten und insbesondere ein grosser Teil der Bevölkerung vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Zudem können Schwachstellen behoben und die Qualität der innerkantonalen Erschliessung verbessert werden. Die Studien zeigen auch, dass die BTS und OLS keine Transitachsen sein werden.

Auf dem Weg zur Realisierung von BTS und OLS wird der Bund ein wichtiger Partner sein. Bau, Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen. Die OLS mit Kosten von rund 220 Millionen Franken hingegen wird vom Kanton Thurgau zu erstellen und zu bezahlen sein.

Die Abstimmungsfrage lautet:
Wollen Sie dem Beschluss des Grossen Rates vom 14. März 2012 betreffend Erweiterung des Strassennetzes (Netzbeschluss) um die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS) zustimmen?

Die Vorlage im Überblick

I. Vorbemerkungen

Das Bevölkerungswachstum des Kantons Thurgau war in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich. Alle Prognosen gehen davon aus, dass sich diese Entwicklung auch in Zukunft fortsetzen wird. Gemäss dem sogenannten «mittleren» und für den Regierungsrat plausibelsten Szenario des Bundesamtes für Statistik werden im Jahr 2035 rund 16 % mehr Menschen im Thurgau leben als heute. Dieser grundsätzlich erfreuliche Trend führt allerdings auch zu erhöhtem Siedlungsdruck und einem verstärkten Mobilitätsbedürfnis. Trotz eines kontinuierlichen Ausbaus des öffentlichen Verkehrs (öV) ist die Belastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) in den Agglomerationsgemeinden und speziell auf der Aachtal- und Thurtalachse schon heute hoch und führt entlang der Ortsdurchfahrten zu einer erheblichen Schmälerung der Lebensqualität. Ohne Entlastungsmassnahmen wird sich die Situation noch verschärfen. Es gilt daher, die heutigen Probleme zu lösen und die künftige Entwicklung mit einer konsequenten Raumordnungs- und Verkehrspolitik in geordnete Bahnen zu lenken. Ziel muss es sein, von den positiven Effekten des Wachstums zu profitieren, die hohe Lebensqualität für die Menschen zu erhalten und die Einzigartigkeit der Thurgauer Landschaft langfristig zu sichern.

Wichtigstes Instrument zur Steuerung und Koordination der räumlichen Entwicklung ist der kürzlich totalrevidierte kantonale Richtplan (KRP), welcher auf den «Zielen der Raumordnungspolitik» und dem «Raumkonzept Thurgau» basiert. Eingebettet in die kantonale Raumordnungspolitik und die anvisierten generellen Entwicklungsziele soll die zunehmende Mobilität durch eine verstärkte Koordination aller Verkehrsträger und ein modernes Verkehrsmanagement bewältigt werden. Dabei sind negative Auswirkungen wie Landverbrauch, Verkehrsunfälle, Lärm, Abgase und Landschaftsbeeinträchtigungen mit wirkungsvollen Massnahmen zu vermeiden bzw. auf ein verträgliches Minimum zu reduzieren.

Vor diesem Hintergrund sind die nun vorgelegten Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes mit den beiden Elementen BTS und OLS mehr als reine Strassenbauvorhaben. Sie sind wesentliche Eckpfeiler einer Gesamtstrategie, welche den Thurgau für die Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte fit machen soll. Die neuen Strassenverbindungen werden dazu beitragen, dem angestrebten nachhaltigen Raumkonzept zum Durchbruch zu verhelfen, die Menschen von den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu entlasten und die Qualität des Lebens- und Wirtschaftsraums Thurgau zu sichern und weiter zu verbessern.

II. Zum Wesen des Netzbeschlusses

Am 4. Oktober 2011 hat der Regierungsrat mit der «Änderung 2011: Strassenbauvorhaben BTS/OLS» des kantonalen Richtplans die generellen Linienführungen für die beiden neuen Verbindungen festgelegt. Nach dem Thurgauer Recht sind vor der Realisierung grösserer kantonaler Strassenbauvorhaben aber fünf Phasen zu durchlaufen: Festsetzung der allgemeinen Linienführung im kantonalen Richtplan, Netzbeschluss, Auflageprojekt, Baubeschluss und schliesslich die bauliche Realisierung des Vorhabens.

Diese fünf Phasen mit den jeweiligen Zuständigkeiten im Überblick zeigt die Grafik 1 (Seite 6).

Grafik 1: Fünf Phasen auf dem Weg zur Realisierung von Strassenbauprojekten.

Mit dem Netzbeschluss betreffend BTS und OLS hat der Grosse Rat nun den zweiten Schritt getan. Gemäss § 5 Absatz 3 des Gesetzes über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1) legt der Grosse Rat das Netz der Kantonsstrassen fest. Er entscheidet damit auch über die Aufnahme neuer Elemente in dieses Netz. Netzbeschlüsse sind Grundsatzentscheide, ob zwischen zwei oder mehreren Punkten neue Kantonsstrassen gebaut werden sollen. Sie enthalten keine Details zur Linienführung, zum Ausbaustandard, zu den Anschlussbauwerken oder zur Finanzierung. Die nach einem aufwendigen Evaluationsverfahren mit der jüngsten Revision des kantonalen Richtplans im Oktober 2011 festgelegten allgemeinen Linienführungen für die BTS und die OLS sind – zusammen mit dem Richtplantext – die Leitlinien für die weitere Planung.

Der Netzbeschluss betreffend BTS und OLS untersteht gemäss § 5 Absatz 3 zweiter Satz StrWG dem fakultativen Referendum. Wegen der grossen Bedeutung der Strassennetzergänzung hat der Grosse Rat seinen entsprechenden Beschluss aber von sich aus der Volksabstimmung unterstellt.

III. Der Bund als wichtiger Partner

Auf dem Weg zur Realisierung der BTS und der OLS wird der Bund ein wichtiger Partner des Kantons Thurgau sein. Im Zuge der derzeit laufenden Überprüfung und Bereinigung des Nationalstrassennetzes ist vorgesehen, dass der Bund rund 387 km bestehende Strassen von den Kantonen übernimmt. Für den Kanton Thurgau ist dabei von besonderer Bedeutung, dass der Bundesrat in der entsprechenden Botschaft an die eidgenössischen Räte vom 18. Januar 2012 beantragt hat, die heutige Verbindung von Bonau nach Arbon als N23 ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Ein allfälliger Bau der BTS und deren Finanzierung wird damit aller Voraussicht nach mit Wirkung per 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen. Die OLS ist hingegen vom Kanton zu erstellen und zu bezahlen. Alle bisherigen Planungen wurden daher mit dem Bund abgestimmt, und auch die Finanzierungsvorlage ist auf diese Aufgabenteilung ausgerichtet.

Bei dieser Ausgangslage könnte sich der Kanton Thurgau bei seinem Netzbeschluss auf die OLS beschränken und darauf hoffen, dass auch der Bund

die Notwendigkeit einer neuen Autostrasse als Ersatz für die bestehende Hauptstrassenverbindung erkennt und die BTS realisiert. Der Regierungsrat ist aber der festen Überzeugung, dass angesichts anderer Prioritäten und der knappen Mittel des Bundes für die Strasseninfrastruktur weit fortgeschrittene kantonale Planungen eine bessere Chance auf eine zeitnahe Realisierung durch den Bund haben werden.

Mit einem deutlichen Ja zum vorliegenden kantonalen Netzbeschluss und einer konsequenten Fortführung der weiteren Planungen kann diesbezüglich ein klares Signal nach Bern gesendet werden.

IV. Blick zurück

Am 22. Juni 2004 unterbreitete der Regierungsrat dem Grossen Rat die «Botschaft zur Genehmigung der ‚Änderungen 2004/Verkehr' des kantonalen Richtplans sowie zu den Netzbeschlüssen betreffend die ‚Südumfahrung Kreuzlingen' und die neue ‚Thurtalstrasse'». Schon damals ging es um eine Stärkung der Thurgauer Entwicklungsachse im Thurtal/Aachtal durch den Neubau einer Autostrasse von Märstetten bis nach Arbon (T14). Gleichzeitig sollte die Agglomeration Kreuzlingen durch eine Südumfahrung ab der Autobahnausfahrt A7, Kreuzlingen Süd, bis nach Münsterlingen entlastet werden.

In der Volksabstimmung vom 25. September 2005 wurden aber beide Netzbeschlüsse abgelehnt (T14 mit 52,2 %, Südumfahrung mit 56,5 % Nein-Stimmen).

Neben grundsätzlichen Bedenken gegen neue Strassenbauvorhaben sieht der Regierungsrat drei Hauptgründe für das Scheitern der damaligen Vorlagen: Zum einen war die Linienführung der T14 zu wenig detailliert abgeklärt und zum anderen bestanden noch zu viele Unklarheiten bezüglich Finanzierung der beiden Grossvorhaben. Schliesslich warfen auch die Linienführung, die Grösse und die Koordination der Südumfahrung Kreuzlingen mit dem übrigen Strassennetz viele Fragen auf. Entsprechend der gesetzlichen Konzeption, dass mit Netzbeschlüssen lediglich Grundsatzentscheide über neue Verbindungen gefällt werden, waren Detailabklärungen bezüglich Linienführung und Finanzierung erst in der nächsten Phase vorgesehen.

V. BTS und OLS – Klarheit betreffend Linienführung und Finanzierung

Die neue Vorlage schafft nun die erforderliche Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die zu erwartenden Kosten und die Finanzierung. Aufgrund der gemachten Erfahrungen wurde bei den Planungsarbeiten für die BTS und die OLS von Anfang an auf einen transparenten und partizipativen Prozess gesetzt. In vielen Gesprächen und Workshops mit Gemeinden, Interessenvertretungen und Privaten wurden alle Vor- und Nachteile möglicher Lösungen diskutiert. Verschiedene Varianten wurden geprüft und anhand anerkannter Methoden miteinander verglichen. Die verkehrlichen Auswirkungen der neuen Strassen wurden über Modellrechnungen ermittelt und bei neuen Erkenntnissen und Varianten immer wieder überprüft. Auch die Öffentlichkeit wurde mittels Orientierungsveranstaltungen, Medienmitteilungen und sogenannten Werkstattberichten laufend über den aktuellen Stand der Arbeiten informiert. Die im Zuge dieses Prozesses gewonnenen Erkenntnisse mündeten schliesslich in optimierten Linienführungen, welche alle wesentlichen Elemente wie Anschlusspunkte, Tieflagen oder Tunnel- und Überdeckungsbauwerke enthalten. Mit Beschluss des Grossen Rates vom 6. Dezember 2011 wurden die entsprechende Richtplananpassung und damit die generelle Linienführung mit 79 Ja gegen 25 Nein genehmigt.

Parallel zu den Planungsarbeiten wurden auch die Rahmenbedingungen für die Finanzierung der Vorhaben umfassend abgeklärt. Als Ergebnis dieser Abklärungen kommt gleichzeitig mit dem Netzbeschluss eine Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben (SVAG; RB 741.1) und damit eine Erhöhung der Verkehrssteuern im Umfang von rund 10 % zur Abstimmung. Mit dieser moderaten Erhöhung kann die Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der OLS, aber auch des übrigen kantonalen Strassen-, Rad- und Wanderwegnetzes langfristig sichergestellt werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass die Finanzierung verursachergerecht erfolgt und keine allgemeinen Steuermittel benötigt werden. Alle Einzelheiten dazu können der entsprechenden Botschaft entnommen werden.

Gegenüber der Vorlage 2005 weist das System BTS/OLS also folgende markanten Unterschiede auf:

- koordiniertes und auf die übrigen Verkehrsbedürfnisse abgestimmtes Regionalstrassen-Konzept;
- siedlungsnahe Linienführungen entlang bestehender Achsen;
- tiefere Fahrgeschwindigkeiten zwischen 80 und 100 km/h;
- die OLS ist eine Hauptstrasse und keine kreuzungsfreie Autostrasse;
- Übereinstimmung mit der kantonalen Richtplanung und der Verkehrsplanung des Bundes;
- Finanzierung ist klar geregelt;
- BTS und OLS sind nicht nur Strassen, sondern ein umfassendes Mobilitäts- und Entwicklungsprojekt.

VI. BTS und OLS – mehr als nur Strassen

Die Planung und Realisierung einer den Bedürfnissen der Gesellschaft entsprechenden und leistungsfähigen Infrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung des Kantons Thurgau. Die Thurgauer Verkehrspolitik ist damit nicht allein auf die Mobilitätsbedürfnisse ausgerichtet, sondern dient auch der Erreichung der angestrebten Entwicklungsziele in verschiedenen Bereichen. BTS und OLS sind also in eine Gesamtstrategie zur künftigen Entwicklung des Kantons eingebettet. Auf einen kurzen Nenner gebracht sollen mit der BTS und der OLS folgende Ziele erreicht werden:

- Bereitstellung zeitgemässer regionaler Strassenverbindungen;
- Entlastung der Ortsdurchfahrten von Verkehr, Lärm und Abgasen;
- Schonung, Erhaltung und Stärkung der Thurgauer Landschaft, Landwirtschaft und Natur;
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Oberthurgau;
- Bereitstellung eines leistungsfähigen und koordinierten Gesamtverkehrssystems (privater Verkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr);
- besserer Verkehrsfluss in der Osthälfte des Kantons ohne Transiteffekte.

VII. Verkehrliche Aspekte der beiden Strassenbauvorhaben

1. Allgemeines

Wie die zahlreichen Studien und Modellrechnungen zeigen, kann in verkehrlicher Hinsicht festgehalten werden, dass mit dem Konzept BTS-OLS die gewünschten Effekte eintreten und insbesondere ein grosser Teil der Bevölkerung vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann. Zudem können Schwachstellen auf den entsprechenden Achsen behoben und gleichzeitig kann die Qualität der innerkantonalen Erschliessung der kantonalen und regionalen Zentren verbessert werden. Eine Verlagerung des Transitverkehrs von der A1 auf die BTS oder von den internationalen Nord-Süd-Strecken auf die OLS wird nicht stattfinden. Der durch den Bau der beiden neuen Verbindungen verursachte Mehrverkehr auf dem gesamten Strassennetz wird gering sein. In den Abbildungen 1 bis 3 (Seiten 19 – 21)

sind die Zahlen zu den aktuellen und künftigen Verkehrsbelastungen sowie zu den konkreten Verlagerungseffekten, welche die Erstellung der beiden neuen Strassen auslösen, zusammengefasst. Nachfolgend wird auf die markantesten Auswirkungen näher eingegangen.

2. BTS entlastet Thurtal-/Aachtal-Achse und Seestrasse

Die Zahlen zum durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) auf dem Thurgauer Strassennetz machen deutlich, dass die Thurtal-/Aachtal-Achse neben den Agglomerationsregionen Kreuzlingen und Frauenfeld mit Abstand am stärksten belastet ist. Heute verkehren auf der Thurtal-/Aachtal-Achse zwischen 10'800 und 19'100 Fahrzeuge pro Tag. Gemäss den Prognosen werden diese Werte bis ins Jahr 2030 deutlich ansteigen. Die konkreten aktuellen und künftigen DTV-Zahlen für einzelne Ortsdurchfahrten auf der Thurtal-/Aachtal-Achse präsentieren sich im Überblick wie folgt:

Ortschaften	DTV 2011	Prognose DTV 2030
Bonau	14'900	17'100
Weinfelden Ost	19'100	21'100
Bürglen	16'000	17'900
Amriswil	18'200	20'300
Neukirch	13'400	16'800

Ist die BTS gebaut, ergeben sich bedeutende Verkehrsverlagerungen. Die Modellrechnungen zeigen, dass die erwünschten Entlastungs- und Verlagerungseffekte auf den Ortsdurchfahrten entlang der Thurtal-/Aachtal-Achse erheblich sein werden. Gegenüber den Prognosezahlen für das Jahr 2030 werden dank der BTS Bonau 97 %, Weinfelden (Ost) 57 %, Bürglen 70 %, Amriswil 64 % und Neukirch 64 % weniger Verkehr zu tragen haben. Diese Zahlen beinhalten auch die Effekte der flankierenden Massnahmen (Strassenraumgestaltungen, Verkehrslenkungsmassnahmen und Rückbauten) entlang der heutigen Ortsdurchfahrten. Die Realisierung der BTS wird in Etappen erfolgen. Entsprechend der Verkehrsbelastung soll aus heutiger Sicht zunächst die Strecke Arbon - Amriswil West gebaut werden. Die zweite Etappe führt von Amriswil West nach Weinfelden Ost und die dritte Etappe schliesslich von Weinfelden Ost zum Autobahnzubringer A7 (inkl. Ottenbergtunnel). Die Etappen werden nochmals in verschiedene Realisierungsabschnitte unterteilt. Diese werden so festgelegt, dass sie einzeln in Betrieb genommen werden können und damit sofort zu Entlastungen führen.

Der Entlastung der Ortschaften entlang der BTS steht erheblicher Mehrverkehr auf der Strecke von Kreuzlingen nach Amriswil gegenüber, weil sich ein wesentlicher Teil des Verkehrs zwischen Romanshorn und Kreuzlingen von der Seestrasse auf die Achse Kreuzlingen-Amriswil-Arbon verlagern wird. Davon profitieren die Gemeinden am Obersee, während die Ortschaften im «Oberland» (Raum Langrickenbach-Lengwil) deutlich mehr Verkehr zu tragen haben werden.

3. OLS fängt Mehrverkehr im «Oberland» auf

Um diesen Mehrverkehr zu bewältigen und die Dörfer und den ländlichen Raum davor zu schützen, ist eine leistungsfähige Hauptstrassenverbindung zwischen Amriswil und Kreuzlingen notwendig, die Oberlandstrasse. Die OLS wird die Ortsdurchfahrten erheblich entlasten, insbesondere in Oberaach, Langrickenbach, Herrenhof, Zuben, Schönenbaumgarten, Dettighofen und Lengwil.

Die Modellrechnungen zeigen, dass der Amriswiler Ortsteil Oberaach schon mit der Eröffnung der 1. Etappe der BTS massiven Mehrverkehr zu tragen hätte. Wird die erste Etappe realisiert, ist daher auch die OLS zu bauen. Die entsprechenden Strassenabschnitte sollen gleichzeitig in Betrieb gehen.

Ortsdurch-fahrten	Fahrzeuge pro Tag (DTV) 2011	Prognose Fahrzeuge pro Tag (DTV) im Jahr 2030			
		ohne BTS/OLS	mit BTS 1. Etappe ohne OLS	mit BTS 1. Etappe und mit Umfahrung Oberaach (Teil OLS)	mit BTS/OLS
Langrickenbach (Waldhof – Zuben)	6'200 – 7'800	8'100 – 8'900	9'400 – 9'800	10'500 – 13'500	1'200 – 1'800
Oberaach	7'900	9'100	13'100	3'100	2'700

Grafik 2: Entlastungswirkung der OLS im Raum Langrickenbach/Oberaach (Prognose).

Die obenstehende Grafik zeigt die hohe Entlastungswirkung der OLS im Raum Langrickenbach und Oberaach bei den verschiedenen Szenarien.

4. BTS-OLS sind keine grossräumigen Transitachsen

Nachdem schon früh Befürchtungen geäussert wurden, der Bau der neuen Strassen könnte zu erheblich mehr grossräumigem Durchgangsverkehr vom und in den süddeutschen Raum sowie zu einer Verlagerung von Fahrten, insbesondere des Schwerverkehrs von der A1 auf die neue BTS führen, wurden auch diese Aspekte schon im Vorfeld umfassend abgeklärt.

Als Ergebnis der Abklärungen können folgende Feststellungen getroffen werden:

- Mit dem Bau der OLS werden maximal 200 zusätzliche Fahrten pro Tag vom und in den süddeutschen Raum generiert.
- Die Verkehrsverlagerung von der A1 auf die BTS beträgt je nach Abschnitt zwischen 1'100 und 1'800 Fahrzeuge pro Tag (5 bis 11 % der Grundbelastung der BTS), wobei es sich weitgehend um Fahrten mit Ausgangspunkt oder Ziel im Thurgau handelt. Dieser Effekt ist gewollt, er reduziert die Anzahl gefahrener Kilometer, was auch umweltpolitisch sinnvoll ist.
- Wegen der längeren Fahrzeiten über die BTS und des besseren Ausbaustandards der A1 wird von den täglich durchschnittlich 900 Lastwagen zwischen den A1-Anschlüssen Meggenhus und Attikon keiner die BTS benützen.
- Hingegen entfaltet die BTS die erwünschte Wirkung als regionale Entlastungsstrasse, indem die Mehrheit der Lastwagen, welche derzeit zwischen den Anschlüssen Meggenhus und Matzingen verkehren, die BTS benutzen (durchschnittlich 50 Lastwagen pro Tag) und damit weniger Kilometer fahren wird.

5. Wenig Mehrverkehr

Eine Studie zu den durch den Bau der BTS und der OLS verursachten Verkehrseffekten hat ergeben, dass der durch die beiden Strassen erzeugte Mehrverkehr gering sein wird. Im Referenzjahr 2020 wird die Zahl der zusätzlichen Fahrten auf dem gesamten Strassennetz im untersuchten Raum von St.Gallen/Horn bis Frauenfeld/Diessenhofen lediglich 3'400 pro Tag oder 1 Prozent der gesamten Verkehrsmenge auf dem Thurgauer Strassennetz betragen, also weniger als ein durchschnittliches Jahreswachstum. In diesen Zahlen ist der geplante Ausbau des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt. Diese Zahlen belegen die Koordination und das relative Gleichgewicht zwischen öffentlichem und privatem Verkehr im Kanton Thurgau.

VIII. Chancen nutzen

Von Anfang an wurde die Planung für die neuen Strassenabschnitte ganzheitlich angegangen. Dieser Weg soll im Nachgang zum Netzbeschluss auch bei den nächsten Arbeiten (Auflageprojekt, Baubeschluss) weiter beschritten werden. Dazu werden für verschiedenste Fachbereiche unter Einbezug der jeweils betroffenen Gemeinden und Interessengruppen detaillierte Konzepte und Vorgehensweisen erarbeitet und aufeinander abgestimmt. Dabei wird es darum gehen,

- die Strassenprojekte optimal in die Landschaften zu integrieren und auf die bestehenden und künftigen Siedlungsstrukturen abzustimmen,
- Menschen, Tiere und Pflanzen bestmöglich zu schützen und deren Lebensräume aufzuwerten,
- den Bedürfnissen der Landwirtschaft grosszügig Rechnung zu tragen und die betrieblichen Strukturen der betroffenen Landwirtschaftsbetriebe zu verbessern (Parzellenstruktur, Arrondierung, Flurstrassennetz).

Im Rahmen dieser Arbeiten wird eine Vielzahl von Aspekten zu prüfen sein. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass sich bei dieser gesamtheitlichen Betrachtungsweise in zahlreichen Bereichen Chancen ergeben werden, sei es bei der Gestaltung der entlasteten Ortskerne, der Verbesserung der Strukturen der Landwirtschaft oder der ökologischen Aufwertung der Landschaft.

IX. Argumente der Gegnerschaft in der parlamentarischen Beratung

Gegnerinnen und Gegner des Netzbeschlusses äusserten sich im Rahmen der parlamentarischen Beratungen dahingehend, dass die neuen Strassen nicht nötig seien. Sie würden den öffentlichen Verkehr konkurrenzieren, wertvolles Kulturland vernichten, Naherholungsgebiete zerstören und nur zusätzlichen Verkehr generieren. Dass der Strassenverkehr im Thurgau gerade in den letzten Jahren stetig gewachsen sei und wohl auch künftig noch zunehmen werde, sei unbestritten. Vor diesem Hintergrund sei es grundsätzlich auch notwendig, die Anwohner an den Durchgangsachsen, insbesondere im Thur- und Aachtal, vor den negativen Auswirkungen dieser Entwicklung zu schützen. Der gewählte Weg über den Bau gänzlich neuer Strassenachsen sei aber falsch. An neuralgischen Punkten könne die Bevölkerung schneller, kostengünstiger und landschaftsschonender durch lokale Umfahrungen entlastet werden. Auf weiten Strecken könnten so die bestehenden Strassen weiterhin genutzt werden, wobei diese auszubauen und mit separaten Fahrspuren für die Landwirtschaft und den Langsamverkehr zu versehen seien. So werde auch weniger Kulturland zerschnitten oder gar zerstört. Gleichzeitig würde auch die Gefahr kleiner, dass der Thurgau als Ausweichroute für den Transitverkehr attraktiv werde. Mit den neuen Strassen werde sich der Siedlungsdruck noch verstärken, da auch ländliche Regionen für Pendler erschlossen würden. Die erhofften wirtschaftlichen Impulse, welche die neuen Strassen für den Thurgau und insbesondere für den östlichen Kantonsteil bringen sollen, könnten sich so auch ins Negative kehren, da die attraktiveren ausserkantonalen Zentren schneller erreichbar würden. Zudem wurden Befürchtungen geäussert, dass es auf der als Autostrasse mit Tempi zwischen 80 und 100 km/h konzipierten BTS zu schweren Unfällen kommen werde. Schliesslich wurde auch bezweifelt, dass der Bund die BTS tatsächlich bauen werde. Selbst wenn die eidgenössischen Räte die entsprechende Verbindung ins Nationalstrassennetz aufnehmen würden, gäbe es in der Schweiz Regionen mit ungleich grösseren Verkehrsproblemen. Es sei daher davon auszugehen, dass der Bund seine knappen Mittel für weit wichtigere Ausbauprojekte reservieren werde. Die Lösung der tatsächlichen Probleme bei den Ortsdurchfahrten würde so um Jahre verzögert.

Generelle Linienführung von BTS und OLS

Die Grafik zeigt die generelle Linienführung der Autostrasse BTS und der Hauptstrasse OLS, so wie sie der Grosse Rat am 6. Dezember 2011 im kantonalen Richtplan festgesetzt hat.

Bei der BTS verlaufen 21 % der Strecke ebenerdig, 60 % liegen im Einschnitt und 19 % sind überdeckt. Bei der OLS verlaufen 20 % ebenerdig, 65 % liegen im Einschnitt und 15 % sind überdeckt. Die detaillierte Linienführung kann erst nach einem Ja am 23. September im partnerschaftlichen Dialog mit den Betroffenen ausgearbeitet werden. Vier Visualisierungen illustrieren auf den kommenden Seiten, wie die neuen Verkehrswege dereinst aussehen könnten. Dabei handelt es sich um erste Skizzen. Details werden erst in der Ausführungsprojektierung ausgearbeitet.

Bodensee-Thurtalstrasse (BTS)
Anschluss
Tunnel, Überdeckungen und Wildübergänge
Anschluss (Option)

Oberlandstrasse (OLS)
Tunnel, Überdeckungen und Wildübergänge
Bestehende Strassen

Bahnlinie

INGEN
LANDSCHLACHT
ALTNAU
GÜTTINGEN
NHOF
RICKENBACH
KESSWIL
UTTWIL
WALDHOF
RUTISHAUSEN
EGETHOF
DOZWIL
SOMMERI
MERTSHAUSEN
ROMANSHORN
HEFENHOFEN
ENGISHOFEN
OBERAACH
HATSWIL
SALMSACH
AMRISWIL
BIESSENHOFEN
EGNACH
STEINEBRUNN
BUCH
FETZISLOH
NEUKIRCH
FRASNACHT
EBNET
ZIHLSCHLACHT
ARBON
A1.1
N

Egnach

Die Visualisierung zeigt Egnach, auf der bestehenden Bahnhofstrasse von Neukirch herkommend. Die BTS umfährt die Ortschaft westlich und verfügt – im Bildvordergrund gut zu sehen – über einen Anschluss zwischen Neukirch und Egnach. Charakteristisch sind der tiefliegende Verlauf und die siedlungsnahe Linienführung. Die Tieflage führt zu einer optimalen Einbettung in die Landschaft und schützt angrenzende Gebiete vor Lärmimmissionen. Im Gebiet Wilen (links im Bild) wird die BTS zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Bewirtschaftungsstrukturen überdeckt. Die siedlungsnahe Linienführung und der Anschluss an die bestehende Bahnhofstrasse bewirken eine grösstmögliche Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten.

2

Weinfelden

Auf beiden Visualisierungen ist rechts Weinfelden zu sehen, mit der bestehenden Frauenfelderstrasse als heutige Einfallsachse von Westen. In der oberen Abbildung geht der Blick auf das Schloss und den Ottenberg im Hintergrund sowie den tief liegenden BTS-Anschluss im Vordergrund. Hier, ganz unten am Hang eingebettet, liegt die Einfahrt in den Ottenberg-Tunnel. Ab hier wird der Verkehr auf der BTS auf 3,2 km Länge im Ottenberg um Weinfelden herumgeführt. Die untere Abbildung zeigt die gleiche Situation aus der Vogelperspektive. Auf der rückgebauten Frauenfelderstrasse erhalten der Langsamverkehr (Velofahrer, landwirtschaftliche Fahrzeuge) und der öffentliche Verkehr mehr Raum.

Langrickenbach

Bei dieser Visualisierung geht der Blick vom östlichen Ortsrand von Langrickenbach her über die Ebene Richtung Kesswil. Die Hauptstrasse OLS verläuft aus nördlicher Richtung in Tieflage (am linken Bildrand) und wird danach zum Schutz des Kulturlandes und der bestehenden Strukturen auf zwei Streckenabschnitten überdeckt. Die bestehenden Bewirtschaftungsstrukturen und Flurwege bleiben weitestgehend erhalten.

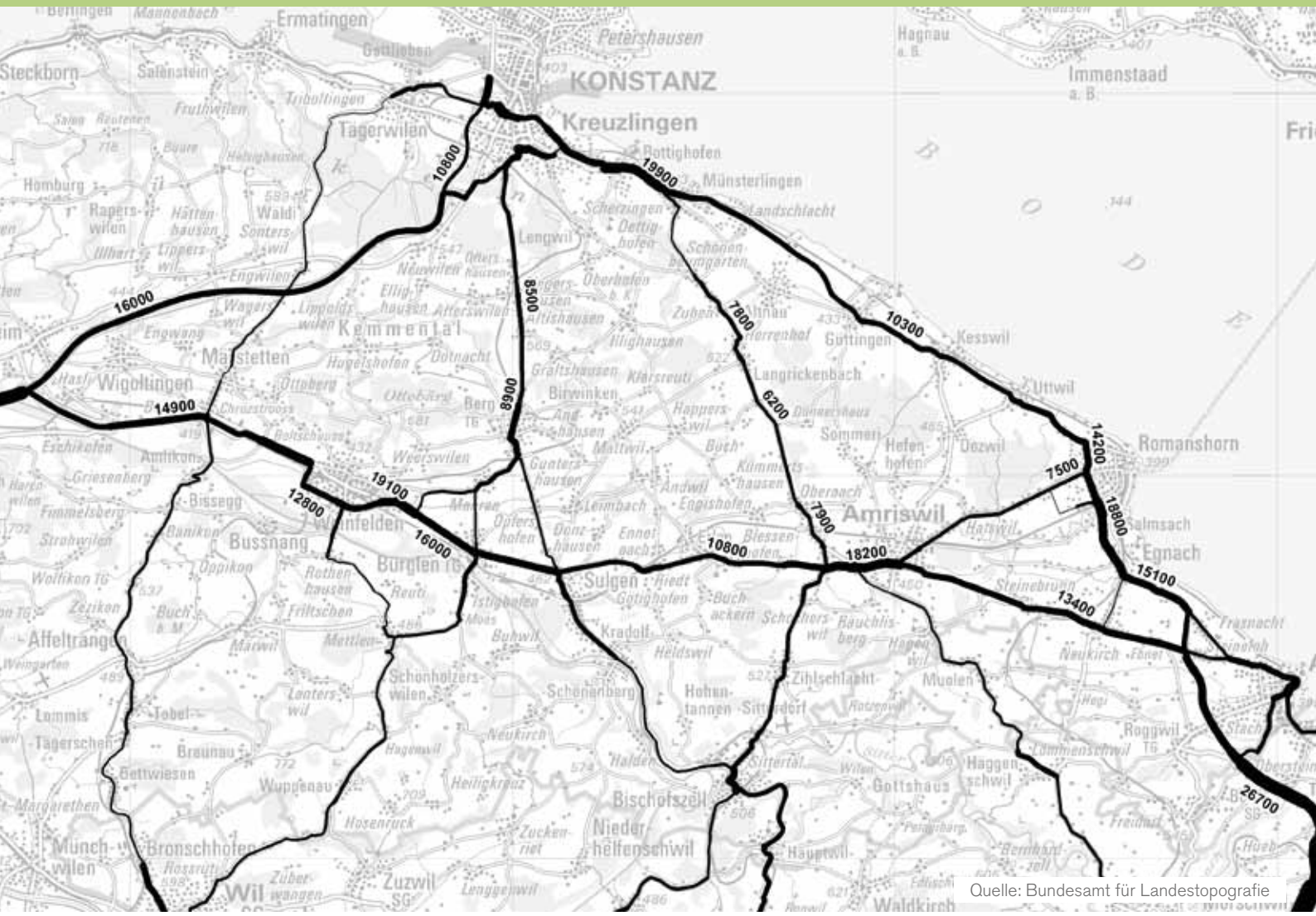
Lengwil

Die Visualisierung zeigt Lengwil mit Blick Richtung Nordosten auf Schloss Liebburg (am oberen Bildrand). Die OLS kommt von Nordwesten her in Tieflage (am linken Bildrand) und verläuft dann in der Bildmitte zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner überdeckt. Am rechten Bildrand ist erkennbar, wie die OLS in einen langen Tunnel mündet (bis zur Kantonsstrasse Dettighofen-Schönenbaumgarten). Dieser schützt die Anwohner und Strukturen im Raum Dettighofen-Rütihof. Die Linienführung wurde im Dialog mit den Betroffenen optimiert und ist rücksichtsvoll im Umgang mit Natur und Landschaft.

Zahlen und Fakten zu BTS und OLS

		BTS Bodensee-Thurtalstrasse	**OLS** Oberlandstrasse
Verbindung		Arbon - Bonau	Oberaach - Bätershausen/Kreuzlingen/Münsterlingen
Typ		Autostrasse	Hauptstrasse
Tempo		80/100 km/h	50/80 km/h
Charakter		Kreuzungsfrei, ohne Langsamverkehr	Hauptkreuzungen mit anderen Kantonsstrassen in Form von Kreiseln; kein Langsamverkehr auf Neubaustrecken
Vollanschlüsse		Arbon West	
		Neukirch-Egnach	
		Romanshorn	
		Amriswil Ost	
		Amriswil West	
		Erlen	
		Sulgen	
		Weinfelden Ost	
		Weinfelden West	
		Wigoltingen, Zubringer A7	
Halbanschlüsse		Bürglen Ost (Option)	
		Märstetten Ost	
		Märstetten West	
Länge		32.4 km	17.8 km
Lage	Ebenerdig	6.6 km (21 %)	3.6 km (20 %)
	Im Einschnitt	19.5 km (60 %)	11.6 km (65 %)
	Überdeckt/Tunnel	6.3 km (19 %)	2.6 km (15 %)
Linienführung	Überdeckte Abschnitte/Tunnels	6.3 km (19 %)	2.6 km (15 %)
	Entlang Bahnlinie	7.0 km (22 %)	0.7 km (4 %)
	Auf/entlang bestehenden Strassentrassen	8.1 km (25 %)	5.9 km (33 %)
	Entlang Bächen/Flüssen	4.1 km (13 %)	0.8 km (5 %)
	Übrige	6.9 km (21 %)	7.8 km (43 %)
Flächenbedarf	Total	75.8 ha	27.8 ha
	Davon versiegelt	32.8 ha (43 %)	10.5 ha (38 %)
	Davon für Böschungen und Grünflächen	43.0 ha (57 %)	17.3 ha (62 %)
Planung/Projektierung/öff. Auflage		2013 bis 2020	2013 bis 2020
Realisierung		2020 bis 2030	2020 bis 2025
Bauherrschaft/Betrieb/Finanzierung		Bund	Kanton

Erweiterung Strassennetz um die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS)

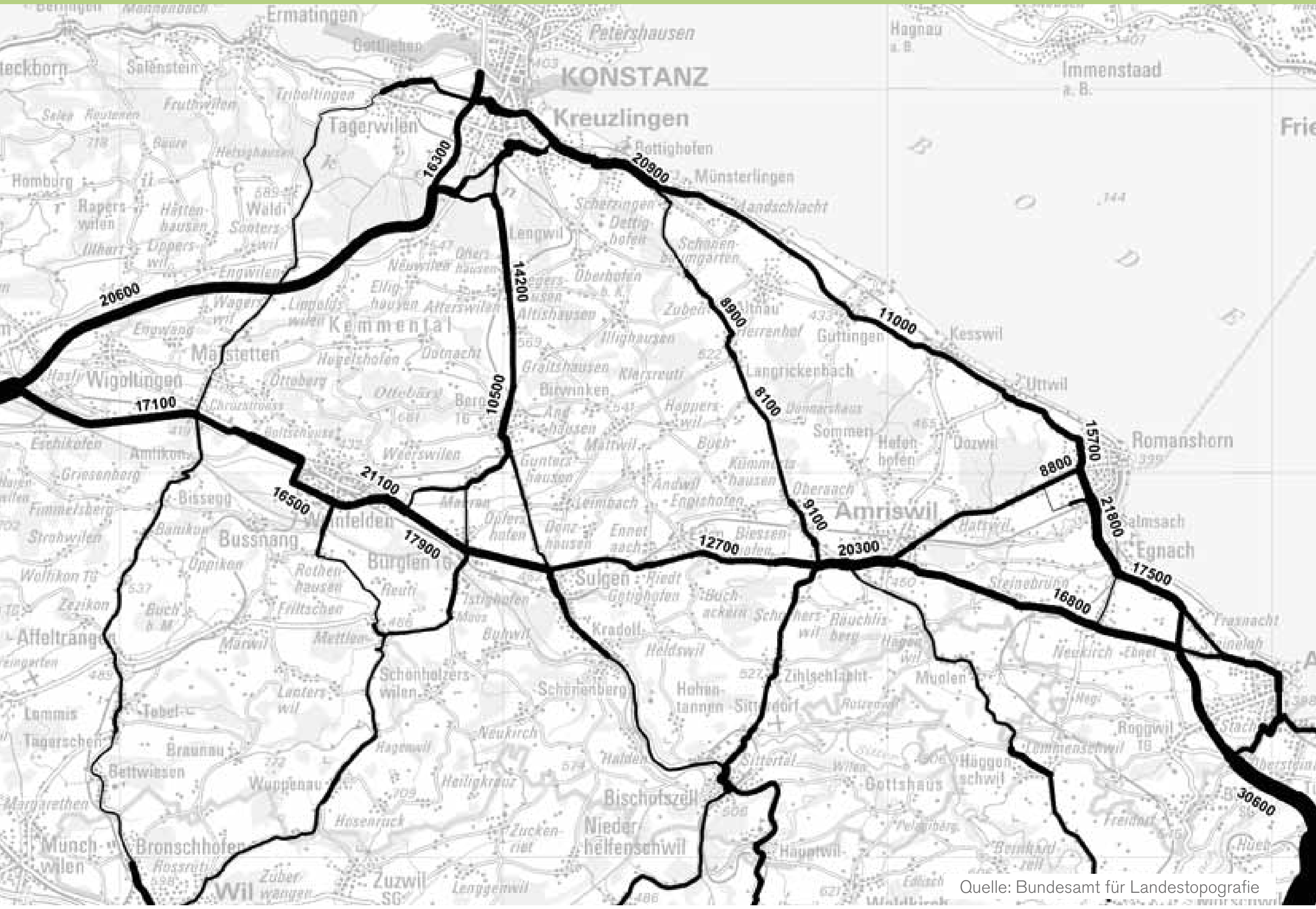


Quelle: Bundesamt für Landestopografie

Abb. 1: Verkehr heute (2011)

Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Jahr 2011 (Fahrzeuge pro Tag, Zählwerte TBA 2011, ergänzt mit Modellwerten. Diese können eine gewisse Ungenauigkeit enthalten).

Erweiterung Strassennetz um die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS)

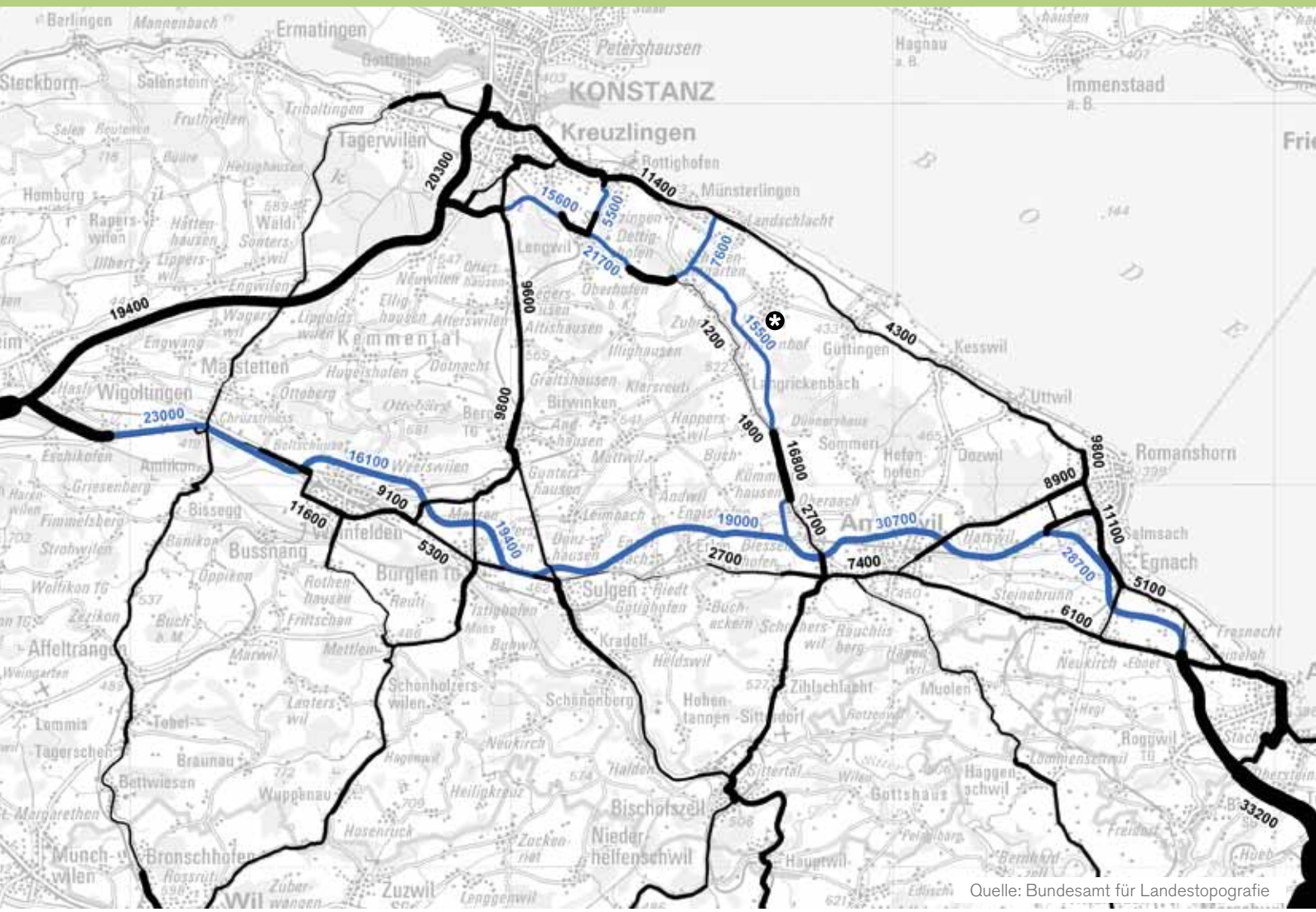


Quelle: Bundesamt für Landestopografie

Abb. 2: Verkehr Zukunft (2030), ohne BTS/OLS, Prognose

Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Jahr 2030 ohne BTS und OLS (Fahrzeuge pro Tag, Verkehrsprognose mit gewisser Ungenauigkeit). Berücksichtigt ist die Umsetzung der Massnahmen des Konzepts «öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2010 – 2015».

Erweiterung Strassennetz um die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS)



Quelle: Bundesamt für Landestopografie

Abb. 3: Verkehr Zukunft (2030), mit BTS/OLS, Prognose

Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Jahr 2030 mit dem Bau von BTS und OLS (Fahrzeuge pro Tag, Modellwerte). Berücksichtigt ist die Umsetzung der Massnahmen des Konzepts «öffentlicher Regionalverkehr KantonThurgau 2010 – 2015». Die Zahlen beinhalten zudem die Effekte der flankierenden Massnahmen (Strassenraumgestaltungen, Verkehrslenkungsmassnahmen und Rückbauten) entlang der heutigen Ortsdurchfahrten (Verkehrsprognose mit gewisser Ungenauigkeit).

✪ Veränderter Verlagerungseffekt aufgrund korrigierter und aktualisierter Modellberechnungen

Empfehlung des Regierungsrates

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

BTS und OLS sind wichtige Zukunftsprojekte und Teil einer Gesamtstrategie für eine positive und nachhaltige Entwicklung des Kantons Thurgau. Zusammen mit dem kontinuierlichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs sind sie tragende Elemente der koordinierten Thurgauer Verkehrspolitik. Die beiden Strassen werden das hohe Verkehrsaufkommen kanalisieren und lenken, Städte und Dörfer im Mittel- und Oberthurgau sowie am Obersee wirksam entlasten und besser verbinden. Mit der gleichzeitigen, moderaten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern und dem Bund als Partner für die Realisierung der BTS ist auch die verursachergerechte Finanzierung der Vorhaben sichergestellt.

Der Regierungsrat empfiehlt Ihnen zusammen mit dem Grossen Rat, der die Vorlage mit 89:27 Stimmen genehmigt hat, der Erweiterung des Strassennetzes durch die Bodensee-Thurtalstrasse und die Oberlandstrasse zuzustimmen.

Die Präsidentin des Regierungsrates
Monika Knill

Der Staatsschreiber
Dr. Rainer Gonzenbach

Beschluss des Grossen Rates über die Erweiterung des Strassennetzes (Netzbeschluss) durch zwei neue Kantonsstrassen (Bodensee-Thurtalstrasse, BTS; Oberlandstrasse, OLS)

vom 14. März 2012

1. Gestützt auf § 5 Absatz 3 des Gesetzes über Strassen und Wege werden die nachfolgenden Strassenverbindungen in das Netz der Kantonsstrassen aufgenommen:

   1.1 Bodensee-Thurtalstrasse (BTS)

   Wigoltingen–Weinfelden–Amriswil–Arbon
   Bonau (ab Autobahnende)–Weinfelden–Amriswil–Arbon (bis Umfahrung Arbon, Anschluss A 1.1)

   1.2 Oberlandstrasse (OLS)

   Kemmental–Langrickenbach–Amriswil
   Bätershausen–Lengwil–Kreuzlingen–Langrickenbach–Münsterlingen–Amriswil

2. Es wird festgestellt, dass die beiden Strassenverbindungen gemäss Ziffer 1 dieses Beschlusses keine Ortsumfahrungen im Sinne von § 27 Absatz 1 des Gesetzes über Strassen und Wege darstellen und damit keine Gemeindebeiträge erhoben werden.

3. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht der Volksabstimmung.

Der Präsident des Grossen Rates
P. Kummer

Die Mitglieder des Ratssekretariates
B. Schönholzer, W. Weibel

Botschaft zum Gesetz vom 28. März 2012 betreffend die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2006

Frauenfeld, 3. Juli 2012

Worum geht es?

Finanzierung der OLS durch moderat erhöhte Strassenverkehrsabgaben sichern

Der Regierungsrat und die Mehrheit des Grossen Rates beabsichtigen, die Strassenverkehrsabgaben um 10 % zu erhöhen, um damit die Finanzierung der neuen Oberlandstrasse (OLS) sowie des übrigen Thurgauer Strassen- und Wegnetzes langfristig zu sichern. Für die Steuerpflichtigen ergeben sich daraus geringe Mehrbelastungen zwischen 15 und 120 Franken pro Jahr und Fahrzeug. Die Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben erfolgt jedoch nur, wenn das Thurgauer Stimmvolk dem Netzbeschluss zur Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und zur OLS zustimmt.

Die Anpassung der Strassenverkehrsabgaben steht in direktem Zusammenhang mit dem gleichzeitig zur Abstimmung kommenden Beschluss über die Erweiterung des Strassennetzes um die BTS und die OLS. Während es bei letzterem um den Grundsatzentscheid über den Bau dieser beiden Strassen geht, werden mit der Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben die Grundlagen für eine solide und langfristige Finanzierung der Thurgauer Strasseninfrastruktur geschaffen.

Zum einen geht es um die Kosten, den Betrieb und Unterhalt der OLS, die als Kantonsstrasse realisiert wird und rund 220 Mio. Franken kosten wird. Zum andern muss aber auch die Finanzierung von Unterhalt, Betrieb und Ausbau des übrigen Kantonsstrassen-, Velo- und Fusswegnetzes langfristig gewährleistet bleiben. Diese Ziele können mit einer geringfügigen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern um 10 % sowie weiteren Anpassungen im Finanzierungssystem erreicht werden. Diese Erhöhung führt zu den benötigten jährlichen Mehreinnahmen für die Strassenrechnung von vier bis fünf Mio. Franken. Die Finanzierung über die Strassenverkehrsabgaben ist verursachergerecht, da sie von jenen bezahlt wird, welche die Strassen auch nutzen. Ein Vergleich mit den übrigen Kantonen der Schweiz zeigt überdies, dass der Thurgau auch nach der moderaten Erhöhung deutlich unter dem schweizerischen Durchschnitt der Motorfahrzeugsteuern bleiben wird. Für einen Kleinwagen wird die Abgabe um 15 Franken auf rund 160 Franken steigen, für einen Wagen der Luxusklasse werden rund 120 Franken mehr und somit rund 1200 Franken zu bezahlen sein.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist, dass die BTS aller Voraussicht nach per 2014 ins Nationalstrassennetz überführt wird, womit der Bund und nicht der Kanton für den Bau, den Betrieb und die Finanzierung dieser rund 800 Mio. Franken teuren Strasse zuständig sein wird.

Die Abstimmungsfrage lautet:
Wollen Sie dem Gesetz vom 28. März 2012 betreffend die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2006 zustimmen?

Die Vorlage im Überblick

I. Vorbemerkungen

Die vorliegende Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben (SVAG; RB 741.1) steht in direktem Zusammenhang mit dem gleichzeitig zur Abstimmung kommenden Beschluss des Grossen Rates vom 14. März 2012 betreffend Erweiterung des Strassennetzes (Netzbeschluss) um die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS). Während es beim Netzbeschluss um einen Grundsatzentscheid über die beiden Strassenbauvorhaben geht, werden mit der Anpassung des SVAG die notwendigen Grundlagen für eine solide und langfristige Finanzierung des Verkehrskonzeptes geschaffen. In diesem Zusammenhang ist von besonderer Bedeutung, dass die heutige Hauptstrassen-Verbindung von Bonau nach Arbon gemäss Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012 als N23 in das Nationalstrassennetz aufzunehmen ist. Damit wird der Bund auch für den Bau, den Betrieb und die Finanzierung der rund 800 Mio. Franken teuren BTS zuständig. Die OLS wird hingegen als Kantonsstrasse realisiert werden, weshalb der Thurgau die entsprechenden Investitionen von rund 220 Mio. Franken sowie die Kosten für Unterhalt und Betrieb zu tragen hat. Die vorliegende Gesetzesänderung ist Teil eines Gesamtsystems zur langfristigen Sicherstellung der Finanzierung der OLS sowie des Unterhalts, Betriebs und Ausbaus des übrigen Kantonsstrassen- und Wegnetzes.

Umfangreiche Abklärungen und Modellrechnungen mit einem Betrachtungszeitraum bis ins Jahr 2060 haben ergeben, dass eine moderate Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern um 10 % ausreicht, um diese Ziele zu erreichen. Da die Verkehrssteuern von jenen entrichtet wird, welche die Strassen hauptsächlich beanspruchen, ist diese Finanzierungsart verursachergerecht. Auch nach der Erhöhung werden die Motorfahrzeugsteuern im Kanton Thurgau noch weit unter dem schweizerischen Durchschnitt liegen. Aufgrund des engen Zusammenhangs zwischen Netzbeschluss und Finanzierung kann die Gesetzesänderung nur in Kraft treten, wenn der Netzbeschluss angenommen wird und der Grosse Rat in der Folge auch den vom Gesetz über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1) vorgesehenen Baubeschluss fasst (vgl. Gesetzestext Ziff. II.). Dies war auch der Grund, weshalb der Grosse Rat seinen Netzbeschluss von sich aus der Volksabstimmung unterbreitet hat, bei der Änderung des SVAG aber darauf verzichtete. Gegner der OLS und der BTS haben dann aus grundsätzlichen Überlegungen das Referendum gegen die Gesetzesänderung ergriffen.

II. System der Finanzierung kantonaler Strassenbauvorhaben

Das Finanzierungssystem für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt des kantonalen Strassen- und Wegnetzes (Velo-, Fuss- und Wanderwege) ist komplex. Gemäss § 29 StrWG führt der Kanton dafür eine sogenannte Spezialfinanzierung. Vereinfacht dargestellt, handelt es sich bei dieser Spezialfinanzierung um einen «Topf», in den auf der einen Seite die für das Strassenwesen vorgesehenen Einnahmen fliessen und dem auf der anderen Seite die für die Realisierung einzelner Massnahmen benötigten Mittel entnommen werden.

Gemäss den gesetzlichen Vorgaben fliessen folgende Einnahmen in die Spezialfinanzierung:

- der Nettoertrag der kantonalen Strassenverkehrsabgaben;
- die Beiträge und Abgeltungen des Bundes für die Planung, den Bau und den Unterhalt von Kantonsstrassen und -wegen (Mittel aus dem Mineralölsteuerertrag und dem Ertrag der Autobahnvignette);
- Beiträge aus dem Kantonsanteil an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) des Bundes;

- die Beiträge der Gemeinden gemäss § 27 StrWG;
- die Beiträge Dritter gemäss § 28 StrWG;
- die Einnahmen aus Verträgen oder Beteiligungen gemäss § 48a StrWG.

Schematisch kann die Spezialfinanzierung Strassen wie folgt dargestellt werden:

Grafik 1: Schematische Darstellung des Systems Spezialfinanzierung Strassenbau

Die für den kantonalen Strassenbau verwendbaren Einnahmen aus den oben dargelegten Quellen betrugen in den letzten zehn Jahren bei einem Höchstwert von 70.7 Mio. Franken (2008) und einem Tiefstwert von 56.5 Mio. Franken (2002) im Durchschnitt 65.8 Mio. Franken/Jahr (zu den Details vgl. Anhang, Grafik 4, S. 35). Den entsprechenden Einnahmen standen in den vergangenen Jahren jeweils etwa gleich hohe Ausgaben gegenüber. Konkret betrug der Mittelbedarf der letzten zehn Jahre bei einem Tiefstwert von 57.2 Mio. Franken (2002) und einem Höchstwert von 72.4 Mio. Franken (2008) im Durchschnitt 65.5 Mio. Franken (zu den Details vgl. Anhang, Grafik 5, S. 35).

Aufgrund der getroffenen Abklärungen kann festgehalten werden, dass das bestehende Finanzierungssystem geeignet ist, das bestehende Netz auch künftig zu betreiben, zu unterhalten und im üblichen Mass zu korrigieren und zu ergänzen. Kostenintensive Netzerweiterungen, wie sie die OLS darstellt, können mit dem bestehenden System nur unzureichend finanziert werden, weshalb die Mittel massvoll erhöht werden müssen.

III. Auswirkungen der OLS auf die generelle Finanzierung von Strassen und Wegen

1. Rahmenbedingungen

a. Allgemeines

Um die Auswirkungen der Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der OLS auf das System der Finanzierung der Strassenbauvorhaben zu eruieren, wurden im Vorfeld umfangreiche Modellrechnungen mit verschiedenen Szenarien für einen Betrachtungszeitraum bis ins Jahr 2060 durchgespielt.

Ausgangspunkte sind die erwähnten Baukosten von rund 220 Mio. Franken sowie jährlich 1 % der Investitionssumme oder rund 2.2 Mio. Franken für den baulichen Unterhalt. Eingerechnet wurde zudem ein Aufwand für den betrieblichen Unterhalt von rund 40'000 Franken pro Jahr und Kilometer (insgesamt 400'000 Franken pro Jahr). Diese Kosten fallen erst nach Inbetriebnahme der OLS bzw. der Teiletappen an.

Damit neben der Realisierung des Grossprojektes auch die Bedürfnisse für einen zeitgemässen Unterhalt und Ausbau des übrigen kantonalen Strassen- und Wegnetzes angemessen abgedeckt werden können, wurden für solche Korrektionen – ausgehend vom bisherigen Bedarf – jährlich 23 Mio. Franken aus der Strassenrechnung reserviert, dies unter Berücksichtigung eines jährlichen Wachstums von 0,5 %.

Bislang werden alle Investitionen für kantonale Strassenbauten jährlich vollständig abgeschrieben; ein Zeichen für die heutige kerngesunde Strassenfinanzierung. Dies hat zur Folge, dass in der Bilanz kein Wert für die Strassen ausgewiesen wird. Künftig sollen diese – vorgeschrieben durch das neue harmonisierte Rechnungsmodell «HRM 2» – über mehrere Jahre abgeschrieben und somit in der Bilanz als Verwaltungsvermögen bewertet werden. Für die OLS ist ein Abschreibungszeitraum von 40 Jahren und damit ein Abschreibungssatz von 2,5 % vorgesehen. Mit dieser Umstellung werden die Strassen in der Bilanz des Kantons realistisch bewertet.

Da es in der Natur von Spezialfinanzierungen liegt, dass sie je nach der konkreten Entwicklung der Ausgaben und Einnahmen zeitweise eine Überdeckung ausweisen und dann wieder unterdotiert sind, muss auch die Verzinsung der sogenannten Einlagen und Entnahmen berücksichtigt werden. Vorliegend wurde mit einer Verzinsung eines positiven Saldos der Spezialfinanzierung (Habenzinsen) und des Verwaltungsvermögens (Sollzinsen) von je 3 % gerechnet. Für die erste Phase der Umstellung auf HRM 2 ist mit einer hohen Überdeckung und entsprechend hohen Zinseinnahmen zu rechnen.

b. Verzicht auf Gemeindebeiträge

Gemäss § 27 StrWG haben sich die Gemeinden an den Kosten für den Bau von Kantonsstrassen und -wegen mit Beiträgen bis zu 50 % zu beteiligen, soweit es sich um Ortsumfahrungen oder Strecken innerorts handelt. Die entsprechende Bestimmung ist aber auf relativ kleine Neu- und Ausbaustrecken innerorts sowie reine Ortsumfahrungen, deren Nutzen sich in der Regel klar einzelnen Gemeinden zuordnen lässt, ausgerichtet.

Die OLS ist – gemeinsam mit der BTS – Teil einer übergeordneten strategischen Netzergänzung und soll in erster Linie dazu dienen, die durch den Bau der BTS zu erwartenden Verkehrsverlagerungen auf die Achse Kreuzlingen – Amriswil aufzufangen. Angesichts der Tatsache, dass die BTS aller Voraussicht nach vollständig durch den Bund und damit ohne Gemeindebeiträge finanziert wird und der Bau der OLS explizit wegen der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen notwendig wird, erachtet der Regierungsrat die Erhebung von Gemeindebeiträgen für die OLS als nicht gerechtfertigt. Konkret können die OLS oder Teile davon vor diesem Hintergrund nicht als Ortsumfahrungen im Sinne des Gesetzes qualifiziert werden. Strecken innerorts sind zudem aus heutiger Sicht nicht tangiert oder so unbedeutend, dass sie vernachlässigt werden können.

Um den Gemeinden diesbezüglich schon frühzeitig Sicherheit zu geben, hat der Grosse Rat mit dem Netzbeschluss formell festgestellt, dass die OLS-Neubaustrecken nicht als Ortsumfahrungen im Sinne von § 27 StrWG gelten.

2. Ergebnisse der Modellrechnungen

Die Modellrechnungen haben ergeben, dass die Realisierung der OLS unter den oben aufgeführten Rahmenbedingungen ohne Mehreinnahmen bis ins Jahr 2060 zu einer erheblichen Verschuldung der Spezialfinanzierung führen würde. Mit Blick auf die Ziele des Finanzhaushaltsgesetzes, insbesondere auf das Gebot des mittelfristig ausgeglichenen Kantonshaushalts, erachtet der Regierungsrat solche

Auswirkungen als nicht tragbar. Benötigt werden jährliche Mehreinnahmen zugunsten der Strassenrechnung von zwischen vier und fünf Millionen Franken. Damit kann die Finanzierung des Unterhalts, des Betriebs und des Ausbaus für das gesamte Kantonsstrassen- und Wegnetz unter Berücksichtigung auch der steigenden Anforderungen an die Förderung des Langsamverkehrs (Velo-, Fuss- und Wanderwege) langfristig sichergestellt werden.

IV. Massvolle Erhöhung der Verkehrssteuern

1. Allgemeines

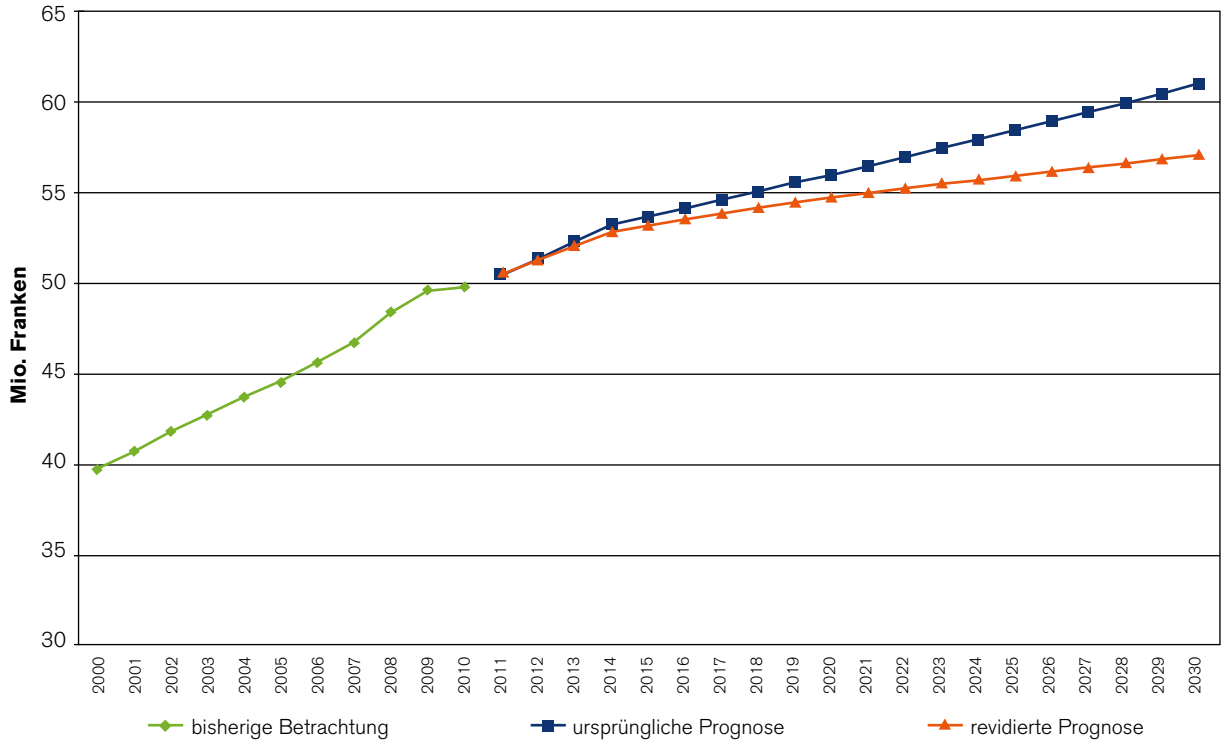
Der Hauptteil der Einnahmen zugunsten der Strassenrechnung resultiert aus den Strassenverkehrsabgaben. Da die Abgaben von jenen zu leisten sind, welche die Strassen auch benutzen, kann die Verwendung dieser Mittel für den Strassenbau als verursachergerecht eingestuft werden. Es liegt daher auf der Hand, dass die benötigten Mehreinnahmen über eine angemessene Erhöhung der Tarife gemäss SVAG generiert werden.

Der dem Strassenbau zur Verfügung stehende Anteil an den Einnahmen aus den Strassenverkehrsabgaben ermittelt sich nach den §§ 15 und 17 SVAG. Im Rechnungsjahr 2011 wurden die Bruttoeinnahmen wie folgt verteilt:

Bruttoeinnahmen 2011	Fr.	49.9 Mio.	100.00 %
Bezugsaufwendungen	Fr.	0.5 Mio.	1.00 %
Gemeindeanteil	Fr.	7.4 Mio.	14.85 %
Kantonsanteil	Fr.	42.0 Mio.	84.15 %
· davon Verkehrspolizei	Fr.	7 Mio.	
· davon Strassenrechnung	Fr.	35 Mio.	

Die angestellten Modellrechnungen zur Ermittlung der erforderlichen Mehreinnahmen berücksichtigen mehrere Faktoren hinsichtlich der künftigen Entwicklungen. Um das konkrete Mass der erforderlichen Erhöhung zu bestimmen, wurde auch die erwartete Entwicklung der Einnahmen aus den Verkehrsabgaben überprüft.

Mit der Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 7. Juli 2010 und durch die zu erwartende, negative Entwicklung des durchschnittlichen Hubraums bei den Personenwagen (76% der Bruttoeinnahmen) wird sich die Einnahmensituation der Verkehrsabgaben verändern. Vermochte in der Vergangenheit die Zunahme des Fahrzeugbestandes die rückläufige Tendenz des Hubraumvolumens deutlich zu kompensieren, zeigen nun Berechnungen auf, dass in diesem Bereich eine Trendwende zu erwarten ist. Verschiedene Szenarien lassen zumindest die Aussage zu, dass sich die Einnahmen im Betrachtungszeitraum, basierend auf der bestehenden Bemessungsgrundlage, nicht mehr oder nur noch in geringem Masse erhöhen werden. Auch die vorgenommene Ökologisierung der Strassenverkehrsabgaben wirkt in diese Richtung. Für die Berechnungen wurde sodann von einer Erhöhung des gesamten Fahrzeugbestandes um durchschnittlich 1% pro Jahr ausgegangen.



Grafik 2: Entwicklung der Strassenverkehrsabgaben 2001-2010 sowie Prognose bis 2030

Auf dieser Grundlage wurde errechnet, dass über den gesamten Betrachtungszeitraum von 2020 bis 2060 mit 10 % höheren Bruttoeinnahmen aus den Verkehrssteuern sowohl die Investitionen als auch die Unterhalts- und Betriebskosten für die OLS, aber auch für das übrige Kantonsstrassennetz nachhaltig finanziert werden können. Auf der Basis der angenommenen Entwicklungen und da am Verteilmechanismus nichts geändert werden soll, ergäbe eine solche Erhöhung folgende Veränderungen bei den Bruttoeinnahmen und den einzelnen Anteilen:

	2020		2040		2060	
	Mit Erhöhung	Ohne Erhöhung	Mit Erhöhung	Ohne Erhöhung	Mit Erhöhung	Ohne Erhöhung
Bruttoeinnahmen	59.50	54.50	63.60	57.80	67.00	60.90
Bezugsaufwendungen	-0.60	-0.55	-0.65	-0.58	-0.70	-0.61
Gemeindeanteil	-8.85	-8.10	-9.50	-8.58	-10.00	-9.05
Kantonsanteil	50.05	45.85	53.45	48.64	56.30	51.25
· davon Verkehrspolizei	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
· davon Strassenrechnung	43.05	38.85	46.45	41.64	49.30	44.24

Tabelle 1: Entwicklung der Bruttoeinnahmen und Anteile (in Mio. Franken)

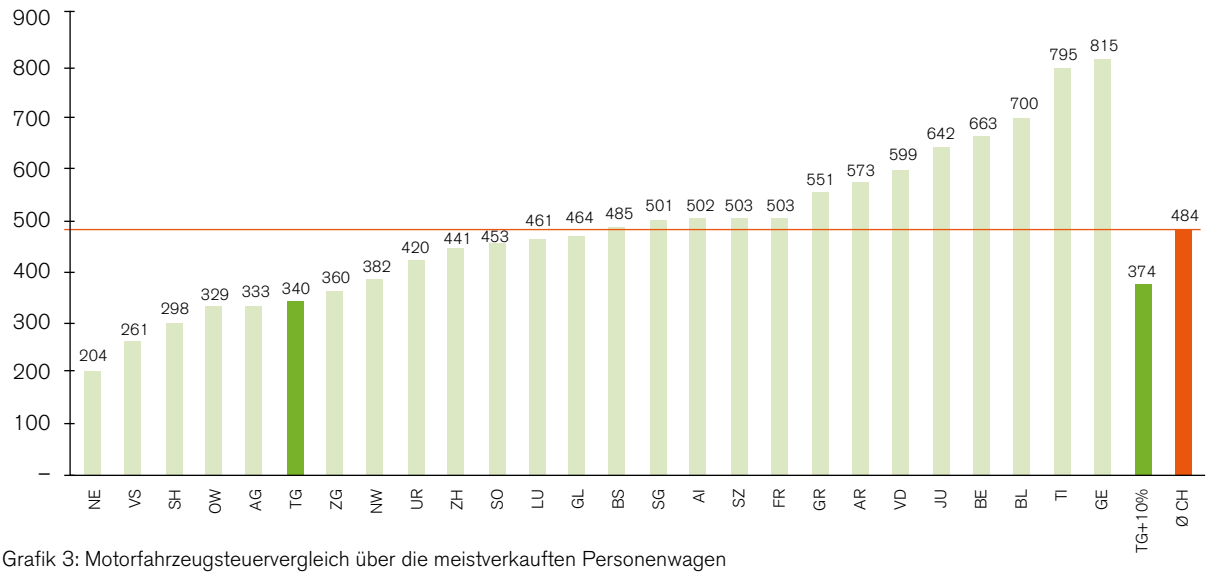
Die Übersicht zeigt, dass dem Kanton mit der moderaten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern die gewünschten zusätzlichen 4 bis 5 Mio. Franken jährlich zufliessen und die Gemeinden überdies rund 0.75 bis 0.95 Mio. Franken mehr pro Jahr erhalten werden. Wie die nachstehende Tabelle zeigt, generieren die «leichten Motorwagen» (schon wegen ihrer grossen Anzahl) den weit überwiegenden Anteil der Einnahmen aus den Verkehrssteuern und werden damit auch den Grossteil der Mehreinnahmen beisteuern.

Fahrzeugkategorie	2020		2040		2060	
	Mit Erhöhung	Ohne Erhöhung	Mit Erhöhung	Ohne Erhöhung	Mit Erhöhung	Ohne Erhöhung
Motorräder	1.35	1.30	1.50	1.35	1.60	1.45
Leichte Motorwagen	50.50	46.25	53.95	49.05	56.85	51.65
Schwere Motorwagen	3.75	3.40	3.95	3.60	4.15	3.80
Anhänger	2.90	2.65	3.10	2.80	3.25	2.95
Landwirtsch. Fahrzeuge	1.00	0.90	1.10	1.00	1.15	1.05
Total	59.50	54.50	63.60	57.80	67.00	60.90

Tabelle 2: Entwicklung der Einnahmen aus den Verkehrssteuern nach Fahrzeugkategorien (in Mio. Franken)

2. Auswirkungen der Erhöhung auf die Pflichtigen

Derzeit nimmt der Thurgau bei den Verkehrssteuern im gesamtschweizerischen Vergleich den sechsttiefsten Platz ein und bleibt weit unter dem Durchschnitt. Auch mit der beantragten Erhöhung um 10 % bleibt der Thurgau deutlich unter dem schweizerischen Mittel auf dem siebten Rang.



Grafik 3: Motorfahrzeugsteuervergleich über die meistverkauften Personenwagen

Auch die konkreten Auswirkungen auf die Steuerpflichtigen erscheinen mit jährlichen Mehrkosten von 15 bis 120 Franken pro Jahr als moderat. Die nachstehende Tabelle zeigt die Veränderung der tatsächlichen Tarife für ausgewählte Fahrzeuge.

Ausgewählte Fahrzeuge	Hubraum (cmm)	Eff. Kat.	Abgabe bisher in Fr.	Abgabe neu in Fr.	Erhöhung
Miniklasse					
Fiat 500 1.2 8V	1'242	B	**144**	**159**	**10%**
Kleinwagenklasse					
VW Polo 1.4	1'390	C	**216**	**238**	**10%**
Untere Mittelklasse					
Opel Astra J 16	1'598	B	**180**	**199**	**11%**
Mittelklasse					
Skoda Octavia C 1.8 4x4	1'798	D	**264**	**292**	**11%**
Obere Mittelklasse					
Audi A6 Av.qu. 3.0TDI	2'967	C	**408**	**454**	**11%**
Luxusklasse					
Mercedes S 500 4m	5'461	G	**1'080**	**1'208**	**12%**
Coupés/Sportwagen					
BMW 335i Coupé	2'979	E	**408**	**454**	**11%**
Cabrios / Roadster					
Mini Cooper S Cabrio	1'598	B	**180**	**199**	**11%**
Geländewagen (SUV)					
Nissan Qashqai 2.0 4x4	1'997	E	**288**	**319**	**11%**
Vans					
Renault Scénic Tce 130	1'397	D	**216**	**238**	**10%**
Schwere Motorwagen					
MAN TGA 26.390	10'518	Euro4	**1'482**	**1'635**	**10%**

Tabelle 3: Auswirkungen der Erhöhung bei ausgewählten Fahrzeugen

V. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Ziffer I. des Erlasses:
In den §§ 7, 9 und 10 SVAG werden die Tarife um 10 % erhöht (gerundet). Im Übrigen bleibt der Wortlaut der einzelnen Bestimmungen unverändert.

Zu Ziffer II. des Erlasses:
Die Inkraftsetzungsbestimmung zum Änderungserlass ist so formuliert, dass die Inkraftsetzung der revidierten Bestimmungen und damit der Tariferhöhungen erst nach dem Baubeschluss des Grossen Rates gemäss § 15 Absatz 1 StrWG erfolgen kann. Dem Regierungsrat bleibt nach dem Baubeschluss des Grossen Rates noch ein Spielraum für die definitive Bestimmung des Inkraftsetzungstermins. Damit kann darauf Rücksicht genommen werden, dass die Rechnungen für die erhöhten Verkehrssteuern angepasst und auf die nach der Inkraftsetzung folgende Periode ausgerichtet werden müssen.

VI. Stellungnahme des Referendumskomitees

«Nein zur Steuererhöhung für eine Strasse, die Probleme schafft und keine löst!
Die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer wäre zweckgebunden für den Bau und Betrieb der umstrittenen Oberlandstrasse (OLS). Diese neue Hauptstrasse von Kreuzlingen nach Amriswil würde die exzellente bäuerliche Kulturlandschaft des Seerückens und das Kreuzlinger Naherholungsgebiet rücksichtslos zerschneiden. Zusätzlich würde diese Strasse den Baudruck im ländlichen Raum Langrickenbach erhöhen und so einer unerwünschten Zersiedelung Vorschub leisten. Kommt hinzu, dass der Nutzen dieser Strasse sehr gering ist. Der Verkehr zwischen Münsterlingen und Kreuzlingen – nur hier ist die Seestrasse stark belastet – ist zu über 80 % hausgemacht und lässt sich nicht auf den Seerücken verlagern. Darum gilt: «Nein» zur OLS – und folglich auch «Nein» zu höheren Motorfahrzeugsteuern.

Nein, weil die Motorfahrzeugsteuer nicht verursachergerecht ist.
Verursachergerecht würde doch heissen: Wer mehr fährt, bezahlt auch mehr. Nicht so bei der Motorfahrzeugsteuer. Unabhängig davon, ob Sie nur 5000 km oder 50'000 km pro Jahr fahren – Sie müssten 10 % höhere Motorfahrzeugsteuern bezahlen. Verursachergerecht wäre es den Treibstoff zu besteuern und nicht den blossen Besitz eines Fahrzeuges. «Nein» zur höheren Besteuerung des massvollen Gebrauchs eines Motorfahrzeuges.

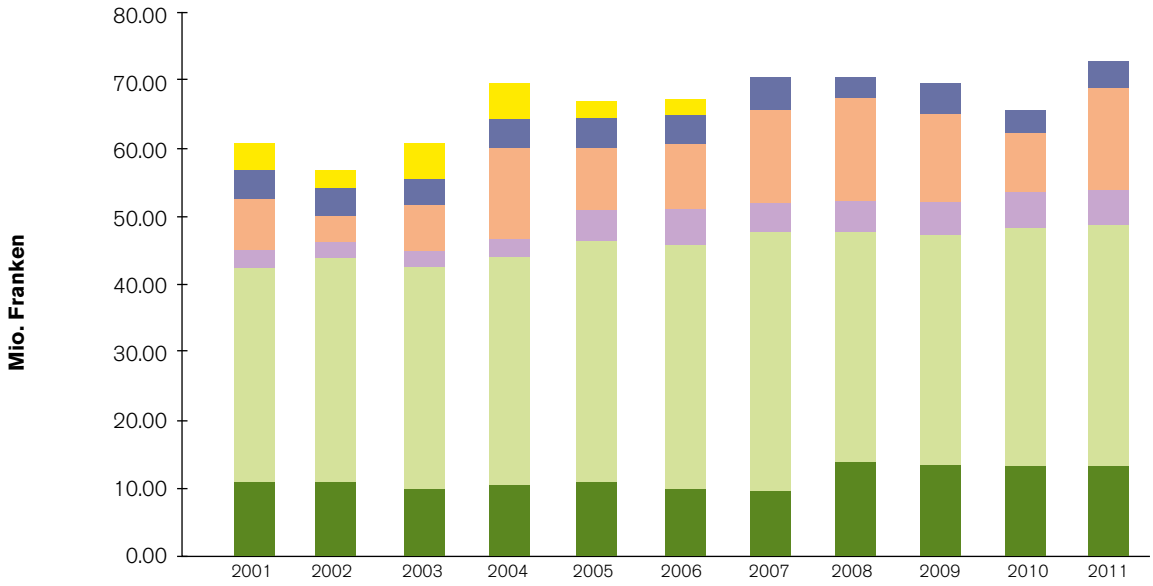
Nein, weil 10 % sowieso nie ausreichen würden.
Die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um 10 % brächte dem Strassenbaufonds jährliche Mehreinnahmen von rund 4.5 Mio. Franken. Nach Abzug der OLS-Betriebskosten von jährlich 2.6 Mio. ständen für die Verzinsung und Amortisation der 220 Mio. teuren Oberlandstrasse lediglich noch 1.9 Mio. pro Jahr zur Verfügung. Das Baudepartement rechnet bei der OLS mit einer Amortisationsdauer von 40 Jahren. Somit muss die Oberlandstrasse jährlich um 5.5. Mio. abgeschrieben werden. Für die Verzinsung der Neuverschuldung kalkuliert der Kanton mit einem Zinssatz von 3 %. So entstehen zusätzliche Kosten von durchschnittlich 3.3 Mio. Franken pro Jahr. Fazit: Statt der erforderlichen 8.8 Mio. Franken pro Jahr stehen nur 1.9 Mio. zur Verfügung. Das Finanzierungsmanko pro Jahr beträgt 6.9 Mio. Insgesamt betragen die Kosten der OLS innerhalb von 40 Jahren 460 Mio. Franken. Die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer ergibt jedoch nur 194.2 Mio. Nach 40 Jahren würden demnach 265.8 Mio. Franken fehlen.

Nein, weil die mangelhafte OLS-Finanzierung dem ganzen Kanton schadet.
2008 – 2019 investiert der Kanton in Strassenkorrektionen durchschnittlich 33.23 Mio. pro Jahr. Gemäss Baudepartement sind für die Jahre 2020 – 2035 durchschnittlich 23.88 Mio. vorgesehen – also 9.5 Mio. pro Jahr weniger. Für wichtige bauliche Massnahmen im ganzen Kantonsgebiet stehen infolge OLS-Finanzierung

somit rund 1/3 weniger Geldmittel zur Verfügung! «Nein» zu dieser einseitigen Priorisierung einer unnötigen Strasse.»

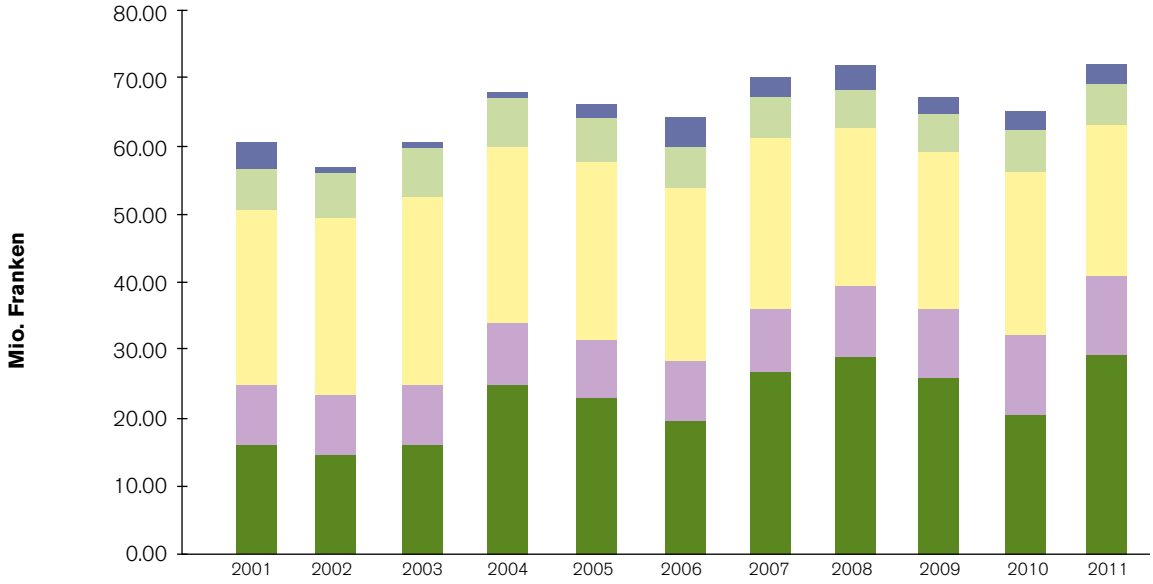
VII. Stellungnahme des Regierungsrats zu den Argumenten des Referendumskomitees

Die Erhöhung der Verkehrsabgaben ist entgegen der Feststellung des Referendumkomitees weder zweckgebunden noch befristet. So werden ab Baubeschluss jährlich zusätzlich 4 – 5 Mio. Franken in der Spezialfinanzierung für den Strassenbau (inkl. Velo- und Wanderwege) geäufnet. Damit ist diese in der Lage, mit einem Jahresvolumen von durchschnittlich 70 – 75 Mio. Franken den Strassen- und Wegbau inkl. OLS langfristig im ganzen Kanton auf bisherigem Niveau sicherzustellen. Der Unterhalt für die OLS von 2.6 Mio. Franken pro Jahr belastet die Rechnung selbstverständlich erst nach dem Bau und nicht wie in den Berechungen des Referendumkomitees bereits nach dem Baubeschluss. Das Komitee nimmt in seiner Betrachtung unzutreffende Vereinfachungen vor, welche letztlich – würde darauf eingetreten – die Fahrzeughalterinnen und -halter in unnötiger Weise belasten würden. Mit dem vorliegenden Finanzierungsvorschlag lassen sich, und dies wurde durch einen unabhängigen externen Finanzfachmann bestätigt, die Anforderungen an den Bau und Unterhalt der Thurgauer Strassen und Wege langfristig gut finanzieren.



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Allgemeine Mittel (bis 2006)	3.55	2.33	4.53	4.23	2.43	2.16	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Diverses	4.31	3.84	4.13	4.99	4.43	4.39	5.21	2.98	4.36	3.63	3.42
Beiträge (Bund, Gemeinde, Dritte)	7.45	4.17	6.79	13.17	9.32	9.52	13.44	15.35	12.90	8.67	15.27
LSVA (Anteil kantonaler Strassenbau)	2.59	2.92	2.61	2.61	4.64	4.92	5.03	5.25	4.95	5.44	5.60
Verkehrsabgaben (Anteil kantonaler Strassenbau	31.74	32.39	32.77	33.58	35.18	36.63	37.30	33.41	33.82	34.86	35.06
Mineralölsteuer	10.91	10.87	9.77	10.62	10.95	9.61	9.55	13.68	13.49	13.31	13.16

Grafik 4: Gesamteinnahmen Spezialfinanzierung kantonaler Strassenbau 2001 – 2011



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Diverses	3.25	0.76	1.06	1.11	1.85	4.07	2.50	3.51	1.98	2.64	2.98
Zinsen und Abschreibungen	6.65	6.58	7.23	7.01	6.45	6.45	6.22	5.74	5.53	6.23	6.23
Personal- und Sachaufwand (inkl. betrieblicher Unterhalt)	25.71	25.73	27.16	26.01	26.40	25.61	25.18	23.42	23.59	24.16	22.27
Unterhalt (baulich)	8.71	8.97	8.90	9.20	8.40	8.90	9.35	10.33	10.35	11.75	11.86
Korrektionen und Ausbauten	16.26	15.17	16.71	25.09	23.41	19.68	27.13	29.40	25.99	20.74	29.28

Grafik 5: Gesamtausgaben Spezialfinanzierung kantonaler Strassenbau 2001-2011

Empfehlung des Regierungsrates

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

BTS und OLS sind wichtige Zukunftsprojekte und Teil einer Gesamtstrategie für eine positive und nachhaltige Entwicklung des Kantons Thurgau. Mit der moderaten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern um 10 % und dem Bund als Partner für die Realisierung der BTS kann die verursachergerechte Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der OLS, aber auch des übrigen kantonalen Strassen- und Wegnetzes langfristig sichergestellt werden. Für die Steuerpflichtigen ergeben sich daraus Steuererhöhungen zwischen 15 Franken pro Jahr für kleine Fahrzeuge und 120 Franken pro Jahr für Fahrzeuge der Luxusklasse. Die Erhöhung erfolgt nicht sofort und damit nicht auf Vorrat, sondern kann erst nach der Zustimmung der Stimmberechtigten zum Netzbeschlusses BTS/OLS sowie nach dem späteren Baubeschluss durch den Grossen Rates erfolgen.

Der Regierungsrat empfiehlt Ihnen zusammen mit dem Grossen Rat, der die Vorlage mit 88:23 Stimmen genehmigt hat, dem Gesetz vom 28. März 2012 betreffend die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2006 zuzustimmen.

Die Präsidentin des Regierungsrates
Monika Knill

Der Staatsschreiber
Dr. Rainer Gonzenbach

Gesetz betreffend die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2006

vom 28. März 2012

I. Das Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben wird geändert.

1. § 7 lautet neu:

§ 7. Die variable Steuer für ein ganzes Kalenderjahr beträgt für: Ansätze

1. Motorräder		
– bis 200 cm³ Hubraum	Fr.	53.–
– über 200 cm³ Hubraum	Fr.	66.–
– mit Seitenwagen	Fr.	80.–
2. leichte Motorwagen		
– bis 450 cm³ Hubraum	Fr.	103.–
– Zuschlag für jede weitere volle oder angebrochene 200 cm³ Hubraum	Fr.	27.–
3. schwere Motorwagen		
– bis 450 cm³ Hubraum	Fr.	105.–
– Zuschlag für jede weitere volle oder angebrochene 200 cm³ Hubraum	Fr.	30.–
4. Transportanhänger an Motorwagen und gewerblichen Motoreinachsern		
– bis 1000 kg Gesamtgewicht	Fr.	110.–
– 1001 bis 2500 kg Gesamtgewicht	Fr.	165.–
– 2501 bis 5000 kg Gesamtgewicht	Fr.	275.–
– über 5000 kg Gesamtgewicht	Fr.	385.–

2. § 9 lautet neu:

§ 9. Die pauschale Steuer für ein Kalenderjahr beträgt für: Ansätze

1. Motorfahrräder, Elektromotorfahrräder	Fr.	3.–
2. Kleinmotorräder, Elektromotorräder	Fr.	33.–
3. gewerbliche Arbeitsmaschinen		
– bis 3500 kg Gesamtgewicht	Fr.	79.–
– über 3500 kg Gesamtgewicht	Fr.	158.–
4. gewerbliche Arbeitskarren		
– bis 2500 kg Gesamtgewicht	Fr.	52.–
– 2501 bis 5000 kg Gesamtgewicht	Fr.	80.–
– über 5000 kg Gesamtgewicht	Fr.	105.–

5.	gewerbliche Motorkarren		
	– 3500 kg Gesamtgewicht	Fr.	53.–
	– über 3500 kg Gesamtgewicht	Fr.	132.–
6.	gewerbliche Motoreinachser	Fr.	52.–
7.	Anhänger an Kleinmotorrädern	Fr.	26.–
8.	Motorradanhänger	Fr.	55.–
9.	Wohn- und Sportgeräteanhänger	Fr.	110.–
10.	Schaustelleranhänger	Fr.	40.–
11.	gewerbliche Arbeitsanhänger		
	– bis 1500 kg Gesamtgewicht	Fr.	40.–
	– über 1500 kg Gesamtgewicht	Fr.	66.–
12.	landwirtschaftliche Motorfahrzeuge	Fr.	66.–
13.	landwirtschaftliche Motoreinachser mit Anhänger, Arbeitskarren	Fr.	33.–
14.	landwirtschaftliche Anhänger über 1500 kg	Fr.	53.–
15.	Händlerschilder		
	– für Motorräder und Kleinmotorräder	Fr.	82.–
	– für Motorwagen	Fr.	440.–
	– für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge	Fr.	165.–
	– für Arbeitsmotorfahrzeuge	Fr.	220.–
	– für Anhänger	Fr.	110.–

3. § 10 Absatz 2 lautet neu:

[2]Die pauschale Steuer bei der Verwendung von Tagesschildern beträgt für je 24 Stunden für:

1.	Motorräder, Kleinmotorräder und dreirädrige Fahrzeuge	Fr.	6.–
2.	Motorwagen		
	– bis 3500 kg Gesamtgewicht	Fr.	10.–
	– über 3500 kg Gesamtgewicht	Fr.	22.–
	– Anhänger	Fr.	7.–

II. Dieses Gesetz tritt nach dem Baubeschluss des Grossen Rates gemäss § 15 Absatz 1 des Gesetzes über Strassen und Wege für die im Kantonsstrassennetz enthaltene Oberlandstrasse auf einen vom Regierungsrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft.

Gedruckt auf umweltfreundlichem Papier mit Zertifizierung FSC