

Erläuternder Bericht zum Entwurf für ein Gesetz betreffend die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2006

I. Ausgangslage

Im Dezember 2009 hat der Grosse Rat den neuen kantonalen Richtplan genehmigt und damit auch die darin enthaltenen generellen Linienführungen der beiden Strassenbauvorhaben Bodensee-Thurtal Strasse (BTS) und Oberlandstrasse (OLS) gutgeheissen. Als nächster Schritt ist dem Grossen Rat eine Botschaft für den Netzbeschluss gemäss § 5 Abs. 3 des Gesetzes über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1) zu unterbreiten. Mit dem entsprechenden Beschluss wird der Grosse Rat den Grundsatzentscheid treffen, ob die beiden Strassenabschnitte als neue Elemente in das Netz der Kantonsstrassen aufgenommen werden sollen. Gegen diesen Beschluss kann gemäss § 5 Abs. 3 StrWG das Referendum ergriffen werden. Kommt es zustande, wird der Netzbeschluss der Volksabstimmung unterbreitet. Erst nach Rechtskraft des Netzbeschlusses wird ein Detailprojekt mit Kostenvoranschlag erarbeitet, welches als Grundlage für den Baubeschluss des Grossen Rates gemäss § 15 StrWG dient. Der Baubeschluss präsentiert sich dabei als Kreditfreigabe für die tatsächliche Realisierung der Vorhaben. Das Ausführungsprojekt ist Sache des Departementes für Bau und Umwelt und mündet in einer öffentlichen Auflage, womit den Betroffenen die Möglichkeit zur Einsprache- und Rechtsmittelerhebung eingeräumt wird.

Mit dem bevorstehenden Netzbeschluss sind also noch keine Kreditfreigaben verbunden. Die beiden Strassenbauvorhaben würden aber sehr hohe Investitionen von rund einer Milliarde Franken auslösen; eine Summe, welche beispielsweise auch die zwischen 2010 und 2020 geplanten Investitionen in die Spitalbauten von gegen 400 Mio. Franken deutlich übertrifft. Deshalb ist die Frage der Finanzierbarkeit von entscheidender Bedeutung. Vor diesem Hintergrund muss der Entscheid des Grossen Rates über den Netzbeschluss in Kenntnis der entsprechenden finanziellen Rahmenbedingungen gefällt werden können. Wie nachstehend dargelegt wird, geht der Regierungsrat aufgrund der aktuellen Entwicklung davon aus, dass die Realisierung der BTS durch den Bund erfolgen wird, weshalb die Planung der BTS zwar weiter vorangetrieben wird, die entsprechenden Kosten jedoch nicht Gegenstand dieser Finanzierungsvorlage sind.

Der Regierungsrat hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche alle finanziellen Aspekte im Zusammenhang mit dem Bau der OLS durchleuchtet und konkrete Massnahmen unterbreitet hat. In der Konsequenz schlägt nun der Regierungsrat eine Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben (SVAG; RB 741.1) und damit eine Erhöhung der Verkehrssteuern im Umfang von 10 % vor.

Mit der Gesetzesänderung, welche lediglich die eigentlichen Tarife in den §§ 7, 9 und 10 SVAG tangiert, das System und die übrigen Bestimmungen aber unberührt lässt, kann die Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der OLS, aber auch des übrigen kantonalen Strassennetzes langfristig gesichert werden.

II. BTS und OLS im Lichte der Planungen des Bundes

Die OLS wird Teile der heutigen H13 von Schaffhausen via Kreuzlingen nach Arbon ersetzen, während die BTS an die Stelle der H14 von Bonau nach Arbon treten wird. Sowohl die H13 als auch die die H14 sind heute noch sogenannt bundessubventionierte Hauptstrassen. Mit dem 2006 erlassenen Sachplan Verkehr des Bundes (Planungsgrundlage des Bundes mit Richtplancharakter) wurde das übergeordnete Strassennetz der Schweiz neu konzipiert. Auf dieser Grundlage werden National- und Ständerat entsprechende Netzbeschlüsse fassen. Es ist vorgesehen, rund 400 km bestehende kantonale Hauptstrassen von grosser Wichtigkeit in das Nationalstrassennetz zu überführen. Strassenzüge mittlerer Bedeutung werden in das sogenannte Ergänzungsnetz aufgenommen bzw. verbleiben dort (Hauptstrassen).

Im Thurgau wären nach der ursprünglichen Planung der H13-Abschnitt von Kreuzlingen nach Arbon ins Nationalstrassennetz und die H14 ins Ergänzungsnetz aufgenommen worden. Da das Raumkonzept des Kantons Thurgau und die Inhalte des Richtplans aber auf eine verstärkte Entwicklung der Achse Frauenfeld - Weinfelden – Romanshorn - Arbon ausgerichtet sind, wurde beim Bund auf einen Wechsel der Strategie hingewirkt. Der Bundesrat hat die Anregungen des Kantons aufgenommen und wird den eidgenössischen Räten folgende Netzbeschlüsse vorschlagen:

- H14 Bonau-Arbon: Überführung ins Nationalstrassen-Grundnetz. Zuständigkeit für Bau, Betrieb und Finanzierung allein beim Bund.
- H13.1 Kreuzlingen-Arbon: verbleibt als Hauptstrasse im Ergänzungsnetz. Zuständigkeit für Bau und Betrieb beim Kanton. Finanzierung durch Kanton mit Globalbeitrag des Bundes.

Der Netzbeschluss des Bundes soll 2012/2013 mit Wirkung ab 2014 gefasst werden. Es ist also mit grosser Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Verbindung von Bonau nach Arbon künftig im Nationalstrassennetz enthalten sein wird und damit sowohl Bau und Betrieb als auch die Finanzierung in die alleinige Zuständigkeit des Bundes übergehen.

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 Schnellstrasse als Ersatz für die bestehende H14 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 nur weit fortgeschrittene kantonale Planungen eine Chance auf eine Übernahme und Realisierung durch den Bund haben werden. Er wird daher alles daran setzen, die

kantonalen Netzbeschlüsse für die BTS und die OLS zu erwirken. Fällt die zu erwartende Volksabstimmung über die Netzbeschlüsse positiv aus, kann der Thurgau schon damit ein starkes Signal in Richtung des Bundes senden. Da der Bund angekündigt hat, dass er baureife kantonale Projekte übernehmen und realisieren werde, sind aber nach dem Netzbeschluss auch die Arbeiten am Ausführungsprojekt voranzutreiben.

Mit Blick auf die Finanzierung geht der Regierungsrat also davon aus, dass der Bund sämtliche Kosten der BTS tragen wird, während der Kanton Thurgau die Mittel für Bau, Unterhalt und Betrieb der OLS bereitzustellen hat. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird für die Realisierung der beiden Strassenbauvorhaben mit Investitionen von gesamthaft rund einer Milliarde Franken gerechnet. Dabei entfallen auf die BTS rund 800 Mio. und auf die OLS ca. 220 Mio. Franken. Zweck der vorliegenden Gesetzesänderung ist also die langfristige Sicherstellung der Finanzierung der entsprechenden Investitionen sowie der zusätzlichen Kosten für den Unterhalt und den Betrieb der als Kantonsstrasse zu bauenden OLS. Gleichzeitig muss gewährleistet bleiben, dass auch Unterhalt, Betrieb und Ausbau des übrigen Kantonsstrassennetzes gesichert sind.

Sollten die eidgenössischen Räte den Netzbeschluss des Bundes wider Erwarten ablehnen, so müsste für die BTS-Finanzierung eine separate Vorlage erarbeitet und dem Grossen Rat zur Beschlussfassung unterbreitet werden.

III. System der Finanzierung kantonalen Strassenbauvorhaben

Für die Planung, den Bau und den Unterhalt von Kantonsstrassen, -wegen und kantonalen Werkhöfen sowie für weitere Aufgaben im Zusammenhang mit der kantonalen Strasseninfrastruktur führt der Kanton gemäss § 29 StrWG eine Spezialfinanzierung. In diese fliessen insbesondere:

- der Nettoertrag der Verkehrsabgaben (siehe §§ 15 und 17 SVAG);
- die Beiträge und Abgeltungen des Bundes für die Planung, den Bau und den Unterhalt von Kantonsstrassen und -wegen;
- Beiträge aus dem Kantonsanteil an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe des Bundes (siehe § 18b Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über den Finanzhaushalt, FGH-V; RB 611.11);
- die Beiträge der Gemeinden gemäss § 27 StrWG;
- die Beiträge Dritter gemäss § 28 StrWG;
- die Einnahmen aus den Verträgen oder Beteiligungen gemäss § 48a StrWG.

Die für den kantonalen Strassenbau verwendbaren Einnahmen aus den oben dargelegten Quellen betragen in den letzten zehn Jahren bei einem Höchstwert von 70.7 Mio. Fr. (2008) und einem Tiefstwert von 56.5 Mio. Fr. (2002) im Durchschnitt 65.8 Mio. Franken/Jahr (zu den Details vgl. Anhang, Abb. 1).

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. Fr. (2002) und einem Höchstwert von 72.4 Mio. Fr. (2008) im Durchschnitt 65.5 Mio. Franken. Die grössten Schwankungen sind dabei bei den Korrekturen festzustellen (zu den Details vgl. Anhang, Abb. 2).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die in den vergangenen 10 Jahren der Strassenrechnung zur Verfügung stehenden Mittel - auch wenn sie durch die NFA 2008 geschmälert wurden - den Aufwand für Betrieb und Unterhalt des kantonalen Strassensystems gedeckt haben. Zudem war es möglich, Ausbauten, Korrekturen und Netzergänzungen im jährlichen Umfang von brutto durchschnittlich 22 Mio. Franken umzusetzen. Die Abklärungen der Arbeitsgruppe haben gezeigt, dass das bestehende Finanzierungssystem auch mit ungewissen einnahmenseitigen Entwicklungen langfristig geeignet ist, um das bestehende Netz zu betreiben, zu unterhalten und im üblichen Mass zu korrigieren und zu ergänzen.

Kostenintensive Netzerweiterungen, wie sie OLS und BTS darstellen, können mit dem bestehenden System hingegen nicht realisiert werden.

IV. Auswirkungen der OLS auf die Kantonsfinanzen

1. Rahmenbedingungen

a. Allgemeines

Um die Auswirkungen der Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der OLS auf die Kantonsfinanzen im Allgemeinen und das System der Finanzierung der Strassenbauvorhaben im Speziellen 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).

Damit neben der Realisierung des Grossprojektes auch die Bedürfnisse für einen zeitgemässen Unterhalt und Ausbau des übrigen kantonalen Strassennetzes angemessen abgedeckt werden können, wurden für solche Korrekturen 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, womit in der Bilanz kein Wert für die Strassen ausgewiesen wird. Künftig sollen diese – angepasst an das vor der Einführung stehende neue Rechnungsmodell HRM 2 – über mehrere Jahre abgeschrieben werden und somit in der

Bilanz als Verwaltungsvermögen bewertet werden. Korrekturen sollen in der Regel über 25 Jahre zu jeweils 4 % abgeschrieben werden; für das Grossvorhaben OLS soll jedoch ein Abschreibungszeitraum von 40 Jahren und damit ein Abschreibungssatz von 2,5 % zur Anwendung kommen. Mit dieser Umstellung werden die Strassen in der Bilanz des Kantons realistisch bewertet.

Mit Blick auf die allgemeinen Kantonsfinanzen wurde davon ausgegangen, dass sich die Erfolgsrechnung des Kantons bis Ende 2015 gemäss der aktuellen Finanzplanung entwickeln und sich danach - entsprechend den Vorgaben des vor der Inkraftsetzung stehenden neuen Finanzhaushaltsgesetzes – ausgeglichen präsentieren wird. Für die übrigen kantonalen Nettoinvestitionen (ohne Strassenbau) wurden die Werte des Finanzplans und ab 2016 65 bis 70 Mio. Franken pro Jahr eingesetzt.

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 sogenannte Einlagen und Entnahmen berücksichtigt werden. Vorliegend wird mit einer Verzinsung eines positiven Saldo der Spezialfinanzierung und des Verwaltungsvermögens von je 3 % gerechnet.

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. Der konkrete Beitrag pro Gemeinde wird durch das Departement für Bau und Umwelt anhand der im Gesetz genannten Kriterien festgelegt. 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. Dementsprechend wurde der Bau der OLS an eine Bedingung geknüpft. Sie soll gemäss kantonalem Richtplan erst dann realisiert werden, wenn das Verkehrsaufkommen im Raum Langrickenbach während zweier aufeinander folgender Jahre nach der Inbetriebnahme oder Teilinbetriebnahme der BTS von heute knapp 5'000 auf über 10'000 Fahrzeuge pro Tag gestiegen ist. 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 von ihr 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.

Vorabklärungen des Departementes für Bau und Umwelt haben ergeben, dass sich ein Verzicht auf die Erhebung von Gemeindebeiträgen durch entsprechende Anwendung der gesetzlichen Kriterien ohne Gesetzesänderungen realisieren lässt. Die konkreten Entscheide des DBU in dieser Sache würden aber erst im Zuge der Ausführungsprojektierung gefällt. Um den Gemeinden diesbezüglich schon frühzeitig Sicherheit zu geben, soll der Grosse Rat daher schon mit dem Netzbeschluss formell feststellen, dass die 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 folgende Auswirkungen auf die Kantonsfinanzen haben würde:

- Verschuldung der Spezialfinanzierung kantonaler Strassenbau in der Höhe von rund 120 Mio. Franken bei einem Verwaltungsvermögen von knapp 250 Mio. Franken.
- Kumulierte Verwaltungsschuld (Gesamtrechnung) im Jahr 2060 von -140 Mio. Franken
- Selbstfinanzierungsgrad im Betrachtungszeitraum bis 2060 rund 92 %.

Mit Blick auf die Ziele des neuen Finanzhaushaltsgesetzes, insbesondere auf das Gebot des mittelfristig ausgeglichenen Kantonshaushalts erachtet der Regierungsrat solche Auswirkungen als nicht tragbar. Vorgeschlagen wird daher eine massvolle Erhöhung der Verkehrssteuern, welche jährliche Mehreinnahmen zwischen vier und fünf Millionen Franken zu Gunsten der Strassenrechnung bringen wird.

V. Massvolle Erhöhung der Verkehrssteuern

1. Allgemeines

Die Ausführungen zum System der Finanzierung der kantonalen Strassenbauvorhaben zeigen, dass der überwiegende Teil der Einnahmen aus den Strassenverkehrsabgaben resultiert. Da die Abgaben von jenen zu leisten sind, welche die Strassen auch benutzen, kann die Verwendung der entsprechenden Mittel für den Strassenbau auch als verursachergerecht eingestuft werden. Es liegt daher auf der Hand, dass die benötigten Mehreinnahmen über eine angemessene Erhöhung der Tarife gemäss Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben generiert werden.

Der dem Strassenbau zur Verfügung stehende Anteil an den Einnahmen aus den Strassenverkehrsabgaben ermittelt sich nach den §§ 15 und 17 SVAG und erfolgt in zwei Schritten.

Zunächst wird von den Bruttoeinnahmen (100.00 %) 1 % für die Bezugsaufwendungen des Strassenverkehrsamtes abgezogen. Die verbleibenden 99 % dienen als Be-

rechnungsgrundlage für die Aufteilung der Mittel zwischen Gemeinden und Kanton. Gemäss gesetzlicher Vorschrift erhalten die Gemeinden davon 15 % (also 14.85 % der Bruttoeinnahmen), womit dem Kanton 85 % (also 84.15 % der Bruttoeinnahmen) verbleiben.

Die interne Verteilung des Kantonsanteils richtet sich nach § 17 SVAG. Die entsprechende Bestimmung lautet:

¹Der Kantonsanteil (...) wird verwendet für:

1. den Bau und Unterhalt von Strassen und Wegen des Kantons;
2. die Kosten der Verkehrspolizei, für Verkehrssicherheits- und Unfallverhütungsmassnahmen;
3. verkehrsbedingte Massnahmen im Umweltschutzbereich.

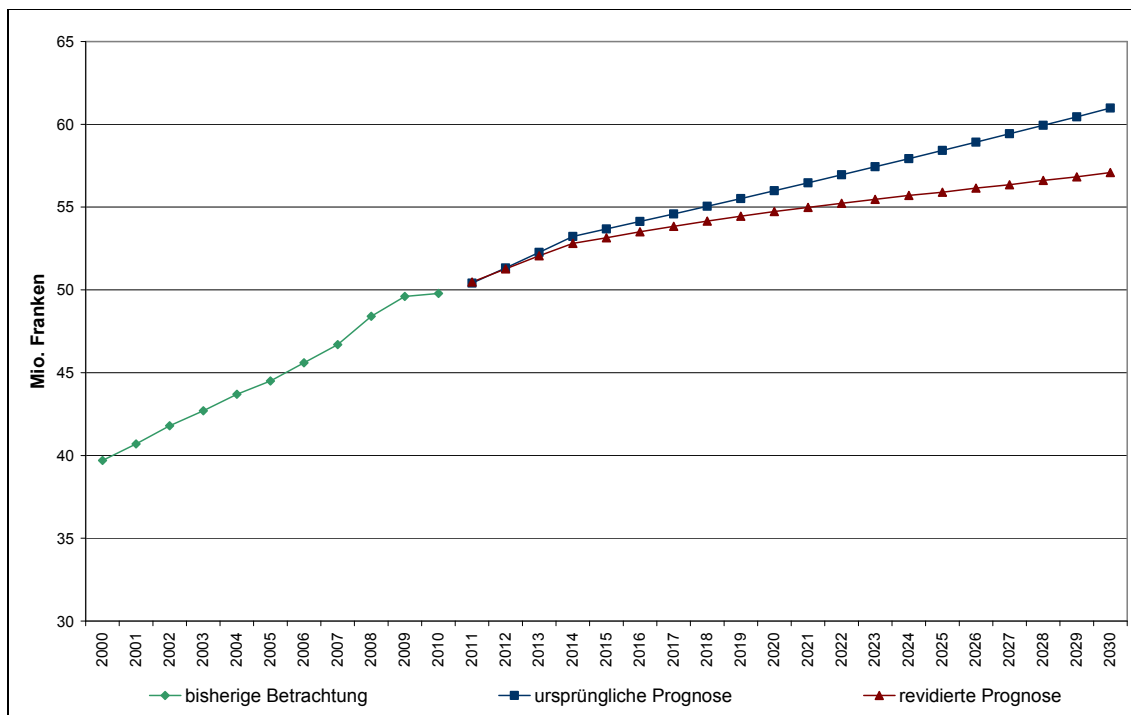
²Die Zuteilung erfolgt mit dem Staatsvoranschlag und der Staatsrechnung.

Im Rechnungsjahr 2010 wurden die Bruttoeinnahmen nach dieser Methode wie folgt verteilt:

| | | | |
|-------------------------|-----|-----------|----------|
| Bruttoeinnahmen 2010: | Fr. | 49.5 Mio. | 100.00 % |
| Bezugsaufwendungen: | Fr. | 0.5 Mio. | 1.00 % |
| Gemeindeanteil: | Fr. | 7.2 Mio. | 14.85 % |
| Kantonsanteil: | Fr. | 41.8 Mio. | 84.15 % |
| davon Verkehrspolizei: | Fr. | 7 Mio. | |
| davon Strassenrechnung: | Fr. | 34.8 Mio. | |

Die angestellten Modellrechnungen zur Ermittlung der erforderlichen Mehreinnahmen berücksichtigen mehrere Parameter hinsichtlich der künftigen Entwicklungen und sind relativ komplex. 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 mit einer Erhöhung des gesamten Fahrzeugbestandes um durchschnittlich 1% pro Jahr gerechnet.

Grafik: 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 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:

Tabelle: Entwicklung der Bruttoeinnahmen und Anteile in Mio. Franken

| | 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 |
| <i>Verkehrspolizei</i> | 7.00 | 7.00 | 7.00 | 7.00 | 7.00 | 7.00 |
| <i>Strassenrechnung</i> | 43.05 | 38.85 | 46.45 | 41.64 | 49.30 | 44.24 |

Die Übersicht zeigt, dass dem Kanton die gewünschten zusätzlichen 4 bis 5 Millionen 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.

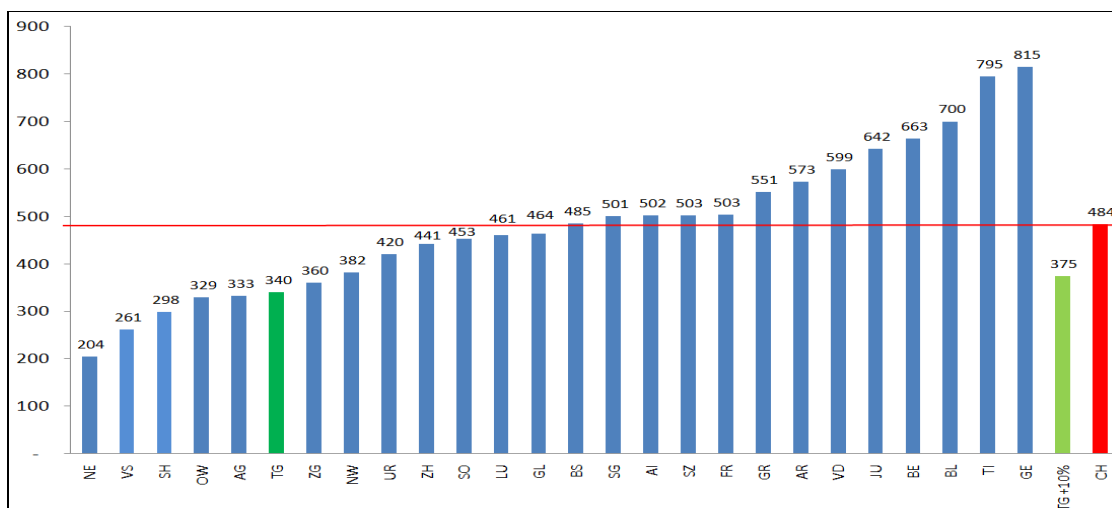
Tabelle: Entwicklung der Einnahmen aus den Verkehrssteuern nach Fahrzeugkategorien

| 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 |

2. Auswirkungen der Erhöhung auf die Steuerpflichtigen

Derzeit nimmt der Thurgau bei den Verkehrssteuern im gesamtschweizerischen Vergleich den sechstiefsten 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: Motorfahrzeugsteuervergleich über alle meistverkauften Personenwagen



Auch die konkreten Auswirkungen auf die Steuerpflichtigen erscheinen moderat. Die nachstehende Tabelle zeigt die Veränderung der tatsächlichen Tarife für ausgewählte Fahrzeuge in der zahlenmässig grössten Kategorie der leichten Motorwagen.

Tabelle: Auswirkungen der Erhöhung bei ausgewählten Fahrzeugen:

| Ausgewählte Fahrzeuge | Hubraum (cmm) | Eff. Kat. | Abgabe bisher (Fr.) | Abgabe neu (Fr.) | Erhöhung |
|----------------------------|---------------|-----------|---------------------|------------------|----------|
| Miniklasse | | | | | |
| Fiat 500 1.2 8V | 1242 | B | 144 | 159 | 10% |
| Kleinwagenklasse | | | | | |
| VW Polo 1.4 | 1390 | C | 216 | 238 | 10% |
| Untere Mittelklasse | | | | | |
| Opel Astra J 16 | 1598 | B | 180 | 199 | 11% |
| Mittelklasse | | | | | |
| Skoda Octavia C 1.8 4x4 | 1798 | D | 264 | 292 | 11% |
| Obere Mittelklasse | | | | | |
| Audi A6 Av.qu. 3.0TDI | 2967 | C | 408 | 454 | 11% |
| Luxusklasse | | | | | |
| Mercedes S 500 4m | 5461 | G | 1'080 | 1'208 | 12% |
| Coupés/Sportwagen | | | | | |
| BMW 335i Coupé | 2979 | E | 408 | 454 | 11% |
| Cabrios / Roadster | | | | | |
| Mini Cooper S Cabrio | 1598 | B | 180 | 199 | 11% |
| Geländewagen (SUV) | | | | | |
| Nissan Qashqai 2.0 4x4 | 1997 | E | 288 | 319 | 11% |
| Vans | | | | | |
| Renault Scénic Tce 130 | 1397 | D | 216 | 238 | 10% |

VI. Weiteres Vorgehen

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung ist Teil eines ganzen Pakets von Vorlagen im Zusammenhang mit der Planung und Umsetzung der beiden Strassenbauvorhaben BTS und OLS. Zunächst werden mit der Anpassung des kantonalen Richtplans die generellen Linienführungen der beiden Strassen dem neusten Stand der Erkenntnisse angepasst. In der Folge werden die beiden Vorlagen zu den Netzbeschlüssen und zur Finanzierung parallel dem Parlament unterbreitet. Können die beiden Vorlagen bis Ende April 2012 im Grossen Rat behandelt werden, so ist vorgesehen, bei einem Referendum gegen eine oder beide Vorlagen die Volksabstimmung im Herbst 2012 durchzuführen.

Der konkrete Terminplan präsentiert sich im Überblick wie folgt:

| | |
|---------------------|---|
| 22.08.11 - 21.10.11 | Vernehmlassung Finanzierungsvorlage |
| Oktober 2011 | Botschaft an den Grossen Rat betreffend Änderung des kantonalen Richtplans und Festsetzung der generellen Linienführungen BTS/OLS |
| Dezember 2011 | Botschaften an den Grossen Rat betreffend - Netzbeschluss - Änderung SVAG (Finanzierungsvorlage) |
| Herbst 2012 | Volksabstimmungen - zum Netzbeschluss - ev. zur Finanzierungsvorlage |

VII. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Ziff I. des Erlasses:

Entsprechend den obigen Erläuterungen werden in den §§ 7, 9 und 10 SVAG lediglich die Tarife um 10 % erhöht (gerundet). Im Übrigen bleibt der Wortlaut der einzelnen Bestimmungen unverändert.

Zu Ziff. 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 Abs. 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.

Mit der gewählten Formulierung wird zwar der Grosse Rat - und bei einem allfälligen Referendum auch das Volk - über ein Gesetz zu befinden haben, welches erst in acht bis zehn Jahren in Kraft treten würde. Der Regierungsrat ist aber der Auffassung, dass schon mit dem Netzbeschluss Klarheit über die Finanzierung und die beabsichtigte Erhöhung der Verkehrssteuern herrschen muss.

Anhang zum Erläuternden Bericht zum Entwurf für ein Gesetz betreffend die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2006

Abb. 1 Gesamteinnahmen Spezialfinanzierung kantonaler Strassenbau 2001 – 2010

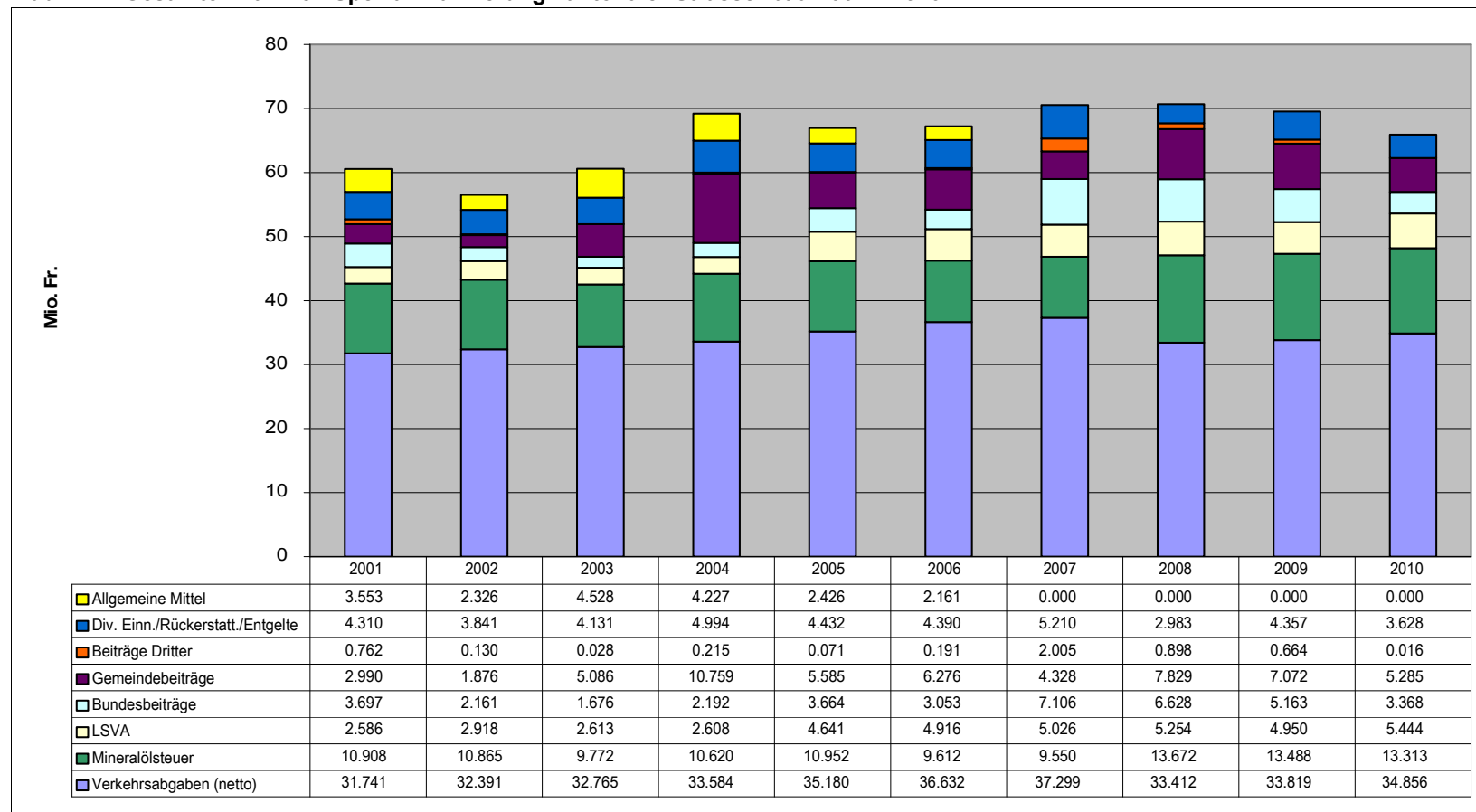




Abb. 2 Gesamtausgaben Spezialfinanzierung kantonaler Strassenbau 2001-2010

