

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

24

MO 28

199

Frauenfeld, 21. April 2026
Nr. 207

Motion von Jakob Auer vom 10. September 2025 „Umstellung der kommunalen fossilen Fahrzeugflotten auf Elektroantrieb im Kanton Thurgau mit zeitlich befristeter Steuerbefreiung“

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Mit der Motion (1 Erstunterzeichner und 39 Mitunterzeichnerinnen und -unterzeichner) soll der Regierungsrat beauftragt werden, dem Grossen Rat eine Vorlage für eine Gesetzesänderung zu unterbreiten, welche die schrittweise Umstellung der gemeindeeigenen Fahrzeuge auf emissionsfreie Antriebe vorsieht.

Die Motion fordert, dass alle von Gemeinden im Kanton Thurgau betriebenen, fossil angetriebenen Fahrzeuge schrittweise durch Elektrofahrzeuge oder andere emissionsfreie Antriebe ersetzt werden. Für gemeindeeigene Elektrofahrzeuge soll zudem eine Befreiung von der Motorfahrzeugsteuer für die Dauer von fünf Jahren ab der erstmaligen Inverkehrsetzung gelten. Weiter wird verlangt, dass die Gemeinden ihre Fahrzeugflotten bis spätestens 31. Dezember 2035 vollständig auf emissionsfreie Antriebe umstellen. Technisch begründete Ausnahmen für Spezialfahrzeuge bleiben jedoch zulässig, sofern keine marktreife emissionsfreie Alternative zur Verfügung steht. Die Motion wird damit begründet, dass die vollständige Elektrifizierung kommunaler Fahrzeugflotten einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung der Klimaziele des Kantons Thurgau leisten könne. Gemeinden würden dabei eine Vorbildfunktion wahrnehmen und gleichzeitig die Akzeptanz nachhaltiger Mobilitätsformen fördern. Weiter wird ausgeführt, dass Elektrofahrzeuge keine lokalen Emissionen verursachen, den Energieverbrauch reduzieren und langfristig zu geringeren Unterhaltskosten führen können. Mit einer befristeten Befrei-

ung von der Motorfahrzeugsteuer für gemeindeeigene Elektrofahrzeuge soll ein zusätzlicher Anreiz für eine rasche Umstellung geschaffen werden. Die vorgesehene Übergangsfrist bis zum Jahr 2035 sowie die Möglichkeit von Ausnahmen für Spezialfahrzeuge sollen nach Ansicht des Motionärs eine praktikable Umsetzung gewährleisten.

2. Rechtslage – Einordnung im Kontext der Klimapolitik

2.1. Bundesebene

Auf Bundesebene bildet insbesondere das Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (Klima- und Innovationsgesetz, KIG; SR 814.310) den zentralen Rahmen für die Klimapolitik der Schweiz. Es trat zusammen mit der Klimaschutz-Verordnung (KIV; SR 814.310.1) am 1. Januar 2025 in Kraft.

Mit dem KIG werden die langfristigen Klimaziele der Schweiz gesetzlich verankert, darunter das Netto-Null-Ziel für Treibhausgasemissionen bis spätestens 2050, wobei auch Etappenziele (Verminderungsziele) und Richtwerte für die Sektoren Gebäude, Verkehr und Industrie festgelegt sind (Art. 3 und Art. 4 KIG). Bund und Kantone haben im Rahmen ihrer Zuständigkeiten dafür zu sorgen, dass in der Schweiz die notwendigen Massnahmen zur Anpassung an und zum Schutz vor den nachteiligen Auswirkungen des Klimawandels ergriffen werden (Art. 8 KIG). Gleichzeitig verpflichtet das KIG Bund und Kantone, die Energie- und Klimaziele umzusetzen, ihre eigenen Emissionen möglichst frühzeitig, wenn möglich bereits bis 2040, zu reduzieren und bei der Umsetzung der Klimaziele eine Vorbildfunktion wahrzunehmen (Art. 10 KIG).

Das Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) setzt die übergeordneten Ziele des KIG in umsetzbare Anforderungen und Massnahmen um (Art. 1 KIG). Im Bereich Verkehr enthält das CO₂-Gesetz für den Zeitraum ab 2025 verbindliche Vorgaben zur Verminderung der Emissionen von Fahrzeugen. Dazu gehören beispielsweise CO₂-Emissionszielwerte für neue Personenwagen, Lieferwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die schrittweise zu reduzieren sind (Art. 10 bzw. entsprechende Verordnungsbestimmungen) und bei Überschreitung sanktioniert werden.

Das Bundesrecht formuliert damit klare klimapolitische Anforderungen und Reduktionsziele an die öffentliche Hand zur Umsetzung der Klimaziele bis 2050 und der schrittweisen Reduktion der Treibhausgasemissionen, die im Kanton Thurgau mit der Klimastrategie und dem Massnahmenplan Klima berücksichtigt werden (vgl. Ziff. 2.2.2).

2.2. Kantonale Ebene

2.2.1. Gemeindeautonomie

Die Gemeinden verfügen innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs über einen verfassungsrechtlich geschützten Handlungsspielraum. Nach § 57 Abs. 2 der Verfassung des Kantons Thurgau (KV; RB 101) ordnen die Gemeinden ihre Angelegenheiten im Rahmen von Verfassung und Gesetz selbständig. Gemäss § 59 Abs. 3 KV erfüllen die Gemeinden ihre Aufgaben im eigenen Bereich selbständig unter Gewährung der Organisationsautonomie (§ 59 Abs. 1 KV). Dazu gehört nebst der Organisation unter anderem auch die Beschaffung und Bewirtschaftung der kommunalen Infrastruktur und Fahrzeugflotten. Entscheide über Fahrzeugtypen, Ersatzzyklen und Investitionsprioritäten im Bereich der kommunalen Fahrzeugflotten fallen damit grundsätzlich in die Zuständigkeit der kommunalen Behörden und letztlich der kommunalen Bevölkerung.

Eine verbindliche kantonale Verpflichtung zur Umstellung kommunaler Fahrzeugflotten auf emissionsfreie Antriebe innerhalb gesetzter Frist würde daher einen erheblichen Eingriff in die Organisations- und Finanzautonomie der Gemeinden darstellen. Ein solcher Eingriff wäre nur zulässig, wenn er verhältnismässig, gesetzlich klar abgestützt und zur Zielerreichung zwingend erforderlich ist.

2.2.2. Klimastrategie und Massnahmenplan Klima 2026–2030

Der Regierungsrat verabschiedete im Jahr 2023 die Klimastrategie, die in Übereinstimmung mit den Klimazielen des Bundes das Ziel verfolgt, die direkten Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 50 % und bis 2050 auf Netto-Null zu senken. Sie legt sektorale Ziele fest, die im Massnahmenplan Klima konkretisiert werden.

Die Massnahmen sind in bestehende Strategien und Konzepte eingebettet und auf diese abgestimmt (z.B. Energiekonzept oder Gesamtverkehrskonzept). Die Erarbeitung des Massnahmenplans erfolgte vom Amt für Umwelt in enger Zusammenarbeit mit kantonalen Fachstellen sowie Vertreterinnen und Vertretern von kantonsnahen Institutionen und Gemeinden. Der Massnahmenplan Klima wurde vom 23. Januar 2025 bis zum 1. Mai 2025 einer externen Vernehmlassung unterzogen. Derzeit läuft die Überarbeitung. Die Umsetzung wird durch die kantonale Koordinationsstelle Klima innerhalb der Verwaltung gesteuert. Sie unterstützt die Zusammenarbeit und Entwicklung der Massnahmen in den einzelnen Sektoren und ist für die periodische Evaluation von Strategie und Aktionsplan als Ganzes zuständig. Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel sind Gemeinschaftsaufgaben. Bei deren Bewältigung bindet der Kanton Thurgau sowohl Gemeinden wie auch andere externe Akteure als wichtige Ansprech- und Umsetzungspartner aktiv ein.

Im Sektor Verkehr und Raum hält die Klimastrategie fest, dass bis 2050 ein fossilfreier Verkehr ökonomisch und effizient erreicht werden soll. Dazu ist insbesondere im Personenverkehr ein beschleunigter Umstieg auf Elektrofahrzeuge erforderlich, wobei der jeweilige Stand der Technik zu berücksichtigen ist. Der Kanton Thurgau setzt innerhalb der eigenen Verwaltung auf einen Umstieg auf fossilfreie Antriebe und Infrastruktur (Ladestationen) für die kantonale Fahrzeugflotte und arbeitet für die ÖV-Flotte frühzeitig einen Umstiegsplan zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen aus. Gemäss Massnahmenplan Klima erweitert der Kanton Thurgau die Beschaffungsrichtlinie und stellt die Dekarbonisierung der kantonalen Fahrzeugflotte bis 2040 sicher. Weiter setzt sich der Kanton Thurgau für verbesserte Rahmenbedingungen zur Marktdurchdringung fossilfreier Fahrzeuge ein, etwa durch eine verstärkte Förderung sowie Information und Beratung zum Ausbau der Ladeinfrastruktur für fossilfreie Energieträger im öffentlichen Raum. Darüber hinaus setzt sich der Kanton Thurgau beim Bund für verbesserte Rahmenbedingungen für Ladestationen ein.

Die kantonale Klimastrategie und der Massnahmenplan Klima setzen damit primär auf Vorbildwirkung, Förderung, Sensibilisierung, Anreize sowie passende Rahmenbedingungen, Planungen und Konzepte.

2.2.3. Gesetz über die Energienutzung

Auch das kantonale Gesetz über die Energienutzung (ENG; RB 731.1) enthält entsprechende Grundsätze.

Gemäss § 1 i.V.m. § 2 ENG sollen Kanton, Gemeinden sowie andere öffentlich-rechtliche Körperschaften unter anderem eine Vorbildfunktion im Umgang mit Energie wahrnehmen und zur Minderung der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern beitragen. Damit besteht mit dem ENG grundsätzlich eine gesetzliche Grundlage, welche die öffentliche Hand (inklusive der Gemeinden) verpflichtet, ihre Tätigkeiten energieeffizient und klimaverträglich auszugestalten und diesbezüglich eine Vorbildfunktion auszuüben.

2.2.4. Öffentliches Beschaffungswesen – Beschaffungsrichtlinie

Zusätzlich bestehen kantonale Vorgaben zur nachhaltigen Beschaffung. Der Regierungsrat hat 2012 die Richtlinie zur ökologischen Beschaffung verabschiedet, mit der die kantonale Verwaltung ihre Vorbildfunktion im Umweltschutz wahrnimmt (RRB Nr. 588 vom 26. Juni 2012). Bei der Beschaffung von Produkten und Dienstleistungen sind ökologische Kriterien wie Ressourceneffizienz, Energieverbrauch, Lebensdauer und Wiederverwertbarkeit zu berücksichtigen. Die Richtlinie richtet sich an die kantonale Verwaltung und die unselbständigen Anstalten und gilt seit 2016 unter anderem auch für die Beschaffung von Fahrzeugen und Geräten. Sofern verfügbar, beschafft der

5/8

Kanton Thurgau seither Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben. Damit soll die Umweltbelastung reduziert und ein Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen geleistet werden. Der Massnahmenplan Klima sieht die Anpassung und Optimierung der Beschaffungsrichtlinie vor, sodass ein möglichst hoher Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen geleistet werden kann.

2.2.5. Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben / Finanzstrategie

Das Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (SVAG; RB 741.1) enthält das Bonus-Malus-System der Thurgauer Strassenverkehrssteuer, das zur Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge eingeführt worden ist, wobei Energieeffizienz, ökologische und lufthygienische Kriterien zur Beurteilung einbezogen worden sind (vgl. § 12 SVAG).

Die Motorfahrzeugsteuer ist die Haupteinnahmequelle des kantonalen Tiefbauamtes, das für die Strasseninfrastruktur zuständig ist. Aktuell sind rückläufige Einnahmen pro Fahrzeug zu verzeichnen. Angesichts der angespannten Finanzlage des Kantons Thurgau und der laufenden Aufgaben- und Verzichtsplanung (AVP 2025–2027), mit der sämtliche Aufgaben der kantonalen Verwaltung überprüft werden, erscheint ein Verzicht auf Steuereinnahmen für fünf Jahre für kommunale Elektrofahrzeuge fragwürdig. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass auch Elektrofahrzeuge unter anderem aufgrund ihres Gewichtes das Strassennetz belasten. Demgemäss wird im inner- und interkantonalen Kontext das Anliegen diskutiert, die Steuersysteme und Berechnungen verursachergerechter anzupassen und eine neue ausgewogene Steuerabgabe für alle Fahrzeugarten nach objektiven Kriterien wie Gewicht und Leistung zu schaffen. Beispiele hierfür sind das technologieneutrale Steuersystem im Kanton St. Gallen ab 2026, die Diskussion auf nationaler Ebene um eine Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuern auf dem Ladestrom als Ersatzabgabe für die wegbrechenden Treibstoffzölle sowie die im Kanton Thurgau eingereichte Motion „Gleichbehandlung bei der Strassenverkehrssteuer – Abschaffung Bonus und Malus für Elektro- und fossilbetriebene Fahrzeuge“ vom 2. Juli 2025 (GR 24/MO 27/182).

In diesem Zusammenhang ist auch im Massnahmenplan Klima eine sukzessive Weiterentwicklung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer bereits als Massnahme aufgeführt, wobei mittelfristig das Bonus-Malus-System sowie die Bemessungsgrundlage für die Verkehrssteuern überprüft und allenfalls optimiert werden sollen.

3. Zusammenfassende Beurteilung

Die Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor stellt eine zentrale Voraussetzung für die Erreichung der nationalen und kantonalen Klimaziele dar, wobei der Umstieg auf emissionsarme oder emissionsfreie Antriebssysteme hierzu einen wichtigen Beitrag leistet.

In einer Gesamtwürdigung erscheint jedoch eine generelle gesetzliche Verpflichtung der Gemeinden zur Umstellung ihrer Fahrzeugflotten auf emissionsfreie Antriebe bis Ende 2035 derzeit nicht zwingend erforderlich und damit nicht mit bestehender Zuständigkeitsordnung vereinbar. Insbesondere ist nicht ersichtlich, weshalb eine Sonderregelung geschaffen werden soll, die sowohl die Erreichung der Klimaziele als auch die Besteuerung betrifft. Diese Einschätzung stützt sich auf folgende Überlegungen:

3.1. Umstellung kommunaler Fahrzeugflotten auf emissionsfreie Antriebe bis Ende 2035

Mit dem KIG und dem CO₂-Gesetz des Bundes sowie den kantonalen Instrumenten wie der Klimastrategie, dem Massnahmenplan Klima und dem ENG bestehen bereits gesetzliche und strategische Grundlagen, die den Übergang zu einer klimaverträglichen Mobilität fördern und die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand (inklusive der Gemeinden) festhalten (vgl. § 1 und 2 ENG).

Auf Bundesebene setzen das KIG und das CO₂-Gesetz allgemein verbindliche Reduktionsziele und CO₂-Grenzwerte. Auf kantonaler Ebene bestehen mit der Klimastrategie, dem Massnahmenplan Klima und dem ENG analoge strategische Zielsetzungen und Förderansätze. Zwar ergibt sich daraus keine direkte Verpflichtung der Gemeinden, ihre Fahrzeugflotten innert gewisser Frist zu elektrifizieren. Vielmehr wird sowohl auf Bundes- wie auch auf Kantonsebene auf marktwirtschaftliche Lenkungsinstrumente und technologische Transformation abgestellt, wobei die Gemeinden als wichtige Akteure mit Vorbildfunktion adressiert und gerade auf kantonaler Ebene in die Zusammenarbeit zur Umsetzung des Klimaschutzes einbezogen sind. Gesetzt wird auf Zielvorgaben, Vorbildwirkung der öffentlichen Hand sowie auf Verbesserung der Rahmenbedingungen für emissionsarme Mobilität. Dadurch werden die Gemeinden bereits heute dazu angehalten, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und finanziellen Möglichkeiten sowie unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten eine Umstellung ihrer Fahrzeugflotten auf emissionsarme oder emissionsfreie Antriebe anzustreben.

Die Gemeinden haben diese Aufgabe unter Berücksichtigung der erwähnten rechtlichen und strategischen Grundlagen sowie der jeweiligen örtlichen Verhältnisse wahrzunehmen. Es gilt die verfassungsrechtlich geschützte Gemeindeautonomie zu beachten. Entscheide über Fahrzeugtypen, Ersatzzyklen oder Investitionsprioritäten liegen grundsätzlich im Zuständigkeitsbereich der kommunalen Behörden und letztlich der kommunalen Bevölkerung. Eine verbindliche kantonale Verpflichtung aller Gemeinden zur vollständigen Umstellung kommunaler Fahrzeugflotten auf emissionsfreie Antriebe bis 2035 (mit Ausnahmen für Spezialfahrzeuge) würde einen erheblichen Eingriff in deren Organisations- und Finanzautonomie darstellen, insbesondere aufgrund unterschiedlicher Einsatzanforderungen, Investitionszyklen und finanzieller Leistungsfähigkeit. Ein

7/8

solcher Eingriff wäre nur zulässig, wenn er verhältnismässig, gesetzlich abgestützt und zur Zielerreichung notwendig ist.

Angesichts der geltenden Rechtslage ist eine solche Notwendigkeit vorliegend nicht ersichtlich. Insbesondere erscheint eine Umstellungsfrist bis 2035 – mithin fünf Jahre vor dem kantonalen Zielwert von 2040 – als sachlich kaum begründbar und nicht kohärent mit den übergeordneten Planungsgrundlagen. Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel sind Aufgaben, bei denen die verschiedenen staatlichen Ebenen gemeinsam Verantwortung tragen. Dabei koordiniert der Kanton Thurgau die Zusammenarbeit und fördert den Dialog. Er bindet die Gemeinden mit ein und überprüft die Massnahmen laufend. Auf diese Weise können Klimaziele gemeinsam erreicht werden, wobei die Autonomie der Gemeinden gewahrt bleibt. Eine zusätzliche Pflicht der Gemeinden zur Umstellung auf Elektrofahrzeuge erscheint daher weder zweckmässig noch ist sie erforderlich.

3.2. Ausnahmeregelung für Spezialfahrzeuge

Die Ausnahmeregelung für Spezialfahrzeuge relativiert zwar grundsätzlich die Forderung der Motion, sofern keine marktreife, emissionsfreie Alternative besteht. Da jedoch die grundsätzliche Forderung der Motion – die Umstellung kommunaler Fahrzeugflotten auf emissionsfreie Antriebe – aus genannten Gründen zur Ablehnung beantragt wird, kann an dieser Stelle auf eine vertiefte Auseinandersetzung mit der geforderten Ausnahmeregelung verzichtet werden.

Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass eine praktikable Ausnahmeregelung auch das Kriterium der Wirtschaftlichkeit berücksichtigen müsste. Es gibt Fälle, in denen zwar eine emissionsfreie Alternative vorhanden ist, diese jedoch mit erheblichen Mehrkosten verbunden wäre. Dabei sind nicht nur die Anschaffungskosten, sondern die Gesamtkosten über den gesamten Lebenszyklus zu berücksichtigen. Eine solche Ergänzung würde eine anwendbare Formulierung sehr komplex machen.

3.3. Befristete Befreiung von der Motorfahrzeugsteuer für gemeindeeigene Elektrofahrzeuge

Aufgrund der bisherigen Ausführungen erübrigt es sich auch, die Forderung nach einer (zeitlich begrenzten) Befreiung von der Motorfahrzeugsteuer für gemeindeeigene Elektrofahrzeuge näher zu erläutern.

Es sei jedoch erwähnt, dass eine solche Privilegierung aus mehreren Gründen problematisch und nicht zielführend wäre. Einerseits führte sie zu einer zusätzlichen Vergünstigung von Elektrofahrzeugen zu der aktuell geltenden Förderung energieeffizienter Fahrzeuge (Bonus-Malus-System der Strassenverkehrssteuer). Andererseits verletzte

8/8

sie das steuerrechtlich relevante Gleichbehandlungsgebot und brächte eine sachlich nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung. Eine entsprechende Begünstigung müsste grundsätzlich auch für natürliche und juristische Personen gelten. Eine solche steuerliche Privilegierung stünde zudem im Widerspruch zu mehreren Fördergrundsätzen: Förderbeiträge dürfen grundsätzlich nur ausgezahlt werden, wenn keine gesetzliche Verpflichtung besteht. Ausserdem soll Förderung einen zusätzlichen Anreiz bieten, eine bestimmte Technologie zu nutzen. Da die Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge bereits niedriger ist als diejenige für vergleichbare Verbrennerfahrzeuge, würde eine Befreiung keinen weiteren Anreiz schaffen.

Eine Befreiung würde zudem dem Grundsatz widersprechen, dass alle motorisierten Fahrzeuge zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur beitragen müssen, und greift die aktuell diskutierten Anliegen, die Steuersysteme ausgewogener und verursacherge-rechter zu gestalten, nicht auf (vgl. dazu Ziff. 2.2.5).

Insgesamt erscheint die Schaffung einer gesetzlichen Verpflichtung der Gemeinden zur vollständigen Umstellung ihrer Fahrzeugflotten sowie die Einführung einer steuerlichen Sonderregelung für kommunale Elektrofahrzeuge weder notwendig noch sachgerecht.

4. Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wird Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, die Motion nicht erheblich zu erklären.

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber



