

#### **4. Gesetz betreffend die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2006 (08/GE 29/398)**

##### **Eintreten**

**Präsident:** Den Kommissionsbericht zu diesem Geschäft haben Sie vorgängig erhalten. Für die Tribünenbesucher liegen Kopien auf.

(Schriftliche, nicht vorgelesene Ausführungen)

Zusammensetzung der Kommission: Kathrin Erni, Wäldi (Präsidentin); Thomas Baumgartner, Steckborn; Konrad Brühwiler, Frasnacht; Armin Eugster, Bürglen; Daniel Frischknecht, Romanshorn; Roman Giuliani, Diessenhofen; René Gubler, Frauenfeld; Max Möckli, Schlatt; Andreas Niklaus, Amriswil; Norbert Senn, Romanshorn; Christof Stutz, Sirnach; Thomas Thalmann, Güttingen; Dr. Bernhard Wälti, Freidorf; Robert Zahnd, Frauenfeld; Fritz Zweifel, Scherzingen.

Vertreter des Departementes: Regierungsrat Dr. Claudius Graf, Chef DJS; Regierungsrat Dr. Jakob Stark, Chef DBU; Ernst R. Anderwert, Geschäftsführer Strassenverkehrsamt; Claudia Mathias, Stv. Generalsekretärin DBU; Rahel Widmer, Rechtsdienst DJS (Protokollführung).

Die Kommission zur Vorberatung des Gesetzes betreffend die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2006 (SVAG; RB 741.1) behandelte die Vorlage in einer Sitzung und dankt den Vertretern der Departemente für Justiz und Sicherheit (DJS) sowie Bau und Umwelt (DBU) für die Begleitung der Verhandlungen.

Die vorberatende Kommission beschloss mit 10:3 Stimmen, auf die Gesetzesvorlage einzutreten. Die Gesetzesvorlage wurde schliesslich in der regierungsrätlichen Fassung mit 10:3 Stimmen angenommen.

Die beantragte Gesetzesänderung bezweckt die langfristige Sicherstellung der Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der geplanten Oberlandstrasse (OLS). Sie ist somit als eigentliche Finanzierungsvorlage zu verstehen und tangiert daher auch nur die massgebenden Tarifbestimmungen im SVAG (§§ 7, 9 und 10).

Während der Regierungsrat davon ausgeht, dass die Finanzierung der Bodensee-Thur-talstrasse (BTS) vom Bund getragen würde, wären die Kosten der OLS vom Kanton Thurgau mit eigenen Mitteln zu "stemmen". Nach derzeitigem Wissensstand ist für die OLS mit Kosten von rund 220 Millionen Franken zu rechnen.

Das bestehende Finanzierungssystem für den kantonalen Strassenbau hat sich in den vergangenen zehn Jahren bewährt. Ein so grosser "Brocken", wie ihn die OLS darstellt, ist hingegen mit dem bestehenden System nicht zu bewältigen, weshalb eine neue Finanzierungsquelle erschlossen oder eine bestehende erweitert werden muss. Es zeigte sich, dass der überwiegende Teil der Einnahmen für den Strassenbau aus den Stras-

senverkehrsabgaben resultierte. Die Strassenverkehrsabgaben bieten sich aufgrund ihrer verursachergerechten Erhebung geradezu an, um mittels einer Tarifierhöhung Mehreinnahmen zu generieren. Es wurde errechnet, dass über den Betrachtungszeitraum von 2020 bis 2060 mit 10 % höheren Bruttoeinnahmen aus den Strassenverkehrssteuern sowohl die Investitionen sowie die Unterhalts- und Betriebskosten für die OLS als auch das übrige Kantonsstrassennetz nachhaltig finanziert werden können.

In der Eintretensdebatte zeigte sich schnell ein klares Bild: Diejenigen Kommissionsmitglieder, welche die Strassenbauprojekte BTS/OLS befürworteten, votierten für Eintreten. Jene Kommissionsmitglieder, die den Strassenbauvorhaben BTS/OLS skeptisch gegenüberstehen, sprachen sich aus grundsätzlichen Überlegungen gegen ein Eintreten aus. Hierbei handelte es sich jedoch um eine klare Minderheit.

Die Kommissionsmitglieder begrüßten mit grossem Mehr den verursachergerechten Ansatz des Finanzierungsvorschlages. Eine Mehrheit der Kommission befürwortete des Weiteren ausdrücklich den Zeitpunkt der Vorlage. Dieser sei keinesfalls verfrüht, sondern zeuge im Gegenteil von Weitsicht des Regierungsrates und zeige auch dem Stimmbürger ehrlich und transparent auf, was Sache sei. Die Änderung trete zudem erst nach dem Baubeschluss in Kraft. Auch der vorgeschlagene Verzicht auf die Erhebung von Gemeindebeiträgen für die OLS fand mehrheitlich Anklang. Im Weiteren wurde die Zweckgebundenheit der Vorlage ausdrücklich begrüßt und herausgestrichen, dass der Steuererhöhung ein Gegenwert in Form einer besseren Verkehrserschliessung gegenüberstehe. Es wurde zudem mehrfach darauf hingewiesen, dass die Inkraftsetzung der revidierten Tarifbestimmungen erst und nur nach dem Baubeschluss erfolge. Ferner wurde die Frage aufgeworfen, was mit der Vorlage bei einem negativen Volksentscheid geschehe. Der Regierungsrat versprach, die Gesetzesänderung in diesem Fall mittels einer kleinen Gesetzesvorlage wieder aufzuheben.

Eine Kommissionsminderheit sah in den Strassenbauprojekten eine Missachtung des Volkswillens. Sie wies darauf hin, dass Alternativen zum Projekt BTS/OLS bestünden, diese jedoch nicht diskutiert würden. Der Zeitpunkt der Vorlage wird als verfrüht erachtet, der Bund habe soeben erst eine Erhöhung der Autobahnvignette auf Fr. 100.-- angekündigt. Die weiteren Entwicklungen seien daher zuerst abzuwarten. Es sei im Übrigen - vor allem aus ökologischer Sicht - nicht unbedingt positiv zu werten, dass der Kanton Thurgau die sechstgünstigsten Strassenverkehrsabgaben der Schweiz habe. Die Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben um 10 % sei zudem nicht ausreichend, um die Finanzierung sicherzustellen.

Die Kommissionsmitglieder beschlossen mit 10:3 Stimmen, auf die Gesetzesvorlage einzutreten.

**Präsident:** Das Wort hat zuerst die Kommissionspräsidentin für ihre einleitenden Bemerkungen zum Eintreten.

Kommissionspräsidentin **Erni**, GP: Ich möchte mich bei den Kommissionsmitgliedern dafür entschuldigen, dass ich den Entwurf des Kommissionsberichtes vor dem Abschluss nicht zur Stellungnahme habe zirkulieren lassen. Es handelt sich um ein Versehen meinerseits. Ich habe nicht beachtet, dass dies meine Aufgabe gewesen wäre. Die vorberaternde Kommission behandelte die Vorlage in einer Sitzung und dankt den Vertretern der Departemente für Bau und Umwelt sowie für Justiz und Sicherheit für die Begleitung und die ausführlichen Erklärungen. Die vorliegende Gesetzesänderung bezweckt die langfristige Sicherstellung der Finanzierung von Bau und Unterhalt der geplanten OLS mittels einer Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben. Die Ansätze der variablen und der pauschalen Verkehrssteuer gemäss §§ 7 bis 10 des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben sollen dabei um ca. 10 % erhöht werden. Die Finanzierungsvorlage ist einerseits verursachergerecht und andererseits zweckgebunden. Sie tritt somit erst und ausschliesslich im Falle eines Baubeschlusses in Kraft. Ein Baubeschluss des Grossen Rates erfolgt nur bei einem positiven Resultat der Volksabstimmung. Sollte das Volk der OLS eine Abfuhr erteilen, wird die vorliegende Gesetzesänderung nicht in Kraft treten, auch nicht zu einem anderen Zweck. Die Kommission beschloss mit 10:3 Stimmen, auf die Gesetzesvorlage einzutreten.

**Möckli**, FDP: Die FDP sieht die Notwendigkeit der beiden Strassen BTS und OLS für die wirtschaftliche Entwicklung des Oberthurgaus. Darum sind wir einstimmig für Eintreten. Wir können auch einer Erhöhung der Verkehrssteuer um 10 % zustimmen, wie vorgesehen allerdings erst ab Baubeschluss der OLS durch den Grossen Rat, ansonsten es keine Erhöhung gibt. So sollen auch weiterhin alle Kantonsstrassen vom Strassenverkehr finanziert werden.

**Giuliani**, SP: Mit der verlangten Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben um 10 % soll die langfristige Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der geplanten Oberlandstrasse sichergestellt werden. Die revidierten Tarife treten zum Zeitpunkt eines allfälligen Baubeschlusses der OLS durch den Grossen Rat in Kraft. Grundsätzlich steht die SP hinter einer zweckgebundenen Finanzierung von Strassenbauprojekten. Bei der BTS und der OLS sieht dies insofern anders aus, als es sich bei diesen Strassen um eigentliche Neubauprojekte und somit um Parallelstrassen und nicht um Strassenausbauten oder Umfahrungen handelt. Neue Hochleistungsstrassen zerschneiden Landstriche. Es sind Beton- und Asphaltbänder, die sich unnatürlich durch eine Landschaft ziehen. Es sind nicht Strassen, die über Generationen wachsen. Es sind auf dem Reissbrett entstandene Projekte, die zu einer weiteren Zersiedelung unseres Kantons verhelfen. Es sind zwei Strassenbauprojekte, die zusätzliches Land verschwenden. Es wird kein Quadratmeter der bestehenden Verbindungsstrassen rückgebaut. Einen massvollen Umgang mit unserem nicht regenerierbaren Boden sehen wir anders. Schnellstrassen ziehen nicht nur Mehrverkehr an, neue Strassen ziehen langfristig Bauten, Industrien und

Wohnsiedlungen an. Die bereits vorhandenen Gewerbebetriebe, Wohnungen und Häuser an den bestehenden Strassen bleiben aber. So entsteht eine parallele "Perlenkette", die weder ökologisch noch ökonomisch nachhaltig und zukunftsorientiert ist. Es gilt, unseren Kanton mit den für Schweizer Verhältnisse noch intakten Weiten und Freiräumen weiterhin zu erhalten. Wir sollten uns bewusst sein, dass wir in der Pflicht stehen, unseren nächsten Generationen eine möglichst intakte, unverdorbene Natur und Landschaft weiterzugeben. Wir kennen die Zahlen: Jede Sekunde wird in der Schweiz ein Quadratmeter Land verbaut. In den letzten zwölf Jahren haben wir im ganzen Land soviel Boden mit Gebäuden, Strassen, Eisenbahnlinien und Infrastrukturen verbaut wie der Kanton Schaffhausen gross ist. Wo führt das hin? Das ist für mich sehr beängstigend. Es scheint, dass die Vorlage äusserst dringend ist. Es wird Druck seitens des Regierungsrates aufgebaut, der für mich nicht akzeptabel ist und nichts mit Fairness zu tun hat. Weder standen der vorberatenden Kommission Zahlen zur Finanzierung respektive Baukostenberechnungen zur Verfügung noch wurden die alternativen Ausbauprojekte seriös geprüft. Es wird seitens des Regierungsrates auf die Kontrollrechnung der Finanzierung durch Dr. oec. Christoph Tobler hingewiesen. Sind diese Kontrolle und dieser Bericht unabhängig? Ich kann es nicht bestätigen, da die Zeit zwischen Kommissionssitzung (notabene einer einzigen Sitzung zu einer Finanzierung von geschätzten 220 Millionen Franken) und Ratssitzung für eine halbwegs seriöse Überprüfung schlichtweg zu kurz war. In Anbetracht weniger Fahrzeitminuten, die allenfalls mit den neuen Strassen eingespart werden können, ist die grosse Mehrheit der SP-Fraktion klar gegen die vorliegenden Strassenbauprojekte. Der Preis dafür ist einfach zu hoch. Der direkte Zusammenhang der Finanzierung der OLS mit der Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben und der Zeitpunkt der Tarifierpassungen zwingen uns dennoch, mehrheitlich auf die Vorlage einzutreten. Wir werden aber in der Detailberatung einen Antrag auf Rückweisung an die vorberatende Kommission stellen.

**Frischknecht, EVP/EDU:** Um die mittlerweile angespannte Verkehrssituation in den Gemeinden direkt am Bodensee zu entlasten und eine verkehrsstrategische Entlastungsachse zu erhalten, wurde die Oberlandstrasse entwickelt. Bei Projekten in der Grössenordnung von 220 Millionen Franken mit benötigtem Kulturland gibt es natürlich Vor- und Nachteile, die einander gegenübergestellt werden müssen, um eine Entscheidung zu treffen. Doch darum geht es heute nicht, sondern lediglich, in Bezug auf die OLS über ein entsprechendes Finanzierungsmodell zu entscheiden. Der in der vorberatenden Kommission behandelte Finanzierungsvorschlag stimmt uns deshalb positiv, weil er einen verursachergerechten Ansatz hat. Über die Erhöhung der Verkehrssteuer finanziert und sichert der Strassenbenützer langfristig den Bau, Betrieb und Unterhalt der Oberlandstrasse. In der Kommission wurde auch darüber diskutiert, den Ansatz von 10 % auf 20 % zu erhöhen, was immer noch sehr moderat im Vergleich zu den sonstigen Betriebskosten eines Fahrzeuges wäre, weshalb wir diesem Vorschlag durchaus Sympa-

thien entgegenbringen können. Aber erstens sind die Berechnungen von mehreren Fachinstanzen erstellt und kontrolliert worden, und zweitens können wir nicht auf Vorrat Abgaben erheben. Zudem konnte hinsichtlich der bevorstehenden Abstimmung nicht vollständig widerlegt werden, dass der Bürger 20 % als zu hoch empfinden und sich demzufolge negativ positionieren würde. Aufgrund der positiven Beurteilung der Kommissionsarbeit und des vorliegenden verursachergerechten Finanzierungsvorschlages von 10 % ist die EVP/EDU-Fraktion grossmehrheitlich für Eintreten.

**Kappeler**, GP: Die Grüne Fraktion lehnt die Gesetzesänderung ab und **beantragt** deshalb, auf die Vorlage **nicht einzutreten**. Aus unserer Sicht sprechen vor allem zwei Gründe gegen eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer. 1. Die Steuererhöhung, zweckgebunden für den Bau der OLS, ist unseres Erachtens nicht zielführend. Wir kommen nicht darum herum, auch über die OLS zu sprechen. Wir haben auf der Achse Münsterlingen - Bottighofen - Kreuzlingen ein hohes Verkehrsaufkommen. Hier befinden sich Spital mit 1'000 Parkplätzen, Migros mit 500 Parkplätzen, Coop mit 300 Parkplätzen, Lidl, Müller, Strellson, Strandbad, verschiedene Sportanlagen, Bodensee-Arena mit 600 Parkplätzen usw. Keine Fachangestellte Gesundheit fährt von Kreuzlingen über Lengwil nach Münsterlingen zur Arbeit, kein Kunde von Kreuzlingen über den Seerücken in das Ziilcenter, kein Badegast aus Konstanz über die OLS in das Strandbad, niemand von Bottighofen via Lengwil nach Kreuzlingen zur Arbeit. Auf dieser Achse gibt es über 80 % Binnen- oder Ziel-/Quellverkehr, den man einfach nicht auf den Seerücken hinauf verlagern kann. Es wäre viel besser, wenn man den Verkehr dort verflüssigen würde, wo er tatsächlich fliesst. Problematische Knoten gilt es zu entflechten, nötigenfalls mit Tieferlegungen. Ich bin mir sicher, dass sich zwischen Münsterlingen und Kreuzlingen für die Hälfte der 220 Millionen Franken, von denen wir sprechen, sehr viel Sinnvolles und sogar Schönes bauen liesse. Die OLS ist aber nicht nur nicht zielführend, sondern auch schädlich. Gegen den so genannten Nordtunnel argumentiert das Departement für Bau und Umwelt meiner Meinung nach zu Recht mit dem Siedlungs- und Entwicklungsdruck, den dieser Tunnel im Kemmental, diesem intakten ländlichen Raum, auslösen würde. Dasselbe gilt aber in viel höherem Mass für den Seerücken: Herrliche Aussicht auf den Bodensee, schönstes Naherholungsgebiet, bestes Landwirtschaftsland. Ich habe ausgerechnet, dass man über die Spange Bättershausen und die OLS von Winterthur in 25 Autominuten in Schönenbaumgarten und in knapp einer halben Stunde in Langriekenbach sein kann. Auf dem Seerücken wird ein enormer Siedlungsdruck aufgebaut, der mit der OLS programmiert ist. Wollen wir das - entgegen den Grundsätzen unseres Richtplanes? 2. Die Finanzierung ist aus unserer Sicht abenteuerlich optimistisch. Von den 4,5 Millionen Franken an Mehreinnahmen bleiben nach Abzug für Unterhalt und Betrieb 1,9 Millionen pro Jahr, um ein Bauwerk von 220 Millionen Franken zu finanzieren. Das ist ein Ding der Unmöglichkeit, und das ist uns allen klar. Deshalb rechnet das DBU auch mit bis in das Jahr 2060 steigenden Erträgen aus der Strassenverkehrsabgabe.

Nur hat auch die so genannte revidierte Prognose im Bericht drei Haken: Erstens zu glauben, dass die Einnahmen kontinuierlich steigen würden, von heute 50 Millionen im Jahr auf beispielsweise 57 Millionen im Jahr 2030 und 61 Millionen im Jahr 2060, ist angesichts der Sättigung des Fahrzeugbestandes, der zunehmenden Überalterung unserer Bevölkerung, der Trendwende hin zu kleineren Hubraumvolumen und zu steuerlich begünstigten ökologischen Fahrzeugen zweckoptimistisch. Zweitens geht das DBU davon aus, dass die ganzen prognostizierten Zuwächse dem Projekt OLS zugeschrieben werden. Bei einem angenommen steigenden Gesamtverkehr auf unseren Strassen muss doch aber auch vermehrt Geld für Sanierungs- und Neubauvorhaben in anderen Kantonsteilen vorhanden sein. Drittens sind ein Abschreibungszeitraum von vierzig Jahren und insbesondere eine Prognose bis in das Jahr 2060 einfach nicht seriös. Was wissen wir schon über das Jahr 2055? Sicher nichts, was die Erträge der Motorfahrzeugsteuer anbelangt. Am ehesten wohl, dass das Erdölzeitalter zu Ende sein wird beziehungsweise Erdölprodukte unerschwinglich teuer, dass der Unterhalt der Infrastrukturen und die Sicherung der Gesundheits- und Altersvorsorge den Staat vor riesige Probleme stellen werden. Sagen Sie bitte nein zur Vorlage und damit zu einer Strasse, die keine Probleme löst, sondern neue schafft.

**Thalmann, SVP:** Ich spreche im Namen der SVP-Fraktion, die einstimmig für Eintreten auf die Gesetzesänderung ist. 220 Millionen Franken soll uns die Oberlandstrasse kosten und eine schnellere Verbindung zwischen Kreuzlingen und Oberaach ermöglichen. Nachdem die Signale aus Bern immer mehr dafür sprechen, dass die Bodensee-Thurtalstrasse durch den Bund finanziert wird, muss sich der Kanton lediglich noch mit den Baukosten der OLS auseinandersetzen. Das Geld für die OLS will der Kanton mit der vorliegenden Gesetzesänderung beschaffen. Um 10 % soll die Motorfahrzeugsteuer angehoben werden, um damit die langfristige Sicherstellung der Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der Oberlandstrasse zu erreichen. Wir reden hier von einer sehr humanen Steuererhöhung, die absolut verursachergerecht daherkommt und somit auch von einer breiten Bevölkerung getragen werden kann. Zudem hat die frühzeitige, offene und transparente Vorgehensweise des Regierungsrates, eine Gesetzesänderung für die Finanzierung der OLS schon vor der Abstimmung so weit aufzugleisen, aus meiner Sicht wirklich nur lobende Worte verdient. Betrachten wir die Zweckgebundenheit der Vorlage, ist zu begrüßen, dass die Inkraftsetzung der revidierten Tarifbestimmungen erst und nur nach dem Baubeschluss erfolgt. Sollte im herbsthlichen Urnengang kein Ja zur OLS resultieren, würde der Regierungsrat die Gesetzesänderung mittels einer kleinen Vorlage wieder aufheben. Mir liegt immer noch der Satz von Regierungsrat Dr. Jakob Stark in den Ohren: "Wer Strassen baut, leitet Verkehr." In diesem Sinn hoffe ich, dass im Hinblick auf die kommende Abstimmung über die Oberlandstrasse ein fairer und sachlicher Abstimmungskampf geführt werden kann.

**Eugster**, CVP/GLP: Für die CVP/GLP-Fraktion ist es eine kluge, ehrliche und vorausschauende Politik, dass vor der Volksabstimmung über die beiden Strassenprojekte BTS und OLS deren Finanzierung aufgezeigt wird. Darum ist die CVP/GLP-Fraktion ohne Gegenstimme für Eintreten. Sie ist aber gegen die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um 20 %. Für uns sind die in der Botschaft aufgeführten Zahlen fundiert, aussagekräftig und vor allem vertrauenswürdig. Die Vorlage hat einen wesentlichen Einfluss auf das Strassenkonzept: Wenn wir heute auf die Gesetzesänderung eintreten und ihr in der Folge zustimmen, verlieren die Gegner eines der ganz wichtigen Argumente, nämlich dass die Finanzierung nicht gesichert sei.

Kommissionspräsidentin **Erni**, GP: Zu Kantonsrat Giuliani: Die Reflexionszeit zwischen der 1. und der 2. Lesung in der vorberatenden Kommission war tatsächlich kurz, nämlich nur eine Pause von zwanzig Minuten. Auf meine Frage, ob es Einwände gegen die Durchführung der 1. und 2. Lesung am gleichen Tag gebe, hat sich aber leider niemand gemeldet. Ich finde es schade, dass dies erst jetzt bemängelt wird. Ich kann die Beweggründe von Kantonsrat Giuliani durchaus nachvollziehen. Vor allem hat Regierungsrat Dr. Jakob Stark eine Einladung ausgesprochen, die Zahlen auf dem Departement noch genauer anzuschauen. Der Grosse Rat muss nun darüber entscheiden, ob mehr Zeit zur Verfügung stehen soll, um die Zahlen zu überprüfen.

Regierungsrat **Dr. Stark**: Es ist natürlich verlockend, uns an dieser Stelle auf die ganze Strassendiskussion einzulassen. Ich werde mich aber ebenfalls zurückhalten. Heute geht es um die Finanzierung. Ich bin mir fast sicher, dass wir kritisiert worden wären, wenn wir keine Finanzierung aufgezeigt hätten. Jetzt zeigen wir eine Finanzierung auf, und wir werden trotzdem kritisiert. Ich behaupte, dass es uns nie gelingen wird, die Kritikerinnen und Kritiker zufrieden zu stellen, und zwar nach dem Motto: Man schlägt den Sack und meint den Esel. Man ist gegen die OLS und schlägt die Finanzierung. Die Strassenfinanzierung ist eine Spezialfinanzierung. Darin sind überhaupt keine Steuermittel enthalten, sondern Bundesgelder, Strassenverkehrsabgaben usw. Es geht um etwa 60 bis 70 Millionen Franken, die jedes Jahr hereinkommen und wieder ausgegeben werden. Wir schreiben alles zu 100 % ab, und jeder, der von Buchhaltung etwas versteht, weiss, dass eine solche Rechnung ausserordentlich gesund ist. Dieses System finanziert das gesamte Thurgauer Strassen-, Veloweg-, Wanderweg- und Fusswegnetz, und darin bauen wir die OLS ein und die Hauptstrasse von Bonau nach Arbon aus. Mit einer dauernden Erhöhung um 4 bis 5 Millionen Franken ist es möglich, das System im Gleichgewicht zu halten, und zwar langfristig. Meines Erachtens gehen einige Ratsmitglieder von einer falschen Annahme aus. Wir erhöhen die Strassenverkehrsabgaben nicht mit dem Zweck, sie nach der Finanzierung der OLS wieder zu senken. Wir erhöhen das Volumen dauerhaft. Ich habe nicht im Sinn, abzutreten, und wenn es zum Bau der Oberlandstrasse kommt, möchte ich Ihnen sagen können, dass Finanzierung und Kostenermittlung

stimmen. Wir haben auch noch eine Plausibilitätskontrolle durchführen lassen und sind der Ansicht, dass die Zahlen sehr robust sind. Alle Annahmen haben wir immer am unteren Rand getroffen, und bei den Ausgaben haben wir ein Wachstum von 1 % pro Jahr eingerechnet. Vielleicht war es ein Fehler, dieses Problem Dr. oec. Christoph Tobler zu unterbreiten, weil er wegen seiner Parteizugehörigkeit unter Umständen als befangen wahrgenommen wird. Ich habe ihn als Ökonom gefragt und weiss, dass er viel von öffentlichen Finanzen versteht. Seinen Bericht können Sie ebenfalls einsehen. Darin kommt er zum Schluss, dass die Zahlen korrekt sind. Ich bitte Sie, der vorgeschlagenen Finanzierung zuzustimmen. Über die Grundsatzfrage, ob die beiden Strassenprojekte sinnvoll sind oder nicht, müssen wir in vierzehn Tagen diskutieren.

Regierungsrat **Dr. Graf**: Als für das Gesetz sachlich zuständiger Departementschef muss ich feststellen, dass die Gesetzesmechanik in der Eintretensdebatte unbestritten geblieben ist und keinerlei Fragen dazu gestellt worden sind.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

**Eintreten** ist **bestritten**, wird aber mit grosser Mehrheit **beschlossen**.

**1. Lesung** (Fassung der vorberatenden Kommission siehe Anhang zum Protokoll)  
(Fassung nach 1. Lesung siehe Anhang zum Protokoll)

(Schriftliche Ausführungen der Kommissionspräsidentin)

In der Detailberatung wurde der Änderungsantrag gestellt, die Strassenverkehrsabgaben um insgesamt 20 % zu erhöhen, und es wurden entsprechende Berechnungen verteilt. Die beantragte Erhöhung bezwecke nicht, die Hürde der Volksabstimmung zu erhöhen, sondern es werde aufgrund der durchgeführten Berechnungen bezweifelt, dass eine Erhöhung um 10 % wirklich ausreichend sei. Grossmehrheitlich wurde hingegen ausgeführt, dass man Vertrauen in die regierungsrätlichen Zahlen habe und eine Erhöhung um 10 % als ausreichend erachte. Der Regierungsrat wies darauf hin, dass sich eine Arbeitsgruppe ein halbes Jahr intensiv mit den Berechnungen beschäftigt habe, Dr. oec. Christoph Tobler die Zahlen zudem auf Herz und Nieren geprüft habe und die Zahlen daher als plausibel und robust angesehen werden könnten. Der Änderungsantrag basiere zudem offensichtlich auf einem anderen Ansatz und gehe von einer befristeten Erhöhung aus, wogegen die regierungsrätliche Lösung unbefristet sei. Der Änderungsantrag wurde mit 11:2 Stimmen abgelehnt.

Des Weiteren wurde von einem Kommissionsmitglied darauf hingewiesen, dass in einer Vernehmlassung die Bedingung geäussert worden sei, den Anteil der Schwerverkehrsabgabe, die der Kanton erhalte, für den Strassenverkehr zu erhöhen und den Anteil für den öffentlichen Verkehr auf maximal 20 % zu kürzen. Im Kanton Thurgau finde im Vergleich zu anderen Kantonen eine extreme Umverteilung statt, die es zu beseitigen gelte.

Anhand eines vorbereiteten Factsheets erläuterte der Regierungsrat die Verwendung der LSVA im Kanton Thurgau und wies insbesondere auf die Auswirkungen einer Änderung des Verteilschlüssels hin. Eine Reduktion des ÖV-Anteils auf 10 % würde beispielsweise dazu führen, dass der Kanton sowie die Gemeinden mehr allgemeine Mittel für die Abgeltungskosten an den öffentlichen Regionalverkehr einsetzen müssten und der indirekte Gemeindeanteil an den LSVA-Erträgen entsprechend sinken würde. Die Erhöhung beim motorisierten Individualverkehr (MIV) hingegen flösse in die Spezialfinanzierung kantonaler Strassenbau, die nicht durch allgemeine Staatsmittel gespiesen werde. Der Regierungsrat bat darum, die vorgebrachte Bedingung nicht mit der Vorlage zu verknüpfen, da vom Gesetz her kein Zusammenhang bestehe, und bot an, die Frage mit der Arbeitsgruppe betreffend Aufgaben- und Finanzverteilung Kanton/Gemeinden zu diskutieren. Schliesslich wurde ein Antrag auf Indexierung der Strassenverkehrsabgabentarife gestellt, um der Teuerung Rechnung zu tragen und die Finanzierung auch in Bezug auf diesen Aspekt sicherzustellen. Seitens des Strassenverkehrsamtes wurde indes zu bedenken gegeben, dass eine Indexierung im Ein-Komma-Bereich beginne und sich folglich für die Bürger keine vernünftigen und plausiblen Zahlen mehr präsentieren liessen. Ein üblicher Index biete Schwierigkeiten in der Umsetzung. Auch von Seiten des Regierungsrates wurde ergänzt, dass eine Teuerungsklausel nicht praktikabel wäre und im Übrigen der Teuerung auch schon mit der Erhöhung des Fahrzeugbestandes zu einem gewissen Teil Rechnung getragen worden sei. Es wurde hingegen nicht ausgeschlossen, dass allenfalls zu gegebener Zeit über eine Indexklausel nachgedacht werden müsse. Die beantragte Indexierung der Strassenverkehrsabgaben wurde mit 9:3 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Weiter wurde erneut diskutiert, wie sichergestellt werden könne, dass die Gesetzesänderung auch aufgehoben werde, falls kein Baubeschluss erfolge. Der Regierungsrat erläuterte, dass es zuerst einen Netzbeschluss brauche und bei positiv ausfallender Volksabstimmung schliesslich der Baubeschluss mit Kreditantrag vom Grossen Rat genehmigt werden müsse (vergleiche § 15 Abs. 1 StrWG; RB 725.1). Erst nach dem Baubeschluss des Grossen Rates trete die Gesetzesänderung in Kraft. Falls kein Baubeschluss erfolge, trete die Gesetzesänderung zwar selbstverständlich nicht in Kraft, doch brauche es grundsätzlich nochmals eine Vorlage, um das "Papier" wieder aufzuheben; ein Automatismus sei nicht möglich. Der Regierungsrat versprach, in einem solchen Fall um eine formell korrekte Aufhebung der Gesetzesänderung bemüht zu sein.

In der Schlussabstimmung wurde die Vorlage zur Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben in der regierungsrätlichen Fassung mit 10:3 Stimmen angenommen.

Kommissionspräsidentin **Erni**, GP: Die vorberatende Kommission hat über die Gesetzesvorlage in der Detailberatung rege und intensiv diskutiert. Die einzelnen Diskussionspunkte sind im Kommissionsbericht enthalten, weshalb ich darauf nicht mehr näher ein-

gehen möchte. Die regierungsrätliche Finanzierungsvorlage und die entsprechenden Berechnungen wurden grossmehrheitlich als solide und robust angesehen, um eine nachhaltige Finanzierung der OLS zu garantieren.

**Dr. Wälti**, SP: Im Namen der SP-Fraktion stelle ich den **Antrag**, die Vorlage an die vorberatende Kommission **zurückzuweisen**. In einer weiteren Kommissionssitzung soll transparent und offen über die Finanzierung der OLS informiert werden. In der Kommission haben wir uns auf die Botschaft des Regierungsrates abgestützt. Erst im Verlauf der Vorbereitungen auf die Kommissionsarbeit haben wir uns intensiver mit den Kosten beschäftigt und eine eigene einfache Rechnung erstellt, die nachvollziehbar ist. Gemäss unserer Darstellung müsste die Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben für den Bau der OLS 20 % betragen. Diese Rechnung präsentierten wir den Kommissionsmitgliedern. Andererseits wurde uns bewusst, und dies scheint noch viel gravierender zu sein, dass die Baukosten von 220 Millionen Franken auf einer Kostenschätzung basieren, was nach SIA-Norm eine Toleranz von plus/minus 25 % bedeutet. Wir sprechen also von einer Kostenspanne von 165 bis 275 Millionen Franken, und darin ist die Teuerung bis Bauabschluss nicht eingerechnet. Ich frage mich, warum wir eigentlich bereits in der jetzigen Phase eine Erhöhung der Strassenverkehrssteuer festlegen und dies nicht erst beim Vorliegen eines Kostenvoranschlages tun. Ausser dem Vorwurf, ein Störmanöver zur Verhinderung der von "Links-Grün" bekämpften Strasse zu starten, wurde kein Einwand vorgebracht. Das ist nicht die Art von Politik, die wir pflegen. Wenn schon Geld für eine Strasse eingetrieben werden soll, muss dies mit realistischen Zahlen geschehen, die nachvollziehbar sind. Wir würden uns einem Volksentscheid zum Bau der OLS selbstverständlich fügen, verlangen dann aber auch kostendeckende Zahlen, die unseres Erachtens bei einer Erhöhung um 10 % nicht gegeben sind. Wir sind keine Berufspolitiker und schöpfen aufgrund der Aussagen des zuständigen Regierungsrates Dr. Jakob Stark Argwohn, wenn wir mit Ausnahme der dargelegten Zahlen weder in der Botschaft noch in der Kommission mehr erfahren. Die mündliche Aussage, dass alles stimme und von Ökonom Dr. Christoph Tobler (notabene SVP-Kollege, was wir beanstanden) auf Herz und Nieren geprüft worden sei, vermag uns nicht zu beruhigen. Die Zeit zwischen der Kommissionssitzung und der Behandlung im Rat war zu kurz, um uns seriös mit den Kosten auseinander setzen zu können, dies auch in Anbetracht dessen, dass die 1. und die 2. Lesung in nur einer Kommissionssitzung stattfanden. Ein solches Vorgehen wäre höchstens bei völlig unbestrittenen kleinen Gesetzesänderungen akzeptabel, jedoch nicht, wenn Zahlenmaterial fehlt oder Unklarheiten bestehen. Am vergangenen Montag gab es noch die Möglichkeit, die Berechnungs- und Finanzierungsunterlagen bei der stellvertretenden Generalsekretärin des Departementes für Bau und Umwelt einzusehen. Eine Überprüfung innerhalb dieser kurzen Zeit ist aber schlicht nicht möglich. Es braucht Zeit, alles Revue passieren zu lassen und darüber nachzudenken. Ich frage mich, weshalb die Zahlen nicht früher bekanntgegeben wurden. Wir haben Regierungsrat Dr. Ja-

kob Stark zweimal darauf angesprochen und ihn gebeten, uns die Zahlen auf elektronischem Weg zugänglich zu machen. Wir staunen auch über unsere bürgerlichen Ratskollegen, die doch sonst in der Budgetdebatte jeden Franken hinterfragen. Dass sie ohne genaue Zahlen der Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben zustimmen wollen, überrascht uns. Es täte unserer Arbeit gut, jetzt einen Marschhalt einzuschalten, um das Geschäft noch einmal in einer weiteren Kommissionssitzung zu durchleuchten. Dies sind wir auch denjenigen schuldig, welche die Strasse dann auch gegen ihren Willen bezahlen müssen. Auch der Netzbeschluss kann warten. Es ist nicht angebracht, ein solches Eiltempo anzuschlagen.

**Diskussion zur Rückweisung:**

**Eugster, CVP/GLP:** Den Vorwurf, dass die Kommission nicht gut und unter Zeitdruck gearbeitet habe, weise ich in aller Form zurück. Wir haben darüber abgestimmt, ob die 1. und die 2. Lesung am gleichen Tag erfolgen sollen. Ich verweise auf das Protokoll der vorberatenden Kommission, wo es heisst: "Ich (Präsidentin Erni) stelle den Antrag, dass das Gesetz heute in erster und zweiter Lesung beraten wird. Dies ist einstimmig beschlossen. Nach der Pause werden wir mit der zweiten Lesung fortfahren." Kantonsrat Dr. Wälti war auch dabei, und es ist jetzt nicht fair, zu sagen, dass alles im Eiltempo über die Bühne ging. Die grosse Mehrheit der vorberatenden Kommission ist auch von den Zahlen überzeugt. Man hat nämlich den Vorschlag, die Strassenverkehrsabgaben um 20 % zu erhöhen, nicht mit 10:3, sondern mit 11:2 Stimmen abgelehnt. Darum ist das, was hier passiert, wirklich nur ein Scheingefecht. Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen.

**Thalmann, SVP:** Ich spreche im Namen der SVP-Fraktion, die einstimmig gegen den Rückweisungsantrag Wälti ist, den wir lediglich als taktische Massnahme in einem bereits begonnenen Abstimmungswahlkampf betrachten.

**Kappeler, GP:** Die Grüne Fraktion unterstützt den Rückweisungsantrag. Für uns stehen der Antrag auf Rückweisung und der Antrag auf Erhöhung um 20 % in einem inneren Zusammenhang. Es wäre wirklich sinnvoll, ein bisschen Tempo herauszunehmen, um Zeit für Abklärungen zu gewinnen. Tatsächlich gibt es Fragezeichen in Bezug auf die Finanzierung. Ich habe schon erwähnt, dass bis 2060 mit permanent sich erhöhenden Einnahmen gerechnet wird und mit der vorgeschlagenen Steuererhöhung nach Abzug für Unterhalt und Betrieb 1,9 Millionen Franken pro Jahr für den Bau übrig bleiben. Es wäre gut, wenn die vorberatende Kommission noch einmal darüber diskutieren könnte. Wenn der Stimmbürger zur OLS schon ja sagen soll, braucht es eine weniger zweckoptimistische Finanzierung und in einem kürzeren Zeitraum. Andererseits wäre es unseres Erachtens auch nicht ganz seriös, heute über eine Erhöhung um 20 % beschliessen zu müssen, denn dazu fehlen uns sämtliche rechnerische Grundlagen. Deshalb würde sich

die Grüne Fraktion der Stimme enthalten, falls eine Erhöhung um 20 % beantragt werden sollte.

**Bruggmann, SP:** Die Kommission hat in nur einer Sitzung das Geschäft durchberaten. Das momentane Motto der Strassenbaubefürworter im Thurgau lautet: "Gring abe u seckle." Es kann nicht schnell genug gehen. Rund um die BTS/OLS und ihre Finanzierung wird gebastelt was das Zeug hält. Jüngstes Beispiel ist das Zustandekommen des Kommissionsberichtes der Raumplanungskommission zum Netzbeschluss, ein weiteres Teil im "Hauderi-Puzzle" rund um die Strassenvorlagen. Im Kommissionsbericht zu den Strassenverkehrsabgaben heisst es so schön, dass die Mehrheit der Kommission Vertrauen in die regierungsrätlichen Zahlen habe. Zudem habe Dr. Christoph Tobler die Zahlen auf Herz und Nieren geprüft. Daher seien sie plausibel und robust. Ein "Tobler'sches" Gutachten lag aber weder der Kommission noch uns vor. Plausibel und robust ist für mich daher nur der parteipolitische Zusammenhang zwischen dem Gutachter und dem "Strassenbauminister". Der Sack, den wir im Moment schlagen, ist ganz fest zugechnürt. Regierungsrat Dr. Stark lässt uns nicht hineinschauen. Deshalb gilt: Vertrauen ist gut, eine unabhängige Kontrolle ist besser. Die Kommission soll Gelegenheit erhalten, Transparenz zu schaffen, die Zahlen und das Gutachten genau unter die Lupe zu nehmen und uns dann einen gut begründeten Vorschlag zu machen. Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag zu unterstützen.

**Dr. Munz, FDP:** Ich bitte Sie, den Antrag auf Rückweisung abzulehnen. Wir haben zur vorliegenden Geschichte eine Stellungnahme an den Regierungsrat erstatten können. Ich nehme an, dass dies die SP auch getan hat. Die Botschaft liegt schon längere Zeit vor. Sie ist umfassend. Wenn die SP auf eine Erleuchtung wartet, dann wartet sie noch lange. Seien Sie doch einfach ehrlich: Es geht um Verzögerung. Bringen Sie nicht irgendwelche Argumente, die tendenziell an politische Heuchelei erinnern. Ehrlichkeit ist auch in dieser Hinsicht das Beste.

**Schlatter, CVP/GLP:** Ich frage das "links-grüne" Lager, weshalb es nicht die Übergangsklausel streicht und sich dafür einsetzt, dass die Strassenverkehrsabgaben ohnehin um 10 % gesteigert werden, wenn es in dieser Sache wirklich seriös politisieren will, wie dies Kantonsrat Dr. Wälti behauptet. Das wäre der sachlich korrekte Antrag, nachdem dieses Lager immer und immer wieder die Strassenverkehrsabgaben hat erhöhen wollen. Wenn es heute nur deshalb dagegen ist, weil es damit eine Strasse verhindern möchte, dann ist das nicht sauber. Es schießt aus allen Rohren, um uns quasi ein schlechtes Gewissen zu machen. Es will jedoch verhindern, nicht gestalten, und dies muss es sich vorwerfen lassen.

Kommissionspräsidentin **Erni**, GP: Ich finde es schade, dass der Vorwurf der fehlenden Unterlagen erst jetzt gemacht wird. Die vorberatende Kommission wäre dafür an sich der richtige Ort gewesen. In der Sache frage ich mich, ob es konkret etwas bringt, die Zahlen nochmals anzuschauen, doch enthalte ich mich natürlich einer Empfehlung.

Regierungsrat **Dr. Stark**: Ich lege Wert darauf, Folgendes festzuhalten: Ich habe gesagt, dass die Zahlen bereitliegen. Ich weiss nicht, weshalb eine Verzögerung eingetreten ist. Im Übrigen hat Kantonsrat Giuliani, wenn ich richtig orientiert bin, einen oder sogar zwei Berichte erhalten. Wir haben am Anfang der Finanzierungsdebatte einen dicken Bericht mit allen Varianten und Vorschlägen erarbeitet, der, und das werden Sie sicher verstehen, nicht für den Grossen Rat bestimmt ist. Jenen Bericht, der die Grundlage des regierungsrätlichen Beschlusses bildete, haben wir abgegeben. Wichtig ist auch noch der Hinweis, dass die Arbeiten zusammen mit dem DJS und dem DFS gemacht wurden. Die Finanzverwaltung war immer involviert. Wir diskutieren heute im Rahmen eines Netzbeschlusses über die Finanzierung, wobei wir eigentlich schon sehr weit mit der Kostenschätzung sind. Sie müssen bedenken, dass es, wenn es zum Bau der OLS kommt, einen Kredit braucht, den der Grosse Rat sprechen muss. Alle Finanzierungsfragen werden also nochmals auf dem Tisch sein. Dann werden wir die Gewähr haben, mit einer 10%igen Steuererhöhung rechnen zu können. Auch ich teile die Meinung, dass man die Sache zu jenem Zeitpunkt nochmals ganz gründlich anschauen muss. Insofern fällt heute nur ein Vorentscheid auf der Ertragsseite.

Diskussion zur Rückweisung - **nicht weiter benützt.**

**Abstimmung:** Der Rückweisungsantrag Wälti wird mit 87:28 Stimmen abgelehnt.

**Giuliani**, SP: Im Namen der SP-Fraktion stelle ich den **Antrag**, die Strassenverkehrsabgaben um 20 % zu erhöhen. Der Kanton Thurgau weist die sechstgünstigsten Strassenverkehrsabgaben in der Schweiz auf. Der private Individualverkehr soll aber nach Möglichkeit vermindert und so weit wie möglich auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden. Ein ökologischer Gesamtverkehr wird nicht über möglichst günstige Abgaben gestützt, eine Anpassung der Verkehrssteuerabgaben nach oben wird vom Volk goutiert und verstanden. Der Kanton Thurgau geht mit dem Ökobonus, einem Bonus-/Malusystem von 50 % für Fahrzeuge mit der Energieeffizienz Klasse A respektive mit einem Rabatt von 25 % für Autos in der Klasse B, Fahrzeuge in den Klassen F und G zahlen dementsprechend mehr, immerhin einen vernünftigen und ökologischen Weg. Demgegenüber steht aber systemfremd die erwähnte günstige Platzierung im schweizerischen Vergleich. Eigentlich sollten wir als fortschrittlicher Kanton mindestens durchschnittliche Verkehrsabgaben aufweisen. Selbst nach der verlangten Erhöhung um 20 % wären unsere Verkehrssteuerabgaben noch unter dem schweizerischen Mittelwert. Wie schon erwähnt, sind uns leider in der vorberatenden Kommission genaue Zahlen zur Finanzierung der OLS nicht vorgelegen. Es blieb uns nichts anderes übrig, die Finanzierung mit-

tels einer einfachen, aber gut nachvollziehbaren Berechnung zu überprüfen. In der Botschaft wird von Erstellungskosten von 220 Millionen Franken gesprochen. Schon hier gehe ich davon aus, dass im optimalen Fall bei Bauvollendung in zehn Jahren und einem Teuerungssatz von jährlich 1,2 % bereits von 242 Millionen Franken gesprochen werden muss. Wenn die Kostengenauigkeit von plus/minus 25 % mitgezählt wird, reden wir im schlechtesten Fall von 302 Millionen Franken, einem satten Drittel mehr. Bei einer jährlichen Abschreibung von 2,5 % unter Berücksichtigung des baulichen und betrieblichen Unterhaltes ergibt die Rechnung eine Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben um annähernd 20 % und würde bedeuten (Zahlen aus der Botschaft): Ein Opel der Mittelklasse, Energieeffizienz B, der bisher im Jahr Fr. 180.-- Verkehrssteuer kostete, würde mit der vorgelegten Gesetzesanpassung Fr. 19.-- im Jahr mehr kosten und mit einer Erhöhung um 20 % nochmals Fr. 19.-- mehr. Zum Vergleich: Der Wiederverkaufswert nach einem Jahr liegt rund 25 % tiefer als der Neuwert, was Abschreibungskosten von rund Fr. 7'000.-- bedeuten. Der Garagenplatz kostet Fr. 1'440.-- im Jahr. Ich könnte noch Versicherungen, Unterhaltskosten etc. aufzählen. Daraus ergibt sich, dass eine Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben um 20 % mit gutem Gewissen vertreten werden kann und in der Gesamtkostenrechnung eines Fahrzeuges überhaupt nicht ins Gewicht fällt. Ich hoffe sehr, dass der Grosse Rat dies ebenfalls so sieht und dem Antrag auf Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben um 20 % für eine allfällig sichere, risikoarme und kostendeckende Finanzierung der OLS zustimmt.

**Möckli, FDP:** Die Vermutung von Kantonsrat Giuliani, dass die Einnahmenseite nicht stimmt, trifft nicht zu. Die Bonuszahlungen, von denen die Autofahrer profitieren, sind auf vier Jahre begrenzt, und die Maluszahlungen für Autos mit einem Mehrverbrauch werden auf "Lebzeit" des Fahrzeuges berechnet. Alle Zahlen sind, soweit wir sie überprüfen konnten, auf der sicheren Seite. Ich bitte Sie deshalb, den Antrag Giuliani abzulehnen. Im Übrigen verstehe ich nicht, dass ausgerechnet Kantonsrat Giuliani, der von der bestehenden Umfahrung Diessenhofen profitieren kann, eine OLS verhindern will.

Regierungsrat **Dr. Stark:** Es ist nicht nötig, Geld auf Vorrat einzuziehen. Man hat auch in der Kommission darüber diskutiert. Der Anlass für die Erhöhung um 10 % ist klar und die Kostenseite in dieser Phase sehr gut, weshalb sich keine weitere Erhöhung aufdrängt. Darum bitte ich Sie, den Antrag Giuliani abzulehnen.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

**Abstimmung:** Der Antrag Giuliani wird mit grosser Mehrheit abgelehnt.

I.

Ziffer 1: § 7

Diskussion - **nicht benützt.**

Ziffer 2: § 9

Diskussion - **nicht benützt.**

Ziffer 3: § 10 Abs. 2

Diskussion - **nicht benützt.**

II.

Diskussion - **nicht benützt.**

**Präsident:** Wir haben die Gesetzesänderung in 1. Lesung durchberaten. Möchte jemand auf einen Paragraphen zurückkommen? Das ist nicht der Fall.