

5. Parlamentarische Initiative von Klemenz Somm vom 19. April 2017 "Anpassung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben betreffend Aufteilung und Verwendung des Ertrags aus den Verkehrssteuern" (16/PI 2/102)

Vorläufige Unterstützung

Präsidentin: Nachdem die Parlamentarische Initiative am 19. April 2017 eingegangen war, hat das Büro gemäss § 43 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Grossen Rates den Regierungsrat zur Stellungnahme zum Verfahren und zum Inhalt eingeladen. Darin hat der Regierungsrat nicht geltend gemacht, dass sich der Vorstoss auf einen Gegenstand bezieht, der schon als Ratsgeschäft anhängig ist oder dass der Gegenstand vom Regierungsrat als Vorlage vorbereitet und innerhalb des nächsten halben Jahres dem Grossen Rat vorgelegt wird.

Deshalb muss der Grosse Rat nun darüber entscheiden, ob er die Parlamentarische Initiative vorläufig unterstützen möchte. Das Wort hat zuerst der Initiant.

Somm, GLP/BDP: Am 16. August 2006, also auf den Tag genau vor 11 Jahren, hat der Grosse Rat die Motorfahrzeugsteuer gesetzlich verankert. Es wurde beschlossen, 15% dieser Einnahmen an die Gemeinden weiterzugeben. Die Einnahmen der Motorfahrzeugsteuer betragen damals pro Jahr 45 Millionen Franken. Im Jahr 2016 betragen die Einnahmen 58,9 Millionen Franken. Mit grosser Wahrscheinlichkeit werden die Einnahmen in diesem Jahr auf über 60 Millionen Franken ansteigen. Der Gewinn beläuft sich demnach auf rund 15 Millionen Franken mehr als zum Zeitpunkt der betreffenden Beschlüsse. Die gesamten Einnahmen des kantonalen Strassenbaufonds belaufen sich aktuell auf über 80 Millionen Franken pro Jahr. Dabei handelt es sich um zweckgebundenes Geld. Der Kanton muss damit sein 800 Kilometer langes Strassennetz sowie ein paar Wanderwege unterhalten. Die Länge des Gemeindestrassennetzes beläuft sich auf 2200 Kilometer. Den Gemeinden stehen an zweckgebundenen Geldern lediglich diese 15% aus den Einnahmen der Motorfahrzeugsteuer zu Verfügung. Es handelt sich dabei um knapp 8,5 Millionen Franken pro Jahr. Ganz offensichtlich scheint die Verteilung der zweckgebundenen Gelder aus dem Gleichgewicht geraten zu sein. Die vorliegende Parlamentarische Initiative möchte eine adäquatere Verteilung dieser Gelder wiederherstellen. Der Regierungsrat nimmt in einem fünf Seiten umfassenden Dokument Stellung. Meines Erachtens bringt diese Stellungnahme aber keine neuen Erkenntnisse hervor. Es fehlt an Aussagen mit Substanz. Zudem kann ich einige der getätigten Aussagen nicht so stehenlassen. Zuerst kritisiert der Regierungsrat das Instrument. Dabei handelt es sich um eine Standardfloskel. Das ist üblich bei einer Parlamentarischen Initiative. Meines Erachtens stellt die Parlamentarische Initiative aber genau das richtige Instrument dar. Weiter kritisiert der Regierungsrat, dass die betroffenen Kreise nicht in das Verfahren involviert würden. Diese Aussage ist nicht korrekt. Der Grosse Rat hat heute die

Möglichkeit, die Parlamentarische Initiative vorläufig zu unterstützen. Nimmt der Grosse Rat diese Chance wahr, wird das Büro eine Spezialkommission bestellen. Alle involvierten Kreise können sich anschliessend mit dieser Kommission in Verbindung setzen oder sogar selber darin Einsitz nehmen. Das Tiefbauamt wird ohnehin vertreten sein. Ich bin davon überzeugt, dass es der Kommission gelingen wird, eine fein austarierte Lösung zu finden. Als Diskussionsgrundlage habe ich eine Erhöhung des Gemeindeanteils von 15% auf 25% vorgeschlagen. Die vorbereitende Kommission kann diesen Vorschlag unterstützen oder ablehnen. Sie kann den Vorschlag abändern oder einen Gegenentwurf vorlegen. Der Kommission stehen demnach alle Möglichkeiten offen. Zweitens moniert der Regierungsrat, die Spezialfinanzierung würde sich bei einer Erhöhung des Gemeindeanteils am Gewinn aus der Motorfahrzeugsteuer auf 25% verschulden müssen. Das ist totaler Blödsinn. Ich bin kein Gemeindepräsident und das Hemd der Gemeinden liegt mir nicht unbedingt näher als die Jacke des Kantons. Ich nehme lediglich meine Verantwortung als Kantonsrat wahr und mache im Rahmen dieser Parlamentarischen Initiative einen wirklich moderaten Vorschlag. Die Spezialfinanzierung ist weit davon entfernt, sich aufgrund sechs Millionen Franken weniger Einnahmen pro Jahr verschulden zu müssen. Weiter äussert der Regierungsrat den Vorwurf, wir würden die buchhalterischen Spielregeln des harmonisierten Rechnungslegungsmodells 2 (HRM2) verändern. Das tun wir nicht und zudem ist dieser Punkt nicht Gegenstand meiner Parlamentarischen Initiative. Der Regierungsrat führt auch ins Feld, dass die Gemeinden Perimeterbeiträge erheben könnten. Meines Wissens werden Perimeterbeiträge nur erhoben, wenn eine Strasse zur Erschliessung eines Quartiers neu erstellt wird. Es existiert zwar tatsächlich die rechtliche Möglichkeit, Anwohnerinnen und Anwohner an den Kosten einer Strassensanierung teilhaben zu lassen. Von einer Anwendung dieser Möglichkeit in der Praxis habe ich jedoch noch nie gehört und ich glaube auch nicht, dass dies einmal der Fall sein wird. In der Stellungnahme lässt der Regierungsrat verlauten, dass er Härtefälle mit hohen Infrastrukturkosten über den Finanzausgleich mindern könne. Hierfür müsste die entsprechende Gemeinde aber zuerst einmal Finanzausgleich erhalten. Sollte dies der Fall sein, dürften die Effekte dennoch kein signifikantes Ausmass erreichen. Weiter beklagt der Regierungsrat den Wegfall von 3,6 Millionen Bundesgelder im Jahr 2019 beim Übergang der Thurtalachse ins Strassennetz des Bundes. Diese Überlegung erscheint mir komisch. Man kann nicht 39 Kilometer einer teuren Strasse an den Bund abtreten und dabei denken, trotzdem weiterhin Bundesgelder kassieren zu können. Dabei würde es sich um den berühmten Fünfer samt Weggli handeln. Das gibt es nun mal nicht. Meines Erachtens führt diese Abtretung der Thurtalachse nicht zu einer schlechteren Situation des kantonalen Strassenbaufonds. Zuletzt erwähnt der Regierungsrat die Oberlandstrasse (OLS). Ich vermute, dass der Regierungsrat die OLS stets im Hinterkopf hat und sie gerne vorfinanzieren würde. Das Projekt OLS ist noch sehr weit weg und es gibt noch viele Hürden aus dem Weg zu räumen. Die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) stellt eine Voraussetzung dar für den Bau der OLS. Ob die BTS durch den Bund tatsächlich einst ge-

baut werden wird, kann der Kanton nur marginal beeinflussen. So oder so stellt die OLS ein riesiges Projekt dar und wird eine Finanzierungsvorlage bedingen. Das erachte ich als richtig. Die adäquate Verteilung von Verkehrsgeldern darf jedoch nicht abhängig gemacht werden von einem Strassenprojekt, das noch so weit weg und unsicher ist. Ich bin davon überzeugt, dass eine gute Lösung gefunden werden kann. Zudem bin ich weiter davon überzeugt, dass diese Parlamentarische Initiative nicht zum falschen Zeitpunkt eingereicht wurde. Ich weiss, dass aktuell Arbeitsgruppen existieren, die sich mit dieser Thematik auseinandersetzen. Wir sind gerne bereit, die auf den Spätherbst angekündigten Resultate dieser Arbeitsgruppen abzuwarten und sie anschliessend in die Kommissionsarbeit einfliessen zu lassen. Bis zur Bestellung der Kommission und der Erledigung der Terminumfrage wird es zeitlich gut aufgehen. In den Reihen der GLP/BDP-Fraktion sitzt kein Gemeindepräsident. Partikularinteressen können uns nicht vorgeworfen werden. Wir beleuchten die Thematik objektiv. Die einstimmige GLP/BDP-Fraktion bittet den Grossen Rat, die Parlamentarische Initiative vorläufig zu unterstützen.

Mader, EDU: Die Parlamentarische Initiative verfolgt das Ziel, zusätzliche 10% des Ertrags der Motorfahrzeugsteuer vom Kanton zu den Gemeinden zu verschieben. Das entspricht rund sechs Millionen Franken. Der Initiant erläutert, dass die Gemeinden ein riesiges Strassennetz zu unterhalten hätten und deshalb dringend mehr Mittel benötigten. Die EDU-Fraktion vertritt die Ansicht, dass das Pendel kurzum wieder auf die andere Seite ausschlagen könnte. Das Geld wird für den Werterhalt, den Ausbau und die Erweiterung der Kantonsstrassen benötigt. Gemäss den Aussagen des Regierungsrates sind die angestiegenen Mittel auf HRM2 zurückzuführen und nicht unbedingt auf höhere Einnahmen und Gewinne. Die EDU-Fraktion pflichtet Kantonsrat Somm bei, dass die Angelegenheit untersucht werden muss. Es ist wichtig, dass die Verteilung der Gelder unter die Lupe genommen wird und hinterfragt werden darf. Der Kanton ist in diesem Bereich bereits auf mehreren Ebenen aktiv. Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat einen Netzbeschluss für das gesamte Kantonsstrassen- und Wegnetz vorlegen. In diesem Zusammenhang ist die Bereinigung des Kantonsstrassennetzes vorgesehen. Ebenso wird die Finanzierung überprüft, insbesondere auch der Gemeindeanteil an den Erträgen der Motorfahrzeugsteuer. Gemäss Erachten der EDU-Fraktion sollen die Mittel für die Finanzierung der OLS nicht auf der Seite angehäuft werden. Trotzdem ist in dieser Planungsweise vorzugehen und man darf sich nicht verzetteln. Aktuell entscheiden wir zudem über die Revision des Gesetzes über Strassen und Wege. Das verfolgte Ziel ist die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die Beteiligung an Agglomerationsprojekten. Betroffen sind sowohl Gemeinde-, als auch Kantonsstrassen. Bezüglich des erhöhten Finanzbedarfs ist eine Summe prognostiziert, die den besagten 10% des Gewinns der Motorfahrzeugsteuer entspricht. Demnach wird diese Summe ab 2019 vermutlich sowieso anders aufgeteilt. Die Auslegeordnung zeigt, dass die Fakten zum jetzigen Zeitpunkt nicht klar sind. Viele Bereiche müssen geprüft und untersucht werden. Die Vertei-

lung der Mittel sollte daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht verändert werden. Massnahmen können erst ergriffen werden, wenn die Faktenlage klar ist. Die EDU-Fraktion wird die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative nicht gewähren.

Brigitte Kaufmann, FDP: Die FDP-Fraktion lehnt die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative geschlossen ab. Offene Fragen zum Unterhalt und der Weiterentwicklung unseres gesamten Strassennetzes gibt es tatsächlich, auch bezüglich zahlreicher Friktionen zwischen Gemeinden und Kanton. Ich nenne zwei Beispiele: 1. Wie werden sich die Erkenntnisse aus der erstmaligen, vollständigen Inventarisierung des Gemeindestrassennetzes und das neuste Screening des Kantonsstrassennetzes auf den Unterhaltsbedarf auswirken? 2. Wie weit und vor allem in welchem Umfang sollen die Gemeinden für kantonale Strassenbauprojekte, die ihr Gemeindegebiet berühren, finanziell zur Kasse gebeten werden? Wo genau liegen die finanziellen Schnittstellen? Diese Fragen sind für die Gemeinden sehr wichtig. Welchen Lösungsbeitrag vermag die Parlamentarische Initiative von Kantonsrat Somm bezüglich der ungeklärten Fragestellungen zu leisten? Keinen! Die Initiative verlangt einfach, dass der Anteil von 15% des Bruttoertrages der Thurgauer Verkehrssteuern zugunsten der Gemeinden auf 25% erhöht wird. Als Begründung wird lapidar aufgeführt, dass genügend Geld in der Kasse sei. Der Regierungsrat vermag dies in seiner Stellungnahme ausreichend zu widerlegen. Mit der Initiative würde lediglich eine weitere Geldausschüttung für die Gemeinden ohne Zweckbindung erreicht. Wollen das die Gemeinden und kann mit höheren Beträgen an die Gemeinden auch nur ein einziges Verkehrsproblem des Thurgaus behoben werden? Die Antwort lautet: Nein. Die Gemeinden möchten nicht einfach mehr Geld vom Kanton. Sie sind an einer sorgfältigen, differenzierten Klärung der Geldströme und der Schnittstellen interessiert. Daran wird gearbeitet, wie aus der Stellungnahme des Regierungsrates entnommen werden kann. Ich wünsche mir, dass in dieser Angelegenheit schnell vorwärts gearbeitet wird. Dann würden sich vielleicht auch solche Vorstösse erübrigen. Die Parlamentarische Initiative macht dort Probleme aus, wo keine bestehen und trägt dort, wo wirklich Probleme existieren, nichts zur Lösung bei. Sie ist unnötig. Die FDP-Fraktion vertritt einstimmig die Meinung, dass der Vorstoss darauf abzielt, dem Bau der OLS die notwendigen Mittel zu entziehen. Da machen wir nicht mit.

Wiesmann Schätzle, SP: Der Stellungnahme des Regierungsrates ist zu entnehmen, dass es verfehlt wäre, das geltende, fein austarierte und politisch breit abgestützte Steuersystem ohne vertiefte Abklärungen und ohne Einbezug der betroffenen Kreise mit einer Parlamentarischen Initiative abzuändern, quasi im Schnellverfahren. Damit würde eine weitreichende Mittelverschiebung vom Kanton auf die Gemeinden erwirkt. Wir sprechen von rund sechs Millionen Franken. Eine Parlamentarische Initiative entspricht jedoch nicht gerade einem Schnellzug. Wenn sie vorläufig unterstützt wird, überweist das Büro die Initiative einer Kommission. Die Kommission berät den Entwurf und kann dem

Regierungsrat und allenfalls auch anderen interessierten Kreisen ihre Zwischenergebnisse der Beratungen zur Stellungnahme unterbreiten. Die Kommission kann Änderungen, einen Gegenvorschlag oder die Ablehnung einer Parlamentarischen Initiative beantragen. Schliesslich wird der Kommissionsbericht im Grossen Rat diskutiert und das Parlament entscheidet über den Antrag der Kommission. Ein Schnellschuss sieht meines Erachtens anders aus. Der Kanton steht vor grösseren Umwälzungen im Strassenwesen, die erhebliche Auswirkungen auf das Finanzierungssystem haben werden. Der Regierungsrat weist in seiner Stellungnahme darauf hin. In den Regierungsrichtlinien ist die Bereinigung des Kantonsstrassennetzes vorgesehen und in diesem Zusammenhang muss das Finanzierungsgefüge überprüft werden. Die Parlamentarische Initiative und deren nachfolgende Bearbeitung könnten dieses Vorhaben unterstützen. Mit den Erkenntnissen und überarbeiteten Grundlagen der aktuell tätigen Arbeitsgruppen gestalten sich die Rahmenbedingungen für eine vertiefte politische Diskussion im Grossen Rat optimal. Die eine Option schliesst die andere Option nicht aus. Die grosse Mehrheit der SP-Fraktion gewährt der Parlamentarischen Initiative die vorläufige Unterstützung.

Kappeler, GP: Meines Erachtens vermag die Stellungnahme des Regierungsrates zur Parlamentarischen Initiative von Kantonsrat Somm nicht zu überzeugen. Dazu zwei Beispiele: 1. Auf Seite 3 der Stellungnahme ist zu lesen, dass die Mindereinnahmen von sechs Millionen Franken durch andere Einnahmen kompensiert werden müssten. Andernfalls würde sich die Spezialfinanzierung zunehmend verschulden. Gemäss unserem Geschäftsbericht 2016 ist der reale Bestand der Spezialfinanzierung von neun Millionen Franken im Jahr 2013 auf 16 Millionen im Jahr 2014, auf 30 Millionen im Jahr 2015 und schliesslich auf 41 Millionen Franken im Jahr 2016 angestiegen. Diese Zahlen stellen die Bestände ohne die Buchwerte der Anlagen dar, sie entsprechen also den realen Beständen der Spezialfinanzierung. Würde man die von der Parlamentarischen Initiative verlangten sechs Millionen Franken pro Jahr abziehen, verblieben noch immer jährliche Zuwächse in der Höhe von drei Millionen, einer Million, acht Millionen und schliesslich drei Millionen Franken. Der Bestand der Spezialfinanzierung würde also auch nach der Durchsetzung der Initiative jährlich wachsen. Von einer zunehmenden Verschuldung kann also nicht die Rede sein. 2. Ich habe in der Rechnung 2016 einen Blick auf die Gemeinde Münchwilen geworfen. Die Erfolgsrechnung weist für die Gemeindestrassen einen Aufwand von 1'034'000 Franken aus. Diesem Aufwand steht ein Ertrag von 170'000 Franken gegenüber. Davon stellen 122'000 Franken den Gemeindeanteil an den Strassenverkehrssteuern dar. Es resultiert in der Erfolgsrechnung also ein Minus von 864'000 Franken. Bei der Investitionsrechnung sieht es für den Bereich der Gemeindestrassen auch nicht besser aus. Die Ausgaben schlagen mit 676'000 Franken zu Buche. Die Einnahmen betragen 89'000 Franken. Die Nettoinvestitionen betragen demnach 587'000 Franken. Zusammengefasst haben die Gemeindestrassen das Budget 2016 der mittelgrossen Gemeinde Münchwilen mit 1'451'000 Franken belastet. Die Aussage des

Regierungsrates, dass die Gemeindestrassen durch allgemeine Steuermittel finanziert würden, ist zu relativieren. Die Belastung der Gemeinden wird absichtsvoll kleingeredet. Erwähnt werden mögliche Überwälzungen von Erstellungskosten auf Grundeigentümer. Im Beispiel Münchwilen hat diese Einnahmequelle aber absolut keine Bedeutung. Weiter erwähnt der Regierungsrat die Übernahme von Kosten durch den Finanzausgleich. Münchwilen profitiert jedoch nicht vom Finanzausgleich. Genauso ergeht es auch den Nachbargemeinden Sirnach, Wängi, Bettwiesen und Eschlikon. Die Aussage der Parlamentarischen Initiative, dass die Gemeinden den überwiegenden Teil der Strasseninfrastrukturkosten selber zu finanzieren hätten, und zwar durch allgemeine Steuermittel, kann hingegen nicht relativiert werden. Diese Aussage trifft schlicht und einfach zu. Die einstimmige GP-Fraktion wird der Parlamentarischen Initiative von Kantonsrat Somm die vorläufige Unterstützung gewähren.

Armin Eugster, CVP/EVP: Die CVP/EVP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die sorgfältig verfasste Stellungnahme. Sie zeigt die fein austarierte Finanzaufteilung der Verkehrssteuern auf. Weiter gibt sie Auskunft über den Einfluss von HRM2. Die CVP/EVP-Fraktion will keine Hauruck-Übung, mit welcher jährlich rund sechs Millionen Franken vom Kanton zu den Gemeinden verschoben werden sollen. Sowohl der Verband Thurgauer Gemeinden (VTG), als auch der Regierungsrat überprüfen das Finanzierungsgefüge im Rahmen einer gesamtheitlichen Betrachtung. Wir verstehen sehr gut, dass die Gemeinden sich über zusätzliche sechs Millionen freuen würden. Daher ist es verwunderlich, dass dieser Vorstoss nicht aus der Feder des VTG, eines Gemeinde- oder Stadtpräsidenten, beziehungsweise eines Gemeinde- oder Stadtrates stammt. Die Parlamentarische Initiative wurde von Kantonsrat Somm eingereicht, einem vehementen Gegner der BTS und der OLS. Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme aufgezeigt, dass der Verlust von jährlich sechs Millionen Franken in der Strassenrechnung auch Auswirkungen auf die Realisierung der vom Volk bewilligten OLS hätte. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass es dem Initianten nicht nur um das Wohl der Gemeinden geht, sondern auch um das Verhindern der OLS. Ich verweise auf die Geschichte des Trojanischen Pferdes. Die CVP/EVP-Fraktion möchte dieses Trojanische Pferd nicht in den Ratssaal eintreten lassen. Daher werden wir dieser Parlamentarischen Initiative die vorläufige Unterstützung einstimmig verweigern und bitten den Grossen Rat, es uns gleichzutun.

Eschenmoser, SVP: Die SVP-Fraktion dankt Kantonsrat Somm für seine Parlamentarische Initiative. Dank der politischen Möglichkeit, ein Gesetz der aktuellen Situation anzupassen, kann der Grosse Rat nun über die Aufteilung der Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer diskutieren. Grundsätzlich freuen sich alle darüber, wenn mehr Geld in die Gemeindekassen fliessen, nicht nur die Gemeindepräsidenten. Alle Gemeindekassen würden etwas entlastet und die freiwerdenden Mittel könnten anderweitig eingesetzt

werden. Warum wird lediglich eine Erhöhung des Gemeindeanteils um 10% auf 25% vorgeschlagen? Wäre es nicht denkbar, den Anteil der Gemeinden auf 50% zu erhöhen? Schliesslich haben die Gemeinden doch ein knapp dreimal grösseres Strassennetz zu unterhalten, im Vergleich zum Kanton. Die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer steigen stetig an. Die zu Verfügung stehenden Mittel genügen bei weitem, um den Unterhalt der Kantonsstrassen zu finanzieren. Jährlich wandert eine beträchtliche Summe in die Spezialfinanzierung Strassenbau. Würden wir den Gemeinden demnach etwas mehr Geld geben, verfiere das kantonale Strassennetz nicht in einen schlechteren Zustand. Geht es dem Initianten aber wirklich nur um die Gemeindekassen? Oder wurde mit der Parlamentarischen Initiative ein Instrument erkannt, welches die Finanzierung der OLS schwächen kann? Der Initiative ist so oder so keine vorläufige Unterstützung zu gewähren. Mit diesem Vorstoss würde nur ein kleiner Teil des fein austarierten und politisch breit abgestützten Steuersystems geändert. Die Angelegenheit muss ganzheitlich und mit all den entsprechenden Auswirkungen betrachtet werden. Der Regierungsrat hat ein diesbezügliches Projekt in Auftrag gegeben und so beschäftigt sich bereits jetzt eine Arbeitsgruppe mit dieser Fragestellung. Demnach ist es verfrüht und unklug, eine kleine Änderung zu beantragen. Lassen Sie uns die Ergebnisse des Regierungsrates abwarten. Dank dieser Parlamentarischen Initiative wird der Regierungsrat das entsprechende Dossier, respektive die Überarbeitung der Strassenfinanzierung nicht im untersten Teil des Pendenzenstapels belassen. Somit bringt die Parlamentarische Initiative auch ihr Gutes mit sich. Die SVP-Fraktion folgt der Empfehlung des Regierungsrates und wird der Parlamentarischen Initiative keine vorläufige Unterstützung gewähren.

Baumann, SVP: Am 24. Februar 2016 hat der Grosse Rat die Interpellation "Verursachergerechter Unterhalt von Gemeindestrassen" diskutiert. Verschiedene Kantonsrätinnen und Kantonsräte wiesen damals darauf hin, dass es an der Zeit sei, die Finanzierung der Kantons- und Gemeindestrassen zu analysieren und neu festzulegen. Kantonsrat Somm argumentierte in jener Diskussion dahingehend, dass der Investitionsbedarf für den Unterhalt des Kantonsstrassennetzes laufend steige. Nachdem er sich beim Kantonsingenieur informiert habe, zog er in seinem Votum folgendes Fazit: "So gesehen spricht Vieles dafür, dem Kanton die Gelder nicht zu kürzen und das Kantonsstrassennetz wirklich gut und laufend zu sanieren." In seiner Begründung zur Parlamentarischen Initiative hält Kantonsrat Somm nun fest, dass mit einer Erhöhung des Gemeindeanteils an den Verkehrssteuern die Mittel gerechter verteilt würden. Die vorgeschlagene Neuverteilung liesse dem kantonalen Tiefbauamt mit Sicherheit noch immer genügend finanziellen Spielraum, argumentiert Kantonsrat Somm. Diese Aussagen widersprechen sich und bei der Annahme, die Erhöhung des Gemeindeanteils würde im Endeffekt ein gerechteres System nach sich ziehen, handelt es sich lediglich um eine Mutmassung. Vielmehr ist es offensichtlich, dass es ohne verlässliche Fakten und Grundlagen an Zahlenmaterial zu den tatsächlichen Kosten nicht seriös wäre, per Daumensprung eine Er-

höhung des Gemeindeanteils festzulegen. Der Regierungsrat hat in der Stellungnahme zur Parlamentarischen Initiative auf die laufenden Abklärungen hingewiesen. Einerseits existiert die Arbeitsgruppe zur Analyse der Mittelflüsse und zur Zustandserhebung des Gemeindestrassennetzes, in welcher auch der VTG vertreten ist. Andererseits wird im Rahmen eines Projektauftrages das Finanzierungsgefüge der kantonalen Strassen und Wege überprüft. Diese laufenden Abklärungen werden zuverlässige Ergebnisse liefern, auf deren Basis die Mittelverteilung für den Strassenbau zwischen Kanton und Gemeinden neu festgelegt werden kann. Indem er ihnen 25% des Ertrags der Motorfahrzeugsteuer zuschreiben möchte, zeigt Kantonsrat Somm mit seinem Vorstoss Herz für die Gemeinden. Das ist nett und es freut mich. Aber ist sein Herz mit den geforderten 25% gross genug, oder ist es möglicherweise sogar zu gross? Ich bitte den Grossen Rat, auf dem sicheren Pfad zu bleiben. Lassen Sie uns die laufenden Analysen und Abklärungen abwarten. Zu gegebener Zeit können wir dann aufgrund verlässlicher Daten entscheiden. Ich bitte den Grossen Rat, der Parlamentarischen Initiative die vorläufige Unterstützung nicht zu gewähren.

Regierungsrätin **Komposch**: Vor rund elf Jahren haben neun Kantonsrätinnen und Kantonsräte sowie ich selbst die Kommission zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben gebildet. In vier Sitzungen haben wir uns damals beraten. Die geführten Diskussionen zur Berechnung und Verteilung der Motorfahrzeugsteuer waren intensiv. Es handelt sich um eine komplexe Materie. Bei einem Blick in die umfassenden Ratsprotokolle ist mir das damalige Votum von Kantonsrat Gemperle aufgefallen. Er sagte, die Fassung der vorberatenden Kommission sei das austarierte Resultat eines echten Dialoges zwischen allen Parteivertretern. Diese Ansicht teilte die grosse Mehrheit der Kommissionsmitglieder. Bis heute zeigt sich in der Praxis, dass sich das geltende Finanzierungssystem bewährt hat, um das bestehende Netz zu betreiben, zu unterhalten und auszubauen. Mit einer Reduktion der für den Kanton zu Verfügung stehenden Mittel wären der Werterhalt des Netzes und die Realisierung notwendiger Ausbauten gefährdet. Genau mit diesem Szenario befassen wir uns heute. Vielmehr noch geht es auch um die langfristigen und noch nicht in allen Teilen abschätzbaren Konsequenzen der vorliegenden Parlamentarischen Initiative. Der Regierungsrat empfiehlt dem Grossen Rat, der Parlamentarischen Initiative die vorläufige Unterstützung nicht zu gewähren. Die Strassen des Kantons und der Gemeinden gehören zu den wichtigsten Infrastrukturen. Das heutige System mit einer verursachergerechten Finanzierung der Kantonsstrassen und einer gemischten Finanzierung der Gemeindestrassen gewährleistet einen angemessenen Ausbau und Unterhalt. Mit der Übernahme der Bodensee-Thurgau-Achse durch den Bund, den sich verändernden Finanzströmen und der anstehenden Überprüfung des Netzes der Kantonsstrassen und -wege werden sich die Verhältnisse in naher Zukunft deutlich ändern. Die Arbeitsgruppe des Tiefbauamtes, in welche die Gemeinden wesentlich miteinbezogen werden, untersucht den Zustand der Gemeindestrassen und die Mit-

telflüsse der Strassenfinanzierung. Die Arbeitsgruppe steht kurz vor der Auswertung der Daten. Die Ergebnisse werden mit den Gemeinden besprochen. Weiter erachtet der Regierungsrat eine Überprüfung des Finanzierungssystems als notwendig. Die bereits erwähnte Projektgruppe wurde mit der Überprüfung der Finanzierungsmechanismen beauftragt. Zu untersuchen sind die veränderte Abschreibungspraxis durch HRM2 seit 2013, der Netzbeschluss des Bundes ab 1. Januar 2020 mitsamt den neuen Finanzströmen, die Realisierung der OLS, die Revision des Gesetzes über Strassen und Wege zur Ermöglichung weiterer Beteiligungen an Agglomerationsprojekten, der Netzbeschluss für Kantonsstrassen und -wege, der Anteil der Gemeinden an den Verkehrssteuern und der anzustrebende Standard der Strassen. Ich betone, dass wir uns diesen Diskussionen nicht verschliessen. Aktuell befinden sich viele Angelegenheiten im Fluss. Ich verzichte darauf, die in der Stellungnahme aufgeführten Argumente zu wiederholen und bitte den Grossen Rat, vorausschauend abzuwägen, ob es sich um den richtigen Zeitpunkt handelt, dem Kanton die notwendigen Mittel für den Strassenunterhalt und -ausbau zu entziehen. Die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative wäre ein spontaner und schwer nachvollziehbarer Entscheid. Die Umsetzung vieler geplanter Projekte, für welche sich ein grosser Teil des Grossen Rates und der Bevölkerung ausgesprochen hat, würde in manchen Fällen verunmöglicht. Die Parlamentarische Initiative würde die Umsetzung der Projekte der Agglomerationsprogramme erschweren und Verbesserungsmassnahmen an Unfallschwerpunkten einschränken. Ich glaube, das will weder der Grosse Rat noch der Regierungsrat.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Abstimmung: Der Rat beschliesst mit 80:31 Stimmen, der Parlamentarischen Initiative die vorläufige Unterstützung nicht zu gewähren. Das Geschäft ist somit erledigt.