

4. Interpellation von Hanspeter Gantenbein, Fabienne Schnyder und Fritz Zweifel vom 7. Januar 2015 "Verursachergerechter Unterhalt von Gemeindestrassen" (12/IN 31/325)

Fortsetzung Diskussion

Grunder, BDP: Am Anfang waren es Pfade. Daraus wurden Wege und Strassen. Häuser und später Lärmschutzwände wurden an die Strassen gebaut. Strassen sind Kulturgüter, und zwar nicht nur "Die Hohle Gasse"; der Pilgerweg, die Axenstrasse mit dem Gotthard und viele andere auch. Viele dieser Strassen sind Handelsrouten, Salz- und Seidenstrassen. Wenn der Regierungsrat in seiner Antwort den Kantonsstrassenanteil mit den Zahlen des Kantons St. Gallen vergleicht, muss er sich glücklich schätzen. Je mehr Ressourcen vorhanden sind, desto mehr Autonomie besteht. Dies erachte ich als einen Vorteil bei der Verkehrsplanung. Strassen, welche der Kanton an die Gemeinden abgetreten hat, erleiden manchmal ein merkwürdiges Schicksal, so beispielsweise die Hauptstrasse in Kreuzlingen: Einstmals wichtige Verbindungs- und Handelsstrasse zwischen den Städten Wil und St. Gallen zu den Toren der Bischofsstadt Konstanz. Diese Strasse wurde richtiggehend vergewaltigt und beschildert mit Bus, Auto, Velo, Fussgänger, Gegenverkehr, zerstückelten Parkplätzen, Tempo-20-Zone, Bodenschwellen und vieles andere mehr. Auf einem Sonntagsspaziergang zählte ich sieben leerstehende Geschäftslokalitäten. Diese haben nicht nur mit der Frankenstärke zu tun. Man vergleiche Grenzstädte wie Stein oder Basel. "Boulevard" heisst nun das gute Stück Strasse. Und das in einem Kanton, in dem das Frühfranzösisch abgelehnt wurde. Es heisst immer wieder, dass sich der Strassenverkehr selbst mehr als genügend finanziere. Alle Thurgauer Gemeinden zusammen haben in den Jahren 2009 bis 2013 im Durchschnitt jedes Jahr netto 114 Millionen Franken aus allgemeinen Steuermitteln für den Unterhalt der Gemeindestrassen ausgegeben. In diesem Betrag sind die Anteile an der Strassenverkehrssteuer in der Höhe von bescheidenen 6 Millionen Franken bereits berücksichtigt. Diese Zahlen habe ich der Datenerhebung "beedata" des Kantons Thurgau entnommen. Die Gemeindesteuereinnahmen betragen in demselben Zeitraum rund 283 Millionen Franken. Auch diese Zahl habe ich "beedata" entnommen. Die bereinigten Steuerausgaben für den Unterhalt der Gemeindestrassen betragen somit über 40 % der verfügbaren Steuermittel. Die Mehrbelastung der Gemeindestrassen durch schwere Motorfahrzeuge und Anhänger ist unbestritten. Dazu gehören aber auch landwirtschaftliche Fahrzeuge. Der dadurch entstehende erhöhte Unterhaltsbedarf soll nun in irgendeiner Form abgegolten werden. Der Regierungsrat legt viele Zahlen vor, auf die ich hier nicht eingehen will. Dabei erwähnt er den Anteil an den Verkehrssteuern sowie den strukturellen Lastenausgleich und Spezialfinanzierungen, welche den Gemeinden zustehen. Es ist klar, dass wir das Problem angesichts der angespannten Finanzlage nicht mit der Giesskanne lösen dürfen. Hier geht es auch um die viel beschworene Autonomie. Der Kanton hat

Kantonsstrassen an die Gemeinden übergeben. Dies würde er auch weiterhin liebend gerne tun. Dieses Mittel ist aber untauglich, um Kosten einzusparen. Ausserdem erschwert es die erwähnte überregionale Verkehrsplanung. Im Grossen Rat gibt es sehr viele Gemeindevertreter. Da muss ein Konsens doch möglich sein. Die Damen und Herren müssen sich aber fragen, welchen Hut sie tragen: Jenen des Gemeindepräsidenten oder jenen des Grossen Rates?

Mader, EDU/EVP: Die EDU/EVP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die ausführliche Beantwortung der vorliegenden Interpellation. Navigationssysteme zeigen auf Wunsch unweigerlich die kürzeste Strecke von A nach B auf, und dies für alle Verkehrsteilnehmer. Dabei sind oft Gemeindestrassen mitbetroffen, die für schwere Fahrzeuge wie Lastkraftwagen (LKW) nicht oder nur selten ausgestattet sind. Dies greifen die Interpellanten zu recht auf. Der Regierungsrat schreibt, dass nur 1 % bis 2 % der Gemeindestrassen mit einem LKW-Fahrverbot belegt seien. Für den Unterhalt der Gemeindestrassen sind die Gemeinden zuständig. Die Signalisation obliegt allerdings dem Kanton. Daran will der Regierungsrat festhalten. Die heutige Verteilung der Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), den Strassenverkehrssteuern und dem Treibstoffzoll erachtet der Regierungsrat als gerecht. In der Antwort wird vorgerechnet, dass die Gemeinden in den letzten zehn Jahren unter dem Strich um etliche Millionen entlastet wurden. Unsere Fraktion ist sich allerdings nicht sicher, ob dies alle Gemeindevertreter hier im Saal unterschreiben würden. Es wird zudem ausgeführt, dass für weitere verursachergerechte Abgaben zur Finanzierung des Strassenunterhaltes gegenwärtig keine rechtliche Grundlage bestehe. Ausbau und Unterhalt der Gemeindestrassen müssen über die normale Gemeinderechnung geführt werden. Der Regierungsrat will die Mittel für die Kantonsstrassen zugunsten der Gemeindestrassen auf keinen Fall schmälern, weil auch dort der Unterhaltsbedarf stark zugenommen hat. Gemäss Strassenverkehrsgesetz ist der Kanton befugt, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Ich habe dies bereits erwähnt. Damit liegt das effektivste Mittel zur Verkehrslenkung der Gemeindestrassen in den Händen des Kantons. Dieses könnte auch den Gemeinden übertragen werden, entspricht aber nicht der gängigen Praxis und dem Willen des Regierungsrates. Es stellt sich hier schon die Frage, ob der Kanton bei Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen, die sich auf Gemeindestrassen aufdrängen, mit gleicher Priorität vorgeht, wie bei seinen Kantonsstrassen. Allenfalls müsste hier mit einer Motion nachgeholfen werden, um Finanzierungs- und Signalisationsfragen neu zu regeln.

Zweifel, FDP: Die FDP steht für die verursachergerechte Erhebung von Gebühren und Steuern ein, verlangt aber auch, dass die Erträge zweckgebunden eingesetzt werden und die Kostenwahrheit sichergestellt ist. Deshalb nehmen wir von der Beantwortung des Regierungsrates mit gewisser Besorgnis Kenntnis. Kantone, Städte und Gemeinden

dürfen als Leistungserbringer nicht zu kurz kommen. Ein verursachergerechter Unterhalt aller Strassen wäre zeitgemäss und angebracht. Wir verlangen Kostenwahrheit: Bundesgelder für Bundesstrassen, Kantonsgelder für Kantonsstrassen und Gemeindegelder für Gemeindestrassen. Gemäss den geltenden rechtlichen Grundlagen erhebt der Bund die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Gleichzeitig fliessen Treibstoffzölle respektive Einnahmen aus der Mineralölsteuer sowie Mineralölsteuerzuschläge in die Bundeskasse. Ein Teil dieser Einnahmen fliesst in die Spezialfinanzierung des Bundes für den Strassenbau, ein anderer Teil in den allgemeinen Bundeshaushalt oder wird für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verwendet. Ein weiterer Teil aus diesen Einnahmen fliesst den Kantonen zu. Diese wiederum haben unter anderem den Strassenbau sowie den Strassenunterhalt sicherzustellen. Die Kantone finanzieren mit den Geldern aus Bern und den eigenen Motorfahrzeugsteuern den Strassenbau und stellen den Strassenunterhalt sicher. Die Gelder aus Bern werden in den Kantonen unterschiedlich eingesetzt. Ein Teil der Gelder aus Bern und der Motorfahrzeugsteuern fliesst wiederum in den öffentlichen Verkehr. Ein anderer Teil wird für den Strassenbau und den Strassenunterhalt eingesetzt. Nebst den Kantonen gibt es aber auch noch die Städte und die Gemeinden. Diese erhalten von den Kantonen unterschiedliche Mittel für die Sicherstellung des Strassenbaus und des Strassenunterhaltes auf Gemeindeebene. So werden in unserem Kanton 15 % der Strassenverkehrssteuern den Gemeinden für den Strassenbau und Strassenunterhalt zur Verfügung gestellt. Mit diesen kläglichen 15 % der Strassenverkehrssteuern können die Gemeinden im Thurgau den Strassenbau und den Strassenunterhalt in keiner Art und Weise bestreiten. Es fehlen die notwendigen Mittel, um auf Gemeindeebene verursachergerecht handeln zu können. Wir empfehlen, diese Aufteilung anders zu regeln. Die Mittel werden in Bern 50:50 eingesetzt: 50 % gehen in den Verkehr, von welchem wir heute sprechen, und 50 % fliessen in die allgemeine Bundeskasse oder in den öffentlichen Verkehr. Die Kommission des Ständerates hat am vergangenen Freitag bewiesen, dass es anders geht. Sie hat nach zähem Ringen beschlossen, dass weiterhin maximal 60 % aus den Mineralölsteuereinnahmen für einen zusätzlichen Spielraum bei der Mittelverwendung in den Verkehr fliessen. Vielleicht ist dies eine vorausschauende Angst der eidgenössischen Verkehrsministerin, weil sie weiss, dass wir im Juni über die so genannte Milchkuh-Initiative abstimmen werden. Unser Regierungsrat ist nach wie vor der Meinung, dass es so bleiben soll wie es ist, und er verzichtet auf die Weiterleitung der Erträge aus der LSWA und den Mineralölsteuern an die Gemeinden. Hier sollte der Regierungsrat nochmals über die Bücher. Liberal moderat ausgedrückt ist die FDP-Fraktion mit der Haltung des Regierungsrates nicht zufrieden und verlangt eine gerechtere Aufteilung der Gelder aus Bern.

Brütsch, CVP/GLP: Ich spreche für die Mehrheit der CVP/GLP-Fraktion. Die vorliegende Interpellation stellt acht wichtige Fragen, die im Zusammenhang mit dem Unterhalt von Gemeindestrassen stehen. Tatsächlich hat man in den Gemeinden manchmal das Ge-

fühl, dass der Kanton die Verantwortung beim Unterhalt an die Gemeinden abschieben möchte, indem vermehrt Strassen aus dem Kantonsstrassennetz dem Gemeindefnetz zugeteilt werden. Auch in unserer Gemeinde wurden in den letzten Jahren diesbezüglich diverse Bereinigungen vorgenommen. Eine Strasse wurde wirklich jedes Mal vor der Übertragung in das Gemeindefnetz jeweils durch den Kanton saniert oder es wurde ein grosszügiger Instandstellungsbetrag vereinbart; meines Erachtens für beide Parteien ein durchaus gerechtes und faires Verfahren. Die Abgrenzung zwischen Gemeindefstrassen, die dem lokalen Verkehr dienen, und Kantonsstrassen, welche eben Regionen und Ortschaften verbinden, ist im Gesetz über Strassen und Wege geregelt. Der Kanton Thurgau pflegt im Vergleich zu anderen Kantonen sogar ein dichtes Netz an Kantonsstrassen und einen überdurchschnittlichen Kantonsstrassenanteil. Dies belegt die Zahl von 0,8 Kilometer pro Quadratkilometer im Vergleich zum Kanton St. Gallen mit lediglich 0,3 Kilometern pro Quadratkilometer Fläche. In den letzten zehn Jahren hat sich die Anzahl der Fahrzeuge auf den Thurgauer Strassen massiv erhöht. Dadurch sind natürlich auch die Unterhaltskosten angestiegen. Leider kann aufgrund des verfügbaren Datenmaterials jedoch keine klare Aussage zur Beanspruchung der Gemeindefstrassen, beispielsweise durch LKW, gemacht werden. Da gemäss dem Gesetz über Strassen und Wege eine Trennung der Zuständigkeiten besteht, wären die Gemeinden in der Pflicht, hier detaillierte Zahlen, beispielsweise mittels Verkehrszählungen, zu erheben und zu liefern. Aus der Beantwortung der Fragen wird ersichtlich, dass der Bestand der schweren Fahrzeuge, die im Kanton immatrikuliert sind, relativ stabil ist. Die Zunahme ist also hauptsächlich auf die Personen- und Lieferwagen mit einem Gewicht unter 3,5 Tonnen zurückzuführen. Selbstverständlich muss hier noch ergänzt werden, dass die LKW mit ausländischen Kennzeichen gemäss meinen eigenen Erfahrungen massiv zugenommen haben. Diese sollten sich jedoch eigentlich hauptsächlich auf den Transitstrecken, welche definitionsgemäss wiederum Kantons- und Bundesstrassen sind, bewegen. Leider schaffen es auch solche LKW trotz "Global Positioning System" (GPS), dem globalen Positionsbestimmungssystem, immer wieder, sich im Gemeindefstrassennetz zu verfahren. Hier entstehen mit übergewichtigen Fahrzeugen und unkontrollierbaren Wendemanövern massive Schäden. Solche einzelne Vorkommnisse, die wirklich auffallend sind, gilt es nun, in der Gesamtverkehrsbelastung zu relativieren. Es wird in der Beantwortung durch den Regierungsrat deutlich aufgezeigt, dass die Einnahmen aus der LSVA, den Strassenverkehrssteuern und dem Treibstoffzoll bereits heute mit einem sinnvollen, nachvollziehbaren und austarierten Schlüssel zwischen dem Kanton und den Gemeinden fair aufgeteilt werden. Beispielsweise in der Gemeinde Diessenhofen werden gemäss unseren eigenen Erfahrungszahlen der letzten Jahre ca. 80 % des laufenden Unterhaltes der Gemeindefstrassen durch solche Gelder finanziert. Dies entspricht aus unserer Sicht durchaus dem Verursacherprinzip. In anderen Regionen könnte dies natürlich auch anders aussehen. Dafür erhielten diverse Gemeinden besondere Beiträge an besondere Strassenlasten aus dem Finanzausgleich. Meines Erachtens ist die heutige Verteilung wirklich

gerecht. Es wäre wichtiger, einmal zu erwähnen, dass durch einen rechtzeitigen, fachgerechten und laufenden Unterhalt die Kosten kalkulierbar und planbar sind, als nur über die Verteilung der finanziellen Mittel zu sprechen. Falls der Unterhalt vernachlässigt wird, was in letzter Zeit oftmals geschehen ist, kann dies zu einem kaum mehr finanzierbaren Nachholbedarf führen. Insbesondere jene Gemeindestrassen, welche nicht über die notwendige Tragfähigkeit verfügen oder teilweise bereits Schäden aufweisen, werden durch schwere Fahrzeuge rascher zerstört als ausreichend verstärkte und ausgebaute Strassen und Wege. Ich möchte hier auch die landwirtschaftlichen Ungetüme erwähnen, die zum Teil mit hohen Achslasten das Gemeindestrassennetz beanspruchen. Hier ist die Gemeinde gefordert. Im Sinne einer Gemeindeautonomie soll die Gemeinde selbst entscheiden können, welche Strassen wie ausgebaut werden. Insgesamt erachtet eine Mehrheit der CVP/GLP-Fraktion die Beantwortung der aufgeworfenen Fragen als absolut ausreichend. Die bestehende Praxis und Finanzierung beim Unterhalt von Gemeindestrassen ist durchaus verursachergerecht gelöst. Wir danken dem Regierungsrat für die seriösen Grundlagenabklärungen und die weiterhin kooperative Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Es sollte allerdings auch in Zukunft so gehandhabt werden, dass Kantonsstrassen nur im gegenseitigen Einverständnis in das Gemeindestrassennetz überführt werden.

Feuerle, GP: Die Grünen wünschen sich schon lange mehr Kostenwahrheit im Strassenverkehr. Zurzeit decken die Einnahmen aus dem Strassenverkehr nicht alle Kosten. Das wirkt sich natürlich auf die Gemeindestrassen aus, welche das grösste Netz bilden. Wer mehr fährt, soll mehr bezahlen oder wer weniger fährt, soll belohnt werden. Eine Vignette oder gar eine Gemeindevignette macht darum keinen Sinn. Die Motorfahrzeugsteuer ist auch nicht kilometer-leistungsabhängig. Derzeit besteht zumindest bei der Verteilung der Gelder ein ausgeklügeltes System, was nicht heisst, dass es perfekt ist. Der Bund will beispielsweise möglichst viel des LSVA- und Treibstoffzollkuchens für sich abschneiden. Dies wollen aber auch die Kantone und die Gemeinden. Der zu kleine Kuchen verstärkt den Verteilungskampf. Einige Antworten des Regierungsrates, besonders zum Interventionsanteil oder besser gesagt zum Anteil baufälliger Kantonsstrassen, lassen aufhorchen. Dieser sei im Thurgau innerhalb von zehn Jahren von 12 % auf 30 % gewachsen. Der Kantonsstrassenunterhalt soll in den kommenden Jahren noch mehr kosten als bisher. Falls dies stimmt, kann davon ausgegangen werden, dass für die Gemeinden in Zukunft eher weniger Geld zur Verfügung steht. Grundsätzlich macht es Sinn, dass der Kanton für das übergeordnete Kantonsstrassennetz aufkommt. Einige, vor allem wenig befahrene Kantonsstrassen könnten jedoch den Gemeinden beziehungsweise den Städten abgegeben werden. Dadurch hätten die Gemeinden mehr Gestaltungsspielraum, beispielsweise für Verkehrsberuhigungen, müssten aber für den Unterhalt selbst aufkommen. Zu Frage 6: Eine Gemeindeautonomie für Strassensignalisationen macht keinen Sinn, da mit einer Beschilderungsflut und Willkür zu rechnen wäre.

Eine kantonale Fachstelle, unter anderem auch für den Langsamverkehr, welche die Gemeinden und Städte bei der Signalisation fachgerecht unterstützt, ist bestimmt besser als eine Gemeindeautonomie. Allerdings müssen beim Kanton genügend personelle Ressourcen zur Verfügung stehen, damit möglichst schnell auf die Signalisationswünsche der Gemeinden und Städte eingegangen werden kann. Die Tatsache, dass Lastwagen wegen des GPS vermehrt durch Quartiere fahren und deshalb auch die Gemeindestrassen mehr belasten, ist ärgerlich. Dieses Problem muss über das GPS gelöst werden. Ebenso könnte der Anteil der Strassen mit Lastwagenfahrverbot, ausser dem Zubringerdienst, erhöht werden, um mehr Sicherheit in die Quartiere zu bringen und um die Kosten für den Gemeindestrassenunterhalt zu reduzieren. Es fehlt also an Geldmittel. Wie könnte der Strassenunterhalt verursachergerechter abgegolten und die Kosten gesenkt werden? 1. Mit der Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. 2. Der Güterverkehr soll vermehrt auf der Schiene transportiert werden. Dies entlastet auch die Gemeindestrassen. 3. Mit der Einführung einer leistungsabhängigen Strassengebühr, nicht nur für Lastwagen, sondern auch für Personenwagen. 4. Mit der Erhöhung des Treibstoffzolls. Dann bleibt auch mehr für die Gemeinden übrig. Mit verbrauchsärmeren Fahrzeugen sinkt in Zukunft der Ertrag der Treibstoffabgabe, was den Verteilkuchen weiter verkleinert. 5. Mit flächendeckenden Parkplatzgebühren, welche zweckgebunden für die Entlastung der Strassen verwendet werden.

Paul Koch, SVP: Ich spreche für die SVP-Fraktion. Die Antwort des Regierungsrates passt aus Sicht des Kantons sehr gut, aus Sicht der Gemeinden wohl nur zum Teil. Strassen zu bauen und zu unterhalten, kostet viel Geld und muss langfristig geplant werden. So, wie es die Interpellanten sehen, ist der hohe Verkehr für die Strassen und für die Finanzen der Politischen Gemeinden eine zunehmende Belastung. Es ist eine Tatsache, dass die Belastung der Strassen in den letzten Jahren mengen- und gewichtsmässig stark zugenommen hat. So sind im Kanton Thurgau seit 2005 23 % oder 53'000 mehr Fahrzeuge mit Kontrollschildern unterwegs. Auf welchen Strassen und mit welchen Gewichten die 239'000 Fahrzeuge unterwegs sind, kann mangels Erhebungen nur geschätzt werden. Immer mehr Fahrzeuge benutzen Gemeindestrassen für Abkürzungen, oder um überlasteten Strassen auszuweichen. Navigationssysteme helfen da noch mit. Die Lieferdienste zu Haushaltungen und Betrieben nehmen zu. Gemäss offiziellen Zählungen hat vor allem der Strassenverkehr auf den National- und Hauptstrassen und weniger auf den Ortsstrassen stark zugenommen. Bei der Belastung von Gemeindestrassen besteht ein Unterschied, ob es sich um Stadt- oder Landgebiet handelt. Eine zuverlässige Aussage fehlt, weil keine Zählungen vorhanden sind. Wenn man von den Verkehrszahlen ausgeht und den Zustand der 2'341 Kilometer Gemeindestrassen betrachtet, scheint es klar zu werden, dass grosse Unterhaltskosten für die Politischen Gemeinden entstehen. Individualität und Autonomie zeigen sich beim unterschiedlichen Unterhalt in den Thurgauer Gemeinden. Einige Gemeinden erhalten den Zustand und

den Wert der Strassen durch regelmässigen, gut geplanten Unterhalt und reservieren angemessene Budgets. Andere unterhalten die Strassen erst dann, wenn erste Schäden sichtbar werden, was einmalige grosse Investitionen erfordert. So oder so: Die Politischen Gemeinden müssen einen grossen Teil ihrer Strassen mit eigenen Mitteln finanzieren. Der Kanton Thurgau entlastet die Gemeinden mit Beiträgen aus Gebühren, Steuern und Abgaben. Von der LSVA geht ein Teil an Projekte, von denen die Gemeinden profitieren. Aus den Verkehrssteuereinnahmen von 57,3 Millionen Franken bezahlt der Kanton seit 2008 15 % oder 8,5 Millionen über den Finanzausgleich, welcher nicht zweckgebunden ist, an die Gemeinden. Das ist schade. Verschiedene Gemeinden erhalten aus dem Finanzausgleich besondere Beiträge an besondere Strassenlasten. Es stellt sich die Frage, ob das genug ist. Dies ist schwierig abzuschätzen, da der Regierungsrat in seiner Beantwortung keinen Vergleich mit anderen Kantonen erwähnt. Vielleicht holt er dies noch nach und zeigt auf, wie viele Beiträge die Gemeinden in vergleichbaren Kantonen aus den erwähnten Gebühren, Steuern und Abgaben erhalten. Erhalten die Thurgauer Gemeinden bei diesem Vergleich weniger Geld als andere, wäre es schön, wenn der Regierungsrat die Beitragsleistungen für den Unterhalt der Gemeindestrassen an die Thurgauer Gemeinden seriös überprüft. Die Beitragsleistungen sollten nur in zweckgebundener Form zur Verfügung stehen. Neu eingeführte "Kässeli" wie der NAF, der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, lassen vielleicht noch etwas Geld für die Gemeinden übrig. Auf jeden Fall wird es kaum möglich sein, aus dem Topf unseres kantonalen Tiefbauamtes zusätzlich Geld für die Gemeinden zu schöpfen. Im schweizweiten Vergleich stehen dem Tiefbauamt für den Unterhalt der Strassen weniger Finanzen zur Verfügung als in anderen Kantonen. Die Kantonsstrassen benötigen keinen Luxusunterhalt, aber einen Unterhalt, welcher einen optimalen, werterhaltenden Zustand ermöglicht. Ob die Zahlen stimmen, kann ich nicht beurteilen. Im Vergleich zum schweizweiten Durchschnitt von rund Fr. 70'000.-- pro Kilometer Kantonsstrasse liegt der Kanton Thurgau mit Fr. 30'000.-- im sparsamen Bereich. Ich möchte erwähnen, dass der Kanton Thurgau auf einer Fläche von 991 Quadratkilometern 800 Kilometer Kantonsstrassen besitzt. Der Kanton St. Gallen besitzt auf 2'026 Quadratkilometern, also einer viel grösseren Fläche, 680 Kilometer, also einiges weniger. So gesehen ist es wohl kaum realistisch, dass der Kanton Strassen von den Gemeinden übernimmt. Die Thurgauer Gemeinden besitzen zudem 200 Kilometer mehr Strassen als der um Einiges grössere Kanton St. Gallen. Vielleicht würde es die Unterhaltskosten der Thurgauer Gemeinden entlasten, wenn sie ihre Strassenlängen reduzieren, indem sie einige Hundert Kilometer überflüssige Gemeindestrassen zurückbauen und, wer weiss, für Kultur-, Natur- oder Bauland umnutzen.

Baumann, SVP: Ich danke dem Regierungsrat für die Darstellung der Finanzströme im Bereich der Strassenfinanzierung. Ich stelle fest, dass er die Beantwortung der Interpellation gleich auch nutzt, um auf den kontinuierlich steigenden Sanierungsbedarf unserer

Kantonsstrassen hinzuweisen. Dasselbe gilt für die Gemeindestrassen. Auch diese werden durch den stetig wachsenden Verkehr, auch Schwerverkehr, zunehmend belastet. Für den Unterhalt der Gemeindestrassen ist damit zu rechnen, dass der Finanzierungsbedarf in Zukunft steigen wird. Bei genauem Studium der Antwort stelle ich fest, dass eine solide Berechnungsgrundlage über die tatsächlichen Kostenverhältnisse beim Unterhalt der Kantonsstrassen im Vergleich zu den Gemeindestrassen fehlt. Eine solide Datengrundlage würde es hier erlauben, fundiert über eine verursachergerechte Verteilung der Verkehrssteuern und LSVA-Gelder zu diskutieren. Ich bitte deshalb den Regierungsrat, sich Gedanken über die Erarbeitung einer solchen Grundlage zu machen. Solange diese Grundlage fehlt, wird der Regierungsrat in Zukunft immer wieder Anfragen aus den Gemeinden zu diesem Thema erhalten. Ich gehe davon aus, dass schweizweit bereits Grundlagen dazu vorhanden sind, sodass nicht alles neu erarbeitet werden muss. Kantonsrat Hans Peter Grunder hat die Gemeindevertreter angesprochen. Ich bin davon überzeugt, dass sich diese hier im Saal ihrer Rolle und ihrer Aufgabe durchaus bewusst und konsensorientiert unterwegs sind. Um einen guten Konsens zu erreichen, brauchen wir die bereits erwähnten guten Grundlagen. Zu Frage 5: Die Gemeindestrassen gehören zu den teuersten, aber auch wichtigsten Infrastrukturanlagen. Ähnlich wie bei Hochbauten üblich, bewährt sich hier eine langfristige Unterhalts- und Erneuerungsplanung. Ich empfehle den Gemeinden daher, ein Mehrjahresprogramm mit einem Zeithorizont von mindestens 15 bis 20 Jahren zu erstellen. Dazu ist es ratsam, für alle Strassen zuerst eine professionelle Zustandsanalyse zu erheben. Der Nutzen eines solchen Mehrjahresprogrammes liegt in der gleichmässigen Belastung des Finanzhaushaltes. Die Strassen dienen aber nicht nur dem Verkehr. Sie sind auch Träger zahlreicher Werkleitungen. Auch diese müssen periodisch erneuert werden. Es ist deshalb zu empfehlen, auch die Werke in die Erneuerungsplanung mit einzubeziehen und diese zu koordinieren. Ich bestätige den Hinweis des Regierungsrates, dass der Verband Thurgauer Gemeinden und das Ressort "Bau & Umwelt" unseres Verbandes für den fachlichen Austausch über die besten Praktiken zu diesem Aufgabenbereich verfügt und ein gutes Gefäss bildet.

Schnyder, SVP: Eine Schwierigkeit, die sich stellt, ist die Beurteilung der Interpellationsantwort. Dies wurde bereits angetönt. Je nach Sichtweise, ob mit dem Hut des Kantonsrates oder jenem des Exekutivmitgliedes einer Gemeinde, fällt die Begeisterung unterschiedlich aus. Als Kantonsrätin kann ich die Antwort des Regierungsrates gut nachvollziehen, und ich empfinde sie mehrheitlich für richtig. Der Kanton ist für seine Strassen zuständig, die Gemeinden haben auf ihre zu achten. Die Signalisation wird mehrheitlich von den Gemeinden beantragt, der Kanton behält durch seine Bewilligungskompetenz die Übersicht. Die Verkehrsabgaben werden gerecht verteilt: Wer mehr zu tun hat, bekommt mehr. Ein bisschen mehr Sorgen dürfte sich der Regierungsrat über den Umstand machen, dass sich das Strassennetz im Thurgau in den letzten zehn Jahren ge-

samthaft verschlechtert hat. Der Interventionsanteil in der Antwort 3 zeigt dies auf. Wenn ich nun den Hut der Kantonsrätin kurz beiseitelege und die Sichtweise der Gemeindevertreterin einnehme, sehen die Antworten des Regierungsrates nicht mehr so rosig aus. Ich beschränke mich bei meinen Ausführungen auf die Fragen 6 und 8. Die Frage 6 geht in dieselbe Richtung wie die im Dezember 2015 eingereichte Interpellation "Schlanke, subsidiäre Verfahren bei Verkehrsanordnungen". Es wird ausgelotet, ob bestimmte Signalisationen auch seitens der Gemeinde verfügt werden könnten. Die Antwort des Regierungsrates wirkt meines Erachtens mutlos. Da wird bei so vielen Themen - wohlgemerkt nur dort, wo es in den Kram passt - die Gemeindeautonomie hochgehalten. Die Gemeinden sind selbständig, sie sind autonom, sie sind stark und sollen selbst entscheiden und gewisse Sachen in ihren Reglementen festhalten und durchsetzen. Wenn es aber um Verkehrsanordnungen geht, könnten die Bauverwalter zu wenig gut ausgebildet sein, um korrekte Verfügungen zu formulieren. Es könnte zu einer Beschilderungsflut kommen, wenn der Kanton nicht den Finger darauf hält. Ich bitte den Regierungsrat, den Gemeinden auch in dieser Frage etwas zuzutrauen. Wenn eine Behörde wirklich einmal einen Fehlentscheid trifft, wird die Bevölkerung rasch und lautstark reagieren. Der Regierungsrat sollte nicht vergessen, dass die Handlungen der Gemeindebehörden permanent durch die Bürgerinnen und Bürger überwacht, kommentiert und wenn nötig kritisiert werden. Für die Signalisation von Flur- und Gemeindestrassen könnte man wirklich eine Gesetzesänderung vorsehen. Das seit 1. Januar 2015 recht schwerfällige Einwendungsverfahren, welches eine weitere öffentliche Auflage hervorbrachte, ist nun wirklich nicht das Ei des Kolumbus. Persönlich erhoffe ich mir aus der Bearbeitung der Motion Tobler, welche am 7. Januar 2015 erheblich erklärt wurde, einen bürgernahen, klaren und praxistauglichen Vorschlag einer Gesetzesanpassung. Meines Erachtens ist dem Regierungsrat bei der Antwort zur letzten Frage die Lust am Schreiben vergangen. Eine Oberflächenbehandlung einer kilometerlangen Überlandstrasse kann rasch einmal die 100'000-Franken-Grenze erreichen. Weshalb sollten ausgerechnet die ländlich geprägten und meist finanzschwächeren Gemeinden einen solchen Aufwand in der Erfolgsrechnung verbuchen und direkt abschreiben? Erfreulich ist hier die Tatsache, dass die Gemeinden finanztechnisch innerhalb des gesetzten Rahmens der Verordnung über das Rechnungswesen autonom handeln können. Sie werden bestimmt selbst gute Lösungen finden. Nun wechsle ich wieder die Sichtweise und schlüpfe korrekterweise zurück in die Rolle der Kantonsrätin.

Somm, CVP/GLP: Ich bedanke mich beim Regierungsrat für die sehr gute Beantwortung der Interpellation. Meines Erachtens ist sie aber nicht ganz ausreichend. Immerhin bietet die Antwort eine sehr gute Entscheidungsgrundlage für die Diskussion über die "Milchkuh-Initiative". Quintessenz der Beantwortung ist es, dass es ohne allgemeine Steuermittel nicht möglich ist, das Kantons- und Gemeindestrassennetz zu unterhalten. Es würde auch nichts daran ändern, wenn sämtliche zweckgebundenen Gelder in den Strassen-

bau fliessen würden, weil die Mineralölsteuer im Kanton Thurgau 13 Millionen Franken ausmacht. Nicht diese, sondern die Motorfahrzeugsteuereinnahmen sind der grosse Brocken. Der Kanton ist aufgrund des Gesetzes über Strassen und Wege verpflichtet, sämtliche Investitionen und Kosten für den Betrieb und den baulichen Unterhalt seiner Strassen aus zweckgebundenen Geldern zu finanzieren. Er kann nicht anders, denn er darf keine allgemeinen Steuermittel für seine Kantonsstrassen einsetzen. Deshalb ist es wichtig, dass die Mittel für das Kantonsstrassennetz ausreichen. Dem Kanton stehen für den Betrieb, den Bau und den Unterhalt seiner 800 Kilometer Strassen jährlich ca. 65 Millionen Franken zur Verfügung, den Gemeinden für ihre 2'200 Kilometer lediglich die von Kantonsrat Fritz Zweifel als kläglich bezeichneten 15 % der Motorfahrzeugsteuern. Ich habe während der Vorbereitung auf das vorliegende Geschäft den Kantonsingenieur Andreas Heller besucht. Er hat mir einige sehr interessante Zahlen präsentiert. Beispielsweise beläuft sich der gesamte Wert des ganzen Kantonsstrassennetzes auf 2,2 Milliarden Franken. Es ist üblich oder nötig, 1 % bis 2 % dieses Wertes pro Jahr in den baulichen Unterhalt zu stecken. Das heisst, dass der Kanton jährlich 22 Millionen bis 44 Millionen Franken investieren sollte. Dies macht er nicht, sondern investiert weniger in den baulichen Unterhalt. Der Kantonsingenieur hat mich auch darüber informiert, dass eine Strasse gemäss Statistik in den ersten 38 Betriebsjahren 40 % und in den nächsten sechs Jahren noch einmal 40 % an Wert verliert. Ob dies trennscharf wirklich so benannt werden kann, bleibe dahingestellt. Sicher ist: Wenn ein gewisser Zeitpunkt verpasst wird, um eine Strasse zu sanieren, wird es richtig teuer. So gesehen spricht Vieles dafür, dem Kanton die Gelder nicht zu kürzen und das Kantonsstrassennetz wirklich gut und laufend zu sanieren. Meines Erachtens gibt es in der Beantwortung trotzdem einen Widerspruch. Der Regierungsrat erklärt, dass der Investitionsbedarf in den letzten zehn Jahren von 12 % auf 30 % gestiegen sei. Diese Zahl wäre wirklich sehr alarmierend, und wir müssten den Kanton auffordern, unbedingt mehr Geld in den baulichen Unterhalt zu investieren. Gleichzeitig sagt mir aber ein Blick in den Finanzplan, dass die liquiden Mittel im kantonalen Strassenbau vor der Rechnung 2014 16 Millionen betragen haben und gemäss Finanzplan im Jahr 2019 34 Millionen Franken betragen werden. Da habe ich Verständnis für die Gemeinden, wenn sie sich beklagen, dass sie der Kanton ungenügend an den zweckgebundenen Geldern partizipieren lasse, obwohl genügend Geld vorhanden ist. Ich stelle die Forderung an unsere Baudirektorin, entweder die Gelder zu verwenden und den Interventionsanteil von 30 % kontinuierlich bis auf 5 % zu reduzieren oder mehr Mittel an die Gemeinden weiterzuleiten. Allerdings habe ich dann kein Verständnis für die Forderung der Interpellanten, die LSVA-Verteilung neu aufzugleisen. Den Teiler der Motorfahrzeugsteuer von 15 % könnte man problemlos auf 20 % oder 25 % erhöhen. Dies würde allerdings zu einer politischen Diskussion führen. Eine Anpassung der LSVA würde zu einem Bumerang für die Gemeinden führen, weil sie mehr Kosten im öffentlichen Verkehr und bei der Erschliessung zu erwarten hätten. Ich wünsche mir zudem vom Regierungsrat, dass die Strassenbaurechnungen transparenter

dargestellt werden. Man muss schon einen Dokortitel tragen und einige Jahre Verwaltungsökonomie studiert haben, um eine relativ einfache Materie derart intransparent darstellen zu können, wie dies bei unserer Strassenbaurechnung der Fall ist. Die Unterstellung in das HRM2-Modell mit der Aktivierung von Strassen hat dazu geführt, dass alles noch etwas undurchsichtiger geworden ist. Ich stelle mich gerne zur Verfügung, um Ideen für eine bessere Buchhaltungsdarstellung zu liefern, die politische und betriebswirtschaftliche Rückschlüsse zulassen.

Tobler, SVP: Bereits vor 18 Jahren diskutierten wir über das Thema der Finanzierung des Unterhaltes von Gemeindestrassen. Bis dahin finanzierten die Gemeinden ihren Strassenunterhalt vollumfänglich mit allgemeinen Steuermitteln. Ich erinnere mich an die damaligen intensiven Diskussionen. Der Regierungsrat liess sich dazu bewegen, einen Teil der Motorfahrzeugsteuern an die Gemeinden weiterzuleiten. Nicht jede Gemeinde erhält gleichviel. Es gibt einen Verteilschlüssel. Je nach Gemeinde erhält man rund 10 % bis 20 %. Dies hat insbesondere mit der Struktur der Gemeinde zu tun. Grundsätzlich werden die Gemeindestrassen wie die Kantonsstrassen von Fahrzeugen befahren, welche Motorfahrzeugsteuern, Treibstoffzölle oder die LSVa bezahlen. Auch die Gemeindestrassen generieren zweckgebundene Steuern. Der Kanton zieht die Steuer ein und setzt die Mittel bei den Kantonsstrassen ein, weil er dazu verpflichtet ist, seine Strassen zu unterhalten. Es ist richtig, dass die Gemeindestrassen vermutlich mehr von Fussgängern und Velofahrern benutzt werden als die Kantonsstrassen. Sie sind aber nicht die Verursacher der Abnutzung. Eine neue Auslegeordnung ist durchaus angezeigt, vermutlich auch angebracht, weil sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit geändert haben. Es wurde verschiedentlich bereits darauf hingewiesen. Die Leistungen der Gemeinden müssen korrekt bewertet und beurteilt werden. Meines Erachtens ist das sehr wichtig. Es genügt nicht, einfach die Gesamtflächen der Gemeinden zu berechnen. Es gibt unterschiedliche Siedlungsstrukturen. Mit den heutigen Möglichkeiten der Geoinformatik kann die Strassenlänge oder die Strassenfläche sehr einfach berechnet werden. Wenn wir eine verursachergerechte Verteilung anstreben, kommen wir voraussichtlich auf einen anderen Teiler. Besonders auf den Gemeindestrassen ist die Belastung in den letzten Jahren gestiegen. Das GPS ermöglicht kürzeste Wege. Fast alle Fahrzeuge und insbesondere der Schwerverkehr sind heute mit einem solchen Gerät ausgerüstet. In früheren Diskussionen wurde von rund 3'000 Kilometer Gemeindestrassen gesprochen. Der Regierungsrat will offenbar nicht genau wissen, wie viele es sind. Das ist eigenartig. Jährlich müssen unzählige Erhebungen und Statistiken ausgefüllt und abgegeben werden. Es wäre möglich gewesen, die Daten der Gemeinden einmal zu erheben. Zur Nutzungsdauer: Der Regierungsrat geht in seiner Antwort von 40 Jahren aus. Meines Erachtens ist dies eine Illusion. Ich weiss, dass einige Regierungsräte früher in einem Gemeinderat mitgearbeitet haben. Wenn wir die Gemeindestrassen in dieser Zeit abschreiben wollen, führt das zu einer langfristigen, unverantwortbaren Verschuldung der Gemeinde. Diese

Verantwortung möchte ich nicht mittragen. Ich bin davon überzeugt, dass das Paket zur Finanzierung des Unterhaltes der Gemeindestrassen aufgrund der geänderten Gegebenheiten neu beurteilt werden muss.

Dransfeld, SP: Ich spreche namens der SP-Fraktion. Die Interpellation spricht ein interessantes Thema an. Die Beantwortung ist aufschlussreicher als der Vorstoss. Wir brauchen und nutzen die Strassen täglich. Sie dienen nicht nur der Wirtschaft, sondern unserem ganzen Leben, der Bildung, der Gesundheit, der Kultur und vielen anderen Zwecken, wie beispielsweise dem Transport eines Kantonsrates vom Untersee in das etwas abgelegene Weinfeld. Unsere Mobilität steigt laufend. Wie wir lesen konnten, wirkt sich dies auf die Strassen aus, die innert zehn Jahren fast 30 % mehr Verkehr aufweisen. Damit ist Aufwand in Erstellung und Unterhalt verbunden, der auf mehreren Schultern ruht. Dem Prinzip der Subsidiarität folgend wird von Korporations- über Gemeinde- zu Kantons- und Nationalstrassen jeweils nur so viel wie nötig, aber so wenig wie möglich der nächst grösseren Körperschaft übertragen. Das macht Sinn, da grosse Gebilde bekanntlich oft weniger effizient und weniger bürgernah sind. Die Vorstösser stellen fest, dass Gemeindestrassen vergessen gehen, man sich vor deren Unterhalt drücke und die Strassen langsam zerfallen würden. Das mag in Langrickenbach, Wuppenau oder Münsterlingen der Fall sein. Zumindest in Ermatingen konnte ich dies jedoch nicht beobachten. Während acht Jahren war ich dort Verkehrsminister. Wir streiten uns gelegentlich über Schnellstrassen und Tunnels. Ich bin aber davon ausgegangen, dass wir uns über den relativ guten Zustand unserer Strassen einig sind. Die Interpellanten sprechen von einer Verschiebung der Aufgaben an den Kanton und bitten ihn um Rat. Dem kann ich als ehemaliger Gemeinderat nicht folgen. Wir waren damals stolz, die Dinge selbst in die Hand nehmen zu können. Wir wollten uns nicht dreinreden lassen. Dass die Lasten auf der Schiene und auf der Strasse höher werden, ist verständlich. Wir leisten uns eine enorme Mobilität. Nicht immer verursachen nur die anderen den Verkehr, manchmal sind wir es selbst. Sich gegenseitig die Aufgaben zuzuschieben, macht wenig Sinn. Bezahlen müssen wir am Schluss doch alle gemeinsam. Der Bund, die Kantone, die Gemeinden und die Korporationen müssen die Last der Strassen bezahlen, wohlwissend, dass diese massiv gestiegen ist. Es wäre durchaus interessant, die Lasten etwas zu reduzieren. Dafür gibt es zwei Möglichkeiten: Zum einen das Zurückfahren der Mobilität, welches ich ohne Verzicht auf Wohlstand und Lebensqualität durchaus für möglich halte. Gerade wir "Gewerbler" sind dabei die grössten "Belaster" der Strassen. Wie wir lesen konnten, ist die Belastung bei einem Lastwagen 10'000 Mal höher als bei einem Personenwagen. Das Gewerbe ist gefordert, mit weniger Lastwagenfahrten erfolgreich zu wirtschaften. Wenn der Kanton vermehrt regionale Anbieter berücksichtigen würde, könnte er dazu seinen Beitrag leisten. Zum anderen können wir die Last reduzieren, indem wir den Qualitätsstandard etwas hinterfragen. In einem Land, welches einen Kilometer Luftlinie von meinem Wohnort entfernt liegt, nimmt man es mit der Perfektion etwas gelassener. Ich

glaube nicht, dass dies ernsthafte Nachteile hat. Wir freuen uns über die guten Strassen, über die wir verfügen und danken den Verantwortlichen auf allen Stufen, die sich darum kümmern. Wir sollten die Subsidiarität erhalten, gemeinsam den nötigen Aufwand tragen, die Strassen schonen und den Standard hinterfragen. Auch wenn in Langrickenbach, Wuppenau oder Münsterlingen eine Maut eingeführt werden sollte, werde ich diese Gemeinden trotzdem besuchen. Je nach Tarifgestaltung werde ich allerdings mit dem Velo anreisen.

Gantenbein, SVP: Wie ich bereits an der letzten Sitzung erwähnt habe, hat der Bundesrat die Kantone explizit dazu aufgefordert, ein gemeinschaftliches Denken an den Tag zu legen, wenn es um Abgeltungszahlungen aller Leistungsersteller geht. Zur Erinnerung: Wir sprechen hier nicht von Kantonssteuergeldern, sondern von Strassenverkehrssteuern, LSVA-Geldern usw., welche verursachergerecht für alle eingesetzt und verteilt werden sollen. Ich bitte den Regierungsrat, sich dem Anliegen dringend und fundiert anzunehmen. Die Interpellanten haben nicht die konkrete Forderung gestellt, dass die Strassenverkehrssteuern verdoppelt werden müssen. Wir haben darum gebeten, dass eine Auslegeordnung aller verursachergerechten Einnahmen gemacht werden soll. Ich bitte den Regierungsrat, dazu Gemeindevertreter und den Verband Thurgauer Gemeinden ins Boot zu holen. Es geht hier wirklich um eine Auslegeordnung, damit man in die Zukunft blicken und das Thema abhaken kann. Es schwebt ein Unbehagen im Raum. Die Kantonsvertreter haben auf den ganzen Kanton zu achten. Es soll nicht nach Erpressung klingen, aber es werden sonst ganz konkrete Vorstösse eingereicht werden. Die Fronten werden verhärtet und es gibt vermehrt böses Blut. Ich danke dem Regierungsrat, wenn er dem Rechnung trägt.

Regierungsrätin **Haag:** Ich bedanke mich für die engagierte Diskussion. Ich stelle fest, dass Sie heute vor allem die LSVA, die Motorfahrzeugsteuer und die Mineralölsteuer betrachtet und den Finanzausgleich fast komplett ausser Acht gelassen haben. Das Strassennetz der Gemeinden fliesst in den strukturellen Lastenausgleich des Finanzausgleiches ein. Besondere Lasten sind in der Vergangenheit auch im Zusammenhang mit Strassen separat abgegolten worden. Dies wurde erwähnt. Kantonsrat Paul Koch hat einen Vergleich mit anderen Kantonen verlangt. Diesen möchte ich heute nachliefern. Wir haben die Kantone Aargau, Bern, Luzern, Nidwalden, St. Gallen, Schaffhausen, Solothurn und Schwyz betrachtet. Ich gebe gerne bekannt, dass diese Kantone die LSVA zwischen 70 % und 100 %, im Durchschnitt zu 88 % bei sich behalten, währenddem der Kanton Thurgau 45 % behält. Dieselben Kantone behalten zwischen 70 % und 100 % der Motorfahrzeugsteuer bei sich, im Durchschnitt 91 %, währenddem der Kanton Thurgau lediglich 75 % bei sich behält. Im interkantonalen Vergleich sind wir sehr zurückhaltend mit dem, was wir beim Kanton behalten. Es wurde der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds angesprochen, der am 15. März im Ständerat behandelt

wird. Da wird zwar zusätzliches Geld für den Individualverkehr gesprochen, damit werden aber insbesondere auch die Agglomerationsprogramme, die in den Gemeinden sehr wichtig sind, unterstützt. Bei der Finanzierung des Netzbeschlusses wird der Kanton Thurgau zwar längerfristig profitieren, aber auch jährlich von Mindereinnahmen betroffen sein. Unsere Strassen haben einen Wiederbeschaffungswert von 2,2 Milliarden Franken. Der Anteil der Strassen, die einen guten oder mittelguten Zustand aufweisen, hat sich in den letzten Jahren leider von 88 % auf 79 % verringert. Dies haben wir geschrieben, und es wurde auch erwähnt. Der Sanierungsbedarf beträgt heute 140 Millionen Franken oder 250 Kilometer, um dieses Niveau halten zu können und insbesondere um dem Investitionsschub der 70er Jahre dieser Strassen, die nach 40 Jahren saniert werden müssen, gerecht zu werden. Es werden mehr Mittel notwendig sein. Kantonsrat Klemenz Somm hat die liquiden Mittel des Fonds angesprochen. Diese würden wir gerne brauchen. Wir müssen aber im Auge behalten, dass wir der Ausgabenstabilisierung des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Staates nicht in die Quere kommen und dem gerecht werden. Die Kantonsstrassen, für die wir viele Gelder zurückbehalten, liegen in Ihrem Gemeindegebiet. Sie sind die wichtigsten Verkehrsverbindungen in Ihrem Gemeindegebiet. Es wurde auch der Langsamverkehr angesprochen. Derzeit erarbeiten wir das Langsamverkehrskonzept. Es ist unbestritten, dass die Strassen für die Gemeinden eine grosse Belastung darstellen. In den letzten 10 bis 20 Jahren wurden die Gemeinden sukzessive entlastet. Wir haben die Zahlen in der Beantwortung aufgeführt. Die Gemeinden verzeichneten durchwegs positive Rechnungsabschlüsse, währenddem der Kanton etwas knapper budgetieren musste. Ich bin davon überzeugt, dass der Kanton über ein austariertes System verfügt. Wir können nicht einfach an einer Schraube drehen. Wenn wir das System an die Hand nehmen, müssen wir sämtliche Stellschrauben überprüfen. Die Wünsche nach einer detaillierten und Leistungsüberprüfung konformen Analyse der Strassenausgaben sowie einer neuen oder einfacheren Darstellung der Strassenrechnung habe ich mir notiert, soweit ich diese nachvollziehen kann.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Präsident: Das Geschäft ist erledigt.