

## 5. Änderung des Gesetzes über Strassen und Wege (StrWG) (20/GE 15/263)

### Eintreten

**Präsidentin:** Den Kommissionsbericht zu diesem Geschäft haben Sie vorgängig erhalten.

Das Wort hat zuerst der Kommissionspräsident, Kantonsrat Hans Eschenmoser, für seine einleitenden Bemerkungen zum Eintreten.

Kommissionspräsident **Eschenmoser**, SVP: Mit der heutigen Beratung über die Änderung des Gesetzes über Strassen und Wege versuchen wir, einen weiteren Schritt zur Erledigung der mittlerweile 30-jährigen Pendenz über die Festlegung des Netzes der Kantonsstrassen, den sogenannten Netzbeschluss, zu tätigen. Das Gesetz ist seit 1. Januar 1993 gültig, und es hat sich grundsätzlich bewährt. Eine Anpassung an die heutigen Gegebenheiten ist dennoch sinnvoll. Der dritte Teil betrifft die Erhöhung des Gemeindeanteils am Ertrag der Strassenverkehrssteuern. Die vorberatende Kommission befasste sich intensiv mit den drei Themen. An dieser Stelle möchte ich meinen Kommissionskolleginnen und -kollegen für die konstruktive Beratung ganz herzlich danken. Ein besonderer Dank geht im Namen der vorberatenden Kommission an die damals zuständige Regierungsrätin Carmen Haag wie auch an die beteiligten Verwaltungsangestellten. Wir wurden über die feinsäuberliche Aufarbeitung der zur Abtretung vorgeschlagenen Kantonsstrassen ins Bild gesetzt. Hier wurde vorbildliche Arbeit geleistet. In der Beratung spürte ich einen gegenseitigen Respekt, und unsere Fragen wurden nachvollziehbar beantwortet. Der Netzbeschluss war in der Vernehmlassung wie auch bei der Eintretensdebatte in der Kommission das Hauptthema. Aus den Voten spürte man, dass der Netzbeschluss nicht zu bewilligen ist. Kann dies mit Nichteintreten erfolgen oder müssen die entsprechenden Paragraphen in der 1. Lesung gelöscht werden? Nach sehr intensiver, beinahe nicht endender Diskussion fiel die Entscheidung für Eintreten auf die Vorlage mit 7:6 Stimmen sehr knapp aus. Als erstes folgte die Beratung um den umstrittenen Netzbeschluss. Die feinsäuberliche Inventarisierung der abzugebenden Kantonsstrassen wurde sehr gelobt. Die auf die Gemeinde fallenden Lasten mit zu geringer Abgeltung wurden aber stets kritisiert. Wir haben uns gefragt, ob wir Kantonsvertreter oder Gemeindevertreter sind. Müssen wir für die Gemeindeinteressen eintreten oder die Kantonsinteressen vertreten? Es geht immer auch um das Geld, denn beim Kanton wird der Strassenunterhalt vollumfänglich mit Verkehrssteuern, also keinem Franken aus Steuergeldern bezahlt. Bei den Gemeinden ist der Anteil der Verkehrssteuern, die der Kanton weiterleitet, hingegen ein Bruchteil der Auslagen für den Strassenunterhalt. Der Rest wird mit Gemeindesteuern beglichen. So wurde an der ersten Sitzung der Netzbeschluss mit der entsprechenden Abgeltung verworfen respektive zur Nachbearbeitung an die

Verwaltung zurückgewiesen. Das Departement für Bau und Umwelt (DBU) hat eine neue Fassung der Gesetzesänderung mitsamt einem Bericht erstellt. Dafür ein herzlicher Dank für die Flexibilität und die Zusatzarbeit. Die nachfolgende Beratung lief geordnet. Es wurde rege diskutiert und kontrovers beraten. Am Schluss hat die Kommission die vorliegende Fassung einstimmig gutgeheissen. Im Namen der vorberatenden Kommission bitte ich den Grossen Rat, auf das Geschäft einzutreten.

**Zbinden, SVP:** Die Gesetzesänderung warf ihre Schatten weit voraus und rief die Gemeinden als Hauptbetroffene auf den Plan, sich ein genaues Bild zu machen. So wurde der Bericht über die Bereinigung des Kantonsstrassennetzes mit allen Detailangaben – der vorliegenden Botschaft sowie dem Kommissionsbericht und dem Gesetzesentwurf – mit grossem Interesse gelesen. Dem Regierungsrat danke ich für die aufwendigen Arbeiten, dem Tiefbauamt für die Erläuterungen und der vorberatenden Kommission für den Bericht. Auslöser für die Revision des Gesetzes war der aus dem Jahr 1993 pendente Netzbeschluss. Aufgrund der Ausgangslage wurde das gesamte Kantonsstrassennetz überprüft und der Zustand der Kunstbauten sowie der Strassen auf Datenblättern erfasst. Diese Arbeit kann auch in Zukunft gut für die Unterhaltsplanung eingesetzt werden. Weiter wurden sämtliche Strassenabschnitte auf ihre kantonale Funktion überprüft. In einer ersten Phase war geplant, dass ca. 200 Kilometer Kantonsstrassen an die Gemeinden übergehen sollen. Nach der Vernehmlassung waren es noch 171,79 Strassenkilometer. Es gab betroffene Gemeinden, vor allem ländliche Gemeinden, die bis zu zehn Kilometern Kantonsstrassen übernehmen sollten. Vor allem bei den Gemeinden stellte man sich die Frage, weshalb etwas geändert werden soll, wenn es bestens funktioniert. Der Vergleich mit dem Kanton St. Gallen, der mit einer Fläche von 2'031 Quadratkilometern 653 Kilometer Kantonsstrassen und der Kanton Thurgau mit 991 Quadratkilometern 744 Kilometer Kantonsstrassen hat, ist für viele kein Grund, etwas am Netz zu ändern. In der Vernehmlassung wurde mehrfach eingebracht, den geforderten Netzbeschluss bei 741 Kilometern Kantonsstrassen festzusetzen. Die Kantonsstrassen werden durch das Tiefbauamt sehr gut unterhalten. Dort sind Wissen, Erfahrung und Infrastruktur für alle Bereiche bestens vorhanden. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Tiefbauamtes verdienen für ihren grossen Einsatz, damit wir sichere und saubere Strassen haben, ein grosses Dankeschön. Betreffend Finanzierung ist zu beachten, dass die Kantonsstrassen aus zweckgebundenen Mitteln finanziert werden. Dies sind die Fiskalabgaben auf Treibstoff, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und die Strassenverkehrssteuern. Mit der Abtretung waren Ausgleichszahlungen für den Unterhalt der nächsten 25 Jahre verbunden. Im Gegensatz dazu werden bei den Gemeinden ein Grossteil der Aufwendungen für die Gemeindestrassen und, das ist wichtig, die Kostenanteile an die Sanierung der Kantonsstrassen im Innerortsbereich durch Steuergelder finanziert. Das Finanzierungsgefüge gab ebenfalls viel zu reden. Der Kanton wollte knapp ein Drittel des Kantonsstrassennetzes abgeben. Die Kostenreduktion lag je-

doch lediglich bei 12 %. Bereits an der ersten Sitzung der vorberatenden Kommission wurde der Streichung der § 57a bis § 57c klar zugestimmt. Die Änderung in § 43, den Grenzabstand von Einfriedungen und Mauern auf 30 Zentimeter festzulegen, wurde gut aufgenommen. Dies erhöht die Sicherheit und gibt Platz für Reparaturen am Strassenrand und für die Schneeräumung. In der 1. Lesung werde ich in § 43 einen Antrag zur Präzisierung stellen. Das Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben ist ebenfalls Bestandteil der Vorlage. Ein weiterer wesentlicher Punkt war die Erhöhung der Abgabe der Strassenverkehrssteuer an die Gemeinden. Dieses Anliegen wurde in den letzten Jahren im Grossen Rat immer wieder eingebracht. Die aktuell 15 % sollen gemäss dem Vorschlag des Regierungsrates auf 19,8 % erhöht werden. Infolge der Streichung der § 57a bis § 57c und den damit verbundenen Entschädigungen wurde der Satz auf 23 % erhöht. Der Antrag, den Satz auf 30 % zu erhöhen, wurde mit 5:8 Stimmen abgelehnt. Zu weiteren Punkten äussere ich mich wenn nötig in der 1. Lesung. Da die Abtretung der 171,79 Kilometer Kantonsstrassen an die Gemeinden aber nicht mehr Bestandteil der vorliegenden Gesetzesvorlage ist, ist die SVP-Fraktion grossmehrheitlich für Eintreten.

**Franz Eugster**, Die Mitte/EVP: Ich spreche im Namen der Fraktion Die Mitte/EVP und danke der vorberatenden Kommission sowie den Vertretern des DBU ganz herzlich für die Vorarbeit und die Erstellung des Berichtes. Wir sind ohne Gegenstimme für Eintreten. Mit dem vorliegenden Gesetz sind wir nämlich mehrheitlich zufrieden. Dies war aber nicht immer so. Uns war es bereits in der Vernehmlassung und in der Kommission ein grosses Anliegen, dass die § 57a bis § 57c gestrichen werden. Sprich: Wir wollen keine Abtretung von Kantonsstrassen an Gemeinden ohne deren Einverständnis. Mit dem vorliegenden Gesetz haben wir das erreicht. Mit der Aufteilung in Kantonsstrassen 1. und 2. Klasse können wir uns aber nur bedingt anfreunden. Vor allem, weil der Regierungsrat nach wie vor zum Ziel hat, die Kantonsstrassen 2. Klasse an die Gemeinden abzutreten. Da dies nun aber nur noch im gegenseitigen Einvernehmen erfolgen kann, geben wir uns zufrieden. Die neue Verteilung der Strassenverkehrsabgaben, die eine Erhöhung des Gemeindeanteils beinhaltet, begrüßen wir. Auch wenn dies den Gemeinden für den Unterhalt der Strassen noch lange nicht reicht, finden wir die Höhe des Anteils richtig. Nichtsdestotrotz wird aus unserer Reihe ein Antrag zu § 21 erfolgen. Dabei geht es um die Änderung von Linienführungen von Wanderwegen. Die vorberatende Kommission hat diese ebenfalls bereits diskutiert.

**Bétrisey**, GRÜNE: Die vorliegende Gesetzesänderung vermag nicht zu überzeugen. Deshalb war das Eintreten in der Kommission höchst bestritten und wurde mit nur einer Stimme mehr äusserst knapp angenommen. Das ist ein klares Signal, dass die Vorlage nicht ausgewogen ist und nochmals überarbeitet werden muss. Nach der Kommissionsarbeit ist die Meinung der GRÜNE dieselbe. Es ist nicht zeitgemäss, eine derart umfassende Änderung des Gesetzes über Strassen und Wege zu präsentieren, bei der das

Thema der Wege schlicht ausgeklammert wurde. Dies, obwohl es im Gesamtverkehrskonzept heisst, dass der Langsamverkehr gleichberechtigt behandelt werden müsse. Das hat hier nicht stattgefunden. Das Zweiklassensystem, das neu eingeführt werden soll, ist nichts anderes als ein neuer Versuch, die Abtretung eines Teils der Kantonsstrassen durch die Hintertüre doch noch durchzudrücken. So verlockend die Vorlage auch aussehen mag, ist sie doch eine Mogelpackung, die nicht durchdacht ist. Der Druck auf die Gemeinden, die Strassen 2. Klasse in ihr Eigentum zu übernehmen, bleibt aufrechterhalten. Ich kenne keinen Kanton, der bei Kantonsstrassen unterschiedliche Klassierungen führt. Der Kanton St. Gallen kennt eine Klassierung nur bei Gemeindestrassen und -wegen. Weil die Streckenbezeichnung erneut bereits sehr detailliert im Anhang der Gesetzesänderung festgeschrieben werden soll, verhindert dies eine gesamthafte Betrachtung der Wege, bestehend aus Rad- und Wanderwegen. Der angekündigte Antrag der Fraktion Die Mitte/EVP vermag die Mankos der vorliegenden Fassung betreffend Wege nicht nachzubessern und ist zu wenig fundiert. Es fehlen insbesondere konkrete Aussagen zu Wegstrecken und Hierarchien. Er wird von unserer Fraktion nicht unterstützt. Im Kanton Thurgau wird dem motorisierten Individualverkehr noch immer der rote Teppich ausgerollt, obwohl unser "Modal Split" viel zu hoch ist und endlich Anstrengungen notwendig sind, um den Langsamverkehr ernsthaft zu fördern und nicht nur als Randnotiz "mitlaufen" oder wie in der vorliegenden Fassung mit der vagen Aussicht auf Nachbesserung in unbekannter Zukunft und ohne Zeitangabe ganz aussen vor zu lassen. Die Klimakrise ist da. Der Langsamverkehr muss als Alternative zum motorisierten Verkehr und als Zubringer zum öffentlichen Verkehr zwingend gefördert werden. Damit können CO<sub>2</sub>-Emissionen verringert werden, und ein buchstäbliches "Umsatteln" auf den Velosattel kann stattfinden. In unserem Kanton wird betreffend Priorität der Verkehrsmittel noch immer auf das falsche Pferd, den motorisierten Verkehr, gesetzt, und dies in einem Kanton, der über ein sehr dichtes Strassennetz verfügt, eines der dichtesten schweizweit. Bevor über Abstufungen entschieden wird, soll ein Konzept erstellt werden, welche Strassen beispielsweise neu als regionale oder kantonale Radschnellrouten verwendet werden könnten. Es lässt sich im Nachhinein nicht mehr sachgerecht umsetzen, wenn der Netzbeschluss bereits mit Fokus auf den motorisierten Verkehr entschieden worden ist. Zuerst soll der Teil der Wege aufgearbeitet werden, damit eine gesamthafte und bessere Lösung möglich wird. Die GRÜNE-Fraktion **beantragt** einstimmig **Nichteintreten**. Wir danken für die Unterstützung.

**Macedo**, FDP: Ich danke dem Kommissionspräsidenten, alt Regierungsrätin Carmen Haag und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des DBU für die gute Zusammenarbeit und den Kommissionsmitgliedern für die angeregte Diskussion in den Kommissionssitzungen. Die FDP-Fraktion ist sich bewusst, dass insbesondere das Herzstück der Gesetzesrevision, der Netzbeschluss, keine einfache Pendeuz ist. Nicht umsonst wurde der Netzbeschluss während 30 Jahren vor sich hergeschoben. Die FDP ist einstimmig für

Eintreten auf die Gesetzesänderung und wird der vorliegenden Fassung zustimmen. Gleichzeitig möchten wir aber betonen, dass die Hausaufgaben im Gesetz noch nicht fertiggestellt sind. Ich möchte insbesondere auf zwei Punkte eingehen: die Bereinigung des Strassennetzes und die Verteilung der Verkehrssteuern. Es ist positiv zu werten, dass die Gemeinden bei einer allfälligen Abtretung beziehungsweise bei einer Übernahme neuer Strassen als Verhandlungspartner auf Augenhöhe nun miteinbezogen werden müssen. Denn dies wurde bei der ursprünglichen Gesetzesversion deutlich verpasst, und es ist ein grosser Kritikpunkt unsererseits. Es wurde einmal mehr verpasst, die Gemeinden frühzeitig in den gesamten Prozess einzubinden und frühzeitig abzuholen. Wir fragen uns, weshalb man die Betroffenen nicht von Anfang an zu Beteiligten gemacht hat. Andererseits müssen wir uns klar bewusst sein, dass die vorliegende Gesetzesvariante Tür und Tor für 80 verschiedene Vertragsabwicklungen öffnet. Je nachdem, wie gut eine Gemeinde verhandeln kann, werden die Übernahmebedingungen gut oder weniger gut. Den "Projekte-Bazar" bei der Verwendung der Partizipationserlöse der Thurgauer Kantonalbank konnten wir verhindern, dafür starten wir nun einen "Strassen-Bazar". Offenbar ist es aber nicht anders möglich, zum Ziel zu kommen. Wir nehmen dies so zur Kenntnis und sind gespannt, wie es bei der Netzbereinigung nun weitergeht. Eine Mehrheit unserer Fraktion findet die Zweiteilung der Kantonsstrassen unter Berücksichtigung der Ausgangslage und der schwierigen Lösungsfindung einer pauschalen Strassenabtretung aber als sinnvolle und praktikable Lösung. Zu den Verkehrssteuern: Es ist zwar erfreulich und richtig, dass die Gemeinden einen höheren Anteil an den Verkehrssteuern erhalten sollen. Währenddem der Kanton den Bau und Unterhalt der Strassen vollständig mit dem Ertrag aus den Verkehrssteuern finanzieren kann, finanzieren die Gemeinden den Bau und Unterhalt vor allem mit Steuergeldern. Es ist deshalb richtig, dass die prall gefüllte Kasse abgebaut wird und die Gemeinden mehr Geld aus den Verkehrssteuern erhalten sollen. In der jetzigen Vorlage wird das Geld aber weiterhin nach Gemeindefläche und Einwohnerzahl, anstatt nach Strassenlänge verteilt. Da das Geld aber in den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen fliesst, wäre dies das einzig richtige Kriterium. Hier orten wir eine zweite offene Pendeuz für den Kanton. Es ist uns bewusst, dass die Verteilung nach Strassenlänge heute eine Herausforderung wäre, weil zu wenige Daten über die Gemeindestrassen vorliegen. Auch müsste man wohl die Gemeindestrassen nach Funktionen klassieren, um eine faire Verteilung zu erreichen. Insgesamt wäre das Kriterium der Strassenlänge aber das einzig richtige und faire Kriterium. Hier gibt es also Aufarbeitungsbedarf. Die Hausaufgaben sollten aber unbedingt an die Hand genommen werden. Wir betonen gleichzeitig, dass noch weitere Herausforderungen vor der Türe stehen.

**Wiesmann Schätzle, SP:** Mit der vorliegenden Teilrevision werden drei Hauptziele verfolgt: die Bereinigung des Kantonsstrassennetzes, die Erhöhung des Gemeindeanteils am Ertrag der Strassenverkehrssteuer und die Aktualisierung des Gesetzes über Stras-

sen und Wege. In der Kommission war bei der Diskussion zum Eintreten vor allem die Bereinigung des Kantonsstrassennetzes das vorherrschende Thema. Die SP-Fraktion anerkennt die gesetzliche Pflicht des Grossen Rates, einen Netzbeschluss über das Kantonsstrassennetz zu fassen. Die bald 30 Jahre alte Pendeuz soll verständlicherweise erledigt werden. Allerdings führen bekanntlich verschiedene Wege zum Ziel. So stand die Verkleinerung des Kantonsstrassennetzes bei der Vorlage im Vordergrund. Alle Kantonsstrassen wurden nach denselben fachlichen Kriterien beurteilt und entsprechend ausgeschieden. Beim vertieften Studium der sehr umfangreichen Unterlagen fällt auf, dass hier eine sehr grosse und detailreiche Grundlagenarbeit über einen längeren Zeitraum geleistet wurde. Umso mehr überrascht es, dass sich das DBU vor der Ausarbeitung der sehr gewichtigen Vorlage nicht im Vorfeld um die Mitwirkung weiterer Anspruchsgruppen bemühte. Verschiedene Themen wie Naturgefahren oder hydraulische Kapazitäten wurden nicht abgehandelt. Zudem fehlt in den Fachdossiers die Auseinandersetzung und Interessensabwägung in Bezug auf die Kriterien, die zu den Beschlüssen über die einzelnen Abtretungen geführt haben. Die Diskussion zu den fachlichen Kriterien hätte im Vorfeld durchaus eine politische Gewichtung vertragen. Die politische Gewichtung wurde beim Eintreten auf die Vorlage in der Kommission vorgenommen, und das DBU überarbeitete die Vorlage entsprechend. Die nun vorliegende Fassung mit den zwei Klassen und der generellen Erhöhung am Ertrag der Strassenverkehrssteuer um 8 % können wir unterstützen. Die zwei Klassen bei den Strassen unterscheiden sich durch die Zuständigkeit, ob bei einer Abtretung der Grosse Rat oder der Regierungsrat zuständig ist. Mit den betroffenen Gemeinden sollen individuelle Lösungen auf bilateralem Weg gefunden und nach dem heute bereits bestehenden Prozess vorgegangen werden. Die SP-Fraktion ist für Eintreten.

**Schenk, EDU:** Die EDU-Fraktion ist für Eintreten. Ich danke der Kommission für die gute und umfassende Arbeit. Wir sind froh, dass die § 57a bis § 57c in der Kommission so klar beschickt wurden. Es scheint dem DBU zu gefallen, Ansinnen umsetzen zu wollen, die sich gegen die Wahrnehmung der Bürger stellen. Dieser Eindruck entstand jedenfalls bei mir. Wir regen den Regierungsrat und das DBU an, sich Gedanken über den möglichen und erkennbaren Sachverhalt zu machen. Wir stimmen der Kommissionsfassung zu.

**Pagnoncini, GLP:** Mit dem vorliegenden Geschäft wird eine rund zehn Jahre alte Pendeuz erledigt. Die Bereinigung des Gesetzes ist dringlich. In der Vorbereitung für die Gesetzesänderung wurde durch die kantonalen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine sehr ausführliche und lobenswerte Vorarbeit geleistet. Strassen und Tiefbauwerke wurden eingehend geprüft und bewertet. Es liegt eine umfangreiche und detaillierte Dokumentation vor, die für weiterführende Arbeiten ebenfalls sehr dienlich ist. Nichtsdestotrotz wurde in der Kommission das Eintreten auf das Geschäft nur knapp beschlossen, da die

§ 57a bis § 57c, das Abtreten von rund 170 Kilometern Strassen an die Gemeinden, bereits im Grundsatz nicht gutgeheissen wurde. Die Folgen für einige Gemeinden wären mit der Abgabe zum Teil mit massiven Kosten verbunden gewesen, die mit der geplanten Abgeltung keineswegs beglichen gewesen wären. Es ist bekannt, welche zusätzlichen Kosten bei einer notwendigen Sanierung entstehen können, erst recht, wenn die Strassen polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) enthalten, die teuer entsorgt werden müssen. Die nun vorgeschlagene Klassifizierung der Strassen ist sinnvoll, sofern die Strassen nicht "zweitklassig" unterhalten werden. Dass dies nicht der Fall sein wird, wurde den Kommissionsmitgliedern aber versichert und im Protokoll festgehalten. Wobei, solche Strassen, die keine kantonale Funktion erfüllen, werden als 2. Klasse geführt. Das DBU erhält dadurch die Kompetenz, sie den Gemeinden mittels Vereinbarung einvernehmlich zu übergeben. Wir begrüssen die Erhöhung der Strassenverkehrsabgabe an die Gemeinden von 15 % auf 23 %, denn der Strassenunterhalt ist für die Gemeinden eine kostenintensive Herausforderung. Nach drei eingehenden und konstruktiven Kommissionssitzungen liegt nun ein überarbeitetes Gesetz vor, das eine gute Grundlage bildet. Die GLP-Fraktion ist für Eintreten.

Regierungsrat **Dr. Diezi**: Ich bedanke mich bei der vorberatenden Kommission, dass sie trotz einiger Diskussionen Eintreten beschlossen hat, wenn auch äusserst knapp. Ich würde mich sehr freuen, wenn der Grosse Rat heute etwas deutlicher auf die Gesetzesvorlage eintreten würde. Der Handlungsbedarf am Gesetz ist nach Jahrzehnten ohne grössere Anpassungen unbestritten. Es gibt aber Stimmen, die noch mehr Handlungsbedarf sehen. Das schliesst nicht aus, dass wir uns heute mit unseren Vorschlägen befassen. Es ist völlig unbestritten, dass im Bereich der Wege eine Pendezenz besteht. Der Kanton ist aufgrund des Bundesgesetzes über die Velowege gehalten, seine entsprechende Planung in den nächsten fünf Jahren zu überprüfen. Dies wird also auf der Tagesordnung bleiben. Es besteht kein Grund, heute nicht auf das Gesetz einzutreten. Die langjährige Pendezenz, der Netzbeschluss für die Kantonsstrassen, ist ein weiterer Grund, auf die Vorlage einzutreten. Die Forderung wird mit der Fassung der Kommission erfüllt, wenn auch in einer anderen Weise, als dies der Regierungsrat ursprünglich wollte. Zu diesem Punkt werde ich mich nicht weiter äussern. Das Thema ist für mich erledigt. Hier besteht keine Pendezenz des Regierungsrates. Wir werden nicht weiter aktiv werden. Wenn Gemeinden auf uns zukommen und Interesse an Strassenabtretungen haben, werden wir uns selbstverständlich mit dem Anliegen auseinandersetzen und nach individuellen Lösungen suchen. Es hat niemand einen Auftrag, aktiv auf Gemeinden zuzugehen und Abtretungen in die Wege zu leiten. Hier muss niemand Angst haben, dass etwas auf dem Weg des Hintertürchens in Szene gesetzt werden soll. Wir haben die Botschaft verstanden. Bei der Änderung geht es zudem um eine weitere langjährige Forderung der Gemeinden, nämlich stärker an den Strassenverkehrssteuern beteiligt zu werden. Auch dies ist ein Grund, auf die Vorlage einzutreten. Wir schlagen eine Erhöhung

auf neu 23 % vor. Dies ist immerhin eine Erhöhung um 53 %. Ich ersuche den Grossen Rat, daran festzuhalten. Wir haben uns dies nicht aus den Fingern gesogen, sondern eine Berechnung angestellt, damit der Inhalt der Spezialfinanzierung dem bilanzierten Wert der Kantonsstrassen plus/minus 10 % entsprechen sollte. Ein Hauptargument, weshalb man keine Bereinigung im Sinne des ursprünglichen Vorschlags des Regierungsrates wollte, war der Hinweis, dass es der Kanton aktuell sehr gut mache und kein Bedarf bestehe, irgendetwas zu ändern. Der Kanton muss aber über die entsprechenden Mittel verfügen. Unseres Erachtens ist dies mit 23 % der Fall, ansonsten rigoros priorisiert werden müsste. Dies dürfte kaum im Interesse der betroffenen Gemeinden sein. Zur Klassifizierung: Diese ist eine rein administrative Angelegenheit, die den Vorgang erleichtern soll, um, ohne dass der Grosse Rat bemüht werden muss, mit Gemeinden, die interessiert sind, Strassenabtretungen zu vereinbaren und solche Vereinbarungen in Eigenregie abgeschlossen werden können. Meines Erachtens ist es nachvollziehbar und sinnvoll, dass wir auf die geleisteten Vorarbeiten abstellten. Weitere Aussagen sind damit nicht verbunden. Es muss keine Gemeinde, die an solchen Strassen liegt, Angst haben, dass eine schlechtere Behandlung erfolgt oder Druck erzeugt wird, die Strassen doch noch an der Gemeinde abzutreten. Hier kann ich Entwarnung geben. Es wurde erwähnt, dass der Regierungsrat eine weitere Pendenz im Zusammenhang mit der Verteilung unter den Gemeinden habe. Aus unserer Sicht besteht hier aber keine Pendenz. Die Regelung besteht seit 2006, und sie funktioniert einwandfrei. Wir hatten noch keine Klagen. Selbstverständlich kann man darüber diskutieren, falls es gewünscht wird. Man muss sich aber bewusst sein, was man damit in Gang setzt. Je nach dem, wie die Kriterien neu definiert werden, kann es erhebliche Verschiebungen geben. Ob dies im Interesse der Gemeinden liegt, weiss ich nicht.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

**Eintreten** ist **bestritten**, wird aber mit 98:18 Stimmen **beschlossen**.

## 1. Lesung (Fassung nach 1. Lesung siehe Anhang zum Protokoll)

I.

§ 1 Abs. 1, 2, 3 und 4

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 2 Abs. 1 und 2

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 3 Abs. 1, 2 und 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 4 Abs. 2 und 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 4a

Diskussion - **nicht benützt.**

Titel nach § 4a

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 5 Abs. 1, 2 und 3

Kommissionspräsident **Eschenmoser**, SVP: Die Klassifizierung der Kantonsstrassen gab rege zu diskutieren. In der Klasse 1 sind Strassen von kantonaler Bedeutung. In der Klasse 2 sind die restlichen 171,8 Kilometer, die der Kanton abgeben wollte. Gemäss Aussage der Verwaltung wird beim Unterhalt der zwei Klassen kein Unterschied gemacht. Dies wurde uns garantiert. Das ist wichtig für die Gemeinden. Der Unterschied liegt darin, dass Strassen in der Klasse 2 ohne Beschluss des Grossen Rates an die Gemeinden abgetreten werden können. Das heisst, die Gemeinden vereinbaren eine all-fällige Abtretung mit dem Departement.

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 5a

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 6 Abs. 1, 2, 3 und 4

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 7

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 8 Abs. 1, 2 und 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 9

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 10

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 11 Abs. 1, 2, 3 und 4

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 12 Abs. 1

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 13 Abs. 2 und 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 15 Abs. 1, 2 und 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 16

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 17 Abs. 1, 2, 3 und 4

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 18 Abs. 1

Diskussion - **nicht benützt.**

Titel nach § 18

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 19 Abs. 1, 2 und 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 19a

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 20 Abs. 2

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 21 Abs. 1, 3 und 4

**Bühler**, Die Mitte/EVP: Ich **beantrage**, in § 21 Abs. 4 eine neue Ziff. 5 einzufügen, die wie folgt lautet: "5. Änderung von Linienführungen von Wanderwegen". Wie dem Kommissionsbericht zu entnehmen ist, wurde der Antrag bereits in der Kommission eingebracht, dort aber knapp abgelehnt. Das ist unseres Erachtens schade und falsch. In Zeiten, in denen wir über Regulierungsbremsen diskutieren, sollte es möglich sein, dass alles das, was einfach erledigt werden kann, einfach bleibt. Kleine Änderungen von Linienführungen von Wanderwegen gehören dazu, gerade in Anbetracht dessen, dass das Wanderwegnetz im Kanton Thurgau im Gegensatz zum Strassennetz, wie es uns Ratskollegin Karin Bétrisey erklärt hat, nicht eine hohe, sondern eine sehr geringe Dichte

aufweist. Wir könnten also froh sein, wenn jeder Weg, der ohne grossen Aufhebens und ohne dass jemand seine Interessen verletzt sieht, bleiben soll. Andernfalls kann man es natürlich anders machen. Deshalb sollte unser Antrag mit der Ergänzung unterstützt werden.

**Kappeler, GRÜNE:** Was ist mit "Änderung von Linienführungen von Wanderwegen" gemeint? Ist damit eine Änderung auf dem bestehenden Wegnetz, also eine Änderung der Wegweiser, des Kartenmaterials und vor allem des rechtlichen Status eines Weges gemeint? Oder beinhaltet die Änderung von Linienführungen auch bauliche Massnahmen beziehungsweise einen Wegbau? Ich möchte dazu gerne eine Präzisierung, bevor ich mich dazu äussere. Ich danke für die Beantwortung.

**Bühler, Die Mitte/EVP:** Wenn man von mir eine juristisch und formell korrekte Aussage haben möchte, wäre ich schlichtweg überfordert. Es geht um bestehende Wanderwege, bei denen es beim Abschnitt, was bedeutend oder unbedeutend ist, eine Anpassung gibt, damit man Verbänden, Personen und Besitzern kein rechtliches Gehör geben muss und eine geringfügige Änderung vonstattengehen kann. Meines Erachtens muss dies in der Verordnung stehen. Man könnte beim Beleuchtungskörper dieselbe Frage stellen, was bedeutend oder unbedeutend ist, wenn der Leuchtkegel plötzlich sehr viel breiter und stärker ist. Mir geht es darum, dass bei Wanderwegen, bei denen es nötig und sinnvoll ist, etwas gemacht werden kann, ohne dass die Betroffenen rechtliches Gehör erhalten, aber ohne dabei die Interessen von Irgendjemandem zu treffen. Daran soll festgehalten werden. Deshalb gehört die neue Ziff. 5 dazu. Es soll vereinfacht, aber nicht den Leuten vor den Kopf gestossen werden oder schlimmer noch, dass sie kein rechtliches Gehör erhalten. Dann wäre es nicht mehr unbedeutend.

**Kappeler, GRÜNE:** Aus dem Votum geht indirekt hervor, dass damit auch bauliche Massnahmen, also ein Wegneubau möglich ist. Dies ist im Sinne der Förderung des Langsamverkehrs zwar gut gemeint. Gut gemeint ist aber leider nicht dasselbe wie gut. Ich bitte den Grossen Rat, den Antrag Bühler abzulehnen. Zwei Beispiele, mit denen ich aber keine Gemeinde schlechtmachen möchte: Der damalige Chef des DBU hatte einen Wanderweg bewilligt, und zwar so, dass er nicht nur in der Pufferzone eines Flachmoors von nationaler Bedeutung angelegt worden wäre, sondern er hätte das Flachmoor von der Pufferzone abgetrennt. Dies widerspricht den entsprechenden gesetzlichen Vorgaben für Pufferzonen und Flachmoore. So war es aber bereits aufgegleist. Pro Natura Thurgau hatte dagegen sogar Aufsichtsbeschwerde erhoben. Natürlich wurde der Bau sistiert. Der Wanderweg führt nun ausserhalb der Pufferzone vorbei. Wenn man es nun aber so macht, wie es der Antragsteller vorschlägt, und einen Bau als Bagatelle über die Bühne laufen lassen kann, ohne dass das Vorhaben öffentlich aufgelegt wird, sind Verletzungen zwar nicht gerade programmiert, man hätte aber keinen Zugriff auf die nötigen

Daten und wüsste nichts von einem Bau. Beim zweiten Beispiel geht es ebenfalls um eine Wegstrecke in einem Flachmoor von nationaler Bedeutung und um Pufferzonen zwischen Triboltingen und Ermatingen. Das DBU hatte dort einen Veloweg und Fusswege geplant. Wenn ein solches Vorhaben ohne die öffentliche Auflage über die Bühne geht, wie es der Antrag Bühler vorsieht, wüssten wir nichts vom Vorhaben. Das geht nicht. Meines Erachtens wäre dies eine "Verluderung" der gesetzlichen Grundlagen.

**Zbinden, SVP:** Der Antrag tönt gut. Die Mitwirkung respektive die Information der Betroffenen geht aber vollkommen unter. Ein Beispiel: Der Wanderweg wird auf einen Gemeindeweg verlegt, der zwischen einer bäuerlichen Liegenschaft hindurchführt. Der Landwirt erfährt davon nichts. Er hat aber damit zu kämpfen, wenn ihm die Wanderer quasi über seinen Hofplatz spazieren, weil der Weg öffentlich ist. Beim Baumwipfelpfad in Mogelsberg gab es solche Probleme, weil die Besucher den Leuten im Quartier durch den Garten spazierten. Die SVP-Fraktion unterstützt es, dass einfache Handhabungen angewendet werden. Die Mitwirkung der Betroffenen muss aber berücksichtigt werden. Deshalb lehnen wir den Antrag Bühler ab. Ich danke den Ratsmitgliedern, wenn sie dies ebenfalls tun.

**Wiesmann Schätzle, SP:** Das Bundesrecht hält fest, dass bei Wanderwegprojekten verschiedene Fachverbände zur Erhebung von Rechtsmitteln legitimiert sind. Es wäre zu berücksichtigen, dass man zumindest den Verbänden die Bauvorhaben mitteilt. Deren Beschwerdelegimitation können wir auf kantonaler Ebene nicht ändern. Mit einer öffentlichen Auflage gewähren wir das Rechtsmittel. Ich mache beliebt, auf die beantragte Ergänzung zu verzichten.

**Paul Koch, SVP:** Der Antrag wurde in der Kommission abgelehnt. Es ist interessant, dass er heute in den Rat kommt. In § 21 geht es um geringfügige kleine Änderungen. Bei der Aufzählung in Abs. 4 soll eine neue Ziff. 5 eingefügt werden. Mit der Ergänzung ist etwas Geringfügiges gedacht. Wir haben bereits gehört, dass es Linienführungen gibt, die plötzlich durch den eigenen Garten gehen. Ich glaube aber nicht, dass dies so vonstattengehen wird. Es wird lediglich keine öffentliche Auflage gemacht. Abklärungen müssen trotzdem durchgeführt werden. Ich unterstütze den Antrag Bühler. Ich hoffe, dass man dies bei kleinen Änderungen so durchführen kann. Schliesslich geht es um Verbesserungen von Wanderwegen. Es wird viel gebaut und geteert. Wanderwege sollten möglichst wenig auf befestigten und geteerten Wegen belegt werden. Wenn mit einfachen Mitteln eine Verbesserung möglich ist, unterstütze ich dies.

**Bétrisey, GRÜNE:** Es geht nicht darum, das Verbandsbeschwerderecht in den Vordergrund zu rücken. Aus meiner beruflichen Tätigkeit kann ich berichten, dass die Verlegung von Wanderwegen immer eine heikle Geschichte ist. Wenn der Weg von einem

bestehenden Ort an einen anderen Ort verlegt wird, gibt es andere Betroffene. Im ureigenen Sinn und Interesse der Landwirte wäre es nicht zielführend und nicht zweckdienlich, hier Rechtsmittel einzuschränken. Daher bitte ich den Grossen Rat, den Antrag Bühler abzulehnen.

Kommissionspräsident **Eschenmoser**, SVP: Der Antrag tönt sympathisch, und er ist gegen die Bürokratie. Die Verlegung eines Wanderweges ist eine einfache Sache. Wenn man als Grundeigentümer aber selbst betroffen ist, sieht es wieder anders aus. Man hätte dann gerne die Möglichkeit, die eigenen Rechte zu wahren. Zudem sind bundesrechtliche Vorgaben, beispielsweise die Beschaffenheit, zu berücksichtigen. Ausserdem können andere öffentliche und privatrechtliche Interessen tangiert werden, die eine öffentliche Auflage benötigen. Meines Erachtens wurde der Antrag deshalb in der Kommission mit 7:4 Stimmen zwar nicht knapp abgelehnt, aber abgelehnt.

Regierungsrat **Dr. Diezi**: Als passioniertem Wanderer sind mir administrative Erleichterungen für die Änderung von Wanderwegen grundsätzlich sehr sympathisch. Meines Erachtens sollten die Vorschläge aber nicht kontraproduktiv sein. Da müssen wir aufpassen. Es geht um die Linienführung von Wanderwegen. Ich frage mich, ob es überhaupt ein unbedeutendes Projekt geben kann. Falls es dies geben könnte, sind rasch gewichtige Interessen Privater oder öffentliche Interessen betroffen. Dies wurde verschiedentlich erwähnt. Ich frage mich, ob in diesem Fall von einem unbedeutenden Projekt gesprochen werden kann. Selbst wenn dies durchgeführt wird, besteht das grosse Risiko, dass Rechte von Privatpersonen oder von Körperschaften verletzt werden. Das Bundesrecht sieht sogar obligatorische Vernehmlassungsrechte vor. Wenn diese missachtet werden, kann man sich gut und wirksam gegen Projekte wehren. Damit kommt es zu Verzögerungen, und es gibt mehr Administration. Unter Umständen drohen Sonderrunden. Das anvisierte Ziel der Einfachheit der Beschleunigung verkehrt sich relativ rasch ins Gegenteil. Meines Erachtens liegt der gut gemeinte Vorschlag insofern nicht im Trend, da eine möglichst breite Mitwirkung für die Akzeptanz zentral ist. Auch darauf wurde bereits zu Recht hingewiesen. Dies betrifft durchaus kleinere oder unbedeutende Änderungen am Wanderwegnetz. Die Gefahr ist zu gross, dass bereits ein Fehlstart droht, und die Leute schliesslich nur deshalb dagegen sind, weil sie aus ihrer Sicht nicht rechtzeitig und nicht richtig informiert wurden. Da sollte man in die Offensive gehen, das Vorhaben öffentlich auflegen, möglichst breit kundtun und schauen, wo es Widerstand gibt, und sich damit beschäftigen. Meines Erachtens kommt man so am schnellsten voran. Ich empfehle dem Grossen Rat, den gut gemeinten Antrag, letztlich aber eher kontraproduktiven Vorschlag nicht zu unterstützen.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

**Abstimmung:**

- Der Antrag Bühler wird mit 91:12 Stimmen abgelehnt.

§ 22 Abs. 1

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 23 Abs. 2

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 24 Abs. 1, 2 und 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 26 Abs. 1 und 2

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 26b

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 27 Abs. 1 und 4

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 29 Abs. 1 und 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 31 Abs. 1

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 32 Abs. 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 34 Abs. 1, 2, 3, 4 und 5

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 35 Abs. 1, 3, 4 und 5

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 35a

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 35b

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 35c

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 35d

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 36 Abs. 1 und 2

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 37 Abs. 1 und 2

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 39 Abs. 1, 2 und 6

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 40 Abs. 1, 2, 3 und 4

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 41 Abs. 1, 2 und 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 43 Abs. 1

**Zbinden**, SVP: Die Änderung in diesem Paragrafen macht Sinn. Zäune, die sich direkt am Strassenrand beziehungsweise an der Strassengrenze befinden, sind für alle Betroffenen unbefriedigend. Sie werden häufig beschädigt, und bereits bei den geringsten Unterhaltsarbeiten gibt es Konfliktpotenzial. In § 43 wird von Strassen- oder Weggrenze gesprochen. Zwischen der Bezeichnung "Strassenrand" und "Strassengrenze" gibt es oft Unklarheiten. Mit "Strassenrand" ist der Belagsrand und mit "Strassengrenze" die Strassenparzellengrenze gemeint. Da die Strassenparzellen in der Praxis oft um einiges breiter als die effektive Fahrbahn ausgeschieden sind, die als Strasse wahrgenommen wird, braucht es meines Erachtens eine Präzisierung der Bezeichnung. Ein Beispiel: Wenn die Strassenparzelle beidseitig 50 Zentimeter breiter als der Belag ausgemacht ist, ist es relevant, dass nicht vom Belagsrand gemessen wird, selbst wenn es falsch ist. Ansonsten steht die Einfriedung mit 30 Zentimetern Abstand noch immer auf der Strassenparzelle. Es gibt viele solcher Beispiele. Im Namen der SVP-Fraktion stelle ich den **Antrag**, den 1. Satz in Abs. 1 Ziff. 1 zu ändern. Der 1. Satz in § 43 Abs. 1 Ziff. 1 lautet neu wie folgt: "Lichtdurchlässige, Durchsicht gewährende Einfriedungen bis 1.5 m Höhe dürfen bis 30 cm an die Strassen- oder Wegparzellengrenze gestellt werden." Ich danke für die Unterstützung.

Kommissionspräsident **Eschenmoser**, SVP: Die Kommission hat über den Paragrafen diskutiert. Es ging aber um die Grenzabstände von 30 Zentimetern. Gemäss der Information des Generalsekretärs des DBU ist die Parzellengrenze mit der Strassen- oder Weggrenze gleichzusetzen. Die Kommission hat sich nicht mit dem Begriff befasst. Ich lasse die Entscheidung deshalb offen.

Regierungsrat **Dr. Diezi**: Ich kann die Aussage des Kommissionspräsidenten bestätigen. Die verwendete Terminologie "Strassen- oder Weggrenze" wird wie beantragt verstanden und angewendet. Aus rechtlicher Sicht spricht grundsätzlich nichts gegen den Antrag. Die Problematik besteht darin, dass der Antrag erst jetzt gestellt wurde. Als Folge würde es in § 44 Abs. 1 und in § 46 Abs. 2 ebenfalls Änderungsbedarf geben. Ich schliesse nicht aus, dass weitere Paragrafen angeschaut werden müssten. Allenfalls generieren wir neue Widersprüchlichkeiten. Ich mache deshalb beliebt, die vorliegende Fassung beizubehalten. Zuhanden der Materialien halte ich nochmals fest, dass die Strassen- oder Weggrenze genauso verstanden wird, wie es der Antragsteller gerne möchte: Strassen- oder Wegparzellengrenze.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

**Abstimmung:**

- Der Antrag Zbinden wird mit 72:31 Stimmen abgelehnt.

§ 44 Abs. 1, 2 und 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 45

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 46 Abs. 2

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 47 Abs. 1 und 2

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 47a

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 48 Abs. 1, 2 und 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 49 Abs. 1, 2 und 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 50 Abs. 1, 2, 3 und 4

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 52 Abs. 1, 2 und 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 53 Abs. 2 und 3

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 54

Diskussion - **nicht benützt.**

Titel nach § 54

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 55 Abs. 1

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 56

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 57

Diskussion - **nicht benützt.**

Titel nach § 57

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 57d

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 57e

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 57f

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 58

Diskussion - **nicht benützt.**

II.

Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben

§ 13 Abs. 1

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 15 Abs. 1 und 2

Kommissionspräsident **Eschenmoser**, SVP: Hier geht es um das Geld. Nach der Überarbeitung der Vorlage durch die Verwaltung wird neu eine Erhöhung der Abgabe der Strassenverkehrssteuern an die Gemeinden von 15 % auf 23 % vorgeschlagen, also eine Erhöhung um 8 %. In Zahlen sind dies etwa 5,1 Millionen Franken, die zusätzlich an die Gemeinden fliessen. In der Spezialfinanzierung "Kantonaler Strassenbau und Betrieb" beträgt der aktuelle Saldo rund 155 Millionen Franken. Die jährliche Zunahme beträgt rund 15 Millionen Franken. Ein entsprechender Antrag, die vorgeschlagene Erhöhung von 23 % auf neu 30 % zu erhöhen, wurde mit 8:5 Stimmen abgelehnt. Das Departement erläuterte dazu, dass die vorgeschlagenen 23 % feinsäuberlich berechnet wurden und die Reserven in der Spezialfinanzierung für die geplanten Projekte benötigt werden. Die Berechnung der Gemeindebeiträge wurde rege diskutiert. Aktuell werden die Gelder nach Fläche und Einwohnerzahl aufgeteilt. An diesem System wird festgehalten. § 57 e ist in diesem Zusammenhang wichtig. Dort heisst es, dass der Regierungsrat dem Grossen Rat bei Bedarf, spätestens nach 10 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes, einen Bericht über die Sicherstellung der Finanzierung der Aufgaben des Kantons vorlege.

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 16

Diskussion - **nicht benützt.**

Titel nach § 17

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 19

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 20

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 21

Diskussion - **nicht benützt.**

III.

Diskussion - **nicht benützt.**

IV.

Diskussion - **nicht benützt.**

**Präsidentin:** Wir haben die Vorlage in 1. Lesung durchberaten. Möchte jemand auf einen Punkt zurückkommen? Das ist nicht der Fall.