

Grossratsgeschäfts-Nummer: 08 / GE 29 / 398
Rechtsbuch-Nummer: SVAG; RB 741.1
Departement: DJS, DBU

Bericht der Kommission zur Vorberatung des Gesetzes betreffend die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2006

Zusammensetzung der Kommission

Präsident: Erni Kathrin, Juristin, lic. iur, Wäldi

Mitglieder: Baumgartner Thomas, a. Stadttammann, Steckborn
Brühwiler Konrad, Postangestellter FrontOffice, Frasnacht
Eugster Armin, a. Gemeindeammann, Bürglen
Frischknecht Daniel, dipl. Psychologe FH, Romanshorn
Giuliani Roman, dipl. Architekt FH/SIA, Diessenhofen
Gubler René, Meisterlandwirt, Frauenfeld
Möckli Max, Automechaniker, Schlatt
Niklaus Andreas, dipl. Kult.-Ing. ETH/SIA, Amriswil
Senn Norbert, Leiter Schulamt, Romanshorn
Stutz Christof, Meisterlandwirt, Sirnach
Thalmann Thomas, Elektroplaner, Güttingen
Wälti Bernhard, Dr. med., Arzt, Freidorf
Zahnd Robert, Förster, Frauenfeld
Zweifel Fritz, Kaufmann, Scherzingen

Vertreter des Departements

Regierungsrat Dr. Claudius Graf-Schelling, Chef DJS
Regierungsrat Dr. Jakob Stark, Chef DBU
Ernst R. Anderwert, Geschäftsführer Strassenverkehrsamt
Claudia Mathias, Stv. Generalsekretärin DBU
Rahel Widmer, Rechtsdienst DJS – *Protokollführung*

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

Zusammenfassung der Ergebnisse

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

Allgemeines

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

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

Das bestehende Finanzierungssystem für den kantonalen Strassenbau hat sich in den vergangenen zehn Jahren bewährt. Ein so grosser „Brocken“ wie die OLS darstellt, ist hingegen mit dem bestehenden System nicht zu bewältigen, weshalb eine neue Finanzierungsquelle erschlossen oder eine bestehende erweitert werden muss. Es zeigte sich, dass der überwiegende Teil der Einnahmen für den Strassenbau aus den Strassenverkehrsabgaben resultierte. Die Strassenverkehrsabgaben bieten sich aufgrund ihrer verursachergerechten Erhebung geradezu an, um mittels einer Tarifierhöhung Mehreinnahmen zu generieren. Es wurde errechnet, dass über den Betrachtungszeitraum von 2020 bis 2060 mit 10% höheren Bruttoeinnahmen aus den Strassenverkehrssteuern sowohl die Investitionen als auch die Unterhalts- und Betriebskosten für die OLS wie auch das übrige Kantonsstrassennetz nachhaltig finanziert werden können.

Eintreten

In der Eintretensdebatte zeigte sich schnell ein klares Bild: Diejenigen Kommissionsmitglieder, welche die Strassenbauprojekte BTS/OLS befürworten, votierten für Eintreten. Die Kommissionsmitglieder, die den Strassenbauvorhaben BTS/OLS skeptisch gegen-

überstehen, sprachen sich aus grundsätzlichen Überlegungen gegen ein Eintreten aus. Hierbei handelte es sich jedoch um eine klare Minderheit.

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

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

Die Kommissionsmitglieder beschlossen mit 10 zu 3 Stimmen auf die Gesetzesänderungsvorlage einzutreten.

Detailberatung

In der Detailberatung wurde der Änderungsantrag gestellt, die Strassenverkehrsabgaben um insgesamt 20% zu erhöhen und es wurden entsprechende Berechnungen verteilt. Die beantragte Erhöhung bezwecke nicht, die Hürde der Volksabstimmung zu erhöhen, sondern es werde aufgrund der durchgeführten Berechnungen bezweifelt, dass eine Er-

höhung von 10% wirklich ausreichend sei. Grossmehrheitlich wurde hingegen ausgeführt, dass man Vertrauen in die regierungsrätlichen Zahlen habe und eine Erhöhung von 10% als ausreichend erachte. Der Regierungsrat wies darauf hin, dass sich eine Arbeitsgruppe ein halbes Jahr intensiv mit den Berechnungen beschäftigt habe, Dr. oec. Christoph Tobler die Zahlen zudem auf Herz und Nieren geprüft habe und die Zahlen daher als plausibel und robust angesehen werden könnten. Der Änderungsantrag basiere zudem offensichtlich auf einem anderen Ansatz und gehe von einer befristeten Erhöhung aus, wogegen die regierungsrätliche Lösung unbefristet sei. Der Änderungsantrag wurde mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt.

Des Weiteren wurde von einem Kommissionsmitglied darauf hingewiesen, dass in einer Vernehmlassung die Bedingung geäussert worden sei, den Anteil der Schwerverkehrsabgabe, die der Kanton erhalte, für den Strassenverkehr zu erhöhen und den Anteil für den öffentlichen Verkehr auf maximal 20% zu kürzen. Im Kanton Thurgau finde im Vergleich zu anderen Kantonen eine extreme Umverteilung statt, die es zu beseitigen gelte. Anhand eines vorbereiteten Factsheets erläuterte der Regierungsrat die Verwendung der LSVA im Kanton Thurgau und wies insbesondere auf die Auswirkungen einer Änderung des Verteilschlüssels hin. Eine Reduktion des ÖV-Anteils auf 10% würde beispielsweise dazu führen, dass der Kanton sowie die Gemeinden mehr allgemeine Mittel für die Abgeltungskosten an den öffentlichen Regionalverkehr einsetzen müssten und der indirekte Gemeindeanteil an den LSVA-Erträgen entsprechend sinken würde. Die Erhöhung des MIV hingegen flösse in die Spezialfinanzierung kantonaler Strassenbau, die nicht durch allgemeine Staatsmittel gespiesen werde. Der Regierungsrat bat darum, die vorgebrachte Bedingung nicht mit vorliegender Vorlage zu verknüpfen, da vom Gesetz kein Zusammenhang bestehe, und bot an, die Frage mit der Arbeitsgruppe betreffend Aufgaben- und Finanzenverteilung Kanton-Gemeinden zu diskutieren.

Schliesslich wurde ein Antrag auf Indexierung der Strassenverkehrsabgabetarife gestellt, um der Teuerung Rechnung zu tragen und die Finanzierung auch in Bezug auf diesen Aspekt sicherzustellen. Seitens des Strassenverkehrsamtes wurde indes zu Bedenken gegeben, dass eine Indexierung im Ein-Komma-Bereich beginnen und sich folglich für die Bürger keine vernünftigen und plausiblen Zahlen mehr präsentieren liesse. Ein üblicher Index biete Schwierigkeiten in der Umsetzung. Auch von Seiten des Regierungsrates wurde ergänzt, dass eine Teuerungsklausel nicht praktikabel wäre und im Übrigen der Teuerung auch schon mit der Erhöhung des Fahrzeugbestandes zu einem gewissen Teil Rechnung getragen worden sei. Es wurde hingegen nicht ausgeschlossen, dass allenfalls zu gegebener Zeit über eine Indexklausel nachgedacht werden müsse. Die be-

5/5

antragte Indexierung der Strassenverkehrsabgaben wurde mit 9 zu 3 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.

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

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

Wäldi, den 11. Februar 2012

Die Kommissionspräsidentin

Kathrin Erni

Beilage:

Fassung der vorberatenden Kommission