

1. Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG) (12/GE 30/322)

Eintreten

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

Das Wort hat zuerst der Kommissionspräsident, Kantonsrat Willy Weibel, für seine einleitenden Bemerkungen zum Eintreten.

Kommissionspräsident **Weibel**, CVP/GLP: Seit der Beratung in der Kommission und dem Verfassen des Kommissionsberichts habe ich keine neuen Entscheidungsfaktoren wahrgenommen. Aus diesem Grund verzichte ich auf Ergänzungen oder Erläuterungen und bitte Sie im Namen der vorberatenden Kommission, auf die Vorlage einzutreten.

Rüegg, GP: Mit der Annahme der eidgenössischen Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) vom 9. Februar 2014 durch das schweizerische Stimmvolk, wurde nach 25 Jahren die Anpassung des Thurgauer Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs aus dem Jahr 1989 notwendig. Das nun vorliegende Gesetz, bei welchem es sich um eine Totalrevision handelt, wurde von der dafür eingesetzten Kommission an zwei Sitzungen beraten und mit drei marginalen Änderungen und mit 12:0 Stimmen verabschiedet. Die kurze Beratungszeit, ursprünglich geplant waren vier Sitzungen, und das eindeutige Ergebnis zeigen, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Thurgau von den Vertreterinnen und Vertretern des Grossen Rates unbestritten ist. Zum raschen und guten Ergebnis aus der vorberatenden Kommission führte auch die sehr gute Ausarbeitung der Sitzungsunterlagen durch das zuständige Departement und die umsichtige Sitzungsleitung von Kantonsrat Weibel. Zum ersten Mal durfte ich in einer Kommission des Grossen Rates mitwirken. Ich war beeindruckt von der Qualität der Arbeit und den sachlichen Voten in der Kommission. Mein Dank richtet sich auch an Werner Müller, den Leiter der kantonalen Abteilung Öffentlicher Verkehr und Tourismus, an seine Mitarbeiter sowie an Regierungsrat Dr. Schläpfer, den Vorsteher des zuständigen Departementes. Die GP-Fraktion steht hinter diesem Gesetz, ist für Eintreten und empfiehlt es einstimmig zur Annahme.

Pretali, FDP: In den vergangenen Jahren konnte das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) im Thurgau kontinuierlich verbessert werden. Das bisherige Gesetz hat dies erlaubt und bewährte sich somit. Mit der Zustimmung der Stimmberechtigten zur FABI-Vorlage ist am 9. Februar 2014 eine neue Grundlage gelegt worden, die eine Anpassung der kantonalen Gesetzgebung erforderlich und sinnvoll macht. Die FDP hat sich klar für die FABI-Vorlage eingesetzt und ist nun auch bereit, die Umsetzung mitzutragen. Wir sind davon überzeugt, dass mit dem vorliegenden Gesetz eine gute Basis für die zukünftige

Förderung des ÖV im Thurgau geschaffen wird. Die beiden neu aufgenommenen Möglichkeiten von Fördermassnahmen für Angebotsvereinbarungen im Personenfernverkehr und für Beiträge an Verkehrsmittel erachtet die FDP-Fraktion als weitsichtig und sinnvoll. Obwohl in § 1 grundsätzlich die Berücksichtigung volks- und betriebswirtschaftlicher Kriterien für die Förderung des ÖV versichert wird, hätte die FDP-Fraktion gerne darauf hingewirkt, konkrete wirtschaftliche Kriterien zur ÖV-Angebotsgestaltung ins Gesetz einfließen zu lassen. Wir mussten jedoch zur Kenntnis nehmen, dass weder ein minimaler Kostendeckungsgrad, noch finanzielle Kriterien bei Abgeltungsleistungen im Gesetz befriedigend und allgemein gültig geregelt werden können. Es wird in der Verantwortung des Grossen Rates liegen, diesbezüglich nicht übermütig zu werden und verantwortungsvoll zu prüfen, für welche Angebote ein vorrangiges kantonales Interesse besteht. Ebenfalls in der Verantwortung des Grossen Rates liegt die sorgfältige Prüfung des jeweiligen ÖV-Konzeptes. Dort wird das Angebot definiert und über Abgeltung und Rentabilität informiert. Mitbestimmen gelingt vor allem über das Budget und den Finanzplan. Die Verbesserung des Bahnangebotes im Thurgau bedingt an verschiedenen Orten einen Ausbau der Bahninfrastruktur. Für Ausbauten im Zusammenhang mit dem Fahrplan 2018/2019 sollen dafür fast 300 Millionen Franken aufgewendet werden. Es wird sich zeigen müssen, ob die notwendigen Gelder aus dem FABI-Fonds entsprechend fliessen, damit der versprochene Mehrwert für die Thurgauer Bevölkerung auch geschaffen wird. Die FDP-Fraktion ist für Eintreten und stimmt der Kommissionsfassung einstimmig zu.

Wägeli, SVP: Ich spreche im Namen der SVP-Fraktion. Der Kanton Thurgau verzeichnete im Jahr 2014 den grössten Bevölkerungszuwachs aller Kantone in der Schweiz. Viele Personen sind auf den ÖV angewiesen, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Die Verbesserung des ÖV und die zusätzlichen Mobilitätsbedürfnisse hatten zur Folge, dass in den letzten 15 Jahren die Anzahl ÖV-Passagiere im Kanton Thurgau überdurchschnittlich zunahm. Im Jahr 2014 lag die Zunahme bei 1,7 % mit 39,4 Millionen verzeichneten ÖV-Passagieren. Der Kanton Thurgau hat in den letzten 25 Jahren sehr zukunftsgerichtete Infrastrukturverbesserungen vorgenommen. Das Thurgauer Volk kann stolz sein auf seine ÖV-Strukturen. Dennoch werden wir in Zukunft nicht von Veränderungen verschont bleiben. Das Ziel muss sein, einen möglichst hohen Anteil des Personen- und Güterverkehrs auf die Schienen zu verlagern. Die Förderung des ÖV muss von überparteilichem Interesse und zum Wohle unserer gesamten Gesellschaft sein. Wie aus dem Bericht der vorberatenden Kommission betreffend dieses Gesetzes zu entnehmen ist, wurde den Bedenken der verschiedenen Parteien und Gemeinden Rechnung getragen. Die SVP-Fraktion anerkennt die bisherigen Leistungen des ÖV, sowie auch die Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden. Künftig sind Infrastrukturverbesserungen, Fahrplanerweiterungen oder Angebotsverbesserungen nur zu realisieren, wenn sie in einem vernünftigen Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen stehen. Der kantonale Richtplan

wird revidiert. Das Raumkonzept befindet sich in der Erarbeitungsphase. Dort werden die Ziele des ÖV vorgegeben und im Grundsatzartikel sind die Anforderungen umschrieben. Dabei geht es beispielsweise um volks- und betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte, eine angemessene Grundversorgung, die raumplanerisch und volkswirtschaftlich erwünschte Entwicklung oder den Bedarf an Verkehrsmitteln sowie an umweltgerechten Fördermassnahmen. Wichtig ist die Förderung des ÖV aus wirtschaftlichen Gründen auch für den Thurgauer Tourismus und das Gastgewerbe. Die SVP-Fraktion ist einstimmig für Eintreten.

Trachsel, EDU/EVP: Das Gesetz zur Förderung des ÖV hatte 25 Jahre lang fast unverändert Bestand. Durch die FABI-Vorlage, welche vom Volk angenommen wurde, drängte sich eine Revision auf. Die Revision beinhaltet die Übernahme bewährter Praxis ins Gesetz, die Aufnahme neuer Fördermassnahmen und die Präzisierung von veralteten Begriffen. Die meisten Vernehmlassungsantworten sowie die grosse Mehrzahl der Voten von Mitgliedern der vorberatenden Kommission lassen verlauten, dass der ÖV im Thurgau sehr gut ausgebaut ist und ein Hauptfaktor für die Entwicklung im Kanton darstellt. Gleichzeitig ist aber gegenüber den steigenden Kosten, welche der ÖV verursacht, eine gewisse Skepsis spürbar. Der ÖV ist keine heilige Kuh, seine Kosten dürfen nicht ausufern. Beispielsweise der Kostendeckungsgrad, vermehrte Kostenwahrheit oder Luxuslösungen sind nicht notwendig. Unverhältnismässige Kostensteigerungen sind zu vermeiden. Diese Voten aus der Vernehmlassung zeigen, dass auch für den ÖV ein vernünftiges Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen anzustreben ist. Nicht alles, was gewünscht wird, ist immer auch notwendig oder realisierbar. Klar zum Ausdruck kommt auch, dass der ÖV und der motorisierte Individualverkehr nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen. Die FABI-Vorlage erfordert die Anpassung der kantonalen Gesetzgebung. Die EDU/EVP-Fraktion erachtet die Revision als sinnvoll, unterstützt die Fassung der vorberatenden Kommission und ist einstimmig für Eintreten.

Geiges, CVP/GLP: Ich spreche im Namen der CVP/GLP-Fraktion. Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat das Gesetz über die Förderung des ÖV. Nach 25 Jahren soll das Gesetz den aktuellen Verhältnissen angepasst werden. Die Anpassungen betreffen eine Neuregelung der Finanzierung der Bahn-Infrastruktur zwischen Bund und Kantonen, die Aufnahme von Fördermassnahmen, die Überführung der bewährten Praxis in das Gesetz sowie die Änderung und Präzisierung von veralteten Begriffen. Die Spezialkommission hat das Geschäft in zwei Sitzungen vorberaten und die vorliegende Fassung mit 12:0 Stimmen angenommen, bei drei Absenzen. Das Gesetz über die Förderung des ÖV greift einerseits die Neuerungen nach Annahme der FABI-Vorlage am 9. Februar 2014 auf und unterbreitet eine Vielzahl von zusätzlichen Massnahmen für den Zeitraum nach 2019. Es ist unbestritten, dass wir das Gesetz an die neuen Gegebenheiten anpassen müssen. Weil praktisch jede Bestimmung im alten Gesetz von Änderungen

betroffen ist, kann von einer Totalrevision gesprochen werden. Auslöser hierfür war das revidierte Eisenbahngesetz. Demzufolge wird der Bund ab 2016 alle Infrastrukturkosten aus dem Bahn-Infrastrukturfonds finanzieren. Darunter fallen auch der Betrieb, der Unterhalt, die Erneuerung und der Ausbau des Schienennetzes. Der Kanton wird von diesen Kosten keinen Anteil mehr übernehmen müssen. Stattdessen werden die Kantone 500 Millionen Franken in den Bahn-Infrastrukturfonds des Bundes einzahlen, also 200 Millionen Franken mehr als vorher. Der Thurgau ist davon mit 16,9 Millionen Franken pro Jahr betroffen. Direkt von den Änderungen betroffen sind auch die Gemeinden. Die Beiträge von den Gemeinden an den Aufwand des Kantons werden neu geregelt. Alle Gemeinden, die von der Bahn und dem Bus erschlossen sind, müssen zusammen einen Drittel an die Kosten des Kantons bezahlen. Umgekehrt leistet der Kanton einen Deckungsbeitrag an die ungedeckten Kosten. Ursprünglich handelte es sich dabei um 25 %. Aus Spargründen wurde der Prozentsatz im Jahr 1992 auf 20 %, im Jahr 1997 sogar auf 15 % gesenkt. 2003 wurde der Beitragssatz wieder auf 20 % erhöht, im Rahmen der Leistungsüberprüfung (LÜP) aber bereits wieder auf 15 % gesenkt. Solches Vorgehen nenne ich Sparen auf dem Buckel der Gemeinden und auf dem Buckel der Passagiere, die für ihre Fahrkarten bald mehr werden bezahlen müssen. Ich hoffe deshalb, dass die Beteiligung an den ungedeckten Kosten in Zukunft wieder höher ausfallen wird und eines Tages erneut bei 25 % liegen wird, sobald der Kanton wieder über eine gute Finanzlage verfügt. Die Förderung des ÖV in unserem Kanton ist eine Erfolgsgeschichte. Im vorletzten Jahr haben die Bahn und der Bus auf unserem Kantonsgebiet über 34 Millionen Passagiere befördert. Gegenüber dem Jahr 2000 stellt diese Zahl eine Zunahme um 80 % dar. Diese Erfolgsgeschichte wollen wir mit Augenmass fortsetzen. Die CVP/GLP-Fraktion ist einstimmig für Eintreten und unterstützt das neue Gesetz.

Grunder, BDP: Die BDP-Fraktion ist sich der Bedeutung bezüglich der Entwicklung des ÖV im Kanton Thurgau bewusst. Sowohl der ÖV, aber auch die Infrastruktur der Strassen sind für die Gesamtentwicklung des Kantons von grosser Bedeutung. Allein die hohe Anzahl der Stellungnahmen zur Vernehmlassung vom 28. August 2014 vermag das grosse Interesse aufzuzeigen. Die grosse Mehrheit ist mit der Gesetzesvorlage zufrieden. Die BDP-Fraktion schreibt in ihrer Stellungnahme, dass mit der Annahme der FABI-Vorlage durch das schweizerische Stimmvolk die Anpassung der kantonalen Gesetzgebung sinnvoll sei. Auffallend sind die vielen Partikularinteressen. Da lassen sich neben den Parteien und Verbänden auch die Gemeinden finden. Die Gemeinden sind im Grossen Rat durch Exekutivmitglieder zahlreich vertreten. Es ist verständlich, dass jeder ein möglichst grosses Stück des Kuchens für sich beanspruchen möchte. Den vielen Einzelinteressen, insbesondere bei der Feinverteilung des ÖV, ist Rechnung zu tragen. Dass die Gemeinden mitreden wollen ist umso verständlicher, als dass sie einen Drittel der Kosten, die dem Kanton auferlegt werden, zu tragen haben werden. Die BDP-Fraktion ist jedoch der Meinung, dass der Regierungsrat das sprichwörtliche Heft in der

Hand behalten sollte. Verkehrskonzepte stellen überregionale, beziehungsweise gesamtstaatliche Lösungen dar. Viele Parameter sind vorgegeben, wie beispielsweise der Zeittakt der jeweils neuen Fahrpläne. Dabei darf nicht vergessen werden, dass der Bund bezüglich des Ausbaus der Bahninfrastruktur einen ausserordentlich hohen Beitrag leistet, nämlich 500 Millionen Franken pro Jahr. Der Anteil des Kantons beträgt jährlich 16,9 Millionen Franken. Es handelt sich dabei um gebundene Ausgaben. Die BDP-Fraktion ist für Eintreten und unterstützt die Gesetzesvorlage.

Kern, SP: Der ÖV im Kanton Thurgau ist eine Erfolgsgeschichte. Den politischen Ansichten und den vielen genannten Zahlen möchte ich eine persönliche Aussage hinzufügen. Als ich vor 25 Jahren von der Stadt Zürich in meinen Heimatkanton zurückkehrte, war der Thurgau bezüglich ÖV noch ein Entwicklungsland. In den letzten 25 Jahren leistete der Kanton Thurgau in diesem Bereich sehr viel. Praktisch jede Gemeinde ist heute ohne Auto erreichbar. Die Angebote sind gut und die Fahrpläne für die Passagiere sehr angenehm ausgerichtet. Auch schweizweit stellt der ÖV eine Erfolgsgeschichte dar. So benützt fast jede zweite Schweizerin und jeder zweite Schweizer ein Halbtaxabonnement und auch sehr viele Generalabonnements sind im Umlauf. Die FABI-Vorlage wurde mit 70 % aller Stimmen angenommen. Die Änderung unseres 25 Jahre alten Gesetzes ist notwendig. Der Kanton und die Gemeinden müssen mehr Kosten tragen. Dieses Gesetz zeigt auf, dass der Kanton bereit ist, an die ungedeckten Betriebskosten zwischen 15 % und 25 % zu bezahlen. Zudem bemüht sich der Kanton mittels dieses Gesetzes um Fördermassnahmen des Bundes, welche auch an die Gemeinden gelangen sollen. Um den eingeschlagenen Erfolgsweg weiterhin beschreiten zu können, ist die Änderung des Gesetzes notwendig. Der Grosse Rat kann gegenüber dem Regierungsrat und der Verwaltung ein Zeichen setzen und bestätigen, dass man sich auf dem richtigen Weg befindet. Über die Finanzen muss im Rahmen der Budgetdebatte diskutiert werden. Das ist auch unserer Fraktion klar, die sich ja stets für den ÖV einsetzt. Der ÖV sollte uns einen guten Preis wert sein. Er hilft dem Tourismus und dient der Vernetzung. Die SP-Fraktion befürwortet die Gesetzesvorlage und ist einstimmig für Eintreten.

Kaufmann, CVP/GLP: Eintreten auf dieses Gesetz zur Förderung des ÖV ist auch meines Erachtens unbestritten. In diesem neuen Gesetz soll unter anderem die Finanzierung des Bahnausbaus geregelt werden. Der verbesserte Anschluss unseres Kantons an die übrige Schweiz ist ein Gebot der Stunde. Als Vertreterin des ländlichen Raums setze ich mich aber auch für ein starkes Busangebot ein. Der Busbetrieb als Zubringer zu den Bahnhöfen muss vom Ausbau des Schienenverkehrs ebenfalls profitieren können. Ich erwarte, dass die Busfahrpläne beim grossen Fahrplanwechsel 2018/2019 optimal auf den Ausbau des Bahnangebots abgestimmt werden. Die Buslinien dürfen am Schluss nicht zu den Leidtragenden eines ambitionierten Bahnprojektes werden.

Regierungsrat **Dr. Schläpfer**: Ich danke dem Grossen Rat für die gute Aufnahme der Vorlage und auch für die erhaltenen Komplimente. Weiter danke ich für die intensive Befassung mit der nicht ganz einfachen Materie. Einen speziellen Dank richte ich an die vorberatende Kommission, die sich gründlich mit der Vorlage befasst hat. Ich verweise auf die Botschaft und den Kommissionsbericht und bitte den Grossen Rat, auf die Vorlage einzutreten. Die Entwicklung des ÖV im Kanton Thurgau ist tatsächlich eine Erfolgsgeschichte, wie von Kantonsrat Geiges und Kantonsrätin Kern bereits erwähnt. Kantonsrat Wägeli hat zudem auf die beeindruckenden Wachstumszahlen hingewiesen. Seit der Jahrtausendwende hat sich die Anzahl der Passagiere mit einer Zunahme um 81 % fast verdoppelt. Das Angebot an Bahn- und Buskilometer ist um 46 % gewachsen. Erfreulich ist dabei, dass die Abgeltungskosten nicht in den gleichen Prozentsätzen gestiegen sind, sondern "nur" um 24 %. Somit stehen den um 24 % höheren Abgeltungskosten und 81 % mehr Passagieren 46 % mehr Bahn- und Buskilometer gegenüber. So liest sich die thurgauische ÖV-Erfolgsgeschichte seit der Jahrtausendwende. Die Leistungssteigerungen im ÖV sind der breiten Unterstützung durch den Grossen Rat, den Regierungsrat und den Gemeinden zu verdanken, vor allem aber auch der Leistungsfähigkeit unserer beauftragten Transportunternehmen, namentlich der Turbo AG, der anderen Bahnunternehmen und den verschiedenen Busbetrieben. Die Transportunternehmen haben ihre unternehmerische Verantwortung in den letzten Jahren sehr gut wahrgenommen und ihre Leistungsfähigkeit laufend steigern können. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass seit der Revision des eidgenössischen Eisenbahngesetzes im Jahr 1996 zwischen den Transportunternehmen auch Wettbewerb herrscht. Zuvor hatte die öffentliche Hand stets das Defizit zu bezahlen. Seit 1996 müssen die Unternehmen Offerten unterbreiten, worauf Verhandlungen folgen, in deren Zuge sie selbst dafür verantwortlich sind, ob sie gewinnträchtig oder mit Verlust abschliessen. Die Zunahme der Anzahl Passagiere ist auf die vermehrte Nutzung des ÖV durch unsere Bevölkerung und insbesondere auch durch die starke Zunahme der Anzahl Pendlerinnen und Pendler zurückzuführen. Umgekehrt sind gerade die Pendlerinnen und Pendler darauf angewiesen, dass der ÖV gut funktioniert und ausreichend Sitzplätze zur Verfügung stehen. Der Grosse Rat und der Regierungsrat sind es besonders den Pendlerinnen und Pendlern, seien dies die in Ausbildung stehenden Jugendlichen und jungen Leute oder die berufstätigen Personen, welche übrigens häufig überdurchschnittliche Einkommen erzielen, schuldig, für gute und ausreichende ÖV-Verbindungen zu sorgen. Zum Gesetz und der angestrebten Totalrevision: Das jetzt gültige Gesetz stammt aus dem Jahr 1988. Es hat sich gut bewährt. Im Jahr 2002 wurde eine kleine Teilrevision durchgeführt. Jetzt ist aber in verschiedener Hinsicht Revisionsbedarf vorhanden. Ich fasse die Revisionsgründe in vier Punkten nochmals kurz zusammen: 1. Als Folge der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 zur FABI-Vorlage wird der Bund ab 2016 sämtliche Kosten der Bahninfrastruktur finanzieren. Dies beinhaltet den Unterhalt, Erneuerungen, Abschreibungen, den Betrieb und den Ausbau. Der Thurgau wird dadurch von den bisherigen Zahlungen an die Infrastruktur

der Thurbo, der Frauenfeld-Wil-Bahn und der Südostbahn entlastet. Als Gegenstück müssen die Kantone gemeinsam 500 Millionen Franken in den entsprechenden Bahn-Infrastrukturfonds einbezahlen. Den Kanton Thurgau wird dies gemäss provisorischem Schlüssel mit jährlich 16,9 Millionen Franken treffen, wie auch schon Kantonsrat Grunder erwähnt hat. Das kantonale Gesetz muss diesen neuen Bestimmungen unbedingt angepasst werden. 2. Auch formell soll nun sauber geregelt werden, was bisher bewährte Praxis war. Einerseits betrifft dies die Finanzierung von Bushaltestellen und Veloabstellplätzen, andererseits die Finanzierung von Angeboten im touristischen Verkehr, insbesondere mit Bezug auf die Schifffahrt. 3. Zwei neue Fördermassnahmen sollen ins Gesetz aufgenommen werden, nämlich die Möglichkeit von Angebotsvereinbarungen auch für Schnellzüge und die Möglichkeit, an Verkehrsmittel wie Kursschiffe oder Fähren einen Beitrag zu leisten. 4. Schliesslich sollen die veralteten Begriffe im Gesetz angepasst und präzisiert werden. Insbesondere dieser vierte Punkt macht eine Totalrevision des Gesetzes nötig, auch wenn sonst inhaltlich nicht allzu viel geändert wird. Schliesslich möchte ich nun noch erwähnen, worüber mit der Gesetzesrevision ausdrücklich nicht beschlossen und entschieden wird. Insbesondere geht es diesbezüglich um zwei Punkte: 1. Mit dem Gesetz selbst wird nicht über das Verkehrsangebot, also die Anzahl Kurse, und nicht über die Abgeltungskosten entschieden. Diese Entscheide trifft zuerst der Regierungsrat und anschliessend der Grosse Rat im Rahmen der Budgetdebatte. Für den ÖV kann nur soviel Geld ausgegeben werden, beziehungsweise kann mit dem ÖV nur soviel Geld durch Abgeltungskosten erbracht werden, wie in dem vom Grossen Rat bewilligten Budget enthalten ist. Kantonsrat Pretali hat bereits auf diesen Punkt hingewiesen. Der Grosse Rat entscheidet also letztlich im Rahmen des Budgets darüber, welche Anzahl Züge im Regionalverkehr und welche Anzahl Busse in unserem Kanton fahren. Der Entscheid über das Angebot wird demnach im Grossen Rat gefällt. Ich versichere Kantonsrat Trachsel, dass die Kostendeckungsgrade aller Linien regelmässig geprüft und wenn nötig angepasst werden. Luxuslösungen werden nicht angestrebt. 2. Mit der Gesetzesrevision wird nicht darüber entschieden, welche Infrastruktur-Ausbauten in unserem Schienennetz bis zur grossen Fahrplanänderung 2018/2019 und auch für spätere Zeiträume realisiert werden. Die diesbezüglichen Entscheide werden einerseits von den Bahnunternehmen und dem Bundesamt für Verkehr gefällt, andererseits aber auch vom Grossen Rat im Rahmen der Debatte über das Investitionsbudget. Möglicherweise wird auch noch eine Volksabstimmung nötig sein. Ich betone, dass die Gesetzesrevision, die wir aktuell beraten, noch nichts darüber aussagt, wie häufig mit dem ÖV gefahren wird und welche Ausbauten für den ÖV erstellt werden sollen. Im Gesetz geht es um den Massnahmenkatalog zur Förderung des ÖV, um die Regelung der Kompetenzen und um die Verteilung der finanziellen Lasten. Ich hoffe, dass der Grosse Rat auf die Vorlage eintritt und der Revision zustimmt.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Eintreten ist unbestritten und somit beschlossen.

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

I.

1. Allgemeines

§ 1 Abs. 1 und 2

Vonlanthen, SVP: Regierungsrat Dr. Schläpfer betonte im Eintreten, dass der ÖV eine Erfolgsgeschichte darstellen würde. Dieser Aussage schliesse ich mich an. In diesem Paragraphen ist auch von der Förderung des Schienengüterverkehrs die Rede. Zählt dieser Bereich auch zur Erfolgsgeschichte? An der Seelinie wird der Schienengüterverkehr nach wie vor oft als Ärgernis wahrgenommen. Besonders die technische Beschaffenheit der deutschen Güterzüge bereitet Unmut. Davon betroffen ist die grosse Mehrheit der auf der Seelinie verkehrenden Güterzüge. Auf das Jahr 2020 wurde uns eine Besserung der Situation versprochen. Was geschieht jedoch bis zu jenem Zeitpunkt? An Regierungsrat Dr. Schläpfer richte ich deshalb folgende zwei Fragen: 1. Was bedeutet "Förderung des Schienengüterverkehrs" genau? Soll es in den nächsten Jahren noch mehr Güterverkehr auf der Seelinie geben? 2. Ist der Regierungsrat bereit, auch schon in den kommenden Jahren Einfluss auf den Bund zu nehmen, damit noch vor 2020 eine Verbesserung bezüglich der Technik bei deutschen Güterzügen erwirkt werden kann? Das würde ich effektive Förderung des Schienengüterverkehrs nennen.

Regierungsrat **Dr. Schläpfer:** Zur ersten Frage: Unseres Erachtens sollten möglichst viele Güter mit der Bahn transportiert werden und nicht auf der Strasse. Diese Grundsatzerklärung ist im Gesetz verankert. Bislang wurde der Bau von Anschlussgleisen mit finanziellen Beiträgen des Kantons unterstützt. Auch die Gemeinden wurden dazu verpflichtet. Im Rahmen der LÜP wird diese Unterstützung ab 2015 jedoch gestrichen. Diese Förderungsmöglichkeit soll jedoch im Gesetz erhalten bleiben, für den Fall einer Besserung der Finanzlage. Ansonsten handelt es sich hierbei jedoch eher um einen Programm-Artikel, denn grundsätzlich hat der Kanton grosses Interesse an der möglichst hohen Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schienen. 2. Die Probleme an der Seelinie sind mir bekannt. Wir haben uns beim Bund stark für eine Verbesserung der Situation engagiert. Wir forderten, dass die Lärmsanierungsmassnahmen auch bei den ausländischen Bahnwagen bald umgesetzt und angewendet werden. Weiter wirkten wir in die Richtung der Möglichkeit eines Verbots von lärmigen, ausländischen Güterwagen. Der Bund hat nun aber die Möglichkeit, den Entscheid hinauszuschieben. Der Thurgau setzt alles daran, die lärmigen Güterwagen möglichst bald ersetzen zu lassen. Schweizweit befindet man sich diesbezüglich auf gutem Stand. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben alle ihre Güterwagen saniert. Die schweizerischen Unternehmer, welche über Güterwagen verfügen, sind selbst für allfällige Sanierungen verantwortlich, beziehungsweise dazu verpflichtet. Das Problem besteht somit tatsächlich in erster Linie bezüglich der ausländischen Güterwagen. Zu unserer Beruhigung kann die Tatsache

dienen, dass der Bund die lärmigen, ausländischen Wagen verbieten wird. Es darf diesbezüglich auf spätestens das Jahr 2020 gehofft werden. Mehr konnte nicht erreicht werden. Zwar existieren gewisse Lärmschutzmassnahmen entlang der besagten Strecke, welche aber zahlenmässig jedoch eher etwas enttäuschend ausfallen. Trotz diesen Lärmproblemen muss auch bemerkt werden, dass es problematisch wäre, alle auf der Seelinie transportierten Güter auf die Strasse zu verfrachten. Die Strassen zwischen Rorschach, Romanshorn und Kreuzlingen wären hoffnungslos überlastet. Ich versichere Ihnen, dass wir alles unternehmen, was in unserer Macht steht. Kurzfristige Erfolge sind leider nicht zu erreichen, aber langfristig werden sich die Erfolge einstellen.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

§ 2 Abs. 1 bis 3

Diskussion - **nicht benützt.**

2. Fördermassnahmen

§ 3 Abs. 1

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 4 Abs. 1 bis 5

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 5 Abs. 1 bis 4

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 6 Abs. 1

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 7 Abs. 1 und 2

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 8 Abs. 1 und 2

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 9 Abs. 1

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 10 Abs. 1 und 2

Diskussion - **nicht benützt.**

3. Finanzierung

§ 11 Abs. 1

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 12 Abs. 1 und 2

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 13 Abs. 1 und 2

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 14 Abs. 1

Diskussion - **nicht benützt.**

4. Zuständigkeit

§ 15 Abs. 1 und 2

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 16 Abs. 1 und 2

Diskussion - **nicht benützt.**

§ 17 Abs. 1

Diskussion - **nicht benützt.**

5. Schlussbestimmung

§ 18 Abs. 1

Diskussion - **nicht benützt.**

II.

Diskussion - **nicht benützt.**

III.

Diskussion - **nicht benützt.**

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