

## Protokoll Nr. 33 vom 02. März 2022

<b>Vorsitz</b>	Brigitte Kaufmann, Grossratspräsidentin, Uttwil
<b>Protokoll</b>	Johanna Pilat, Parlamentsdienste (Traktanden 1 und 2) Traktanden 4 und 5: Verantwortung Johanna Pilat, Protokollabfassung Kevin Broger Jacqueline Martinelli, Parlamentsdienste (Traktandum 6)
<b>Anwesend</b>	115 Mitglieder
<b>Beschlussfähigkeit</b>	Der Rat ist beschlussfähig.
<b>Ort</b>	Rüegerholzhalle Frauenfeld
<b>Zeit</b>	09.30 Uhr bis 11.35 Uhr

### Tagesordnung

1. Ersatzwahl einer Stimmzählerin oder eines Stimmzählers für den Rest der Amtsdauer (20/WA 41/273) Seite 5
2. Ersatzwahl eines Mitglieds der Gesetzgebungs- und Redaktionskommission für den Rest der Amtsdauer (20/WA 42/274) Seite 6
3. Wahl von ausserordentlichen Berufsrichterinnen oder Berufsrichtern am Bezirksgericht Arbon (20/WA 44/281) Seite --
4. Motion von Toni Kappeler, Dominik Diezi und René Walther vom 27. Januar 2021 "Friedensstiftender bäumiger Klimaschutz in Stadt und Dorf" (20/MO 9/114)  
Beantwortung, Diskussion, Beschlussfassung Seite 7
5. Leistungsmotion von Peter Bühler, Hans Feuz, Viktor Gschwend, Stefan Mühlemann, Iwan Wüst und Ueli Fisch vom 27. Oktober 2021 "Strassenverkehrsabgaben - Weniger Gebühren wären mehr!" (20/LM 3/238)  
Stellungnahme, Diskussion, Beschlussfassung Seite 15

6. Motion von Marco Rüegg, Bernhard Braun, Nicole Zeitner, Josef Gemperle und Elina Müller vom 21. April 2021 "Zubau von Elektroladestationen im Kanton Thurgau" (20/MO 14/174)  
Beantwortung, Diskussion, Beschlussfassung Seite 23
7. Motion von Toni Kappeler, Dominik Diezi und Anders Stokholm vom 5. Mai 2021 "Bäume verbessern das Siedlungsklima" (20/MO 15/177)  
Beantwortung, Diskussion, Beschlussfassung Seite --
8. Interpellation von Toni Kappeler, Paul Koch und Franz Eugster vom 1. September 2021 "Auch im TBA: Thurgauer Holz statt Beton" (20/IN 22/220)  
Beantwortung Seite --

Erledigte

Traktanden: 1, 2, 4 und 5 sowie 6 teilweise

Entschuldigt

Altwegg Isabelle, Sulgen  
Ammann Reto, Kreuzlingen  
Auer Jakob, Arbon  
Bétrisey Karin, Kesswil  
Birk Markus, Diessenhofen  
Dransfeld Peter, Ermatingen  
Kuhn Petra, Fruthwilen  
Mader Christian, Frauenfeld  
Mühlemann Stefan, Guntershausen b. Aadorf  
Müller Barbara, Ettenhausen  
Schenk Peter, Zihlschlacht  
Schläfli Nina, Kreuzlingen  
Vögeli Max, Weinfeld  
Walther René, Landschlacht  
Wiesli Jürg, Dozwil

Vorzeitig weggegangen:

11.10 Uhr Eugster Franz, Bischofszell

**Präsidentin:** Liebe Ratskolleginnen und Ratskollegen, liebe Regierungsmitglieder und alle, die hier hin diesem Saal anwesend sind oder uns zuschauen. Können wir diese Parlamentssitzung beginnen, ohne auf die Ereignisse in der Ukraine einzugehen? Wir alle sind von diesem Krieg, der in unmittelbarer Nähe von uns stattfindet, betroffen, berührt.

Gerade auch junge Menschen sind zutiefst verunsichert. Ich denke auch an die zahlreichen Menschen in unserem Land, die freundschaftlich oder verwandtschaftlich mit der Ukraine oder mit Russland verbunden sind und in grosser Sorge sind. Wo auch immer Sie politisch stehen, irgendwo hat doch jedes von uns die Gewissheit tief verwurzelt, dass Demokratie etwas Starkes ist. Wir wissen um die geballte Kraft, die demokratische Institutionen und Instrumente in sich haben und wie sich damit und ihnen und dank ihnen eine Gesellschaft selbst formen und weiterentwickeln kann. Viele Menschen auf der ganzen Welt sind unterwegs, ihre demokratischen Institutionen zu verbessern, zu stärken. So auch in der Ukraine. Seit letzter Woche haben wir aber auch die furchtbare Gewissheit, wie verletzlich und wie zerbrechlich das alles ist. Der Überfall auf die Ukraine, der reale Krieg, der jetzt in diesem Land herrscht, bedeutet den Tod vieler Menschen, bedeutet die gewaltige Zerstörung des Landes. Und es ist eben auch der Versuch der Vernichtung der "Idee Demokratie". Dieser Angriffskrieg ist auf das Schärfste zu verurteilen. Das Leid, das dieser Krieg auf allen Seiten anrichtet, ist unermesslich. Krieg ist immer eine humanitäre Katastrophe. Wir sollten uns heute, in diesen Minuten darauf besinnen, was wir tun können, um dieses Leid zu mildern. Ich danke dem Regierungsrat, dass er sich dazu entschieden hat, der Glückskette 100'000 Franken zu spenden, damit Hilfe so nahe wie möglich an die leidenden Menschen gebracht werden kann. Ich bin auch dankbar dafür, dass der Regierungsrat auf konkrete humanitäre Hilfe setzt und den Bund bei der Aufnahme von Flüchtenden unterstützt. Wir haben uns im Büro entschieden, während der Dauer unserer Sitzung ein Licht brennen zu lassen. Sie können dort auch für die Glückskette spenden. Das Licht soll uns heute, wo dieser Krieg erst eine Woche alt ist, daran erinnern und uns in unserer Überzeugung stärken, dass es Gerechtigkeit geben muss. Gerechtigkeit gegenüber all dem Leid, das jetzt verursacht wird. Im Film "Der grosse Diktator" sagt der unschuldige, kleine Barbier in seiner Rede an die Menschheit: "Die Männer, die heute die Menschlichkeit mit Füßen treten werden nicht immer da sein. Ihre Grausamkeit stirbt mit ihnen, und auch ihr Hass. Die Freiheit, die sie den Menschen genommen haben, wird ihnen dann zurückgegeben werden." Bleiben wir einen Moment in Gedanken bei allen Opfern dieses Krieges. Ich bitte Sie alle, sich für eine Minute des Schweigens und des Gedenkens zu erheben.

Ich begrüsse ganz herzlich die Mitglieder des Büros des Grossen Rates des Kantons Aargau unter der Leitung der Grossratspräsidentin Elisabeth Burgener als erste wieder zugelassene Besucherinnen und Besucher unserer Ratssitzung seit Beginn der Pandemie. Ich heisse Sie herzlich willkommen in unserem provisorischen Sitzungssaal, den wir noch für eine weitere Sitzung nutzen, bevor wir wieder ins Rathaus Frauenfeld umziehen werden. Wir freuen uns auf den freundschaftlichen Austausch und wünschen Ihnen einen kurzweiligen Einblick in unsere Sitzung.

Am 11. Februar 2022 ist alt Kantonsrätin Anneliese Stäheli-Diethelm aus Arbon im 93. Altersjahr gestorben. Sie gehörte dem Grossen Rat von 1980 bis 1985 als Mitglied der CVP an. Während ihrer Mitgliedschaft hat sie in 8 Spezialkommissionen mitgewirkt, und sie war von 1982 bis 1984 Mitglied der Geschäftsprüfungskommission. Ich bitte Sie, der Verstorbenen ein ehrendes Andenken zu bewahren.

Ich stelle die heutige Tagesordnung zur Diskussion und beantrage, Traktandum 3 von der Tagesordnung zu streichen und auf die nächste Sitzung zu verschieben. **Stillschweigend genehmigt.**

**1. Ersatzwahl einer Stimmzählerin oder eines Stimmzählers für den Rest der Amtsdauer (20/WA 41/273)**

**Präsidentin:** Mit Schreiben vom 1. Januar 2022 hat Kantonsrätin Gina Rüetschi ihren Rücktritt aus dem Grossen Rat per 2. März 2022 erklärt.

Gemäss § 59 unserer Geschäftsordnung ist offene Wahl zulässig, sofern ein gemeinsamer Wahlvorschlag der Fraktionen vorliegt, der nicht mehr Personen aufführt als zu wählen sind. Eine Wahl muss jedoch geheim durchgeführt werden, wenn 30 Ratsmitglieder einem entsprechenden Antrag zustimmen.

Als Ersatz schlägt die GP-Fraktion Kantonsrätin Isabelle Vonlanthen vor. Der Wahlvorschlag wird von allen Fraktionen unterstützt.

Diskussion - **nicht benützt.**

Ein Antrag auf geheime Wahl liegt nicht vor. Die Wahl findet demzufolge offen statt.

**Wahl:** Kantonsrätin Isabelle Vonlanthen wird mit grosser Mehrheit als Stimmzählerin gewählt.

**Präsidentin:** Im Namen des Grossen Rates gratuliere ich zur Wahl und heisse Sie im Büro herzlich willkommen.

## **2. Ersatzwahl eines Mitglieds der Gesetzgebungs- und Redaktionskommission für den Rest der Amtsdauer (20/WA 42/274)**

**Präsidentin:** Mit Schreiben vom 1. Januar 2022 hat Kantonsrätin Gina Rüetschi ihren Rücktritt aus dem Grossen Rat per 2. März 2022 erklärt.

Gemäss § 59 unserer Geschäftsordnung ist offene Wahl zulässig, sofern ein gemeinsamer Wahlvorschlag der Fraktionen vorliegt, der nicht mehr Personen aufführt als zu wählen sind. Eine Wahl muss jedoch geheim durchgeführt werden, wenn 30 Ratsmitglieder einem entsprechenden Antrag zustimmen.

Als Ersatz schlägt die GP-Fraktion Kantonsrätin Erika Hanhart vor. Erika Hanhart wurde mit Regierungsratsbeschluss vom 25. Januar 2022 als gewählt erklärt und tritt morgen die Nachfolge von Kantonsrätin Gina Rüetschi an. Das Büro hat am 24. Januar 2022 die Prüfung der Unvereinbarkeit vorgenommen. Erika Hanhart legt an der nächsten Sitzung des Grossen Rates vom 16. März 2022 ihr Amtsgelübde ab. Der Wahlvorschlag wird von allen Fraktionen unterstützt.

Diskussion - **nicht benützt.**

Ein Antrag auf geheime Wahl liegt nicht vor. Die Wahl findet demzufolge offen statt.

**Wahl:** Kantonsrätin Erika Hanhart wird mit grosser Mehrheit per 16. März 2022 als Mitglied der Gesetzgebungs- und Redaktionskommission gewählt.

**Präsidentin:** Im Namen des Grossen Rates gratuliere ich zur Wahl.

**4. Motion von Toni Kappeler, Dominik Diezi und René Walther vom 27. Januar 2021 "Friedensstiftender bäumiger Klimaschutz in Stadt und Dorf" (20/MO 9/114)**

**Beantwortung**

**Präsidentin:** Die Beantwortung des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Ich eröffne die Diskussion. Das Wort haben zuerst die Motionäre.

**Diskussion**

**Kappeler, GP:** Ich werde den Eindruck nicht los, dass das eigentlich einfache, verständliche Anliegen der Motion in der Beantwortung unnötigerweise verkompliziert wird. Wir wollen doch nicht zum alten Flurgesetz zurück. Wir wollen keine unterschiedlichen Regelungen für Hecken oder verschiedene Baumarten usw. Wir wollen lediglich, dass ein bestehender Baumbestand, der einem Nachbargrundstück die Besonnung nicht entzieht und insofern nicht stört, einem Nachbarschaftsstreit zum Opfer fällt. Dies ist im Schweizerischen Zivilgesetzbuch (ZGB) bereits geregelt. Art. 684 Abs. 1 besagt: "Jedermann ist verpflichtet, [...] sich aller übermässigen Einwirkung auf das Eigentum der Nachbarn zu enthalten." In Abs. 2 heisst es weiter: "Verboten sind insbesondere alle schädlichen [...] Einwirkungen durch [...] den Entzug von Besonnung oder Tageslicht." Stehen beispielsweise drei alte, prächtige Bäume zu nahe an einer nördlichen Parzellengrenze, kann ein Nachbar gemäss Art. 684 des ZGB verlangen, dass sein Grundstück nicht übermässig beschattet wird. Das ist richtig so und sachlich begründet. Stehen besagte Bäume aber an der südlichen Grenze und beeinträchtigen den Nachbarn nicht mit Schattenwurf, kann der Nachbar aufgrund des Gesetzes über Flur und Garten dennoch klagen. In diesem Fall werden § 5 und § 8 des Gesetzes über Flur und Garten in aller Regel für einen Nachbarschaftsstreit missbraucht. Bäume, die Jahrzehnte nicht gestört haben, müssen weg. Mit dem Hinweis auf die Verfahrensstatistik erklärt die Beantwortung Baumfällaktionen infolge von Nachbarschaftsstreit zum bedeutungslosen Einzelfall. Es sind jedoch nur die Rekurse, rund sechs pro Jahr, die hier aufgelistet sind. Ich habe mich bei der Bauverwaltung von Münchwilen erkundigt. Dort, in einer mittelgrossen Gemeinde, ist es rund ein Fall pro Jahr. Auf den Kanton hochgerechnet, ergibt das eine mindestens zehnmal grössere Fallzahl als die erwähnten sechs Fälle. Der Bauverwalter drückte deutlich sein Bedauern aus, dass manchmal gesunde, prächtige Bäume aufgrund des Gesetzes über Flur und Garten wegmüssten, ohne dass Schattenwurf ein Problem wäre. Reichlich an den Haaren herbeigezogen ist aus meiner Sicht das Argument, dass kein Anspruch auf Beseitigung einer Pflanze bestehe und der Anspruch somit nicht verjähren könne. Die Motion verlangt mit keinem Wort, dass Pflanzen nicht mehr beseitigt werden

können. Sie verlangt, dass der rechtmässige Zustand, sprich die maximal doppelte Höhe als der Grenzabstand, nach zehn Jahren nicht mehr eingefordert werden kann. Es ist verständlich, dass die heutige Regelung in der Regel nicht zu einem Rückschnitt, sondern zur Beseitigung des Baumes führt. Eine 70- bis 80-jährige Linde, die zwei Meter von der Grenze entfernt steht, lässt sich nicht auf vier Meter zurückschneiden. Die Unterscheidung zwischen Beseitigung oder Rückschnitt hat nichts mit dem offen formulierten Text der Motion zu tun. Wir müssen den Bäumen im Siedlungsraum künftig eine deutlich grössere Bedeutung zumessen. Sie sind unverzichtbare Dorf- und Stadtbewohner. Sie leisten im Siedlungsraum einen wertvollen Beitrag zum Klima, was angesichts des Klimawandels immer wichtiger wird. Sie speichern CO<sub>2</sub>, produzieren Sauerstoff, filtern Feinstaub und tragen mit ihrer Pracht zur Wohn- und Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet bei. Mit einer Verjährungsfrist leisten wir einen wichtigen und praktikablen Beitrag zum Baumschutz, wobei die Bestimmungen des ZGB selbstverständlich unangestastet bleiben. Dies tun auch die Kantone Zürich, Appenzell Ausserrhoden, Graubünden und Schaffhausen, wobei die Frist allerdings fünf Jahre beträgt. Wir würden die Frist auf zehn Jahre erstrecken, was der Verjährungsfrist der Kantone Basel-Landschaft, Luzern und Schwyz entspricht. Klammerbemerkung: Diese Liste ist absolut nicht abschliessend. Wir würden uns in eine grosse Zahl von Kantonen einreihen, die ähnliche oder gleiche Verjährungsfristen kennen. Ich bitte die Ratsmitglieder, die Motion erheblich zu erklären.

**Stähelin**, Die Mitte/EVP: Die vorliegende Motion überzeugt zunächst durch den grossartigen Titel: "Friedensstiftender bäumiger Klimaschutz". Da muss man eigentlich dafür sein. Auf den zweiten Blick fällt auf, dass die Stossrichtung stimmt. In der Praxis zeigt sich, dass die Regelung in § 5 und § 8 des Gesetzes über Flur und Garten in Nachbarsstreitigkeiten regelmässig als Kampfmittel missbraucht wird. Die Bestimmung eignet sich vorzüglich, um einem unliebsamen Nachbarn eins auszuwischen. Der Baum wird dabei zum Kollateralschaden des nachbarlichen Zwists, obwohl er eigentlich gar niemanden gestört hat. Das ist sicherlich nicht im Sinne des Erfinders. Vor diesem Hintergrund scheint eine zeitliche Begrenzung der Anwendbarkeit von § 5 und § 8 des Gesetzes über Flur und Garten durchaus als sinnvoll. Es ist gerade bei Pflanzungen, die seit Jahren die zulässige Maximalhöhe überschritten haben, doch sehr fraglich, ob ein unbefristeter Anspruch des Nachbarn auf Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands sachgerecht ist. Dies auch mit Blick darauf, dass formell zwar nur ein Rückschnitt auf die zulässige Höhe verlangt werden kann, faktisch aber oftmals eine gänzliche Beseitigung der Pflanzung notwendig ist. Wie so oft ist es aber der dritte Blick, der die Probleme der von den Motionären vorgeschlagenen Verjährungslösung zu Tage führt. Die Verjährung des Anspruchs des betroffenen Nachbarn auf Wiederherstellung soll zum Zeitpunkt der Pflanzung beginnen. Zu diesem Zeitpunkt ist die zulässige Maximalhöhe in aller Regel noch nicht überschritten, womit noch gar kein Anspruch des Nachbarn besteht. Die Frist beginnt folglich zu laufen, bevor der verjährende Anspruch entstanden ist. Je nachdem

kann der Anspruch bereits verjährt sein, bevor er überhaupt entstanden ist. Das ist nicht sachgerecht. Bei Verjährungsregeln im Kontext des Nachbarrechts geht es darum, dass ein vom Nachbarn über längere Zeit tolerierter, eigentlich rechtswidriger Zustand irgendwann als akzeptiert und nicht mehr als anfechtbar gelten soll. Es gibt für den Nachbarn gar nichts zu tolerieren, wenn die Verjährung bereits beginnt, bevor der rechtswidrige Zustand entstanden ist. Eine Verjährung ab Pflanzung führt faktisch stattdessen zu einer befristeten Geltung des Gesetzes über Flur und Garten. Die Pflanzen müssen einfach während zehn Jahren unter der Schere gehalten werden. Danach gelten flurrechtlich keine Einschränkungen mehr. Das ergibt augenscheinlich wenig Sinn. Es käme niemand auf die Idee, die Pflicht zur Einhaltung der maximalen Gebäudehöhe auf zehn Jahre ab Baubeginn zu begrenzen, womit der Aufbau von zwei zusätzlichen Stockwerken im elften Jahr plötzlich erlaubt wäre. Wenn schon müsste der Beginn der Verjährung folglich auf den Zeitpunkt des Entstehens des Anspruchs und mithin der Überschreitung der zulässigen Höhe gelegt werden. Eine entsprechende Regelung kennt etwa der Kanton Wallis. Mit Blick auf die Schwierigkeit, den entsprechenden Zeitpunkt zu beweisen, erscheint eine solche Regelung aber nicht wirklich praktikabel. Die vorgeschlagene Verjährungsregel birgt schliesslich auch das Risiko, sich faktisch kontraproduktiv auszuwirken. So werden in Thurgauer Nachbarschaften heute unzählige flurrechtswidrige Pflanzungen geduldet. Sei dies, weil sie noch nicht stören, zur Wahrung der gutnachbarlichen Beziehungen oder aus anderen Gründen. Dies wird auch dadurch ermöglicht, dass jede und jeder weiss, dass der Rückschnitt später noch geltend gemacht werden kann. Eine Verjährungsfrist würde unnötigen Druck schaffen, diesen Anspruch geltend zu machen, bevor er verjährt ist. So hätten wir am Ende mehr flurrechtliche Klagen als bisher, was genau das Gegenteil von dem wäre, was mit der geforderten Gesetzesänderung beabsichtigt wird. Aus den genannten Gründen unterstützen wir die Einführung der geforderten Verjährungsregelung nicht. Die zweite Forderung der Motionäre, wonach nur der Eigentümer des betroffenen Nachbargrundstücks die Einhaltung der Maximalhöhe von Pflanzungen verlangen können soll, ist bereits im Gesetz verankert. Diesbezüglich besteht kein Handlungsbedarf. Die Fraktion Die Mitte/EVP ist dementsprechend grossmehrheitlich für Nichterheblicherklärung der Motion.

**Nafzger, SP:** Ich spreche im Namen der SP-Fraktion. Ich danke dem Regierungsrat für die ausführliche Beantwortung. Ich habe die Motion damals ebenfalls unterschrieben, bin nach der Beantwortung aber davon überzeugt, dass eine Anpassung des Gesetzes nicht notwendig ist. Grosse Bäume befinden sich in unseren Dörfern und Städten in öffentlichen Parks, auf Friedhöfen, bei alten Villen, in Gärten und älteren Quartieren. Die Bäume wachsen dort meist bereits seit Jahrzehnten. Diese Zeit braucht es, bis eine Eiche, eine Buche, eine Linde oder ein Ahorn 15 Meter bis 20 Meter hoch wird. Die meisten Bäume stehen dabei näher an der Grenze, als es gemäss Gesetz über Flur und Garten erlaubt wäre. Weil aber in jedem Garten ein Baum steht, müssten alle gekappt oder zer-

stückelt sein. Das ist mir seit Jahren aber nicht mehr aufgefallen. In den letzten Jahren hat ein Umdenken in Bezug auf den Wert solcher grossen Bäume stattgefunden. Wenn ein solcher Baum gefällt werden muss, ist er entweder krank oder altersschwach. Wenn man durch ein neues Einfamilienhausquartier mit seinen teilweise taschentuchgrossen Gärten spaziert, wird man ausser Thuja- und Kirschlorbeerhecken kaum einen grossen Baum finden, weil es schlichtweg keinen Platz gibt, der sich weit genug von der Grenze entfernt befindet. Wenn man trotzdem eine Eiche pflanzen will, muss man hoffen, dass der Nachbar nicht merkt, wie hoch der Baum in 50 Jahren sein wird, da die Höhe im Verhältnis zum Abstand nach zehn Jahren noch in Ordnung wäre. Als guter Gärtner beraten wir unsere Kunden bei der Pflanzenauswahl und dem richtigen Standort und ganz besonders über die Abstandsregeln. Aus diesem Grund sehe ich wie der Regierungsrat keinen Handlungsbedarf bezüglich einer Anpassung des Gesetzes über Flur und Garten. Ich bitte die Ratsmitglieder, die Motion nicht erheblich zu erklären.

**Gschwend, FDP:** Als Gärtner habe ich einerseits eine grosse Sympathie für die Motion, weil grosse Pflanzen nicht aus dem Siedlungsgebiet wegzudenken und die stattlichen Exemplare wichtig für das Klima und die Biodiversität sind. Andererseits gibt es die Problematik im Nachbarrecht, die bei einer Erheblicherklärung auf uns zukommen könnte. Das Thurgauer Gesetz über Flur und Garten ist meines Erachtens sehr gut. Es regelt die Höhe und die Abstände von Pflanzungen klar und einfach. Ob geschnittene oder wild gewachsene Hecke, Busch oder Halbstamm; es ist einfach und unmissverständlich geregelt und lässt keinen Spielraum offen. Die Regeln sind auch für Hochstamm- und Alleebäume bekannt, die viel Platz brauchen. Die Motionäre hätten nun gerne, dass diese Regelungen zehn Jahre nach der Pflanzung verjähren. Ich beurteile dies als problematisch. Ich könnte mir eine solche Sonderregelung bei Hochstamm- und Alleebäumen sehr gut vorstellen. Dort gibt es im Nachbarrecht einerseits sicherlich immer wieder Probleme. Andererseits kennt das Thurgauer Gesetz die grundsätzliche Entfernung eines Baumes nicht, sondern nur den Rückschnitt. Ein grosser Baum, der viele Jahre frei gewachsen ist, zwanghaft auf die gesetzliche Höhe zurückzutrimmen, kann schlimm sein und zu schrecklichen Ergebnissen führen. Zudem gibt es eine grosse Anzahl anderer Pflanzen, die pro Jahr locker zwei bis drei Meter wachsen können und ohne Rückschnitt rasch zu nachbarrechtlichem Streit führen könnten. Das sind beispielsweise Pflanzen für Hecken, die ein- bis zweimal pro Jahr in Form geschnitten werden. Solche Pflanzen können sich innert weniger Jahre zu Exemplaren mit mehreren Metern Höhe und Breite entwickeln. Ein Beispiel ist die Thuja occidentalis, die gerne als Hecke gepflanzt wird. Lässt man sie über Jahre hinweg wachsen, kann sie problemlos 10 Meter bis 15 Meter hoch und sechs Meter breit werden. Streitigkeiten sind dann einfach vorprogrammiert. Eine allgemeine Verjährungsfrist nach zehn Jahren ist meines Erachtens keine Lösung. Die FDP-Fraktion unterstützt die Motion grossmehrheitlich nicht.

**Martin, SVP:** Ich spreche für die SVP-Fraktion. Meine Vorredner haben es bereits gesagt und ich wiederhole es nochmals: Die Motionäre verlangen, dass die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands bei Pflanzungen nach zehn Jahren verjährt. Sie begründen es damit, dass dadurch Streitigkeiten zwischen Nachbarn eingedämmt werden könnten. Sie lassen jedoch ausser Acht, dass das bestehende Gesetz über Flur und Garten dies bereits so regelt. Der Hauptpunkt, um den es eigentlich geht, ist der Schutz von Bäumen. Ganz konkret kann der Nachbar des betreffenden Grundstücks nach einer Zeit von zehn Jahren keine Beseitigung aufgrund eines fehlenden Grenzabstands mehr verlangen. So könne angeblich missbräuchlichen Schikanen die Grundlage entzogen werden. Im Kanton Thurgau besteht keine Verjährungsfrist. Die klagende Partei hat aber auch keinen Beseitigungsanspruch, sondern nur einen Anspruch auf einen Rückschnitt, sprich die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands. Die Motionäre wünschen zudem, dass das Gesetz über Flur und Garten als Ganzes revidiert und das Anliegen der Motion ein verbindlicher Teil der Revision wird. Wie bereits erwähnt geht es nach unserer Meinung primär nicht um die Schlichtung von Nachbarstreitigkeiten, sondern hauptsächlich um den Schutz von Bäumen, was sicherlich gut gemeint ist. Anhand der Statistik über nachbarliche Streitigkeiten ist zu erkennen, dass sich deren Zahl im Kanton Thurgau seit Inkrafttreten des Gesetzes über Flur und Garten im Jahre 1997 verkleinert hat. Es ist zudem kein Kahlschlag von Bäumen zu erkennen. Nach dem Durchlesen der Motion, der Beantwortung des Regierungsrates sowie des bestehenden Gesetzes über Flur und Garten sieht die SVP-Fraktion keinen Bedarf, die Motion erheblich zu erklären. Ich bitte die Ratsmitglieder, dies uns gleich zu tun.

**Heeb, GLP:** Die GLP-Fraktion unterstützt die Motion. Wir sehen durchaus die Stossrichtung des Erhalts von Bäumen, die bereits lange bestehen. Wir erkennen auch das Argument, dass das ZGB die übermässige Einwirkung bereits genügend regelt und Schutz davor bietet. Wir würden im weiteren Prozess sogar damit liebäugeln, dass man diese flurgesetzlichen Bestimmungen eventuell ganz streicht, da das ZGB genügend Schutz bietet. Das ist ein liberaler Ansatz, der davon ausgeht, dass es keine übermässigen Regelungen braucht.

**Madörin, EDU:** Die EDU-Fraktion bedankt sich beim Regierungsrat für die Beantwortung. Die Motion wirkt auf den ersten Blick sehr verlockend, gerade auch wegen des verheissungsvollen Wortes "Friedensstifter" im Titel. Bei genauerem Betrachten und Auseinandersetzen mit der Motion verlor ihr Inhalt bei mir jedoch mehr und mehr an Bedeutung. Vor einem Jahr erwarb ich in einem Wohnquartier mitten in Weinfeldern ein Haus mit ein wenig Umschwung. Meine Parzelle stösst an den Seiten an verschiedene Nachbarschaftsparzellen, die alle stark bepflanzt sind. Die Pflanzen in den Nachbargärten sind allesamt deutlich älter als zehn Jahre, und die wenigsten erfüllen die heutigen Auflagen in Bezug auf Abstand und Höhe. Dies störte den Vorbesitzer meines Grund-

stücks wohl nicht, und er liess die Nachbarn gewähren. Mit der durch die Motion verlangten Gesetzesänderung wäre mein Spielraum in Bezug auf die Nachbarsbäume sehr klein. Eine übermässige Beschattung eines Grundstücks ist nicht die einzige Herausforderung, die nichtgesetzeskonforme Pflanzen mit sich bringen. Je nachdem ist es auf einem neugebauten Grundstück sogar schön, noch etwas Schatten vom Nachbarn zu bekommen, wenn man selber erst frisch gepflanzte Bäume hat. Eine durch grosse Bäume eingeschränkte Sicht auf ein Bergpanorama oder den See kann aber auch Konflikte auslösen. Es ist gerade bei einem Besitzerwechsel wichtig, dass der neue Besitzer die Möglichkeit hat, zu reagieren, und die Pflanzen wieder auf die gesetzmässige Grösse zurückgeschnitten werden. Die wirklichen Friedensstifter gehen in Liebe aufeinander zu und suchen ohne Anwalt und Richter nach gemeinsamen Lösungen. Die EDU-Fraktion ist für Nichterheblicherklärung der Motion.

**Pretali, FDP:** Ich verlese das Votum meines Fraktionskollegen René Walther: "Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung der Motion. Ich kann diese nachvollziehen, wenn ich mich auf die Seite der kantonalen Verwaltung begeben. Als Präsident einer Flurkommission und als Gemeindepräsident habe ich aber eine andere Wahrnehmung und andere Erfahrungen. Der Regierungsrat verweist in seiner Beantwortung auf die geringe Anzahl von Fällen. Dabei unterschlägt er, dass die meisten Fälle gar nicht bei der kantonalen Verwaltung landen. Dies, weil die lokale Flurkommission entscheidet und der jeweilige Entscheid nicht angefochten wird. Mit der Faust im Sack werden die Bäume gefällt oder so zurückgestutzt, dass man sie genauso gut hätte fällen können. Oftmals können Streitigkeiten aber auch durch einen Vermittlungsversuch geklärt werden. Der Regierungsrat verweist auf die verschiedenen Möglichkeiten, einen länger bestehenden Baum zu sichern. Ja, es können Dienstbarkeiten im Grundbuch eingetragen werden. Dies ist jedoch völlig praxisfremd. Ein Baum wird gepflanzt. Das nachbarschaftliche Verhältnis ist bestens. Der Baum wächst während 10, 20 oder 30 Jahre heran. Niemand denkt daran, dass ein Baum zehn Jahre später aus irgendwelchen Gründen für zwischenmenschliche Streitigkeiten hinhalten muss. Der Schutz auf Basis des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz ist ebenfalls ein sehr fragwürdiges Instrument. Die Unterschutzstellung eines Baumes dient in erster Linie dem Schutz der Landschaft. Die Beurteilung, ob ein Baum im Siedlungsgebiet schutzwürdig ist oder nicht, ist nicht einfach, vor allem unter dem Aspekt der Gleichbehandlung und der Vermeidung von Willkür. Um schützenswert zu sein, muss ein schützenswertes Objekt nämlich prägend für die Landschaft oder das Ortsbild sein. Ein Objekt aus dem Schutzplan der Gemeinde muss deshalb auch neu gepflanzt werden, falls es untergeht. Im Siedlungsgebiet erfüllen nur die wenigsten Bäume diese Anforderungen. Sie sind jedoch aus anderen Gründen sehr wertvoll. Seit noch nicht allzu langer Zeit besteht die Möglichkeit, Abweichungen im Baureglement zu definieren. Aber gerade diesbezüglich gibt es in der Praxis spannende Fragen, die nicht abschliessend geklärt sind, da es noch keine Rechtsprechung gibt.

Öffentliches Recht trifft auf Privatrecht. Die im Baureglement definierten Abstände dienen zur Beurteilung von neuen, aktuellen Baugesuchen. Dies ist nur möglich, wenn ein Umgebungsplan erstellt wird. Das ist in der Praxis jedoch häufig nicht der Fall, schon gar nicht vor 20 Jahren. Gärten wachsen mit den Jahren und werden erwachsen. Kann ein alter bestehender Baum aufgrund eines neuen Baureglements beurteilt werden? Meines Erachtens eher nicht. Der Regierungsrat unterschlägt zudem eine wesentliche Tatsache. Alt gewachsene Bäume kommen mit dem Bestreben nach verdichtetem Bauen zusätzlich unter Druck. Gut gewachsene Hecken und grössere Bäume sind eine willkommene Herberge für Vögel und Insekten. Es wäre meines Erachtens durchaus an der Zeit, das Gesetz über Flur und Garten zu überdenken und eine klare Abgrenzung zu den neuen Baureglementen vorzunehmen. Ich bitte die Ratsmitglieder daher, die Motion zu unterstützen."

Regierungsrat **Schönholzer**: Die Motionäre preisen die Regelung einer zehnjährigen Verjährungsfrist als Lösung für ein Problem, das es im Thurgau eigentlich kaum gibt. Das Gesetz über Flur und Garten sei veraltet und müsse revidiert werden. Dabei wird auf die Regelung der Kantone Zürich, Appenzell Ausserrhoden, Graubünden und Schaffhausen verwiesen. Das Gesetz des Kantons Zürich stammt aus dem Jahr 1911, jenes von Appenzell Ausserrorden aus dem Jahr 1969 und das der Kantone Graubünden und Schaffhausen aus dem Jahr 1994. Das Thurgauer Gesetz über Flur und Garten ist seit 1997 in Kraft und keineswegs veraltet. Ich weiss nicht, weshalb die Motionäre ausgerechnet den Kanton St. Gallen nicht erwähnen, da St. Gallen sein Gesetz im Jahr 2016 revidiert und weitgehend die bewährte Thurgauer Regelung übernommen hat. Eine Verjährungsfrist würde meines Erachtens nicht zu weniger Baumfällaktionen und zu weniger Streit führen und zu mehr Frieden schon gar nicht. Heute werden nämlich viele zu nahe an der Grenze liegende Pflanzungen problemlos geduldet. Wie bereits erwähnt wurde, zeigt die tiefe Anzahl der Rekurse, dass es in den Gemeinden und Flurbehörden im Gespräch oftmals gelingt, eine allseits akzeptierte friedliche Lösung zu finden. Ich kenne das aus meiner Erfahrung als ehemaliger Gemeindeammann ebenfalls. Es stimmt natürlich, dass die Lösung oft zur Fällung eines Baumes oder zu einem Rückschnitt führt. Sehr häufig gelingt es den Behörden aber im Gespräch, die nachbarschaftlichen Streitigkeiten, um die es in der Regel geht, einvernehmlich zu lösen. Zum Thema der Deregulierung, das dem Grossen Rat zu Recht sehr wichtig ist: Hier liegt uns ein positives Beispiel vor. Der Kanton Thurgau hat mit seinem Gesetz über Flur und Garten im Jahr 1997 zwei Erlasse mit total 121 Paragrafen und einem fünfseitigen Anhang durch einen einzigen Erlass mit 37 Paragrafen ersetzt. Das hat Klarheit geschaffen und den Vollzugsaufwand beim Kanton und den Gemeinden massiv reduziert. Die Anzahl der Rekurse beim Departement für Inneres und Volkswirtschaft gingen seither ebenfalls deutlich zurück. Im Thurgau kennen wir nicht zufällig, sondern ganz bewusst keine Verjährungsfrist. Folgerichtig hat auch niemand einen Beseitigungsanspruch, sondern lediglich einen Anspruch auf

Rückschnitt. Damit die geforderte Einführung einer Verjährungsfrist überhaupt Sinn ergeben würde, müsste zuerst ein Anspruch auf Beseitigung eingeführt werden. Dies würde bedeuten, dass wir zuerst ein Problem schaffen, um es danach zu lösen. Das kann nicht im Sinne des Gesetzgebers sein. Es gibt andere Möglichkeiten und Gesetze, um die klar unterstützungswürdigen Ziele wie Klimaschutz und Biodiversität im Siedlungsraum zu erreichen. Der Regierungsrat arbeitet daran. Das Gesetz über Flur und Garten hat bezüglich Bepflanzung das Verhältnis zwischen Nachbarn zu regeln und Streitigkeiten zu verhindern oder zu lösen. Wie der Regierungsrat dargelegt hat, tut das Gesetz dies seit Januar 1997 sehr erfolgreich. Ich bitte den Grossen Rat deshalb im Namen des Regierungsrates, die Motion abzulehnen.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

### **Beschlussfassung**

Die Motion wird mit grosser Mehrheit nicht erheblich erklärt.

**5. Leistungsmotion von Peter Bühler, Hans Feuz, Viktor Gschwend, Stefan Mühlemann, Iwan Wüst und Ueli Fisch vom 27. Oktober 2021 "Strassenverkehrsabgaben - Weniger Gebühren wären mehr!" (20/LM 3/238)**

**Stellungnahme**

**Präsidentin:** Die Stellungnahme des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Ich eröffne die Diskussion. Das Wort haben zuerst die Motionäre.

**Diskussion**

**Bühler,** Die Mitte/EVP: Bei den Strassenverkehrsgebühren werden schweizweit über 100 Millionen Franken zu viel eingezogen. Das ist eine unglaubliche Summe. Dies konnte man im November 2021 in einem Beitrag der Sendung "10 vor 10" des Schweizer Fernsehens sehen und hören. Das war ziemlich genau eine Woche nach der Einreichung unseres Vorstosses. Rund 4 Millionen Franken der zu viel eingezogenen 100 Millionen Franken fallen auf den Kanton Thurgau. Das soll mit der vorliegenden Leistungsmotion geändert werden. Jean-Baptiste Colbert, ein französischer Staatsmann, sagte einst: "Die Kunst der Besteuerung liegt darin, die Gans so zu rupfen, dass sie unter möglichst wenig Geschrei so viele Federn wie möglich lässt." Diesen Satz hätte unser Finanzminister, Regierungsrat Urs Martin, in früheren Tagen, als er noch Kantonsrat war, so sagen können. Ich danke dem Regierungsrat herzlich für seine Beantwortung und dafür, dass er die Problematik anerkennt und den störenden Umstand von sich aus ändern will. Das zeugt von Grösse. Mir ist wichtig, zu betonen, dass ich dem Strassenverkehrsamt auf keinen Fall ans Bein pinkeln möchte. Im Gegenteil, man kann dem Amt für die effiziente Leistungserbringung eigentlich nur Lob aussprechen. Wie in der Beantwortung ebenfalls geschrieben wird, hat dies nicht zuletzt mit der effizienten Arbeitsweise zu tun, so dass Jahr für Jahr ein solcher Überschuss in die Staatskasse überwiesen werden kann. "Chapeau". Eigentlich ist es genau das, was ich mir unter einer speditiven Verwaltung vorstelle. Umso unverständlicher ist es, dass wir den Vorstoss überhaupt lancieren mussten. In der Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben heisst es in § 1 Abs. 1 nämlich glasklar: "Die Gebühren des Strassenverkehrsamtes decken die Kosten für die amtlichen Verrichtungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr." Es sind nur die Kosten aufgeführt. Dieser Grundsatz wird seit Jahren missachtet. Er muss daher korrigiert werden. Es ist lobenswert, dass der Regierungsrat jetzt selber Hand dazu bietet. Es ist aber nicht nachvollziehbar, weshalb noch immer eine zehnpromzentige Kostenmarge von rund 1,7 Millionen Franken bestehen bleiben soll. Unseres Erachtens kann man nicht eine auf den letzten Franken ausgeglichene Rechnung haben. Mit einem dreipromzentigen Ausgleichsraum von rund einer halben Mil-

lion Franken ist einer allfälligen Differenz auf der Einnahmen- wie Ausgabenseite aber allweil Genüge getan. Ich möchte betonen, dass wir die Höhe der Gebühren für Administrativmassnahmen explizit nicht anpassen würden. Der Vorstoss soll nämlich nicht delinquente Autofahrerinnen und Autofahrer entlasten, die die Gesellschaft und uns alle mit Raservergehen und Alkoholverfehlungen gefährden. Diesbezüglich werden ziemlich grosse Beträge vereinnahmt, was auch so bleiben soll. Dafür kann man aber die Kosten für einen neuen Führerausweis, einen Übertrag der Fahrzeugschilder oder eine Vorführung eines Personenwagens um 30 %, 40 % oder sogar 50 % reduzieren. Das würde allen Thurgauerinnen und Thurgauern eine Entlastung bringen. In diesem Zusammenhang verstehe ich die Zurückhaltung oder gar Skepsis der linken Ratsseite nicht ganz, da eine eingesparte 50er-Note gerade für die "kleinen" Leute wichtig ist. Die Gebührenhöhe ist für alle gleich, egal, ob man einen Ferrari oder einen Skoda fährt. Die Anpassungen bringen den Geringverdienern so am meisten Entlastung. Die Gebührenanpassung hat zudem nichts mit Umweltschutz, der Finanzierung von Strassen und auch nichts mit der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) zu tun. Die Gebührenanpassung soll staatliche Dienstleistungen auf ein angebrachtes Mass zurückstutzen, sodass die Rechnung aufgeht. Es gibt nur eine Art der Gebühren oder Steuern, die allen gefallen würde: Eine, die ausschliesslich die anderen bezahlen. So weit sind wir auch im Thurgau noch nicht. Ich bitte die Ratsmitglieder, die Leistungsmotion erheblich zu erklären und damit einen kleinen Beitrag für den Geldbeutel aller Thurgauerinnen und Thurgauer zu leisten. Ich danke für die Unterstützung.

**Fisch**, GLP: Der Kostendeckungsgrad der Strassenverkehrsgebühren von 120 % im Jahr 2020 und 122 % im Jahr 2021 beruht gemäss Regierungsrat nicht auf zu hohen Gebühren, sondern er konnte aufgrund einer ständigen Optimierung der Prozesse, dem Kostenbewusstsein und der Digitalisierung realisiert werden. Bravo, genau das ist richtig und sollte als Vorbild für die ganze Verwaltung dienen. Genau das predigen wir jedes Jahr bei der Beratung des Budgets: Einsparungen durch Effizienzsteigerungen und Digitalisierung. In jeder Unternehmung wäre es nun richtig, die Einnahmen gleich hoch zu behalten und damit mehr Gewinn zu realisieren oder allenfalls tiefere Preise anzubieten, um mit der Konkurrenz mithalten zu können. Wir sind hier aber nicht in einer Unternehmung, sondern beim Staat. Der Staat sollte keine Gewinne auf Kosten der Bürger erzielen. Bei diesem Thema waren wir bereits bei der Steuerdebatte vor einigen Wochen. Gebühren sollten nur kostendeckend sein. Es ist lobenswert, dass der Regierungsrat die Gebühren von sich aus, beziehungsweise angestossen durch den Vorstoss, senken will. Das geht uns jedoch zu wenig weit. Weshalb muss eine Schwankungsreserve von 10 % eingebaut werden? Kaufmännische Vorsicht ist zwar korrekt, eine Reserve von 3 %, was rund 540'000 Franken entspricht, erscheint uns angesichts der Überdeckung der letzten Jahre aber immer noch genügend vorsichtig. Ich bitte die Ratsmitglieder deshalb, der Leistungsmotion zuzustimmen. Die einstimmige GLP-Fraktion wird dies ebenfalls tun.

**Gschwend**, FDP: Ich bedanke mich beim Regierungsrat für die Beantwortung. Wie man sich vorstellen kann, bin ich als Mitmotionär mit dem Inhalt jedoch nicht zufrieden. Unsere Leistungsmotion fordert die Reduktion von Strassenverkehrsgebühren auf ein kostendeckendes Mass, da diese seit Jahren einen Gewinn einbringen, was dem Grundsatz der Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben widerspricht. Der Regierungsrat hat in seiner Beantwortung bestätigt, dass es in der Staatsrechnung im Jahr 2020 einen Kostendeckungsgrad von über 120 % gegeben habe. Im Budget 2021 wird ein solcher von 120 % bestätigt. In der Beantwortung wird jedoch argumentiert, dass der von den Motionären erwähnte Kostendeckungsgrad nicht auf zu hohen Gebühren beruhe, sondern nur durch eine ständige Optimierung der Prozesse, der frühzeitigen Einführung der Digitalisierung, der Verbesserung der Infrastruktur und dank grossem Kostenbewusstsein erreicht werden konnte. Ich kann diese Beantwortung als Unternehmer überhaupt nicht nachvollziehen. Die Argumentation rechtfertigt die Realisierung von Gewinnen keineswegs und ändert insbesondere nichts am Umstand, dass es sich bei den Strassenverkehrsgebühren um eine Kausalabgabe handelt, bei der die Einnahmen per Definition nur zu einer geringfügigen Überdeckung führen dürfen. Diesbezüglich schlagen die Motionäre einen Ausgleichsrahmen von 3 % vor, was im Budget 2020 einem Überschuss von 540'000 Franken entsprechen würde. Der Regierungsrat erklärt sich jedoch nur zu einer Reduktion auf eine Kostenüberdeckung von knapp unter 10 % bereit, was mit der Berücksichtigung künftiger Risiken und Schwankungen bei den Einnahmen begründet wird. Er beantragt, die Motion nicht erheblich zu erklären. Ich lehne die Haltung des Regierungsrates ab und erachte die Aufrechterhaltung der Kostenüberdeckung und damit die Missachtung des Grundsatzes der Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben als nicht in Ordnung. Sollten sich die Einnahmen aus den Strassenverkehrsgebühren rückläufig entwickeln, kann im Budget des darauffolgenden Jahres reagiert werden. Ein Puffer von 10 % ist angesichts der Einnahmenentwicklung der letzten Jahre nicht gerechtfertigt. Ich habe letzte Woche auf dem Strassenverkehrsamt in Amriswil ein Auto eingelöst. Eine freundliche und zuvorkommende Mitarbeiterin hat dies speditiv erledigt. Ein super Service, eine tolle Mitarbeiterin, eine effiziente Leistungserbringung. Wie erwähnt handelt es sich bei den erwirtschafteten Gebühren aber um eine Kausalabgabe, die per Definition nur zu Einnahmen einer geringfügigen Überdeckung führen dürfen. Die grosse Mehrheit der FDP-Fraktion unterstützt die Leistungsmotion.

**Wüst**, EDU: Die EDU-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die Beantwortung und das Entgegenkommen in der Budgetierung auf einen Puffer von 10 %. Ziel der Strassenverkehrsabgaben ist es, alle Aufwände, die durch den Strassenverkehr verursacht werden, zu bezahlen und nach Möglichkeit einen bescheidenen Überschuss zu erzielen. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Ich hätte ein Pufferkonto mit bis zu einer Million Franken und ein Nullbudget vorgezogen. Die EDU-Fraktion erachtet eine geringfügige Überde-

ckung von 3 % als ausreichend, zumal in den Jahren 2015 bis heute mit grosser Konstanz plus/minus 3 Millionen Franken Gewinn in die Staatskasse geflossen sind. Unser Dank gilt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Strassenverkehrsamtes, die tagtäglich eine sehr gute Arbeit leisten. Die EDU-Fraktion ist einstimmig für Erheblicherklärung der Leistungsmotion.

**Feuz, Die Mitte/EVP:** Die Fraktion Die Mitte/EVP dankt dem Regierungsrat für die wohlwollende Beantwortung, die staatliches Handeln hinterfragt und im Grundsatz den eigenen Richtlinien entspricht, wie es der Regierungsrat bemerkt hat. Gebühren sollten in einem angemessenen Verhältnis zur Leistung stehen, sich in vernünftigen Grenzen halten und die Gesamtkosten des Verwaltungsaufwands nicht oder nur geringfügig übersteigen. "Angemessen", "vernünftig", "geringfügig": Diese Beschreibungen, was Gebühren sollen oder dürfen, lassen in der Beurteilung sicherlich Spielraum zu, inwieweit erhobene Gebühren angemessen erscheinen. Gebühren, die den Verwaltungsaufwand um über 20 % überschreiten, sind für die Fraktion Die Mitte/EVP jedoch nicht mehr geringfügig. Dies hat der Regierungsrat ebenfalls festgestellt. Wir sind klar der Meinung, dass Gebühren zur Deckung einer Dienstleistung und nicht zusätzlich erfolgswirksam für den Staatshaushalt verwendet werden sollten. Wenn das Ergebnis des Staatshaushaltes aufgrund von zu viel vereinnahmten Gebühren verfälscht und dadurch der Steuerfuss des Kantons gesenkt wird, profitieren nur die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, sicherlich aber nicht die Gebührenzahlerinnen und Gebührenzahler mit tiefen Einkommen. Die Fraktion Die Mitte/EVP unterstützt die Leistungsmotion, da kostendeckende Gebühren alle Gebührenzahlerinnen und Gebührenzahler unabhängig ihres Einkommens gleichermassen entlasten.

**Arnold, SVP:** Ich spreche im Namen der grossen Mehrheit der SVP-Fraktion. Wir danken den Motionären für die Eingabe vom 27. Oktober 2021. Sie haben ohne Zweifel die Diskussion über eine überdimensionierte, nicht einmalig geschehene Schröpfung der Automobilisten und Strassenbenutzer angestossen. Die Motionäre haben die Fakten detailliert dargestellt. Ich verzichte auf eine Wiederholung. Der Regierungsrat hat eine entsprechende und begründete Beantwortung geliefert. Dafür danke ich ebenfalls. Der Kostendeckungsgrad von über 120 % wird mit der ständigen Optimierung der Prozesse und der frühzeitigen Digitalisierung begründet. Prozessoptimierungen stehen den Benutzern zu, und sie sind nicht staatskassenfüllend zu verwenden. Der Regierungsrat hat dies gemäss der Beantwortung erkannt und ist demzufolge bereit, die Gebühren für diverse Dienstleistungen zu überprüfen und entsprechend anzupassen. Die Bekundung einer Anpassung beziehungsweise die Zusage, eine Deckelung der Kostenüberschüsse bei 110 % zu berücksichtigen, ist für die grosse Mehrheit der SVP-Fraktion von enormer Wichtigkeit. Im Glauben an die gemachte Zusage der Anpassungen per 1. Januar 2023 und im Wissen darum, dass die Strassenverkehrsabgaben beziehungsweise deren Ge-

bühren im günstigen Drittel der Kantone angesiedelt sind, lehnt eine grosse Mehrheit der SVP-Fraktion die Erheblicherklärung der Leistungsmotion ab. Wir werden den Regierungsrat an den Versprechungen messen. Sollte die SVP-Fraktion hier eventuell als Unterstützer eher linker Meinungen gesehen werden, bitten wir diese ebenfalls, die nötige Unterstützung für die Bodensee-Thurtalstrasse und die Oberlandstrasse (OLS) zu leisten.

**Vogel, GP:** Wir sprechen hier über 3 Millionen und nicht über 1,7 Milliarden Franken wie bei der BTS. Zur Leistungsmotion: Die GP-Fraktion dankt den Motionären für ihren Vorstoss und das wachsame Auge. Tatsächlich liegen die Einnahmen des Strassenverkehrsamtes regelmässig höher als die entsprechenden Ausgaben. Wir unterstützen aber auch die Argumentation des Regierungsrates, dass der Überschuss nicht durch zu hohe Gebühren zustande kommt, sondern weil der Kanton Thurgau im nationalen Vergleich sehr effizient arbeitet. Einer moderaten Senkung der Gebühren, wie der Regierungsrat sie ankündigt, stehen wir nicht im Wege. Grundsätzlich sollen administrative Gebühren die anfallenden Ausgaben decken, aber nicht höher liegen. Wir sehen jedoch keinen Grund, die Gebühren auf ein Minimum zu senken, mit dem Risiko, sie ein Jahr später wieder nach oben korrigieren zu müssen. Der Thurgau steht im interkantonalen Vergleich sehr gut da und wird seine Position mit einer moderaten Senkung nur noch verbessern. Die Motionäre schreiben in ihrer Begründung, dass man nicht mehr bezahlen müssen sollte, als das, was der Kostenfolge des eigenen Handelns entspricht. Es ist gerade der motorisierte Verkehr, der seit langem verschiedene Kosten externalisiert. Hierzu zählen die Folgen des Klimawandels, gesundheitliche Folgen, aber auch die Belastung der öffentlichen Güter wie Raum, Luft und Ruhe. Angesichts dessen wäre der in absoluten Zahlen leichte Überschuss der Einnahmen bei den Strassenverkehrsabgaben für die GP-Fraktion zu verkraften. Wir unterstützen die vom Regierungsrat vorgeschlagene Senkung der Gebühren, erwarten im Gegenzug aber, dass die im Energiekonzept 2030 angekündigte Anpassung der Motorfahrzeugsteuer umgesetzt wird. Dies wäre ein kleiner Schritt zu mehr Kostenwahrheit sowohl bei den Gebühren als auch bei den Emissionen. Die GP-Fraktion wird die Motion grossmehrheitlich nicht erheblich erklären.

**Meier, SP:** Die Leistungsmotion ist meines Erachtens alles andere als ein Teil einer kohärenten oder konsistenten Finanz- und Abgabepolitik. Dafür müsste zuerst einmal der ziemlich undurchsichtige und sehr dicklich angelegte Subventionsdschungel durchforstet und allenfalls geklärt werden. Die Leistungsmotion versucht sozusagen im Vorbei- und Drüberfahren, einen Erfolg einzufahren, indem sie sich als Anwalt des berühmten kleinen Mannes geriert, der für alles und nichts, aber auch für das Gegenteil herhalten muss. Ich bin mit den Motionären einverstanden, dass es störend ist, wenn Gebühren höher als 100 % eingezogen werden, was die erwähnte Gans gerade noch am Leben erhält. Eine Gesamtschau ist oder wäre vielleicht zielführender und korrekter. Der Kanton Thurgau

liegt mit seinen gebührenfinanzierten Dienstleistungen um die 80 % ganz knapp unter dem schweizerischen Durchschnitt, befindet sich aber sicher noch nicht bei den als Limite angegebenen 100 %. Das heisst im Umkehrschluss nicht, dass die Gebühren einfach erhöht werden sollen, bis die 100 % erreicht sind. Eine konsequente Internalisierung der externen Kosten, die durch den Individualverkehr verursacht werden, immerhin um die 10'000 Millionen oder 10 Milliarden Franken pro Jahr, wäre wahrscheinlich intelligenter. Würde man dies so machen, würden wir wahrscheinlich wehmütig an die Strassenverkehrsabgaben zurückdenken, die einiges geringer als die Internalisierungskosten sein werden. Der Vorschlag des Regierungsrates, eine Anpassung vorzunehmen, ist vernünftig und mit Augenmass, vor allem im Hinblick auf die nicht absehbaren Schwankungen in diesem Bereich. Den Preisüberwacher des Bundes in diesem Zusammenhang einfach "abzuwatschen", wie es die Motionäre getan haben, ist etwas gar arrogant. Es ist vielleicht eine Ironie der Geschichte, denn derzeit wird sehr intensiv für die BTS gewebelt, wie wir es auch heute wieder gehört haben. Die BTS und die OLS wurden am 23. September 2012 zwar mit 54,6 % Ja-Stimmen angenommen, die Finanzierung mit gut 60 % Nein-Stimmen jedoch abgelehnt. Wenn ich abergläubisch und Befürworter der Strassen wäre, würde ich nicht an den Gebühren herumschrauben. In diesem Sinne bitte ich die Ratsmitglieder im Namen der SP-Fraktion, die Motion abzulehnen.

**Brühwiler**, SVP: Als Fahrlehrer habe ich häufigen Kontakt mit dem Strassenverkehrsamt. Es ist mir ein Anliegen, allen Angestellten des Strassenverkehrsamtes, egal ob Experte, Fahrzeugprüfer oder Kundenberaterin, meinen Dank und mein Kompliment auszusprechen. Diese Personen leisten fast immer eine vorzügliche Arbeit. Wenn ein Fahrlehrer mit dem Strassenverkehrsamt einmal nicht zufrieden ist, ist es vielleicht dann, wenn einer seiner Fahrschüler die sicher geglaubte Prüfung nicht besteht. In den meisten Fällen liegt der Fehler in einem solchen Fall jedoch nicht beim Strassenverkehrsamt, sondern beim Prüfling oder beim Fahrlehrer. Wenn ich bei der Leistungsmotion nach einem Fehler suche, liegt dieser sicherlich nicht beim Strassenverkehrsamt, sondern beim Umstand, dass es die Intervention des Grossen Rates brauchte, um dem Regierungsrat klarzumachen, dass die Gebühren seit Jahren über Gebühr eingezogen werden. Es liegt auch an der Beantwortung des Regierungsrates, und zwar an der Schlussfolgerung. Der Regierungsrat erkennt, dass eine Überprüfung der Tarife in den Bereichen für Fahrzeugausweise, Kontrollschilder usw. angebracht ist, möchte in seiner Gebührenreduktion aber nicht so weit wie gefordert gehen. Es ist stossend und muss dringend korrigiert werden, dass der Kanton von uns allen zu viele Gebühren einzieht. Es reicht einfach nicht, den Kostendeckungsgrad auf 110 % zu senken. Denn das bedeutet, dass über das Ganze gesehen immer noch 10 % zu viel eingezogen werden. In seiner Beantwortung schreibt der Regierungsrat, dass nicht zu hohe Gebühren, sondern ständige Optimierungen der Prozesse und unter anderem ein grosses Kostenbewusstsein für den grossen Überschuss verantwortlich seien. Dafür ist dem Regierungsrat zu danken. Es

bleibt aber die Tatsache, dass Gebühren über Gebühr eingezogen werden. Es ist eine schlechte Ausrede, die vorsichtige Finanzplanung mit möglichen Schwankungen beim Nettoertrag zu begründen. Wenn zum Abbau allfälliger Prüfrückstände das Personal aufgestockt werden müsste, sollte das mit Mehreinnahmen kompensiert werden. Der motorisierte Individualverkehr und im speziellen der Automobilist ist in unserem Land die beste Kuh, wenn es darum geht, gemolken zu werden. Im Namen einer Minderheit der SVP-Fraktion bitte ich die Ratsmitglieder, die Leistungsmotion erheblich zu erklären.

Regierungsrätin **Komposch**: Ich bitte den Grossen Rat, die Leistungsmotion nicht erheblich zu erklären und den Vorschlag des Regierungsrates zu unterstützen. Es ist ein ausgewogener Vorschlag und ein guter Thurgauer Kompromiss. Das Strassenverkehrsamt verfolgt keinen Selbstzweck und strebt trotz einer hohen Wirtschaftlichkeit keine Gewinnoptimierung an. Die Abgaben dienen dazu, langfristig und nachhaltig die nötigen administrativen Dienstleistungen des Amtes im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu finanzieren. Erfahrungsgemäss unterliegen die Einnahmen des Strassenverkehrsamtes gewissen Schwankungen. Aus finanztechnischer Sicht sollte unter Berücksichtigung künftiger Risiken, wie dem Wegfall des Verkaufs der Autobahnvignetten ab voraussichtlich 2023 und mit der Einführung der neuen E-Vignette, aber auch der Exportschilderverkäufe, die künftig je nach wirtschaftlicher Lage schwinden könnten, ein Puffer von 5 % bis 10 % angestrebt werden. Das entspricht tatsächlichen Kausalabgaben. Jeder Unternehmer und jede Unternehmerin würde so handeln. Weshalb sollte der Staat schlechter gestellt werden? Der Kanton Thurgau liegt im nationalen Vergleich bei den meisten Gebührenpositionen mit fünf weiteren Kantonen bereits jetzt unterhalb der Paritätsgrenze. Das hat einen kausalen Zusammenhang mit der bereits erwähnten stetigen Prozessoptimierung, der Digitalisierung und einem hohen Kostenbewusstsein der Amtsleitung, der Geschäftsleitung und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Anders gesagt: Die positiven Jahresabschlüsse haben im Wesentlichen mit dem unternehmerischen Handeln des Strassenverkehrsamtes zu tun. Es ist für die Geschäftsleitung und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Strassenverkehrsamtes absolut demotivierend, wenn ihr betriebswirtschaftliches und innovatives Handeln heute von der Politik sozusagen abgestraft wird. Da hilft auch alles Loben und Danken einzelner Votanten im Grossen Rat nicht viel. Jeder Unternehmer im Grossen Rat sollte diese Sichtweise nachvollziehen können. Meines Erachtens wäre es angebracht, dem Strassenverkehrsamt die Anerkennung für deren Leistungen auszusprechen und deshalb den Vorschlag des Regierungsrates anzunehmen. Es ist jedoch anders. Verschiedene Exponenten des Grossen Rates beantragen die Senkung der Gebühren über ein aus Sicht des Regierungsrates nicht vertretbares Mass hinaus. Sie blenden damit aus, dass es damit verbundene Risiken gibt, und sie schränken den Handlungsspielraum des Amtes unverhältnismässig ein. Ich bedauere diese Haltung und erlaube mir eine persönliche Aussage zum aufgeführten Argument der übermässigen Kosten für den Bürger und die Bürgerin, insbeson-

dere für die einkommensschwache Bevölkerung, die jeden Franken für ihren sonstigen Lebensunterhalt umdrehen müsste. Mit Verlaub: Wenn die Motionäre diese Argumentation bei der nächsten Revision des Gesetzes über die öffentliche Sozialhilfe in die Waagschale werfen oder wenn es darum geht, die Ergänzungsleistungen neu festzulegen, die individuelle Prämienverbilligungen den gebotenen Umständen anzupassen oder endlich zeitgemässe Finanzierungen von sozialen Einrichtungen im Bereich der Familien zu bestimmen, freut und überzeugt mich ihr Argument. Ich tue mich heute mit der Erklärung der Abgaben im Kontext der Strassenverkehrsabgaben schwer. Wenn man die meist einmalig zu entrichteten Gebühren im Detail anschaut, kann nicht allen Ernstes von einer finanziellen Belastung gesprochen werden. Ein Führerausweis kostet heute 50 Franken. Mit dem Vorschlag der Motionäre würde er 40 Franken kosten. Der Lernfahrausweis kostet 40 Franken. Er würde dann 30 Franken kosten. Ich habe eine Liste mit Beispielen, mit der ich den Grossen Rat aber nicht bemühen will. Der Vorschlag des Regierungsrates ergäbe mit einem Kostendeckungsgrad von 110 % einen höheren Ausgleichsrahmen, als er von den Motionären angestrebt wird. Die Risiken werden dafür aber auch deutlich geringer. Die Vorlage ist somit ausgewogener.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

### **Beschlussfassung**

Die Leistungsmotion wird mit 64:41 Stimmen nicht erheblich erklärt.

**6. Motion von Marco Rüegg, Bernhard Braun, Nicole Zeitner, Josef Gemperle und Elina Müller vom 21. April 2021 "Zubau von Elektroladestationen im Kanton Thurgau" (20/MO 14/174)**

**Beantwortung**

**Präsidentin:** Die Beantwortung des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Ich eröffne die Diskussion. Das Wort haben zuerst die Motionärinnen und Motionäre.

**Diskussion**

**Marco Rüegg, GLP:** Ich spreche für die Motionärinnen und Motionäre sowie für die GLP-Fraktion. Der Verkehrssektor verursacht ein Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen und ist damit ein Treiber der Klimakrise. Wenn wir nicht alle uns zur Verfügung stehenden Mittel und Möglichkeiten ausschöpfen, wird es immer ungemütlicher werden. Da ich seit zehn Jahren mit Elektroautos unterwegs bin, halte ich mich als Direktbetroffener für kompetent genug, um über dieses Thema zu sprechen. Es ist grundsätzlich erfreulich, dass auch der Regierungsrat die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ausbauen will. Leider erachtet er es aber nicht als nötig, dafür das Gesetz zu ergänzen und setzt rein auf den Markt und die Eigenverantwortung. Der Regierungsrat geht davon aus, dass der Markt reif ist für viele Elektrofahrzeuge. Da kann er sich aber auch täuschen. In den Vereinigten Staaten von Amerika gab es beispielsweise im Jahr 1900 mehr als ein Drittel Elektroautos. In New York fuhren sogar die Hälfte mit Elektroantrieb. Und trotzdem konnte sich der hohe Anteil der Elektromobilität nur etwa zehn Jahre halten. Danach traten – unter anderem aufgrund fehlender Ladeinfrastruktur in den ländlichen Regionen und tiefer Energiepreise – die Verbrenner ihren Siegeszug an. Dies obwohl der Markt damals signalisierte, dass sich E-Autos durchsetzen würden. Und wo stehen wir heute? Im letzten Jahr konnte wohl der Anteil an E-Autos unter den Neuwagen gesteigert werden. Aber auch zehn Jahre nach Einführung von Tesla Model S und Renault Zoe ist der Anteil am Bestand immer noch ausserordentlich tief. Die Quote liegt im Thurgau bei 1,6 % und schweizweit im Schnitt bei 1,5 %. Hier von einer Vorreiterrolle zu sprechen ist einfach falsch. Mit der aktuellen Neuwagenquote dauert es knapp ein halbes Jahrhundert, bis der Bestand an Fahrzeugen komplett auf elektrisch umgerüstet ist. Ich habe meine Kinder gefragt, wie hoch sie den Anteil an E-Autos schätzen. Sie schätzten ihn 20 Mal höher, als er aktuell ist. Eine solche Quote wäre wohl höchstens der Fall, wenn Tesla Gründer Elon Musk im Regierungsrat sitzen würde. Sind Sie sich dessen bewusst, dass wir am Anfang stehen und uns die Zeit davonläuft? Es braucht diese Motion dringend. Ja, es gibt Förderbeiträge, aber die nützen vor allem Einfamilienhausbesitzern. Mieterinnen und Mieter haben nichts davon. Immer wieder höre ich, dass die fehlende Lademög-

lichkeit in der Tiefgarage oder beim Arbeitgeber der Grund ist, weshalb sich Leute erneut ein Benzinauto kaufen. Ich selbst kann zu Hause aufladen. Oft lade ich aber bewusst ausser Haus, um Erfahrungen darüber zu sammeln, wie praktikabel sich dies für die Allgemeinheit gestaltet. Ich kann Ihnen sagen, es ist ein Desaster. Nicht funktionierende Ladesäulen, unterschiedliche Bezahlssysteme, die Notwendigkeit sich auf einer Plattform zu registrieren, besetzte Parkplätze – vor allem wo der Strom gratis abgegeben wird – und ansonsten überhöhte Strompreise. Wenn man nicht zu Hause aufladen kann, braucht man starke Nerven. Vermieter erlauben in gewissen Fällen zwar die Installation von Ladeboxen, aber nur auf eigene Kosten und bei Auszug muss die Box wieder entfernt werden – wenn nötig gerichtlich erzwungen. Die Möglichkeit das Fahrzeug zu Hause zu laden ist das Killerkriterium schlechthin. Darum müssen wir etwas für die Mieterinnen und Mieter sowie die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer tun. Das Vorhaben der vorliegenden Motion ist im Kanton Schaffhausen bereits umgesetzt. Die Gesetzesänderung wurde dort durch einen bürgerlichen Regierungsrat angestossen und sorgte im Parlament für wenig Diskussionen. Die Motionärinnen und Motionäre betrachten die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge als fundamentalen Beitrag zur Versorgungssicherheit. Denn E-Autos sind mobile Speichereinheiten, die Strom aufnehmen und später wieder ans Netz abgeben können: Tagsüber im Geschäft tanken und über Nacht den getankten Solarstrom ans Netz abgeben. Wenn ich nur schon die Speicherkapazität der bereits vorhandenen Thurgauer Elektroautos zusammenzähle, dann komme ich auf eine Kapazität, die dem Hundertfachen des Grossspeichers in der Stadt Arbon entspricht. Regierungsrat Schönholzer hielt kürzlich ein forderndes Plädoyer. Er meinte, dass neue Kraftwerke zur erneuerbaren Stromerzeugung nicht verhindert werden dürfen, wenn wir künftig noch Energie haben wollen. Die Ratsmitglieder in diesem Saal tragen eine grosse Verantwortung. Sie müssen sich um die Energiezukunft und den Klimaschutz kümmern. Wenn sie es nicht schaffen, wollen sie dann der fehlenden Eigenverantwortung der Bürger die Schuld geben? Die Umsetzung dieser Motion ist ein wichtiges Puzzleteil, um den Umstieg auf Elektromobilität zu ermöglichen und erneuerbare Energien intelligent ins Stromnetz zu integrieren. Wir gehen mit dem Regierungsrat einig, dass es nicht immer neue Gesetze und Regelungen braucht. Aber in diesem Thema ist es jetzt wirklich Zeit dafür. Ich bitte im Namen der Motionärinnen und Motionäre und auch der grossmehrheitlichen GLP-Fraktion, die Motion erheblich zu erklären.

**Elina Müller, SP:** Ich spreche für die SP-Fraktion. Elektroautos sind leider kein Allheilmittel. Wir können nicht einfach alle benzin- und dieselbetriebenen Autos durch E-Autos ersetzen, um das Klimaproblem im Verkehrssektor zu lösen. Zu weit entfernt sind wir von einer Lösung der gravierenden Umweltverschmutzungen und Missachtungen von Menschenrechten beim Abbau von Rohstoffen für die Batterien. Je nach Herkunft des Stroms, Lebensdauer und Effizienz ist auch die CO<sub>2</sub>-Bilanz eines Elektroautos nicht wesentlich besser als die eines Verbrenners. Und woher sollen wir denn all den erneuerba-

ren Strom nehmen für die voranschreitende Digitalisierung und die Wärmepumpen, wenn die ganze jetzige Autoflotte mit Strom fährt? Um von den fossilen Brennstoffen loszukommen, werden wir nicht umhinkommen, den Autoverkehr massiv zu reduzieren und effizientere Autos zu nutzen. Dann wird die Elektromobilität ein unverzichtbarer Teil der Lösung sein. Die Probleme der Batterieherstellung können und müssen wir jedoch zuerst klären. Das Problem der Gewinnung fossiler Rohstoffe und des CO<sub>2</sub>-Ausstosses können wir nur mit einer Abwendung von den Verbrennern lösen. Dafür brauchen wir dann aber auch einen erheblichen Ausbau der Ladestationen. Die Ladeinfrastruktur selbst wird ein Teil der Lösung sein, wenn die Autobatterien mit intelligenter Steuerung in die Speichersysteme integriert werden können. Voraussichtlich werden Fahrzeuge sehr bald den grössten Anteil am weltweiten Batteriebedarf haben. Wenn wir dieses Speichervolumen richtig nutzen, können wir damit Schwankungen der erneuerbaren Stromproduktion ausgleichen. Die Elektromobilität zu fördern, um das Klima und die Umwelt zu schützen, ergibt nur dann Sinn, wenn der verwendete Strom aus erneuerbaren Quellen stammt. Zu prüfen ist deshalb, ob eine kombinierte Erstellung einer Ladestation und einer Photovoltaikanlage besonders subventioniert werden könnte. In der Beantwortung der Motion steht geschrieben, dass sich der Markt dem steigenden Bedarf entsprechend selbst ausbauen wird. Die Praxis zeigt aber, dass Bauherren und Investorinnen das, obwohl der Bedarf an Ladestationen in absehbarer Zeit stark ansteigen wird, noch nicht wirklich auf dem Schirm haben. Die Ladestationen werden nicht eingeplant. Damit wird ein späterer Ausbau viel teurer, was dann wiederum eine zusätzliche Hürde für den Ausbau der Ladeinfrastruktur bedeutet. Eine gesetzliche Regelung würde bewirken, dass die Ladeinfrastruktur bei allen Bauprojekten ab einer bestimmten Grösse in die Planung miteinbezogen werden muss, wie das beispielsweise beim Anschluss an die Kanalisation und ans Telefonnetz bereits der Fall ist. Die Elektroladestationen müssten soweit eingeplant werden, dass sie bei Bedarf rasch erstellt und angeschlossen werden können. Konkret muss man im Rohbau Zuleitungen legen und den notwendigen Platz für die Anlagen, die Sicherungen und die Ausbaureserven vorsehen. Auch sollte es bei allen Parkplatzanlagen ab einer gewissen Grösse, sei es bei Wohnanlagen, Betrieben oder Einkaufszentren, einen Anteil an Parkplätzen mit betriebsbereiten Ladestationen geben. Im Namen der grossmehrheitlichen SP-Fraktion bitte ich, die Motion erheblich zu erklären.

**Braun, GP:** Ich habe mich sehr gefreut, als der Kanton Thurgau auf vorbildliche Art und Weise beschlossen hatte, die E-Mobilität mit einer Prämie von 4'000 Franken zu fördern. Schnell – nicht nur für meinen Geschmack zu schnell – wurde diese zuerst auf 3'500 Franken und dann auf 2'000 Franken reduziert. Seit dem 1. Januar 2022 gibt es gar kein Geld mehr für die Anschaffung eines E-Autos. Von Personen aus meinem Umfeld und von Garagisten wurde ich darauf hingewiesen, dass die Gründe für die Sistierung der Förderprämie nicht nachvollzogen werden können. Geld dafür wäre eigentlich vorhanden. Unbestritten hat der Kanton Thurgau in diesem Bereich Grosses geleistet.

Tatsache bleibt jedoch, dass die Dichte an E-Autos im Kanton Thurgau mit 1,7 % nach wie vor eher bescheiden ist. Somit ist der grosse Teil der im Thurgau registrierten Fahrzeuge nach wie vor mit Verbrennungsmotoren unterwegs, wozu ich auch die Hybridfahrzeuge zähle. Der Zenit bezüglich E-Autos ist nicht erreicht und schon gar nicht überschritten. Wenn man überhaupt auf den motorisierten Individualverkehr setzen möchte, sollte dieser meiner Ansicht nach elektrisch unterwegs sein. Hier kommt die Motion ins Spiel, die den Zubau von Ladestationen im Kanton Thurgau gesetzlich verankern möchte. Diese ist ein logischer Schritt, wenn es einem wirklich ernst ist, die E-Mobilität weiter und für alle zu fördern, um die Klimaziele zu erreichen. Meine Partnerin und ich durften vor vier Monaten unser E-Auto in Betrieb nehmen. Dies hätten wir als Mieter nie machen können, hätten wir nicht vor Jahren bereits einen Parkplatz in der Tiefgarage übernehmen können, welcher durch einen früheren Mieter mit einem entsprechenden Anschluss ausgerüstet worden war. So fiel uns der Entscheid leicht auf ein E-Auto umzusteigen. Diesen Schritt haben wir übrigens nicht bereut. Ein Nachbar, der ebenfalls auf ein E-Auto umsteigen möchte, könnte dieses leider nicht vor Ort laden, da sein Vermieter kein Interesse zeigt die entsprechenden Einrichtungen zu installieren oder wenigstens die Voraussetzungen dafür zu schaffen – Förderprämie des Kantons hin oder her. Es gibt in meiner Wohngemeinde aber auch sehr gute Beispiele dafür, dass in Tiefgaragen die entsprechende Infrastruktur geschaffen werden konnte. So wurden vergangenes Jahr zwei grössere Überbauungen in Betrieb genommen, in denen es in der gesamten Tiefgarage bei jedem Parkplatz möglich ist eine Ladestation anzubringen. Schön, haben sich die Investoren mehr oder weniger freiwillig – wohl auch auf sanften Druck der örtlichen Behörde und der künftigen Mieter – dazu entschieden. Grundsätzlich ist der Regierungsrat nicht unbedingt gegen das Ansinnen der Motionärinnen und Motionären. Aber er ist der Ansicht, es soll keine gesetzliche Verpflichtung, sondern vielmehr Anreize geschaffen werden. Ich kann das nachvollziehen, bin jedoch der Ansicht, dass wir, wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, nicht immer nur auf Freiwilligkeit setzen können und dürfen. Als Kanton Thurgau sollten wir weiterhin eine Vorbildfunktion wahrnehmen und gesetzlich verankern, dass in den in der Motion genannten Bereichen Ladestationen gebaut werden müssen. Die Grüne Fraktion ist einstimmig für Erheblicherklärung.

**Daniel Eugster, FDP:** Die Motion fordert gesetzliche Rahmenbedingungen für den Zubau von Elektroladestationen im öffentlichen und privaten Sektor. Die FDP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die differenzierte Beantwortung. Es ist unbestritten, dass die fortschreitende Elektrifizierung unserer Mobilität neue Herausforderungen und Anforderungen an unsere Infrastruktur stellt. Im Grundlagenbericht "Chancen der Elektromobilität für den Kanton Thurgau" wurde dies bereits eingehend abgehandelt und Massnahmen wurden abgeleitet. Der Kanton Thurgau setzt unter anderem mit Fördermassnahmen Anreize, um diese Entwicklung zu unterstützen und zu lenken. Unser Kanton ist mit diesen Massnahmen erfolgreich und gleichzeitig flexibel. Er wird so der dynamischen

Marktentwicklung gerecht. Vorbildlich war diesbezüglich beispielsweise der "Switch" von einer Umstiegsprämie hin zur Unterstützung der Ladeinfrastruktur. Für die weitere Entwicklung der Elektromobilität benötigen wir heute kein Gesetz. Es ist zu früh für gesetzliche Rahmenbedingungen. Der Markt ist sehr dynamisch und technologische oder gar ideologische Zwänge könnten zu einer Fehlentwicklung führen. Dies geschah bereits beispielsweise mit Ladestationen, die – in guter Absicht – irgendwo im Nirgendwo konzeptlos platziert und deshalb kaum genutzt wurden. Zurzeit passiert sehr viel im Bereich Strom und Mobilität. Ob alle Entwicklungen richtig sind, wird die Zukunft zeigen. Für gesetzliche Rahmenbedingungen stimmt meines Erachtens der Reifegrad in der Elektromobilität in Bezug auf die Ladeinfrastruktur heute noch nicht. Auch ohne Gesetz erfolgt der Zubau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum. Es gibt ein Bedürfnis und eine Nachfrage für das Nachladen der zahlreichen Elektrofahrzeuge. Sobald wir bereit sind für dieses Bedürfnis auch die effektiven Kosten zu übernehmen, werden wir genügend Infrastruktur an der richtigen Lage haben. Wird Ladeinfrastruktur aber nur aus ökologischem Gewissen gefördert, wird diese einfach irgendwo gebaut, um beispielsweise für ein Energielabel zu punkten. Falsche Anreize und Signale ergeben schlechte und nicht marktfähige Lösungen. Es gibt sehr gute Wegleitungen für die Installationen von Ladeinfrastruktur, beispielsweise die Empfehlungen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein. Es braucht den Willen von Kanton und Gemeinden und allen Privaten diese entsprechend zu berücksichtigen und umzusetzen. Der Bau von Ladeinfrastruktur muss konzeptionell und strategisch geplant werden. Dies soll und muss ohne Gesetz erfolgen können. Die Motion fordert mit dem gesetzlichen Zubau von Ladestationen einen Eingriff in das private Eigentum und in unternehmerische Entscheide. Hier ist Zurückhaltung geboten. Ich fahre seit 2015 mehrheitlich elektrisch, kenne die Stärken und Schwächen und bin ein überzeugter Anwender. In meinem Haustechnikbetrieb sind ein Drittel der Personal- und Servicefahrzeuge bereits elektrisch. Die Ladeinfrastruktur ist dabei definitiv eine grosse Herausforderung. Zur Lösung brauche ich aber kein Gesetz. Es braucht ein Umdenken, Lernen aus Erfahrung und ein zukunftsorientiertes Konzept. Wo und wann und wie lange werden die Fahrzeuge geladen? Was bedeutet dies für mein Stromnetz? Wie kann diese Nutzung optimiert werden? Wer stellt wo und wann die Infrastruktur? Wie werden Heimladungen entschädigt? Sie merken in diesem Prozess der Elektrifizierung einer Firmenfahrzeugflotte gibt es viele Fragen. Diese werden definitiv nicht mit einem Gesetz gelöst. Unser Gesetzesprozess ist nicht so dynamisch wie die technologische Entwicklung. Steht ein Gesetz, ist es bereits überholt. Vertrauen wir dem Regierungsrat und unterstützen wir ihn auf dem eingeschlagenen Weg. Konzentrieren wir unsere Energie auf eine Beschleunigung der Umsetzungen und nicht auf neue Gesetze. Die FDP-Fraktion empfiehlt einstimmig, die Motion nicht erheblich zu erklären.

**Wüst, EDU:** Die EDU-Fraktion dankt den Motionärinnen und Motionären für ihr Anliegen und dem Regierungsrat für die Beantwortung der Motion. Es handelt sich hier um ein

vielschichtiges Thema. Bundesrätin Simonetta Sommaruga hat es nicht geschafft, den Vertrag mit der Europäischen Union abzuschliessen, Bundesrat Guy Parmelin hat am 30. September 2021 die Unternehmer vor einer Strommangellage gewarnt und um zeitnahe Mitarbeit gebeten. Das heisst, dass wir in zwei bis drei Jahren nicht mehr zu jeder Tages- und Nachtzeit genug Strom haben werden. Stromerzeugung auf der einen Seite und Energiespeicherung auf der anderen Seite sind grosse Herausforderungen. Es gilt, Stromerzeugung mit Photovoltaik vermehrt zu fördern, Stromerzeugung durch "Putin-Gas" dringend zu unterlassen, Stromerzeugung durch Windkraft zu prüfen und Stromerzeugung durch Tiefengeothermie zu fördern. Bei der Speicherung der Energie werden Batterien bereits gefördert. Zusätzlich kommen wir aber nicht um Wasserstoff-Speichersysteme herum. Mit überschüssigem Strom kann Wasserstoff erzeugt und Energie so gespeichert und bei Bedarf wieder abgegeben werden. Die Weiterentwicklung von Wasserstoff-Speichersystemen gilt es zu fördern. Wenn die Strommangellage wieder stabil ist können wir uns über Elektroladestationen unterhalten. Die EDU-Fraktion wird aber auch dann nicht für neue Gesetze sein, sondern für eine Förderung neuer Ladestationen mit eigener Stromerzeugung und selbstverständlich mit intelligenter Steuerung gemäss Stand der Technik. Die EDU-Fraktion ist einstimmig für Nichterheblicherklärung.

**Gemperle**, Die Mitte/EVP: Ich spreche im Namen der Fraktion Die Mitte/EVP und danke dem Regierungsrat für seine fortschrittliche Energiepolitik. Leider führt der Regierungsrat in seiner Beantwortung zwar aus, dass er die Ziele der Motionärinnen und Motionäre teile, dennoch verzichtet er in der Schlussfolgerung darauf, Erheblicherklärung zu beantragen. Auch in unserem Betrieb gibt es eine Strategie bezüglich Elektromobilität. Diese wird laufend den neusten Entwicklungen angepasst. Aufgrund meiner Erfahrungen in diesem Bereich möchte ich hier auf vier Punkte eingehen. Einordnung der Elektromobilität im Bereich Energie und Klima: In Diskussionen wird oft beiläufig erwähnt, dass die Elektromobilität eine Modeerscheinung sein könnte, die bald durch andere, wirtschaftlichere oder klimaneutralere Technologien abgelöst wird und die daher nicht mitgetragen oder gar staatlich unterstützt werden sollte. Diese Einschätzung teilen die Mehrheit der Fraktion Die Mitte/EVP und ich auf gar keinen Fall. Im Gegenteil, ich bin davon überzeugt, dass die Elektromobilität derart grosse Vorteile bringt, dass die Umstellung schon viel eher als erwartet kommen wird. Wie sonst kann beim motorisierten Individualverkehr auf einen Schlag die Energieeffizienz um den Faktor drei bis vier erhöht werden? Wo und wie sonst kann der Ausstoss von klimaschädlichen Gasen derart stark gesenkt werden? Sicherlich gibt es im Transportbereich, beispielsweise bei den Lastwagenflotten oder im Bereich der sehr lange im Einsatz stehenden Traktoren, allenfalls punktuell Ausnahmen. Aber bei den Personenwagen wird sich das Elektrofahrzeug mit Batterie aufgrund des hohen Wirkungsgrades sehr schnell durchsetzen. Die Vorteile betreffend Energieverbrauch und Klimaverträglichkeit sind gross und überzeugend. Und die meisten Autohersteller haben inzwischen gemerkt, dass die Nachfrage nach diesen Fahrzeu-

gen sehr stark wächst. Bedeutung dieser Ausgangslage für die Netze und für das Stromangebot: Die Ausgangslage ist klar und der Trend eindeutig. Schon jetzt ist die Nachfrage nach Elektroautos derart gross, dass die Nachfrage bei Weitem nicht fristgerecht befriedigt werden kann. Es entstehen lange Wartezeiten. In der Konsumwelt von heute können wir aber davon ausgehen, dass die Nachfrage in nächster Zukunft dennoch befriedigt werden wird. Das reicht aber noch nicht, denn die Autos müssen ja auch geladen werden. Und hier kommt der Punkt, an dem ich die Argumentation des Regierungsrates nicht mehr nachvollziehen kann. Wir sind uns einig, um die Batterien der Autos zu laden, braucht es flächendeckend intelligente Ladestationen. Es geht nicht, dass alle am Abend nach der Arbeit nach Hause fahren und dort gleichzeitig das Auto laden, den Computer starten und das Abendessen kochen. Besser wäre es, das Auto dann aufzuladen, wenn von der Natur viel Strom generiert wird: Wenn die Sonne scheint, der Wind weht oder das Wasser reichlich fliesst. Mit anderen Worten: Es braucht eine Steuerung und damit Eingriffe, um übermässige Lastspitzen zu verhindern. Der Regierungsrat und auch einige meiner Vorredner sind der Meinung, der Markt könne das regeln. Aber gerade die heutige Situation zeigt klar auf, dass Energie- und Klimafragen nicht vom freien Markt alleine geregelt werden können. Wir sind heute auf eine absolut verlässliche Stromversorgung angewiesen. Nichts geht mehr ohne Strom: Kein Essen, kein Trinkwasser, keine Maschinen, keine Prozesse, kein öffentlicher Verkehr, keine Operationen, keine Kommunikation. Beim Strom müssen Angebot und Nachfrage andauernd im Gleichgewicht sein, sonst bricht das System zusammen. Niemand kann das wollen. Wieso also genau in diesem Bereich nichts staatlich geregelt werden soll, ist für mich ein Rätsel. Umso mehr, da die intelligente Elektromobilität mit ihren immer grösseren Fahrzeugbatterien und den bei Liegenschaften zugebauten Speichern zukünftig zu einem wichtigen Baustein für eine ausgeglichene Netzstabilität werden kann. Ausgerechnet hier stellt sich der Regierungsrat und offenbar eine Mehrheit in diesem Saal auf den Standpunkt, der freie Markt könne dies regeln. Ja, wir müssen wirklich nicht alles gesetzlich regeln. Aber Energie und insbesondere elektrische Energie ist dermassen zentral und überlebenswichtig, dass wir das nicht dem freien Markt überlassen sollten. Haben auch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und Mieterinnen und Mieter ein Recht auf Elektromobilität? Meines Erachtens Ja. Jeder Mann und jede Frau in unserem Kanton sollte für sich entscheiden können, ob er oder sie ein batteriebetriebenes Auto möchte, oder nicht. Wer in einer Wohnung wohnt, ist darauf angewiesen, dass der Vermieter in intelligente Ladestationen investiert. Tut er das nicht, kann der Mieter oder die Mieterin nicht mehr wählen. Wollen wir das? Dasselbe gilt für den Arbeitsplatz. Nicht alle können am Abend laden, also muss dies am Arbeitsplatz möglich sein. Können wir das Problem durch Förderungen lösen? Ich bin ein Verfechter der Energieförderung. In vielen Fällen ist das die richtige, erfolgversprechende Lösung und. Aber in diesem Fall mit dieser Ausgangslage führt Förderung alleine nicht zum Ziel. Davon bin ich überzeugt. Es braucht unbedingt eine gesetzliche Regelung und dies erreichen wir am schnellsten mit

einer sinnvollen Umsetzung dieser Motion. Es geht hier nicht um Ideologie, wie mehrfach unterstellt wurde. Es geht um die praktische Umsetzung von handfesten energiepolitischen Zielen. Aus diesen Gründen ist die Mehrheit der Fraktion Die Mitte/EVP für Erheblicherklärung der Motion.

**Martin, SVP:** Ich spreche für die SVP-Fraktion. Die Motionärinnen und Motionäre möchten den Kanton beauftragen, gesetzliche Rahmenbedingungen für den Zubau von intelligenten Elektroladestationen im öffentlichen sowie im privaten Sektor zu schaffen. Sie möchten eine gesetzliche Regelung für Neubauten mit Parkplätzen, für bestehende Mehrfamilienhäuser, für Gewerbebauten und für öffentlich zugängliche Parkhäuser und Parkplätze. Auch Arbeitgeber mit mehr als 20 Mitarbeitenden sollen dazu verpflichtet werden, ihren Mitarbeitenden Zugang zu Ladestationen zu ermöglichen. Getreu dem Motto der freien Marktwirtschaft und gemäss dem bekannten Nationalökonom Adam Smith bin ich der Ansicht, dass es nicht die Aufgabe des Staates ist, der Wirtschaft zu sagen, wie diese zu wirtschaften und welche Investitionen sie zu tätigen hat. Die freie Marktwirtschaft regelt dies selber. Die Regierung soll nur, sofern es für unser Land und für unseren Kanton dringend notwendig ist, Anreize und Rahmenbedingungen schaffen. Ich bin der Ansicht, dass wenn etwas boomt, wie zurzeit die Elektromobilität, dann werden auch vermehrt Ladestationen von der Privatwirtschaft gebaut werden. Diese Ladestationen führen automatisch zu einem Marktvorteil für Läden, Immobilienanbieter und auch Arbeitgeber. Meines Erachtens sollten Unternehmerinnen und Unternehmer – und nicht der Staat – jetzt aktiv werden und sofern nötig den Ausbau vorantreiben. Ganz wichtig ist es, zuerst sicherzustellen, dass wir genügend Strom haben bevor wir überhaupt über einen Ausbau von Ladestationen diskutieren. Wir können nicht vom drohenden Stromengpass sprechen und gleichzeitig immer mehr Strom verbrauchen. Wenn wir eine drohende Stromknappheit nicht abwenden können, dann liefern die Ladestationen auch keinen Strom für die Fahrzeuge. Aus diesen Gründen ist die SVP-Fraktion grossmehrheitlich für Nichterheblicherklärung der Motion.

**Präsidentin:** Ich schlage vor, die Diskussion an dieser Stelle zu unterbrechen. **Stillschweigend genehmigt.**

**Präsidentin:** Wir haben die heutige Tagesordnung teilweise abgetragen. Die nächste Ratssitzung findet am 16. März 2022 als Halbtages-sitzung in Frauenfeld statt.

Für Kantonsrätin Gina Rüetschi geht heute ihre Ratszugehörigkeit zu Ende. Während ihrer 11-jährigen Tätigkeit im Rat hat sie in 8 Spezialkommissionen mitgewirkt. Sie war zuerst Mitglied der Geschäftsprüfungs- und Finanzkommission und danach Mitglied der Justizkommission, bevor sie vor einem Jahr Einsitz in der Gesetzgebungs- und Redaktionskommission nahm. 2019 wurde Kantonsrätin Gina Rüetschi als Stimmzählerin gewählt, und sie war seither Mitglied des Büros des Grossen Rates. Wir danken Kantonsrätin Gina Rüetschi für ihren Einsatz im Grossen Rat herzlich und wünschen ihr für die Zukunft politisch, beruflich und privat nur das Beste.

Es sind keine Neueingänge mitzuteilen.

Ende der Sitzung: 11.35 Uhr

Die Präsidentin des Grossen Rates

Die Mitglieder des Ratssekretariates