

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 zehnprozentige 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 dreiprozentigen 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 gewiebelt, 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.