

# www.bts-ols-nein.ch

## Pressekonferenz

zum

### Referendum gegen die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zur Finanzierung der Oberlandstrasse OLS

Das Komitee T14-BLS-OLS-Nein hat beschlossen, gegen die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer für die OLS das Referendum zu ergreifen. Wir informieren Sie über die geplante Finanzierung der OLS und warum wir gegen dieses Gesetz das Referendum ergreifen werden.

#### Inhaltsverzeichnis

1.	OLS – eine Strasse, eine Strasse die Probleme schafft und keine löst .....	2
2.	Eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer belastet auch die Landwirtschaft zusätzlich! .....	3
3.	Was kostet die OLS wirklich? .....	4
4.	DBU: Abenteuerlicher Optimismus bei den Prognosen zur Entwicklung der Motorfahrzeugsteuer-Einnahmen .....	5
5.	Kontakt zu den Verantwortlichen .....	6

## 1. OLS – eine Strasse, eine Strasse die Probleme schafft und keine löst

von Robert Meyer

Wie sagte der Präsident der Raumplanungskommission in seinem Schlussvotum der Debatte um den Netzbeschluss zur BTS/OLS an der Ratssitzung so treffend:

*„Es wird versucht, alles mit Gutachten und Zitaten zu belegen. Mit den Gutachten ist es so eine Sache. Ich nehme auch am liebsten jene Gutachten als Beispiel, welche mir besser passen und meine Meinung unterstützen.“*

Genau das hat der Kanton unserer Meinung nach getan. Nur zum Projekt passende Prognosen wurden einbezogen und haben so wesentlich zum Vorschlag des Baus der OLS beigetragen.

Vor wenigen Tagen wurde ein Dossier BTS und OLS durch das DBU veröffentlicht. Es umfasst 49 Seiten und einen 22-seitigen Anhang.

Zur OLS möchte ich einzig zwei Aussagen herauspicken, die darin erwähnt werden. Aussagen, die bestätigen, dass Probleme nicht nur nicht gelöst, sondern sogar neue geschaffen werden.

- Der Ziel-/Quellverkehr ist das Hauptproblem Kreuzlingens. Dieses zu lösen, nützt die OLS tatsächlich nichts (S: 20).
- Die OLS leistet einen Beitrag gegen die Zersiedelung des Thurgaus, indem sie die konzentrierte Siedlungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan fördert und den ländlichen Raum schont (S: 22). Im Raumkonzept Thurgau ist keine Entwicklungsachse im Gebiet der OLS (Kreuzlingen-Amriswil) eingetragen. Neue Strassenerschliessungen erhöhen aber bekanntlich den Siedlungsdruck. Zumindest wurde dies als Killerargument bei der Variante Nordtunnel BTS bei Engwilen vom DBU angeführt.

Man könnte noch viele weitere Beispiele herauspicken. So heisst es unter anderem: *„Die zukünftigen Entwicklungen sind äusserst unsicher, aber es gibt verlässliche Prognosen.“* Diese Prognosen (vor allem in Bezug auf Verkehrsfrequenzen) haben im Verlaufe der Projekterarbeitung mehrmals gewechselt. So stark, dass sogar in letzter Minute noch das ursprüngliche Versprechen, die OLS werde erst gebaut, wenn sich die prognostizierte Verkehrszunahme bestätigte, über den Haufen geworfen wurde.

Für uns gilt nach wie vor folgende Aussage zum Strassenbau: So viel wie nötig, aber so wenig wie möglich. Weil unseres Erachtens – im Gegensatz zur Meinung des DBU – die OLS nicht notwendig und vor allem nicht nachhaltig ist, lehnen wir den Bau einer neuen Strasse durch den noch fast unberührten Raum des Seerückens ab. Eine Erhöhung der Strassenverkehrssteuer für diesen Zweck erübrigt sich daher.

## 2. Eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer belastet auch die Landwirtschaft zusätzlich!

### Aus Sicht der Landwirtschaft von Matthias Rutishauser

#### Argumente :

- Hauptargument zur Ablehnung der Erhöhung für mich ist, dass damit der Bau der höchst umstrittenen OLS finanziert werden soll. Für die Landwirtschaft ist jeder Verlust von Kulturland zu verhindern.

Einer unserer in der Bundesverfassung verankerten Aufträge ist die Sicherstellung der Versorgungssicherheit für die Schweizer Bevölkerung. Der schon tiefe Eigenversorgungsgrad sinkt mit jeder asphaltierten/betonierten Hektare

- Obwohl die Motorfahrzeugsteuerkosten für landw. eingelöste Fahrzeuge einen kleinen Anteil der Fixkosten ausmacht, bringt eine Erhöhung wieder einen zusätzlichen Kostendruck.
- Gravierender ist der vertuernde Effekt von unseren Produktionsmitteln, die vielfach per Strassentransport geliefert werden.
- Auch werden unsere produzierten Lebensmittel wie Milch, Schlachtvieh usw. immer länger und weiter umhergeführt. → Die durch die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer anfallenden Mehrkosten werden leider einen zusätzlichen Preisdruck auf unsere Produzentenpreise ausüben!

Mit dem Bau von neuen Strassen wird das Umherführen von Lebensmitteln und zusätzlichen Importen gefördert, was nicht in unserem Interesse ist, wir würden dann ja an unserem eigenem Ast sägen!

### 3. Was kostet die OLS wirklich?

von Jost Rüegg

Der Kanton will die OLS mit einer 10 %-igen Erhöhung der MFZ-Steuern finanzieren.

<b>Zu den Kosten:</b>				Quelle
1	Investition: CHF 220'000'000.-			Kanton
2	Amortisation auf 40 Jahre:	CHF	5'500'000.- /a	JR
3	Verzinsung von 50% der Investition zu 1 %*	CHF	1'100'000.- /a	JR
4	Baulicher Unterhalt : 1 % der Investition	CHF	2'200'000.- /a	Kanton
5	Betrieblicher Unterhalt: 40'000/km	CHF	400'000.- /a?	Kanton
	<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>9'200'000.- /a</b>	<b>JR</b>

Auf diese Art werden z .B. Investitionen in Gemeinden gerechnet.

\*Allerdings wird in der Regel ein **Zinssatz von 4%** und nicht von 1 % eingesetzt.

#### **Zu den Einnahmen**

10% von CHF 50'000'000.- CHF 5'000'000.- /a JR  
(MFZ-Steuer 2011, Seite 8 der Botschaft an den KR)

**Es fehlten also CHF 4'200'000.- /a JR**

oder: im Laufe der 40 Jahre entstünde so eine Schuld von 168 Millionen Franken.

Gemäss Kanton sollen die MFZ-Steuern ohne neue Erhöhung bis ins Jahr 2030 auf 57 Millionen pro Jahr ansteigen. Selbst wenn diese Kurve des Kantons richtig sein sollte (Seite 8 in der Botschaft), was zu bezweifeln ist, stiegen die MFZ-Steuern bis ins Jahr 2040 geraden mal auf 59 Millionen pro Jahr.

In den kommenden 40 Jahren sind das im Schnitt und aufgerundet 55 Millionen Steuereinnahmen pro Jahr. 10 % davon wären somit 5'500'000.- pro Jahr oder gerade mal 500'000.- mehr als im Jahre 2011.

**Es fehlten dann aber immer noch 3'700'000.- pro Jahr und es entstünde in 40 Jahren immer noch eine Schuld von 148 Millionen Franken.**

Dass die vom Kanton angestellten Ökonomen auf ganz andere Zahlen kommen, zeigt nur, wie man mit unübersichtlichen Berechnung und Annahmen die Realitäten verschleiern kann, abgesehen davon, dass schwer abzuschätzen ist, was in den nächsten 40 Jahren in diesem Bereich so Alles geschehen wird.

#### 4. DBU: Abenteuerlicher Optimismus bei den Prognosen zur Entwicklung der Motorfahrzeugsteuer-Einnahmen

Selbstverständlich lässt sich ein 220 Mio.-Bauwerk nicht mit jährlich 1.9 Mio. Mehreinnahmen finanzieren. Deshalb rechnet das Baudepartement mit stetig steigenden Einnahmen aus der (bisherigen) Motorfahrzeugsteuer – **und das bis ins Jahr 2060!**

Wohl räumt das DBU im erläuternden Bericht zur Änderung des Gesetzes ein, dass die Tendenz in Richtung kleinerer Hubraumvolumen und ökologischer Fahrzeuge geht – was sich negativ auf die Steuererträge auswirkt.

Trotzdem wird mit kontinuierlich steigenden Erträgen bis 2060 gerechnet. Die Dienststelle für Statistik verzichtet mit guten Gründen auf Prognosen nach 2035.

Denn:

- Was wissen wir über die demographische Entwicklung?  
Gemäss Dienststelle für Statistik wächst die Bevölkerung bis 2030 um 36 000 Ew. – davon jedoch 32 000 im Alterssegment 65+. Eine Trendwende ist nicht in Sicht. *„Bereits ab 2031 werden mehr Todesfälle als Geburten erwartet, d.h. die Bevölkerung würde ohne Wanderungsbewegungen schrumpfen“*, Dienststelle für Statistik.
- Was wissen wir über die Entwicklung des Fahrzeugbestandes?  
Das DBU geht von einem jährlichen Zuwachs von 1 % aus. Das bedeutet für die folgenden Jahre:

2010	192 700 Fahrzeuge	247 000 Einwohner
2035	247 100 Fahrzeuge	
2050	286 900 Fahrzeuge	
2060	316 900 Fahrzeuge	?

Fazit: Würde die Bevölkerung bis 2060 im gleichen Verhältnis wachsen wie der Fahrzeugbestand, hätten wir dannzumal 406 200 Einwohner; oder 159 200 Einwohner mehr als 2010. Das ist absurd. *„Die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter dürfte (...) 2020 einen Höchststand von 164 000 Personen erreichen. Später sinkt die Wohnbevölkerung dieser Altersgruppe auf einen tieferen Wert als heute.“* Dienststelle für Statistik 12.1. 2012

- Was wissen wir über Mineralölimporte in den kommenden Jahrzehnten?  
Erdöl wird zunehmend knapper (= teurer), der Peak-Oil ist in den meisten Förderländern überschritten. Haben wir 2050... noch Erdöl, das wir in Motoren verbrennen werden? Kaum. Wie sieht dann die Motorfahrzeugsteuer aus – und wie unsere Mobilität? Brauchen wir dann diese „Entlastungs“-Strassen noch – oder müssen sie unsere Nachkommen nur noch abstottern? (Abschreibungszeitraum 40 Jahre)

## 5. Kontakt zu den Verantwortlichen

Toni Kappeler 079 784 19 41  
Peter Gubser 079 390 38 12

[bts-ols-nein.ch](http://bts-ols-nein.ch)  
Sekretariat c/o Grüne Thurgau  
Barbara Imholz  
St. Gallerstrasse 24  
8580 Amriswil  
Tel 071 410 06 01 – [info@bts-ols.ch](mailto:info@bts-ols.ch)