

Protokoll Nr. 32 vom 16. Februar 2022

Vorsitz	Brigitte Kaufmann, Grossratspräsidentin, Uttwil
Protokoll	Johanna Pilat, Parlamentsdienste (Dringliche Motion) Traktanden 1, 2 und 5: Verantwortung Johanna Pilat, Protokollabfassung Kevin Broger
Anwesend	125 Mitglieder
Beschlussfähigkeit	Der Rat ist beschlussfähig.
Ort	Rüegerholzhalle Frauenfeld
Zeit	09.30 Uhr bis 12.45 Uhr

Tagesordnung

Dringliche Motion von Pascal Schmid, Josef Arnold, Ruedi Zbinden, Stephan Tobler, Mathias Tschanen, Martina Pfiffner, Anders Stokholm, Gallus Müller, Beda Stähelin und Daniel Frischknecht "Standesinitiative: N23 als Teil des Bundesbeschlusses über den Ausbausritt 2023 für die Nationalstrassen - die BTS gehört in den nächsten STEP!" (20/MO 28/278)

Dringlichkeit	Seite 3
Mündliche Beantwortung, Diskussion, Beschlussfassung	Seite 12
1. Kantonsbürgerrechtsgesuche (20/EB 6/260)	Seite 9
2. Gesetz über das Öffentlichkeitsprinzip (Öffentlichkeitsgesetz; ÖffG) (20/GE 11/193) Redaktionslesung, Schlussabstimmung	Seite 11
3. 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 --
4. 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 --

5. Interpellation von Nina Schläfli und Sandra Reinhart vom 8. Dezember 2021 "Planungsstand Oberlandstrasse: Steckt die OLS in der Sackgasse?" (20/IN 25/255)
Beantwortung Seite 32
6. 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 --

Erledigte

Traktanden: 1, 2 und 5

Entschuldigt Hasler Cornelia, Aadorf
Kuhn Petra, Fruthwilen
Macedo Gabriel, Amriswil
Rüetschi Gina, Frauenfeld
Schläfli Nina, Kreuzlingen

Vorzeitig weggegangen:

11.45 Uhr Bühler Peter, Ettenhausen
11.50 Uhr Diezi Dominik, Arbon
12.00 Uhr Müller Barbara, Ettenhausen
Wiesli Jürg, Dozwil
12.15 Uhr Bétrisey Karin, Kesswil
12.25 Uhr Auer Jakob, Arbon
Pagnoncini Christina, Alterswilen
Zahnd Vico, Weingarten
12.30 Uhr Altwegg Isabelle, Sulgen
Brühlmann Zwahlen Maja, Sulgen
Pasche Corinna, Bischofszell

Präsidentin: Am vergangenen Abstimmungs- und Wahlsonntag wurde unserer Ratskollege Dominik Diezi als Regierungsrat ab dem neuen Amtsjahr gewählt. Wir gratulieren ihm zu dieser ehrenvollen Wahl und wünschen ihm im Grossen Rat eine gute verbleibende Zeit. Es sollen angeblich die schönsten Wochen eines frisch gewählten Regierungsrates sein. Dominik Diezi übernimmt anschliessend, wie wir der Pressemitteilung des Kantons Thurgau entnehmen konnten, das Departement für Bau und Umwelt.

Am 31. Januar 2022 ist alt Kantonsrat Gottlieb Möckli aus Schlatt im 90. Lebensjahr gestorben. Er gehörte dem Grossen Rat von 1984 bis 1996 als Mitglied der SVP-Fraktion an. Während seiner Mitgliedschaft hat er in 12 Spezialkommissionen mitgewirkt, von denen er eine präsidierte. Ich bitte Sie, dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken zu bewahren.

Am 2. Februar 2022 ist alt Nationalrat und alt Kantonsrat J. Alexander Baumann aus Kreuzlingen im 80. Lebensjahr gestorben. Er gehörte dem Grossen Rat von 1988 bis 1995 als Mitglied der SVP-Fraktion an. Während seiner Mitgliedschaft hat er in 24 Spezialkommissionen mitgewirkt, von denen er deren zwei präsidierte. Von 1988 bis zu seinem Austritt gehörte er der Gesetzgebungs- und Redaktionskommission an. In den Jahren 1990 bis 1995 war er Mitglied der Geschäftsprüfungskommission, die er zuletzt auch präsidierte. Von 1995 bis 2011 vertrat er den Kanton Thurgau im Nationalrat. Ich bitte Sie, dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken zu bewahren.

Stimmenzählerin Gina Rüetschi ist heute abwesend. Als Ersatz schlägt die GP-Fraktion Kantonsrätin Isabelle Vonlanthen vor. **Stillschweigend genehmigt.**

Mit Datum vom 11. Februar 2022 haben die Kantonsrätin und die Kantonsräte Pascal Schmid, Josef Arnold, Ruedi Zbinden, Stephan Tobler, Mathias Tschanen, Martina Pfiffner, Anders Stokholm, Gallus Müller, Beda Stähelin und Daniel Frischknecht die Motion "Standesinitiative: N23 als Teil des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen - die BTS gehört in den nächsten STEP!" eingereicht. Die Motionärin und die Motionäre beantragen dringliche Behandlung. Dabei gilt § 20 unserer Geschäftsordnung: "Wird für ein Geschäft, das nicht auf der Tagesordnung steht, dringliche Behandlung beantragt, ist der Vorstoss zuhanden des Präsidiums und des Regierungsrates möglichst frühzeitig, spätestens jedoch gemäss § 19 Absatz 2, einzureichen. Stimmt der Rat der Dringlichkeit zu, ist das Geschäft an der gleichen Sitzung abschliessend zu behandeln."

Das Geschäft wurde bis spätestens am Vortag der Sitzung angekündigt. Somit behandeln wir in einem ersten Schritt den Antrag auf Dringlichkeit.

Ich eröffne die Diskussion zu diesem Ordnungsantrag. Falls der Dringlichkeit zugestimmt würde, wird der Regierungsrat die Motion heute mündlich beantworten, worauf die Diskussion im Rat stattfindet und über die Erheblicherklärung abgestimmt wird. Danach würde der Regierungsrat die Vorlage ausarbeiten.

Schmid, SVP: Im Namen der Motionärin und der Motionäre beantrage ich dringliche Behandlung der Motion. Vor drei Wochen hat der Bundesrat dem Kanton Thurgau eine eigentliche Hiobsbotschaft übermittelt. Gemäss Bericht zum nächsten "Ausbauschnitt

Nationalstrassen" will der Bundesrat die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) vorerst nicht realisieren. Die Vernehmlassung dazu läuft. Schon bald werden die eidgenössischen Räte die Behandlungen aufnehmen. Wir müssen alle Hebel in Bewegung setzen, um uns und dem Kanton Thurgau in Bern Gehör zu verschaffen. Die Petition ist dafür ein Mittel, und zwar jenes des Volkes. Die Standesinitiative ist das formelle Mittel des Parlamentes. Mit unserer Standesinitiative beantragen wir, die BTS in den nächsten Ausbauschnitt und vor allem wieder in das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen aufzunehmen. Mit der Standesinitiative können wir direkt in Bern und direkt bei der Bundesversammlung Einfluss nehmen. Damit die Standesinitiative aber rechtzeitig eintrifft, ist dringliche Behandlung unabdingbar. Ich danke für die Unterstützung.

Stokholm, FDP: Die BTS ist eine Lebensader. In den letzten 30 Jahren ist der Thurgau um 40 % von 200'000 auf 280'000 Einwohnerinnen und Einwohner gewachsen. Die Infrastruktur hat mit diesem Wachstum Schritt gehalten, ausser bei den Strassenverbindungen. Dies hemmt die Entwicklung in einem Landesteil, der vor allem punkto Ernährungswirtschaft und Industrie sowie produzierendem Gewerbe für die ganze Schweiz von Bedeutung ist. Die BTS verbindet wichtige Räume miteinander, auch international: ost-west und ost-süd, so vor allem die Agglomerationen rund um Sankt Gallen mit jenen von Frauenfeld, Winterthur und mithin mit dem Metropolitanraum Zürich. Sie ist eine wichtige Lebensader für den grössten Wirtschaftsraum der Schweiz. Wenn wir hier keine Embolie riskieren wollen, sollten wir die BTS morgen und nicht erst am St. Nimmerleinstag bauen. Um dieser Forderung in Bern Nachdruck zu verleihen, ist es dringend, ein entsprechendes Zeichen zu setzen. Deshalb ist die FDP-Fraktion einstimmig für Dringlichkeit.

Reinhart, GP: Die Dörfer, die unter dem Durchgangsverkehr leiden, brauchen dringend eine Lösung. Sie wollen entlastet werden. Uns ist längst klar, dass die BTS dafür die falsche Lösung ist. Der Bund hat nun bestätigt, dass er sie im STEP als Vorhaben, das umfassend zu überprüfen ist, eingereiht hat. Die BTS erfüllt die Kriterien des STEP klar nicht, um im Ausbauschnitt 2023 oder bei einem der Realisierungshorizonte 2030 oder 2040 berücksichtigt zu werden. Aus nationaler Sicht ist der Problemdruck auf weiten Teilen der N23 gering. Der Ansatz ist angesichts der Klimadebatte und der Bodenstrategie des Bundesrates falsch. Im Verhältnis zum erzielten Nutzen sind die Erstellungskosten deutlich zu hoch. Der Bund sieht als weiteres Vorgehen eine Analyse mit alternativen Ansätzen aus gesamtverkehrlicher Sicht vor. Akute Probleme, beispielsweise in Bezug auf Sicherheit oder die Entflechtung des Veloverkehrs vom übrigen Verkehr, seien voranzutreiben. Dieses Vorgehen ist ein zielführender Weg und löst dringende Probleme. Wir sollten aus dem Dornröschenschlaf erwachen und den realistischen Weg gehen, und zwar zielstrebig und lösungsorientiert, damit wir die Probleme der Dörfer lösen können. Die Grüne Fraktion lehnt Dringlichkeit einstimmig ab.

Meier, SP: Ich äussere mich weder zu Strassen noch zu allfälligen medizinischen Diagnosen wie Verstopfung oder mögliche Embolien. Es geht um das Instrument der Standesinitiative. Diese klingt gut. Schliesslich steht "Thurgau" darauf. In Tat und Wahrheit ist es nicht mehr als ein normaler Vorstoss eines Parlamentariers in Bundesbern. Ich bin nicht sicher, ob ein Bundesparlamentarier, der den Kanton prominent vertritt, vielleicht effizienter wäre oder effizienter gewesen wäre, um dasselbe zu erreichen. Weshalb wird der "Geschützesdonner" mit der Dringlichkeit einer Standesinitiative aufgefahren? Man will dem geneigten Publikum, sprich den potenziellen Wählerinnen und Wählern, weismachen, dass man etwas reissen könne. Man würde etwas unternehmen, man sei aktiv und bringe etwas in Ordnung. Ich nenne dies das Vorspiegeln falscher Tatsachen. Es ist ein Taschenspieler-Trick "pour la Galerie". Die logische Konsequenz aus dieser Beurteilung: Wir sollten bei der Realität bleiben. Namens der SP-Fraktion empfehle ich die Ablehnung der Dringlichkeit. Generell auf die Frau oder den Mann zu spielen, im Speziellen aber auf eine abtretende Regierungsrätin an deren Amtsende derart massiv zu schiessen, notabene ohne sachliche Grundlage, ist unappetitlich, degoutant, durchsichtig und sowohl der Journalisten als auch den entsprechenden Einflüsterern nicht würdig.

Gallus Müller, Die Mitte/EVP: Nachdem das Thurgauer Volk im September 2012 dem Netzbeschluss BTS/OLS deutlich zugestimmt hat und ein Vorprojekt dazu beim ASTRA, dem Bundesamt für Strassen, abgegeben wurde, ist es wichtig, dass die gesamte Planung nicht auf die lange Bank geschoben wird. Um aus kantonaler Sicht nochmals auf die Wichtigkeit einer Aufnahme in den Ausbauschnitt 2023 für Nationalstrassen hinzuweisen, möchten wir mit der Dringlichen Motion schnellstmöglich eine Standesinitiative einreichen. Wir sollten an die Bevölkerung in den betroffenen Orten denken, die durch die BTS entlastet werden können. Eine Mehrheit der Fraktion Die Mitte/EVP ist für Dringlichkeit.

Fisch, GLP: Nicht der 23. September 2012, sondern der 26. Januar 2022 war ein denkwürdiger Tag, als der Bund den erläuternden Bericht zum "Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027" veröffentlicht hat. Die BTS oder N23, wie die Strasse nun heisst, fehlt nämlich in der Planung des Bundes, selbst im Planungshorizont 2040. Die BTS erfährt keinerlei Priorität. Im Gegenteil, es soll nochmals eine umfassende Prüfung des Korridors und auch die Erarbeitung alternativer Ansätze erfolgen. Das ASTRA bezweifelt nämlich, dass der gewählte Ansatz unter anderem in Anbetracht der Klimadebatte, der Bodenstrategie des Bundesrates - Stichwort Flächenbedarf - und der im Verhältnis zum erzielten Nutzen sehr hohen Erstellungskosten zielführend sei. Zudem schreibt der Bund, dass akute Probleme, beispielsweise in Bezug auf die Sicherheit oder die Entflechtung des Veloverkehrs vom übrigen Verkehr, im Rahmen der Erhaltungsplanung voranzutreiben seien. Der Bund ist also sehr klar in seiner Beurteilung. Die GLP-Fraktion lehnt Dringlichkeit einstimmig ab.

Regierungsrätin **Haag**: Der Bundesrat hat am 26. Januar 2022 das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren zum Nationalstrassenpaket durchzuführen. Die Vernehmlassungsfrist läuft bis zum 30. April 2022. Zur Vernehmlassung gehört der erläuternde Bericht des UVEK. Unter anderem wird gefragt, ob das STEP Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig sei. Es wird gefragt, wie man als Kanton, Partei, Verband etc. die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023 beurteilt. Unsere Antwort zur Vernehmlassung an den Bund ist klar: Die BTS gehört in das STEP. Nur das, was im STEP enthalten ist, wird durch das ASTRA konkret weiterbearbeitet, zuerst einem Realisierungshorizont und schliesslich einem Ausbauschritt zugeteilt. Es ist das Ziel des Regierungsrates, dass die BTS als Ergebnis der Vernehmlassung in die Planung des Bundes kommt. Die definitive Botschaft des Bundesrates erwarte ich frühestens vor den Sommerferien. Eventuell wird es auch September. Das Parlament entscheidet auf Antrag des Bundesrates abschliessend über die Projekte, Priorisierung und Finanzierung. Wir alle wissen es: Das UVEK hat gemäss dem erläuternden Bericht zur Vernehmlassung andere Pläne für die BTS. Es will zuerst eine sogenannte Korridorstudie mit Varianten durchführen, und ich gehe davon aus, mit mehr Gewichtung auf den öffentlichen Verkehr. Gemäss UVEK wird sich das ASTRA deshalb erst für die nächste Fortschreibung des STEP Nationalstrassen vertieft mit unserer Strecke auseinandersetzen und den Handlungsbedarf priorisieren. Wir würden erst 2026 mehr wissen. Bei dieser Ausgangslage ist die BTS aus Thurgauer Sicht jetzt per se ein dringliches Thema, zumal das Volk bereits vor zehn Jahren Ja zur BTS gesagt hat. Dies findet in den Unterlagen des Bundes aber keine Erwähnung. Formal wird der Bund die Standesinitiative überprüfen. Das ist heute nicht unsere Aufgabe. Inhaltlich kann man darüber diskutieren, ob der Ausbauschritt 2023 richtig ist, weil die Nationalstrassenverfahren lange dauern. Wir haben ein generelles und kein Ausführungsprojekt abgegeben. Das muss erst erstellt werden. Wir sind immer noch weiter als beispielsweise die Oberlandautobahn zwischen Uster und Hinwil, die sich im Realisierungshorizont 2040 befindet. Sie hat den Stand eines Vorprojektes mit zwei Varianten und mindestens gleich hohen Kosten. Vielleicht braucht es genau das Zeichen der Dringlichen Standesinitiative, um zu zeigen, dass die BTS in die STEP-Botschaft und in einen konkreten Realisierungshorizont gehört. Die Dringlichkeit der Debatte ist aus unserer Sicht gegeben. Ich erlaube mir in diesem Zusammenhang persönliche Bemerkungen zur grossen Analyse des vergangenen Samstags. Ich könnte dem Verfasser des Artikels vorwerfen, dass er sich hat instrumentalisieren lassen, Falschaussagen und Unterstellungen richtigstellen und eine Verletzung des Journalistencodex geltend machen. Das werde ich nicht tun. Kämpfen braucht Energie, die an wichtigen Orten fehlt. Ich bin davon überzeugt, dass alles das, was geschieht, eine Ursache und seine Bedeutung einen Grund hat, der sich manchmal erst später erschliesst. Die politische Kultur des Kantons Thurgau ist ein wertvolles Gut, das ich auch in den letzten Monaten meiner Amtstätigkeit hochhalten werde.

Zudem werde ich meinen Respekt gegenüber Medienschaffenden und ihrer Arbeit beibehalten. Ich bedanke mich für die Zeichen der Verbundenheit in den letzten Tagen. Sie haben mir gutgetan.

Diskussion zum Ordnungsantrag - **nicht weiter benützt.**

Abstimmung:

- Dringliche Behandlung wird mit 79:42 Stimmen beschlossen.

Präsidentin: Ich stelle die heutige Tagesordnung zur Diskussion und beantrage, das Geschäft neu als Traktandum 3 auf die Tagesordnung zu setzen, weil die Traktanden 1 und 2 heute ebenfalls zwingend abzutragen sind. Ich mache Ihnen ausserdem beliebt, das Traktandum 5 Interpellation "Planungsstand Oberlandstrasse: Steckt die OLS in der Sackgasse?" gleich im Anschluss an die Dringliche Motion als Traktandum 4 zu behandeln, da die Geschäfte inhaltlich zusammenhängen.

Reinhart, GP: Mit der Zustimmung der Dringlichkeit steht uns voraussichtlich eine ausgiebige Diskussion bevor. Wir sind damit einverstanden, die Motion an dritter Stelle zu behandeln. Die Interpellation direkt daran anzuhängen, erachten wir aber als falsch. Es handelt sich um ein Geschäft, das im Gegensatz zur Motion für eine Standesinitiative zur BTS in der Hand des Kantons liegt. Das Projekt der OLS wird 19 Hektaren Kulturland auffressen, falls es jemals zum Bau kommen wird. Es ist uns ein Anliegen, diesem Traktandum genügend Platz einzuräumen und nicht einfach der BTS "anzuhängen". Ich empfehle, die Traktandenliste nach der Beratung der Dringlichen Motion unverändert zu belassen.

Diskussion zum Ordnungsantrag - **nicht weiter benützt.**

Abstimmung:

- Dem Ordnungsantrag wird mit 78:27 Stimmen zugestimmt.

Zu Beginn der Sitzung nützt der Regierungsrat wiederum das ihm vom Büro zur Verfügung gestellte Covid-19-Informationsfenster.

Regierungsrat **Martin:** Die Situation hat sich in den letzten Wochen merklich entspannt. Es haben sich zwar sehr viele Leute angesteckt, die Auswirkungen auf die Intensivpflegestation und die Spitäler waren aber verhältnismässig gering, was schlussendlich matchentscheidend ist. Bei verschiedenen Leuten, die noch auf Intensivpflegestationen liegen, handelt es sich um Personen, die sich mit der Delta-Variante angesteckt haben. Die aktuelle Omikron-Mutation hat verhältnismässig geringe Auswirkungen. Der Bundesrat hat vor Wochenfrist eine Vernehmlassung gestartet. Der Kanton Thurgau wie auch die Ostschweizer Kantone haben sich unter den gegebenen Umständen für eine grössere Öffnung beziehungsweise weitestgehende Öffnungsschritte ausgesprochen. Derzeit

wäre einzig eine Maskentragepflicht im öffentlichen Verkehr sowie in Gesundheitseinrichtungen wie Spitälern, Pflegeheimen und Institutionen für Menschen mit Behinderungen angezeigt. Wir wissen nicht, was seitens des Bundesrates heute Nachmittag beschlossen wird. Es gibt zwar vereinzelte Zeitungen, die orakeln. Was effektiv beschlossen wird, ist aber unklar. Der Regierungsrat ist seit mehreren Wochen daran, den Ausstieg aus der Pandemie aufzugleisen. Wir sind dabei, Beschlüsse zu treffen, wir haben teilweise bereits Beschlüsse getroffen, und wir werden in Abhängigkeit der Beschlüsse des Bundesrates von heute Nachmittag weitere Beschlüsse treffen, um einen geordneten Ausstieg aus der Pandemie vorzubereiten. Andererseits werden wir Dispositionen treffen, damit wir für den Fall, den wir uns alle nicht erhoffen, dass nämlich die Pandemie mit einem neuen Buchstaben erneut einschlagen sollte, die bestehenden Fähigkeiten zur Pandemiebewältigung aufrechterhalten. Der Thurgauer Regierungsrat würde sich sehr freuen, wenn wir jetzt einen grossen Öffnungsschritt machen könnten und sich das gesellschaftliche Leben weitestgehend normalisieren könnte. Insbesondere deshalb, weil wir uns erhoffen, dass die unterschiedlichen Ansichten in der Gesellschaft dadurch abflauen und die Gesellschaft wieder zu einem geeinten Volk zusammenwächst. Wir hoffen das alle sehr.

Präsidentin: Ich danke Regierungsrat Urs Martin für seine Ausführungen.

1. Kantonsbürgerrechtsgesuche (20/EB 6/260)

Eintreten

Präsidentin: Die Liste der Gesuche und den Bericht der Justizkommission haben Sie vorgängig erhalten. Da bedingt durch die Covid-19-Pandemie keine Gäste und somit auch keine Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller anwesend sein dürfen, wird der Kommissionsbericht zwar nicht verlesen, im Protokoll aber wiedergegeben.

(Schriftliche, nicht vorgelesene Ausführungen)

Der Grosse Rat ist gemäss § 40 Abs. 5 KV befugt, das Kantonsbürgerrecht zu verleihen. Das Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen des Gesetzes über das Kantons- und Gemeindebürgerrecht (RB 141.1). Die Gesuche um die Erteilung des Kantonsbürgerrechts werden von der Justizkommission zuhanden des Grossen Rates vorberaten (§ 63 Abs. 1 Ziff. 5 der Geschäftsordnung des Grossen Rates).

Die Justizkommission hat die heute dem Grossen Rat vorliegenden Kantonsbürgerrechtsgesuche an ihrer Sitzung vom 10. Januar 2022 vorberaten, nachdem die entsprechenden Gesuchsunterlagen in den vier Subkommissionen eingehend überprüft worden sind.

Kommissionspräsident **Wüst**, EDU: Bei der Behandlung der Kantonsbürgerrechtsgesuche stand der Justizkommission Jürg Weber, Chef Amt für Handelsregister und Zivilstandswesen und die juristische Mitarbeiterin, Ramona Wangelier, Zivilstands- und Bürgerrechtssdienst, für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Herzlichen Dank auch allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Amtes für die gute Vorbereitung der Gesuchsunterlagen. Die Justizkommission beantragt einstimmig, auf die Vorlage einzutreten.

Diskussion - **nicht benützt.**

Eintreten ist unbestritten und somit beschlossen.

Detailberatung

(Schriftliche, nicht vorgelesene Ausführungen)

Es liegen 71 Anträge vor, die sich aus 4 Kantonsbürgerrechtsgesuchen von Schweizer Bürgerinnen und Bürgern und 67 Kantonsbürgerrechtsgesuchen ausländischer Bewerberinnen und Bewerber zusammensetzen.

Es sind 11 ausländische Bewerberinnen und Bewerber, welche die Einbürgerung zusammen mit dem Ehepartner oder der Ehepartnerin beantragen. Ebenfalls zur Einbürgerung vorgeschlagen sind insgesamt 12 Töchter und 9 Söhne ausländischer Eltern. Sie sind in den Gesuchen ihrer Eltern mit einbezogen.

Heute soll 8 Schweizer Bürgerinnen und Bürgern und insgesamt 95 Ausländerinnen und Ausländern das thurgauische Kantonsbürgerrecht verliehen werden.

Die vorliegende Liste beinhaltet weitere Angaben wie Name, Beruf, Staatszugehörigkeit und Alter der Bewerberinnen und Bewerber und deren Ehepartner. Die Berufsbezeichnung entspricht in der Regel der Tätigkeit, welche die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller zum Zeitpunkt der Gesuchseinreichung ausgeübt haben. Änderungen, soweit sie bekanntgegeben werden, sind nachgeführt. Die Justizkommission hat die Gesuche auf Übereinstimmung mit den gesetzlichen Grundlagen geprüft und festgestellt, dass die Voraussetzungen für die Einbürgerungen erfüllt sind. Die Justizkommission überprüft insbesondere, ob sich seit der Erteilung des Gemeindebürgerrechts wesentliche Fakten verändert haben.

Von den durch die Justizkommission geprüften 75 Gesuchen wurde 1 Gesuch vom Bewerber zurückgezogen. 3 weitere Gesuche wurden an das Amt für Handelsregister für weitere Abklärungen zurückgewiesen. Die Bewerber und Bewerberinnen von 2 Gesuchen wurden anlässlich der Sitzung vom 10.01.2022 durch die Justizkommission befragt. Einem Gesuch wurde anschliessend einstimmig und dem anderen mit 9 Ja und einer Enthaltung zugestimmt.

Für sämtliche auf der Liste aufgeführten Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller liegt die eidgenössische Einbürgerungsbewilligung vor. Die Wohngemeinden haben allen Einbürgerungswilligen das jeweilige Gemeindebürgerrecht, welches Voraussetzung für den Erwerb des Kantonsbürgerrechts ist, verliehen. Das Gemeindebürgerrecht wird jedoch erst wirksam, wenn auch das Kantonsbürgerrecht erteilt worden ist.

Kommissionspräsident **Wüst**, EDU: Die Justizkommission empfiehlt einstimmig, die 4 Kantonsbürgerrechtsgesuche von Schweizerinnen und Schweizern zu genehmigen. Die 67 Gesuche von Ausländerinnen und Ausländern werden mit 9 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung zur Annahme empfohlen.

Diskussion - **nicht benützt.**

Beschlussfassung

Den Gesuchen Nrn. 1 bis 4 wird mit 117:0 Stimmen zugestimmt.

Den Gesuchen Nrn. 5 bis 71 wird mit 79:4 Stimmen zugestimmt.

Präsidentin: Ich gratuliere den neuen Thurgauerinnen und Thurgauern im Namen des Grossen Rates und des Regierungsrates zu ihrem heute erlangten Bürgerrecht.

2. Gesetz über (Öffentlichkeitsgesetz; ÖffG) (20/GE 11/193)

Redaktionslesung (Fassung der Gesetzgebungs- und Redaktionskommission siehe Anhang zum Protokoll)

Kommissionspräsident **Zuber**, SVP: Nachdem das Gesetz über das Öffentlichkeitsprinzip verfasst worden war, wurden durch die Staatskanzlei neue Richtlinien für die Gesetzgebung entworfen und am 1. Januar 2021 in Kraft gesetzt. Die Gesetzgebungs- und Redaktionskommission hat in der Beratung des heute vorliegenden Erlasses die neuen Richtlinien konsequent umgesetzt. Aus diesem Grund wurde beispielsweise die Interpunktion bei Aufzählungen geändert oder das Wort "Absatz" abgekürzt. In § 6 fanden wir eine elegante Lösung, um die Wiederholung von "sie" oder "er" zu umgehen.

Diskussion - **nicht benützt.**

Schlussabstimmung (Schlussfassung siehe Anhang zum Protokoll)

Dem Gesetz über das Öffentlichkeitsprinzip wird mit 117:0 Stimmen zugestimmt.

Ermittlung des Behördenreferendums: keine Stimmen.

Das Behördenreferendum wird nicht verlangt. Das Gesetz unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

Dringliche Motion von Pascal Schmid, Josef Arnold, Ruedi Zbinden, Stephan Tobler, Mathias Tschanen, Martina Pfiffner, Anders Stokholm, Gallus Müller, Beda Stähelin und Daniel Frischknecht vom 11. Februar 2022 "Standesinitiative: N23 als Teil des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen - die BTS gehört in den nächsten STEP!" (20/MO 28/278)

Mündliche Beantwortung

Präsidentin: Sie haben der Dringlichkeit der Motion für eine Standesinitiative zugestimmt. Das Wort hat Regierungsrätin Carmen Haag für die Beantwortung der Dringlichen Motion.

Regierungsrätin **Haag:** Ich muss nicht mehr erläutern, weshalb wir im Thurgau die BTS, die Bodensee-Thurtalstrasse, brauchen und per Volksentscheid wollen. Der Regierungsrat sieht keinen Grund, den Lösungsfächer noch einmal komplett zu öffnen. Die BTS ist in Abstimmung mit der Raumentwicklung bereits eine umfassende Lösung, die in jahrzehntelanger Arbeit mit umfangreichem Variantenstudium, Volksabstimmung und Optimierungen zugunsten von Siedlung, Landschaft und Landwirtschaft entstanden ist. Vermutlich will das UVEK, das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, keine neuen Strassen bauen, und schon gar nicht im ländlichen Raum. Es kann nicht sein, dass Investitionen nur noch in die Zentren und Agglomerationen fließen. Eine zu starke Fokussierung auf die Städte und Zentren wird den schweizerischen Verhältnissen nicht gerecht. Die ländlichere Schweiz mit ihrer Bevölkerung und Wirtschaft hat ebenfalls Anrecht auf eine gut ausgebaute Infrastruktur. Der ländliche Raum kann nicht auf "öffentlicher Verkehr first" setzen und ist keine geschützte Landschaft, selbst wenn uns der Landschaftsschutz wichtig ist. Lokale Umfahrungen, dies wissen wir aus den Diskussionen in den Jahren 2011 und 2012 bestens, sind für uns keine Option, da sie im Gegensatz zur BTS/OLS keine gesamtheitliche Lösung sind, sondern andernorts neue Verkehrsprobleme schaffen. Es entsteht ein Flickwerk. Probleme werden verlagert, und selbst lokale Lösungen brauchen Land. Wir dürfen selbstbewusst sagen, dass es von nationaler Bedeutung ist, dass das Nationalstrassennetz bis an den Bodensee gut ausgebaut ist. Die Schweiz ist noch immer ein föderalistisches Land. Es gehört zum schweizerischen Selbstverständnis, alle Regionen zu berücksichtigen. Das sorgt für den nötigen Zusammenhalt zwischen allen Landesteilen und zwischen Stadt und Land. Das UVEK schreibt es im Erläuternden Bericht zu den Nationalstrassen als zweiten Satz gleich selbst: "Sie gewährleisten, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können." Und weiter schreibt das UVEK: "[...] Sicherheit und Verträglichkeit in Bezug auf die Lärmbelastung, die Trennwirkung, usw. müssen gewährleistet bleiben." Mit der heutigen Strasse ist das alles nicht gegeben, von einer Siedlungs-

entwicklung nach innen ganz zu schweigen. Der Regierungsrat beantragt, die Motion erheblich zu erklären.

Diskussion

Präsidentin: Ich eröffne die Diskussion. Das Wort haben zuerst die Motionärin und die Motionäre.

Schmid, SVP: Als gewählte Kantonsrätinnen und Kantonsräte sind wir dafür im Amt, das Volk zu vertreten. Das Thurgauer Volk hat der Politik vor zehn Jahren einen klaren Auftrag erteilt: Die BTS ist zu realisieren. Wir müssen alles daran setzen, damit der Volkswille umgesetzt wird. Der Ausbau der N23 zur BTS ist für den Thurgau von grösster Bedeutung. Bei der BTS geht es nicht nur um eine Strasse und nicht nur um die Wirtschaft, sondern um das wichtigste Infrastrukturprojekt des Kantons: die Gesamtentwicklung des Thurgaus und seine Standortattraktivität. Gute Verbindungen sind dafür zentral. Zudem geht es um die Sicherheit von Kindern und älteren Menschen, um den Schutz vor zu viel Verkehr in Dörfern und Städten und um genügend Platz für den Langsamverkehr. Der durchschnittliche Tagesverkehr auf der Thurtalachse ist enorm hoch, sogar deutlich höher als auf manchen Autostrassen und Autobahnen in anderen Landesteilen. Im Thurgau quält sich der Verkehr auf einer drittklassigen Nationalstrasse mit Ausbaustandard einer Kantonsstrasse aus den 60er- oder 70er-Jahren durch das Thurtal. Das ist nicht nur mühsam und lästig, sondern vor allem innerorts gefährlich und sicher nicht energieeffizient. Das Problem löst sich nicht von selbst. Im Gegenteil, es wird sich weiter verschärfen. Immerhin ist der Kanton Thurgau einer jener Kantone mit dem höchsten Bevölkerungswachstum in der Schweiz. Es ist eine Binsenwahrheit: Je mehr Menschen, desto mehr Mobilität, umso mehr Verkehr. Die Ankündigung des Bundesrates, die Bodensee-Thurtalstrasse vorerst nicht zu realisieren, war ein grober Dämpfer. Noch ist aber nichts verloren. Verloren hat nur, wer aufhört zu kämpfen. In diesem Sinne fordere ich den Grossen Rat dazu auf, weiter für die BTS zu kämpfen, denn der Handlungsbedarf ist offensichtlich. Es wäre ein absoluter Affront gegenüber dem Thurgauer Volk, wenn die BTS nicht gebaut würde. Das dürfen wir uns nicht gefallen lassen. Die Schweiz hört nicht in Winterthur auf. Auch wir finanzieren mit unseren Steuergeldern Ausbauprojekte in anderen, zum Teil weit abgelegenen Landesteilen. Dieses Mal darf der Thurgau eidgenössische Solidarität erwarten. Der Kanton Thurgau darf beim nächsten Ausbauschritt der Nationalstrassen nicht übergangen werden. Mit einer Standesinitiative bringen wir das gegenüber Bern unmissverständlich zum Ausdruck. Ich danke für die Unterstützung.

Jost Rüegg, GP: Aufgrund des Strassenbaus im Thurgau wurde ich vor 40 Jahren politisiert. Seither habe ich mich mit drei Baudirektoren, Ulrich Schmidli, Hans Peter Rup-

recht, Jakob Stark und einer Baudirektorin, Carmen Haag, sowie mit drei Kantonsingenieuren, Josef Lampe, Jürg Baerlocher und Andy Heller, herumgeschlagen. Es gäbe sehr viel Spannendes über diese vier Jahrzehnte zu berichten: beispielsweise von der Kommission Biel anfangs der 80er-Jahre, die die N7 überprüft hat, über die Arbeitsgruppe zum Bau des Girsbergtunnels, der ich angehörte, bis zum aktuellen Bericht über die Thurtalachse aus Bern. Der sogenannte Fertigbau der damaligen A7, die heutige N7, von Felben bis an die Landesgrenze inklusive des Girsbergtunnels, wurde nicht aufgrund des Verkehrsaufkommens, sondern aus politischen Gründen durchgesetzt. Der Verkehr rechtfertigt bis heute keine doppelspurige Autobahn und keinen zweispurigen Tunnel, den allerdings die Umweltverbände durchgesetzt haben. Wenige Ortsumfahrungen hätten vollauf genügt. Ein Ökonom sagte mir, dass Strassenbau heute die teuerste und unsinnigste Form der Wirtschaftsförderung mit fragwürdigem Ergebnis sei. Zum Donnerwetter in der Presse: Die Motionärin und die Motionäre schreiben in ihrem Vorstoss, dass die Nichtberücksichtigung der BTS ein Affront gegenüber dem Kanton Thurgau sei, weil das Grossprojekt, das der Regierungsrat ausgearbeitet habe, zur Überprüfung empfohlen werde. Das Grossprojekt sollte einmal 800 Millionen Franken kosten, zumindest bei der damaligen Abstimmung 2012. Heute liegen die Kosten bei 1,7 Milliarden Franken. Teile der Thurgauer Bevölkerung könnten es als Affront empfinden beziehungsweise empfunden haben, dass der Thurgauer Regierungsrat mit dem Segen der Mehrheit dieses Parlamentes für bald zehn Millionen Franken ein Strassenbauprojekt ausarbeitete, vom dem man von Anfang an wusste, dass der Bund Bauherr und Zahler sein wird. Es war immer fraglich, ob der Bund dies so übernehmen wird. Man liess sich von der Überlegung leiten, dass die Verantwortlichen in Bern bei einer solchen Vorlage nicht Nein sagen können. Eine Überlegung, die unlauter und falsch war. Sie dürfte zudem bei jenen Kantonen nicht gut ankommen, die echte und dringlichere Verkehrsprobleme haben, die wir im Thurgau in den nächsten 30 Jahren nie haben werden. Es ist und es war in der Sache völlig daneben, mit dem vermeintlichen und planerischen Sachzwang, Bundesgelder in den Kanton holen zu wollen. Das "überzeugendste" Argument, das ich vor nicht langer Zeit im Kanton zum bis jetzt misslungenen Vorgehen des Regierungsrates und des Parlamentes hörte, lautete: Nach dem Bau der N7 von Felben bis an die deutsche Grenze ist der Kanton Thurgau nach 20 Jahren endlich wieder einmal dran, bedeutende Strassengelder aus Bern zu erhalten. Es muss nicht alles Geld aus Bern, bei dessen Äufnung der Thurgau mitgeholfen hat, in der Westschweiz verbaut werden. Das ist thurgauische bürgerliche Logik oder, um es positiver und angelehnt an das Gedankengut der SP auszudrücken, bürgerliche Solidarität unter Unternehmern. Das muss man doch verstehen. Oder nicht? Es gibt bekanntlich nicht sehr viele vermögende Kunden im Kanton, die regelmässig breite neue Strassen in Auftrag geben können. Wenn es wirklich um die geplagten Anwohnerinnen und Anwohner in den Dörfern und Städten entlang der Thurtallinie ginge oder gegangen wäre, hätte man die Weichen viel früher anders stellen und diese mit geeigneteren und sanfteren Massnahmen entlasten müssen. David Angst

schreibt in der "Thurgauer Zeitung" vom Samstag, 12. Februar 2022 unter anderem: "Die faktische Beerdigung der BTS ist für die Thurgauer Politik mit Abstand das grösste Debakel seit Beginn dieses Jahrhunderts." Wer einer nicht zu bauenden Strasse, die viel zu viel Kulturland und Geld vernichtet, ein solches Gewicht gibt, verkennt völlig, was in diesem Jahrhundert noch wichtig werden dürfte. Dafür schreibt David Angst aber weiter: "Wenn nun gewisse Oberthurgauer Politiker von einem Affront des Bundesrats gegen den Thurgau reden, so ist das nicht mehr als Spektakel für die Galerie." Das hätte man nicht trefflicher formulieren können. Weiter schreibt David Angst: "Wird die BTS in den nächsten zehn Jahren nicht gebaut, wird sie nie mehr gebaut." Mit diesem Satz wird klar, worum es geht: Torschlusspanik. Wenn der Bundesrat die 30 Kilometer Thurgauer Nationalstrasse überprüfen lässt, kommt kein Projekt mehr heraus, das dem aktuellen Planungsstand auch nur ähnlich wird. Vielleicht hätte der Regierungsrat den 42 Seiten umfassenden Bericht von Toni Kappeler vom 31. August 2012 über Alternativen zur BTS und zur OLS nicht nur mitfinanzieren, sondern ernsthaft lesen und prüfen müssen. Da war Carmen Haag allerdings noch nicht Mitglied des Regierungsrates. Nun kümmern sich die Verantwortlichen in Bern darum. Der Chefredaktor der "Thurgauer Zeitung" liefert damit für das aus Grüner Sicht nur logische Signal aus Bern dem blauäugigen Thurgauer Volk auch noch eine Schuldige, die für die Spekulationen des Regierungsrates und der Mehrheit dieses Parlamentes herhalten muss. Das ist nicht nur völlig falsch, sondern unverschämt und billig. Regierungsrätin Carmen Haag hat als gradliniges und aufrichtiges Exekutivmitglied in ihrer zu Ende gehenden Amtszeit eine solche öffentliche Abkanzlung nicht verdient. Ihr Vorgänger, der heutige Ständerat, schon eher. Er hat die Chose vor Jahren auf diese Weise eingefädelt, und zwar im Thurgau wie in Bern, und damit nun einen Gesichtsverlust erlitten. Es wäre jedenfalls kein gutes Zeichen für die Schweizer Strassenbaupolitik, wenn solch grossspurige Schlaumeiereien in Bern auch noch goutiert würden. Die Grünen wollen das nicht hoffen und empfehlen, die Motion nicht erheblich zu erklären.

Wohlfender, SP: Ich bin zwar erst seit 20 Jahren politisch tätig. Trotzdem hat auch mich die Abstimmung über die Strassen politisiert. Ich spreche als grüne Linke für die SP-Fraktion zur ausschliesslich von bürgerlicher Seite eingereichten Motion. Im zweitletzten Abschnitt des sehr ausführlich gehaltenen Motionstextes wird argumentiert, dass die Aufnahme der BTS in den Bundesbeschluss über den Ausbausritt 2023 für Nationalstrassen, insbesondere für die Osthälfte des Thurgaus, von grösster Wichtigkeit sei, damit die Gesamtentwicklung von Raum, Mobilität, Wirtschaft, Landwirtschaft und Wohnen weiterverfolgt werde. Zu den Argumenten nehme ich gerne Stellung. Zur Mobilität: Im Thurgau verfügen wir über eine der schweizweit höchsten Strassendichte. Im Oberthurgau notabene, werden die drei grossen Städte Arbon, Romanshorn und Amriswil mit der Autoschnellstrasse an die A1 angebunden. Wenn nun der dritte Autobahntunnel in St. Gallen gebaut werden wird, ist das Nadelöhr beseitigt und die geforderte Anbindung

an Zürich bestens gewährt. Zur Wirtschaft: Wenn Strassen den Werkraum einer Agglomeration wirklich derart stark aufwerten würden, wäre Kreuzlingen nach dem Bau der A7 eine prosperierende Industriestadt geworden. Vielmehr gibt es aber Industriebrachen, die peu à peu anderweitigen Nutzungen zugeführt werden, beispielsweise als Wohn- oder Schulräume. Zudem stellt sich mir die Frage, ob es gewollt ist, dass immer mehr Gewerbebetriebe aus der Baubranche mit Traktoren auf unseren Strassen unterwegs sind und Unternehmer anstatt eines grossen Lastkraftwagens (LKW) viele Kleintransporter auf die Strasse schicken, weil sie so die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) einsparen können. Für Traktoren braucht es keine BTS. Zur Landwirtschaft: Die Thurgauer Landwirtschaft mit ihren Hochstammkulturen prägt unser Landschaftsbild. Wo also soll der Mehrwert sein, wenn eine neue Verkehrsachse durch den grünen Thurgau einerseits Kulturland vernichtet und andererseits das touristisch wertvolle Erholungsgebiet zerschneidet? Wir wollen keine Zersiedelung analog dem Kanton Aargau. Nebst dem Kulturlandverschleiss für die Autostrasse würden die Lagerhallen für Zürcher Unternehmen nochmals viel Land verbrauchen. Zum Wohnen: In den letzten Jahren wurden Wohnbauten dort, wo immer möglich, hingeklotzt. Die Wohnungs- und die Immobilienpreise für Einfamilienhäuser sind explodiert. Aktuell besteht ein Leerwohnungsbestand. Die Mehrheit der Motionäre will das Bevölkerungswachstum im Zaum halten. Weshalb braucht der Thurgau mehr Wohnungsbau? Schnellstrassen haben es zudem in sich, dass man schneller von A nach Z, also von Arbon nach Zürich, kommen würde. Wollen wir solche Wohnungspreise, wie es sie in Zürich gibt? In den letzten zwei Jahren haben wir einen Schuss vor den Bug erhalten. Die globale, nationale und regionale Wirtschaft hat sich infolge der Pandemie verändert. Daraus entwickelten sich andere Berufsfelder, andere Tätigkeiten und eine andere Mobilität. Die Technologie und die Gesellschaft sind im Wandel. Es gilt nun, diese Veränderungen zu beobachten. Dies tut der Bund, indem er die veraltete Thurgauer Strassenplanung überprüft. Wir sind gegenüber unseren Nachkommen verpflichtet, einen Marschhalt einzulegen, ganz nach einer indianischen Weisheit: Wir sind nämlich nur zu Gast auf der Erde. Unser Land besitzen wir nicht, sondern wir dürfen es nur sorgsam nutzen. Wozu also die Drängelei und der Trommelwirbel für eine Strasse, für die aus heutiger Sicht kein erkennbarer Zusatznutzen ersichtlich ist und die von einer ernsthaften Sachpolitik ablenkt? Ein Trommelwirbel, der medial angeheizt wird und eine verdiente Regierungsrätin verunglimpft. Ich kann solche Machenschaften gegenüber einer Frau und Politikerin nicht einfach stehen lassen. Meines Erachtens will man hier ein eigenes Versäumnis in andere Schuhe schieben. Der Departementsvorgänger hätte als Ständerat immerhin zwei Jahre lang Zeit gehabt, sich für sein Steckenpferd einzusetzen. Anscheinend hat auch er für ein aktives Lobbying für die BTS zu wenig Zeit gehabt. Die grosse Mehrheit der SP-Fraktion ist gegen Erheblicherklärung.

Frischknecht, EDU: Vor rund zehn Jahren hat eine Mehrheit der Thurgauer Bevölkerung Ja zum Projekt der Bodensee-Thurtalstrasse gesagt, weil bereits damals unhaltbare

Zustände mit riesigen Verkehrsaufkommen durch Städte und Dörfer herrschten, die man in Kombination mit der OLS vom Durchgangsverkehr entlasten wollte. Hat sich die Problematik nun einfach aufgelöst? Ganz sicher nicht. Die Bevölkerung hat seither um ca. 15 % zugenommen. Die Lage ist vor allem für Anwohnerinnen und Anwohner kaum zu verantworten. Wer das nicht glaubt, sollte einmal am frühen Morgen, am Mittag oder am Feierabend versuchen, mit dem Auto von Arbon nach Bonau zu gelangen. Das Gewerbe, die Wirtschaft und vor allem die ausführenden Handwerker erleben den Stau jeden Tag. Alleine durch diese Missstände verteuern sich die Aufträge oder die Marge verringert sich. Es ist nicht übertrieben, wenn man von unhaltbaren Zuständen spricht. Das sieht jeder, ausser Leute wie Ratskollege Jost Rüegg. Bei ihm gehe ich aber vom "Grauen Star" aus. Er kann dies als Kompliment betrachten. Es ist interessant, dass bei der Einreichung unseres Begehrens vor zehn Jahren in Bern noch niemand am Projekt zweifelte, nun aber doch, da sich die Lage nochmals um 15 % verschärft hat. Kennt man den Thurgau in Bern nur aus Prospekten? Oder glaubt man unseren dringenden Anliegen nicht? Geht man davon aus, dass die Thurgauer ein bisschen Kulturland verbauen wollen? Der Steuerfranken aus dem Thurgau ist sehr wohl willkommen. Diesen aber zu sichern, sieht man nicht oder man ist nicht dazu bereit. Wir haben hier im Thurgau wirklich ein verkehrstechnisches Problem, das es zu lösen gilt. Das Volk war schon vor zehn Jahren bereit, hier Abhilfe in Form finanzieller Partizipation zu leisten. Das Departement für Bau und Umwelt (DBU) hat früh mit den Gemeinden nach Lösungen gesucht und solche gefunden. Obwohl sich die EDU bei anderer Gelegenheit kritisch zum DBU äusserte, ist dies hier ganz sicher nicht der Fall, ausser dass der Abschlussbericht erst 2019 abgeliefert wurde. Die Schwachstelle liegt beim Bund. Deshalb fordern wir die Verantwortlichen des Bundes auf, die Bodensee-Thurtalstrasse, oder neu die N23, als Teil des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen in das Strategische Entwicklungsprogramm aufzunehmen. Dies im Bewusstsein, dass es immer noch einige Jahre dauern wird, bis die verkehrstechnische Erlösung real wird. Deshalb ist die EDU-Fraktion einstimmig für Erheblicherklärung der Motion. Wir bitten den Regierungsrat, dass er unser Anliegen im Beschlusstext der Standesinitiative derart klar zum Ausdruck bringt, dass zumindest dort kein Raum für Zweifel entstehen kann.

Pfiffner Müller, FDP: Das klare Ja zum Projekt BTS/OLS vor zehn Jahren geschah nicht aus einer Laune heraus. Es waren verkehrsgeplagte Bürgerinnen und Bürger, regelmässig im Stau steckende "Gewerbler" und Thurgauerinnen und Thurgauer aus nicht erschlossenen Regionen, die mit dem Abstimmungsergebnis den klaren Wunsch nach Veränderung eingeläutet haben. Umso grösser war die Enttäuschung, als bekannt wurde, dass der Bund die BTS nicht ins STEP aufnehmen möchte. Wir distanzieren uns vom Spektakel für die Galerie, wie sie Ratskollege Jost Rüegg erwähnt hat. Wir fühlen uns vom Bund schlichtweg nicht ernst genommen. Wir sind nicht einfach ein niedlicher "Apfelkanton", sondern einer jener Kantone, die am stärksten wachsen. Die Gemeinden

entlang der geplanten Strassen haben ihre Planungsaufgaben gemacht. Unsere Wirtschaft boomt. Wir suchen guten Anschluss innerhalb und über die Kantonsgrenzen hinweg. Mobilität und zum Glück auch die E-Mobilität sind in aller Munde. Das bürgerliche Komitee bekennt sich mit der lancierten Petition zur Notwendigkeit der Entlastungsstrassen BTS und OLS. Wer die Bemerkungen der aktuell laufenden Petition mit zwischenzeitlich über 1'800 Unterschriften analysiert, findet immer dieselben Begründungen der Unterzeichnerinnen und Unterzeichner. Mit eindrücklicher Konsequenz wiederholen sich die Argumente: Verkehrsüberlastung, den Thurgau nicht abhängen, den Wirtschaftsstandort Thurgau fördern, Strassenlärm, Entlastung der Dörfer, Randregionen sauber erschliessen. Dies sind die Stimmen aus unserem Volk. Es ist unsere Aufgabe, diese ernst zu nehmen und uns für die Anliegen einzusetzen. Der beabsichtigte Gang nach Bern ist vielleicht mutig und unkonventionell. Wir dürfen aber nichts unversucht lassen. Wir haben es gehört, dass unser Kanton gewachsen ist, und er wächst weiter. Die regionalwirtschaftliche Bedeutung der BTS ist durch mehrere Gutachten und Studien wissenschaftlich belegt. Ein Nachhaltigkeitsindikator für Strasseninfrastrukturprojekte aus dem Jahr 2019, den das ASTRA entwickelte, belegt eine jährliche positive Kosten-Nutzen-Differenz von 22 Millionen Franken. Den wirtschaftlichen Hauptnutzen zieht das Projekt aus den Reisezeiteinsparungen, die auf jährlich 100 Millionen Franken beziffert werden. Die Schweiz lebt von starken Zentren, aber auch von starken Peripherien. Dafür müssen wir uns mit voller Kraft einsetzen. Schlussendlich muss die Infrastruktur mit dem Wachstum Schritt halten können. Dies nicht nur im öffentlichen Verkehr, sondern eben auch bei den Strassenverbindungen, wenn es darum geht, wichtige Räume miteinander zu erschliessen. Wenn immer möglich nutze ich die öffentlichen Verkehrsmittel. In meinem Beruf ist dies möglich. Die Bäckerei kann ihre Backware aber leider schlecht mit der S-Bahn zu den Kunden fahren. Auch Baustellenmaterial lässt ich nur sehr umständlich mit dem Postauto transportieren. Wenn die Wäsche eines Spitals abgeholt und wieder aufgefüllt werden muss, passiert dies in der Regel nicht über die Luft. Nicht nur für Unternehmen, sondern auch für Tausende Thurgauerinnen und Thurgauer, die in staugeplagten Gebieten wohnen, ist der Entscheid des Bundesrates eine herbe Enttäuschung. Zu den Kosten: Selbst dann, wenn diese zwischenzeitlich höher ausgefallen sind, sind der Rückbau von Strassen zugunsten des Langsamverkehrs oder der Fahrplanstabilität der öffentlichen Verkehrsmittel und Massnahmen für Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz wichtig. Bekanntlich sind sie aber nicht gratis zu haben. Wenn die Gegnerinnen und Gegner der BTS behaupten, punktuelle Umfahrungsstrassen seien billiger, müssen sie mir dies zuerst beweisen. Die Umfahrungsstrasse Frauenfeld lässt grüssen. Dies sind die Gründe, weshalb sich die FDP-Fraktion einstimmig dafür ausspricht, die vorliegende Motion erheblich zu erklären. Ich wiederhole es gerne: Wir dürfen nichts unversucht lassen. Meines Erachtens ist die Dringliche Motion ein wichtiges zusätzliches Mittel, um unser Ziel zu erreichen.

Fisch, GLP: Volksentscheide muss man ernst nehmen, und man muss sie akzeptieren. Beim Ja zur BTS/OLS, aber immer wieder von einem deutlichen und klaren Volksentscheid zu sprechen, ist ziemlich arrogant. Immerhin werden so 45,4 % der Thurgauer Bevölkerung als unbedeutende Minderheit abgestempelt. Auch ich vertrete die Bevölkerung. Ich vertrete jene 45,4 %, die die Abstimmung damals verloren haben. Soweit mir bekannt ist, herrscht im Parlament kein Kollegialitätsprinzip. Dieses ist für den Regierungsrat reserviert. Es ist zudem wichtig, zu erwähnen, dass der Volksentscheid aufgrund falscher Versprechungen gefallen ist. Die Kosten betragen heute 1,7 Milliarden oder gar noch mehr, wie das ASTRA meint, und nicht 800 Millionen Franken, wie dies 2012 vorgerechnet wurde. Die Szenarien des Tiefbauamtes versprachen damals eine Realisierung der BTS und der OLS bis im Jahr 2020. Wer es noch nicht bemerkt hat: Heute ist der 16. Februar 2022. Die BTS ist aber noch nicht einmal auf dem Planungshorizont 2040 aufgetaucht. Das Volk wurde also getäuscht. Es reicht eben nicht, den Baudirektor, der dies zu verantworten hat, als Ständerat nach Bern zu entsenden. Die vermeintlich starke direkte Verbindung entpuppt sich als schwache Verbindung. Der gesamte Regierungsrat, und zwar in alter wie in neuer Zusammensetzung und nicht alleine die aktuelle Baudirektorin, trägt die Mitverantwortung. Was läuft bei der Planung grosser Projekte im Thurgau eigentlich schief? Gemäss Mitteilung des Regierungsrates vom 29. April 2016 kostete die Planung der BTS/OLS bereits damals 10 Millionen Franken. Bis zur Übergabe an den Bund 2020 kam nochmals etwas hinzu, ganz zu schweigen davon, was die "Slalom-Manöver" mit dem Viadukt in Weinfeld in den letzten Monaten zusätzlich gekostet haben. Eine Frage an "Radio Eriwan": Sind die getätigten Landkäufe in den Gesamtkosten bereits berücksichtigt? Was haben wir heute? Die Motionärin und die Motionäre meinen, dass ein pfannenfertiges Projekt vorliege. Nein. In dieser Pfanne wurde das Steak heftig verbrannt. Jetzt ist es ungeniessbar. Wir haben ein Planungsdebakel und kein pfannenfertiges Projekt. Das Volk hat 2012 der BTS zugestimmt, weil es eine Verkehrsentlastung der vielbefahrenen Dörfer wollte und weil es durch die Entflechtung des Langsamverkehrs vom Durchgangsverkehr eine schnellere Durchfahrt der Achse Arbon – Bonau wollte. Die Welt sieht heute ganz anders aus. Der Bau der Strasse und damit die angestrebte Entlastung der Dörfer ist in weite Ferne gerückt. Daran werden auch die "Zwängeli-Motion" und die kürzlich lancierte "Zwängeli-Petition" nichts ändern. Vor allem werden sie der Wirtschaft und dem Gewerbe, die immer heraufbeschworen werden, kurz- und mittelfristig gar nichts bringen. Deshalb ist es nach unserer Ansicht notwendig, alternative Szenarien zu diskutieren und einen Plan B, also zum Beispiel eine etappierte Lösung mit Umfahrungsstrassen und einer Trennung des Langsamverkehrs vom Haupttrasse, zu entwickeln. Natürlich müsste der Eigentümer der Strasse, also der Bund, mitmachen. Alle involvierten Interessengruppen sollten sich an einen Tisch setzen und die Lage neu beurteilen. In der Welt ist nie etwas alternativlos, selbst die BTS nicht. Wir sollten eine Lösung für die betroffenen Gemeinden suchen. Es stellt sich aber die Frage, ob man die Verkehrsprobleme pragmatisch lösen oder warten will,

bis irgendwann der Bund eine Lösung bringt. Bereits die Dakota-Indianer sagten: "Wenn Du entdeckst, dass Du ein totes Pferd reitest, steig ab!" Die GLP-Fraktion wird der "Zwängeli-Motion" nicht zustimmen. Wir wollen aber bei raschen Lösungen zur Entlastung der Gemeinden, für die Wirtschaft und die Umwelt gleichermassen konstruktiv mitarbeiten. Das Ziel soll uns leiten, nicht ein höchst umstrittener Weg, der nicht einmal mehr uns gehört.

Gallus Müller, Die Mitte/EVP: Die Fraktion Die Mitte/EVP dankt dem Regierungsrat für die Stellungnahme. Der Bundesrat hat im Januar 2022 in seiner Vernehmlassung auf die Aufnahme der BTS verzichtet. Damit soll der Lösungsfächer noch einmal umfassend geöffnet werden. Dies alleine ist aber kein Grund, dass das Strassenbauprojekt nicht in die nächsten Ausbauschritte für Nationalstrassen aufgenommen werden soll. Es gibt genügend Gründe, die für die Weiterentwicklung der N23 sprechen: 1. Für unsere Bewohnerinnen und Bewohner in den stark betroffenen Gemeinden ist es nötig, sie vom Verkehr zu entlasten. In Stosszeiten bilden sich Staus und die Orte werden durch die Strasse schlicht zweigeteilt. Die betroffenen Personen sollten wieder mehr Lebensqualität erhalten. 2. Die täglichen Staus, die auf der Strecke Bonau – Arbon zu Stosszeiten auftreten, sind wirtschaftlich schädlich, da die vielen Staustunden nur Geld kosten, aber keinen wirtschaftlichen Ertrag abwerfen. 3. Ökologisch betrachtet sind Staus schädlich. Lärm und ein erhöhter Treibstoffverbrauch mit vermehrtem Ausstoss von Abgasen sind die Folgen. Dies sollte unbedingt vermieden werden. 4. Der Thurgau sollte sich auch wirtschaftlich entwickeln. Solche Strassen wie die BTS, gepaart mit dem öffentlichen Verkehr, sind dafür sehr wichtig. 5. Mit der Aufnahme in das nächste STEP erhält der Bund Zeit, allfällige Korrekturen und neue Erkenntnisse in das Projekt aufzunehmen, ohne dass der Thurgau weiterhin auf das wichtige Projekt warten muss. Zudem sollte sich der Bund in allen Regionen einsetzen. Uns ist es wichtig, dass die betroffenen Orte im Oberthurgau bald entlastet werden. Mit der Standesinitiative wollen wir der zustimmenden Mehrheit der Thurgauer Stimmberechtigten aus der Abstimmung zum Netzbeschluss eine Stimme für die Aufnahme der BTS in das nächste STEP geben. Eine Mehrheit der Fraktion Die Mitte/EVP steht dazu und ist für Erheblicherklärung der Motion.

Vögeli, FDP: Was haben wir? Einen gültigen kantonalen Richtplan mit BTS und OLS, einen Netzbeschluss mit klarer Zustimmung des Volkes und ein sehr gutes, generelles Projekt, das der Kanton an den Bund übertragen hat. Was hat sich geändert? Wir haben mehr Einwohnerinnen und Einwohner, mehr Fahrzeuge, mehr Verkehr, mehr Mobilität und mehr Belastung im Thurtal, aber noch immer dieselben Strassenkorridore durch die Dörfer. Was wollen wir? Wir wollen die rasche Umsetzung einer leistungsfähigen BTS und damit die Umsetzung des Volkswillens und endlich mehr Lebensqualität für die Menschen im Siedlungsgebiet der Thurtalachse. Wir brauchen keinen Plan B, sondern Vitamin B. Das "B" steht für Bundesbern. Ich danke für die Unterstützung der Motion.

Heeb, GLP: Wer hat die ganze Torte gegessen? Chi ha mangiato la torta? Sie erinnern sich vielleicht daran, als man in Italien Giulio Andreotti für das dortige Systemversagen verantwortlich machte oder an den Song, der dies auf die Schippe nahm. Bei der BTS hat das "System Thurgau" versagt. Es ist falsch, dies an einer Person festzumachen. Es ist verfehlt, jetzt Schuldige für das Debakel zu suchen. Der Fehler geschah mit der Staatspropaganda im Vorfeld der Abstimmung. Was wurde da alles versucht: die Abstimmungsbotschaft gespickt mit Unwahrheiten; die Kosten um Grössenordnungen zu tief; die Entlastungswirkung massiv zu hoch; der Kulturlandverlust viel zu tief, ohne Einbezug aller Bäche, die zu renaturieren sind; kein Wort zu den Kosten der flankierenden Massnahmen in den Dörfern und Städten; kein Wort zu den Unterhaltskosten der alten Kantonsstrasse. War in der Botschaft überhaupt irgendetwas korrekt? Etliche Gemeinderäte machten im Namen ihrer Stadt Propaganda, als ob das Überleben ihrer Gemeinde von der BTS und der OLS abhängen würde, selbst dort, wo die Bevölkerung, wie in Romanshorn, das Vorhaben in früheren Abstimmungen klar ablehnte. Immobilienmakler warben für die preistreibende Wirkung der BTS. Dabei können wir uns im Oberthurgau auch jetzt kaum Bauland leisten. Die absolute "Superlüge": Man könne die OLS zwar ablehnen, dem Netzbeschluss aber zustimmen. Diese kam zwar nicht seitens des Regierungsrates, war für ein Ja aber matchentscheidend. Die OLS wurde haushoch abgelehnt. In Leserbriefen beklagten Befürworter der Strasse den angeblichen Dauerstau in Amriswil. Dabei ist das Verkehrsaufkommen zum einen hausgemacht, zum andern vergleichsweise niedrig. Wenn nicht gerade eine Velo-Demonstration stattfindet, schafft es Amriswil in keine Staumeldung. Nun meldet der Bund, dass der Kaiser gar keine Kleider habe. Daran wird die Standesinitiative nichts ändern. Zur Berufung auf den Willen der Thurgauer Bevölkerung: Um welches Demokratieverständnis handelt es sich, sich auf einen Beschluss zu berufen, der mit solchen Fehlinformationen erkaufte wurde? Ich habe ein gewisses Verständnis für die rechtsbürgerliche Mehrheit. Solche Bauprojekte, seien es Atomkraftwerke oder Schnellstrassen, sind eigentlich Sakralbauten. Man opfert Landschaft oder die Zukunft der folgenden Generationen dem Fortschrittsglauben und verknüpft damit ein ausgesprochenes Erlösungsdemokratieverständnis: Es soll Ruhe, Ökologie, wirtschaftlicher Fortschritt oder was auch immer einkehren. Wir sollten uns von den Glaubenssätzen verabschieden. Wir haben eine Welt, die uns anvertraut ist und zu der wir Sorge tragen sollten. Deshalb noch einmal die Frage: Chi ha mangiato la torta?

Kappeler, SP: Ich halte die Motion für eine Standesinitiative als relativ sinnlos, weil sie zumindest in Bern keine Wirkung erzielen wird. Die BTS widersprach bereits 2012 den Planungsgrundsätzen des Bundes, und sie widerspricht diesen heute noch deutlich klarer. Der Bundesrat beziehungsweise das ASTRA hat sehr klare Kriterien für die Einteilung eines Projektes in die Realisierungshorizonte 2030, 2040 oder weitere später mögliche Einreichungen. Daran ändert die Standesinitiative nichts. Der Bund müsste sein gesamtes Bewertungssystem ändern, wenn er die BTS, so, wie sie vorliegt, in einen Planungshori-

zont aufnehmen sollte. Das ist nicht denkbar. Selbst beleidigende Zeitungsartikel, Petitionen und empörte Leserbriefe ändern nichts an der Tatsache, dass unsere vorliegende BTS den Kriterien des Bundes nicht entspricht. Die Motionärin und die Motionäre sind bestens informierte und gescheite Leute. Daran zweifle ich keinen Augenblick. Deshalb glaube ich, dass auch sie es wissen. Weshalb wird eine Motion für eine Standesinitiative eingereicht? Es ist weniger Bern im Fokus, vielmehr geht es um Kundenpflege, parteipolitische Interessen und ein Schaulaufen vor dem eigenen Publikum. Wenn wir die Anwohnerinnen und Anwohner tatsächlich vom Verkehr entlasten wollten, müssten wir neue andere Wege, nicht gegen, sondern mit dem ASTRA und dem Bundesrat einschlagen. Es ist an der Zeit, darüber nachzudenken, ob wir langsam vom toten Pferd absteigen sollten. Zum ewigen Mantra des klaren Volksentscheides von 2012: 45,4 % der Stimmbevölkerung haben das Geschenk abgelehnt. Es wurde uns versprochen, dass der Bund die Strasse voraussichtlich ab 2014 übernehmen, ausbauen und vollumfänglich für die Kosten aufkommen werde. Es ist eigentlich erstaunlich, dass 45,4 % einem solchen Geschenk eine Absage erteilten. Da kann man nicht von einem klaren Ja sprechen. Es kommt noch dicker: Das Volk sagte Nein zu einer vorsorglichen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zur Finanzierung der OLS. Unverbindlicher kann man einem Netzbeschluss nicht mehr zusagen, als so, wie es 2012 geschah. Mit der Aussage des klaren Volksentscheides sollte aufgehört werden.

Arnold, SVP: Entgegen den Worten meines Vorredners möchte ich auf die Demokratie zurückkommen. In der Oberstufe und in den Staatskundelectionen der Berufsschule wurden mir die Machenschaften der demokratischen Abläufe mit klaren Worten und Beispielen erklärt. Unter anderem lernte ich: "Das Volk hat das letzte Wort." Oder: "Die Behörden haben einen Volksentscheid umzusetzen." Letzten Sonntag hat Bundesrätin Simonetta Sommaruga die Worte verwendet, dass das Volk immer Recht habe. Gilt das nicht für alle? Die jahrelange Verzögerung des Netzbeschlusses kann mit einer "Nichtumsetzung" eines Volksentscheides gleichgesetzt werden. Es wird zwar in Bundesbern schlecht und recht am Projekt gearbeitet, aber mit fadenscheinigen und unkorrekten Argumenten gegen das Projekt gefahren. Ein Volksentscheid ist umzusetzen und nicht mit falschen Argumenten zu verzögern oder hinauszuschieben. Zu den falschen Argumenten: Das Problem liege in Arbon. Dem ist sicher nicht so. Arbon hat eine Schnellstrasse mit gut funktionierenden Aus- und Einfahrten. Der durchschnittliche Tagesverkehr in Amriswil mit rund 22'000 Fahrzeugen pro Tag oder auf der Strecke Bürglen – Weinfelden ist grösser als auf diversen Autobahnen westlich der Region Zürich, die notabene bereits verwirklicht sind. Mit der Vorarbeit der Planung durch den Kanton Thurgau wurden die Vorgaben der Vernehmlassung zum Netzbeschluss in Bezug auf guten Umweltschutz und der Einplanung der gesamten Mobilität mit öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr mehr als erfüllt. Von einem ungenügenden oder nicht ausgereiften Projekt kann wirklich nicht die Rede sein. Zum grossen Landverschleiss oder ungenügender Sicher-

heit: Mit dem in Kauf nehmen von etwas weniger Sicherheit mit nur zwei beziehungsweise drei Spuren wurden in der Planung grosse Aufwendungen für einen möglichst kleinen Kulturlandverlust unternommen. Dies ist im Gegensatz zu allen Bachöffnungen im Thurgau und der Renaturierung der Thur mustergültig. Wird hier mit den gleichen Ellen gemessen oder gleich argumentiert? Nein. Die Liste der Ungereimtheiten im Verhinderungs-Bericht aus Bundesbern ist hier noch nicht abschliessend. Die Umwelt-Argumente, die gegen den Netzbeschluss aufgeföhren werden, erschüttern mich als Transportunternehmer aber sehr. Wenn ich mit einem LKW beispielsweise Pflanzen nach Zürich transportiere, bremsen mich bis zur Autobahnauffahrt in Kreuzlingen 16 Kreisel ab, nach denen ich wieder beschleunigen muss. Das ist absolut nicht im Sinne eines gelebten Umweltschutzes. Könnte ich von Uttwil nach Hefenhofen und ab dort auf einer Schnellstrasse nach Müllheim gelangen, würde der Treibstoffverbrauch für einen "40-Tönnner" etwas mehr als die Hälfte betragen, nämlich 9,6 Liter gegenüber 19,14 Litern über die Kreisel nach Kreuzlingen und über den Seerücken. Vom unnötigen und grösseren Verschleiss der Pneus möchte ich vorerst absehen. Eine Schnellstrasse ist in Bezug auf Verbrauch, Abnützung und Umweltschutz immer die beste Lösung. Ein weiterer Punkt wiegt für einen Transportunternehmer ebenfalls mindestens so schwer: die LSVA. Im Wissen darum, dass die Wenigsten im Saal die eigentlichen Zahlen kennen dürften, bitte ich um Entschuldigung für die nötigen Erklärungen. Die reine LSVA für einen "40-Tönnner", zu erkennen an den fünf Achsen des Fahrzeuges, betragen für 100 Kilometer 91,20 Franken, wohlverstanden für den derzeit umweltfreundlichsten LKW, den es gibt. Somit beträgt die LSVA für eine durchschnittliche Tagesleistung von 300 Kilometern über 270 Franken. Darin sind weder Personalkosten noch jegliche andere relevanten Aufwände für den Fuhrpark enthalten. Wofür wird die LSVA, die nahezu 2 Milliarden Franken pro Jahr, verwendet? Zwei Drittel werden zwingend für bundesweite Projekte des öffentlichen Verkehrs eingesetzt. Ein Drittel erhalten die Kantone zur freien Verfügung. Der Kanton Thurgau setzt aus diesem Betrag nochmals 45 % für den öffentlichen Verkehr ein. Einerseits werden aus den Abgaben riesige Summen einkassiert, andererseits wird eine solide Infrastruktur verhindert. Das kann nicht der Volkswille sein, das geht einfach nicht. Die Benützung der Strassen ist grossmehrheitlich unabdingbar. Moderne, möglichst hindernisfreie Schnellstrassen ohne extreme Höhenüberwindungen tragen zu flüssigem Verkehr bei und erfüllen die Anforderungen an den verlangten Umweltschutz weit mehr als ein Flickenteppich mit Teillösungen und noch mehr Kreiseln. Die geplante Schnellstrasse würde mittels Minderverkehr die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger in den Dörfern sehr verbessern. Leider muss vor allem der Berufsverkehr mit einer nicht bedarfsgerechten Infrastruktur zurechtkommen und täglich mit linksideologisch ausgerichteten Behinderungen leben. Die Absperrung von Busbuchten für den Aus- und Einstieg mit entsprechender Verkehrsbehinderung hinter dem Bus ist nur eine aus vielen Aufzählungen. Um solche Behinderungen aufrecht zu erhalten und den Strassenverkehr möglichst unattraktiv zu gestalten, werden vielfach Voten an den Tag gelegt,

die sogar die Kriegsführungstaktik von Wladimir Putin in den Schatten stellen. Weshalb verhindert die vereinigte Linke leider in vielen Kreisen den Berufsverkehr für eine nachhaltige Versorgung der Bevölkerung, wohlverstanden, indem ein Volksentscheid für eine gute Infrastruktur ignoriert beziehungsweise verhindert wird? Ich bitte die Ratskolleginnen und Ratskollegen, mitzuhelfen, dem Netzbeschluss zur Verbesserung der Umwelt, den das Volk bewilligt hat, zu möglichem Schwung in Bundesbern zu verhelfen. Ich bitte, mitzuhelfen, dem Thurgau und besonders dem Oberthurgau die nötige Akzeptanz in Bern zu verschaffen. Das ist möglich, indem die Motion erheblich erklärt wird.

Tobler, SVP: Vermutlich hat man in Bern noch nie ein solch gutes Paket wie jenes aus dem Thurgau erhalten. Der Kanton Thurgau hat unter der Leitung des DBU und des Tiefbauamtes ein sehr gutes Gesamtverkehrskonzept mit verschiedenen Teilprojekten für Raumplanung, Rahmenbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger, also auch den Langsamverkehr, die Landwirtschaft und vor allem für den Lärmschutz erarbeitet. Dafür danke ich insbesondere unserer Departementschefin, Regierungsrätin Carmen Haag. Sie war es nämlich, die immer wieder darauf achtete, dass das Feuer weiterbrannte. Als Präsident der Raumplanungskommission, aber auch als Gemeindepräsident einer betroffenen Gemeinde durfte ich den Prozess relativ nahe begleiten. Das, was am vergangenen Samstag in der "Thurgauer Zeitung" stand, war schlichtweg falsch. Der Bund will nicht. Offenbar sieht er den Thurgau nicht als Wirtschaftsentwicklungsgebiet. Vor allem ist er aber nicht bereit, die Leute entlang der beiden Hauptverkehrsachsen zu schützen. In Egnach haben wir zwei Strassen hinzunehmen und zu erdulden. Die Thur-talstrasse wie auch die Seestrasse führen mitten durch unsere Wohngebiete. Wir sind als einzige Gemeinde von beiden Strassen in diesem Ausmass betroffen. Deshalb haben die Egnacherinnen und Egnacher der BTS bei einer Stimmbeteiligung von 68,5 % mit einem Anteil von knapp 60 % Ja-Stimmen zugestimmt. Wir haben Durchgangsverkehr ohne Ende. Täglich werden auf beiden Strassen durch Neukirch und durch Egnach über 15'000 Bewegungen und Autos gezählt. Wir erlebten dies im letzten halben Jahr vom Sommer bis Weihnachten sehr intensiv, als es eine Baustelle gab. LKW aus allen europäischen Ländern fuhren bereits um 4 Uhr morgens durch das Dorf, aber auch Deutsche, die in die Skiferien und in den Süden reisten. Während 24 Stunden fahren Fahrzeuge durch unsere Dörfer. Dieser Verkehr gehört nicht auf eine Strasse, die durch die Dörfer führt, sondern auf eine Hauptverkehrsachse. Das ist nun einmal die BTS. Dies müssen wir in Bundesbern mit Nachdruck anmelden. Wir müssen uns bemerkbar machen, andernfalls versteht man es dort nicht. Der Bund meldet sich nämlich auch bei uns, wenn er ein Naturschutzgebiet einrichten will. So ist dies letzten Herbst geschehen. Der Beamte aus Frauenfeld entgegnete mir auf die Frage, weshalb man das angehe, dass der Bundesrat dies so wolle. Wir wollen der BTS einen Schub geben. Dies funktioniert mit Erheblicherklärung der Motion.

Stricker, Die Mitte/EVP: Ich habe eine Säule, einen Holzbalken, mitgebracht. Ein Fraktionskollege meinte, dass ihn das an Ostern erinnere. Mir gingen die Worte nach, und sie reiften zur Frage: Welches Kreuz werden unsere Kinder tragen? Werden die Zeichen der Zeit erkannt? Es ist an der Zeit, anhand des Balkens einer zu grossen währschaften Thurgauer Säule Fragen zu stellen. Wenn meine Studentinnen und Studenten im Modul "Erlebnispädagogik" ihre Intervention planen, legen wir zusammen mit den Kontrahenten, den Klienten, den Finger speziell auf eine sorgfältige Entwicklung der Ziele. Wenn sie ihre Arbeit in der mündlichen Prüfung präsentieren, spielt die Reflexion eine wichtige Rolle. Wenn Ziele nicht erreicht wurden, das aber zumindest wahrgenommen und daraus die Lehren für eine nächste Sequenz gezogen werden, sind wir guten Mutes. Wenn das Nichterreichen der Ziele aber nicht wahrgenommen und anschliessend sogar verteidigt wird, kommt das nicht gut an. Ich bin mir sicher, dass dies viele aus Prüfungssituationen kennen. Der Kanton Thurgau hat viel in die Zielerbeit investiert. Ich empfehle, das überarbeitete Gesamtverkehrskonzept gelegentlich zu studieren. Darin wird wahrgenommen und festgehalten, dass das Bundesamt für Raumentwicklung bei den verkehrlichen Entwicklungen bis 2040 beim öffentlichen Verkehr mit einer Zunahme von 51 %, beim Langsamverkehr mit einer solchen von 32 % und beim motorisierten Individualverkehr mit einer Zunahme von 18 % rechnet. Dies kann im Gesamtverkehrskonzept auf Seite 19 nachgelesen werden. Auf Seite 21 sind die Ziele der Raumordnungspolitik des Thurgaus aufgeführt. Dort heisst es: "Die angestrebte räumliche Entwicklung des Kantons Thurgau [...]. [...] ist dem Prinzip der Nachhaltigkeit verpflichtet [...]." Weiter heisst es dort: "Eine ressourcenschonende Raumentwicklung und Mobilität werden angestrebt." Es ist ein Planungsgrundsatz, dass Verkehr vermieden und dort, wo immer möglich auf ressourcen- und klimaschonende Mobilitätsformen verlagert wird. Für den Thurgau ist es entscheidend, dass wir in Bezug auf die Ziele vorwärtskommen, denn der Kanton Thurgau hat im gesamtschweizerischen Vergleich schlechte Zahlen. Auf meiner Säule ist zu sehen, dass 73 % der Thurgauer Bevölkerung den motorisierten Individualverkehr benutzen, gesamtschweizerisch sind es nur 67 %. Im Thurgau haben 82 % ständig ein Auto zur Verfügung. Der Durchschnitt der Schweiz liegt bei 76 %. Im Gesamtverkehrskonzept ist von einer signifikant vom schweizerischen Mittel abweichenden Verfügbarkeit eines Autos die Rede. Beim Motorisierungsgrad, den Personenwagen pro 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner, verzeichnet der Thurgau den fünfthöchsten Wert der gesamten Schweiz. Der Motorisierungsgrad steigt deutlich stärker als im gesamtschweizerischen Durchschnitt. Auch hier verzeichnen wir den fünfthöchsten Wert. In der Konsequenz zeigt der Modalsplit, dass der Langsamverkehr im Verhältnis zum motorisierten und zum öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren von 9 % im Jahr 2000 auf 6 % im Jahr 2015 abgenommen hat. Ich hoffe, dass alle gehört haben, dass der Modalsplit abnimmt und der Langsamverkehr sinkt. Der öffentliche Verkehr nahm nach einem kräftigen Schub bis zum Jahr 2005 zwischen 2010 und 2015 wieder um 1 % ab. Wir kommen im Thurgau mit der gewünschten und dringenden Umlagerung nicht vorwärts, sondern laufen rückwärts.

Gesetzte Ziele werden nicht erreicht. Ich erlaube mir, zu sagen, dass wir ein extremer Kanton sind. Ein genaues Hinsehen ist hier nicht ein Affront, sondern logische Konsequenz. Je grösser ein Dilemma ist, desto grösser ist das Potenzial für Entwicklung. Im Gesamtverkehrskonzept wird ebenfalls viel von der BTS und der OLS geschrieben. Auf Seite 48 heisst es, dass sich die Realisierung der BTS mit einer Verlagerung des öffentlichen Verkehrs auf den motorisierten Individualverkehr auswirken werde. Mit dem Projekt wurden vier Bahnunterführungen, acht Tunnels und zehn Anschlusswerke vorgeschlagen. In ausserordentlicher Art und Weise wird dem motorisierten Individualverkehr der rote Teppich ausgerollt. Man hat den Eindruck, dass die Säule, die im Thurgau bereits am grössten und gar zu gross ist, weiter gefördert wird. Auf der Zugfahrt von Frauenfeld nach Weinfelden habe ich mir beim Blick aus dem Fenster kürzlich bewusst vorgestellt, wo die BTS durchführen würde. Ich habe viele wunderschöne Wälder mit kräftigen Föhren gesehen. Das Kulturland ist topfeben. Eine Unterführung unter der Bahnlinie ist bereits vorhanden. Aus meiner Sicht und aus Sicht des Laien würde es reichen, wenn es um Weinfelden herum einen Tunnel geben würde. Der Verkehr würde anschliessend locker rollen. Die Frage ist erlaubt, ob lokale Entlastungsmassnahmen reichen würden. Braucht es wirklich einen durchgehend dicken Ast hinaus in die wunderschöne "Krone Thurgau"? Wir haben das Potenzial, mit unseren Fluren in Gold, den spriessenden Obstbäumen und Weinstöcken und dort, wo lieblich das Kornfeld, der Abendwind bläht, zu einem Vorzeige-Veloland zu werden. Im Januar war ich mit den Schulkindern in Güttingen am See. Wir fanden tatsächlich Eis, das mindestens einen Zentimeter dick war. Als Kind konnte ich am See Schlittschuhlaufen lernen. Wir fanden regelmässig Eisberge. Haben wir die Zeichen der Zeit erkannt? Die definierten Ziele und die aktuellen Pläne klaffen auseinander. Als die spanische Grippe 1920 überwunden war, führte dies zu einem Modernisierungsschub in Architektur, Kunst und Musik, und es fand ein Umdenken statt. In der Musik entstand mit Arnold Schönbergs "Zwölftontechnik" ein komplett neues musikalisches System. Architekten trennten sich von romantischer Jugendstil-Ornamentik und entwarfen funktionale und hygienischere Bauhaus-Gebäude. Und jetzt? Wir befinden uns am Ende der Coronakrise. Was sagt uns die Krise? Der Laie hört, dass das ASTRA sagt, dass das Projekt aus guten Gründen überprüft werden müsse. Die Standesinitiative wird man als Festhalten am aktuellen teuren Projekt verstehen. Ich wünsche mir, dass der Kanton Thurgau den "Anschubser" von aussen und die vermeintliche Hiobsbotschaft nutzt, um veraltete Prioritäten zu überdenken und in Säulen zu investieren, die der Generation von morgen dienen. Aus diesen Gründen bitte ich die Ratsmitglieder, die Motion nicht erheblich zu erklären.

Feuz, Die Mitte/EVP: Die BTS muss, so haben wir es gehört, unter anderem erstellt werden, um die Ortschaften entlang der Achse zu entlasten. Dadurch wird das Verkehrsaufkommen auf der Achse Amriswil – Kreuzlingen mit den betroffenen Gemeinde Langrickenbach, Lengwil, Altnau, Münsterlingen, Bottighofen, Kemmental und Kreuzlingen

mehr als verdoppelt. Deshalb muss die OLS gebaut werden. Die Thurgauer Bevölkerung hat dem Netzbeschluss BTS/OLS zugestimmt. Das haben wir bereits gehört. Die erwähnten Gemeinden haben den Netzbeschluss mit 76 %, 72 %, 65 % und 57 % abgelehnt. Der Entscheid ist jedoch zu akzeptieren: Das Thurgauer Volk hat dem Netzbeschluss zugestimmt. Ich habe den Entscheid bis zum 26. August 2020 solidarisch mitgetragen. An der damaligen Sitzung des Grossen Rates hat dieses Parlament und der Regierungsrat entgegen ihres Versprechens, dass die Linienführung - so steht es in der Abstimmungsbotschaft - alle wesentlichen Elemente, wie Anschlusspunkte enthalte, in der Region Münsterlingen abgeändert und mit einer neuen Anschlussvariante ergänzt. Diese würde dazu führen, dass die Ortsdurchfahrten von Güttingen, Altnau und Landschlacht, die wir eigentlich entlasten möchten, mit massivem Mehrverkehr belasten würden. Falls die BTS gebaut wird, werden diese Gemeinden mit dem durch den Grossen Rat als neue Variante im kantonalen Richtplan festgeschriebenen Anschluss im Raum Münsterlingen, den wir bereits vor 2012 abgelehnt haben, tatsächlich den Mehrverkehr der BTS erhalten. Nun muss die Frage erlaubt sein: Weshalb soll ich mich als Altnauer Gemeindepräsident gerade jetzt solidarisch zeigen, nur weil dieser Rat mit dem Damoklesschwert wedelt? Man hat eine neue Option geschaffen, um den Mehrverkehr der BTS durch die Gemeinden im Bezirk Kreuzlingen zu jagen. Ich habe in allen Gremien, bei allen Kontakten mit der Verwaltung, bei allen Orientierungen zur neuen Variante und auch in der Raumplanungskommission auf den Umstand hingewiesen, ohne auf breite Solidarität oder Verständnis zu stossen. Sollte die BTS nicht wie geplant gebaut werden, ist die OLS gestorben. Vielleicht wäre das auch gut so. Doch die Thurgauer Bevölkerung hat demokratisch entschieden. Die Hoffnung stirbt zuletzt. Daher werde ich heute in Vorleistung gehen und die Motion trotz allem unterstützen. Dies tue ich in der Hoffnung, dass die Bevölkerung der Region Kreuzlingen bei zukünftigen Entscheiden in Bezug auf Verkehrsprojekte, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr auf die Solidarität und das Verständnis des Parlamentes und des Regierungsrates zählen kann.

Dransfeld, GP: Vor einiger Zeit wurde ich als Präsident eines nationalen Berufsverbandes angefragt, einen Beitrag für das "Baublatt", die Bau-Plattform mit allem Wissen für den Bau, zu leisten. Der Wirkungskreis des Berufsverbandes hört nicht in Winterthur auf. Der Name meines Beitrags lautete: "Ehret heimisches Schaffen". Es ging um Fragen der regionalen und lokalen Wertschöpfung und der kurzen Wege. Ein Beitrag, für den mir ein Gewerbetreibender aus dem Kanton Schaffhausen, den ich aber nicht kenne, spontan gratulierte. Meines Erachtens ist die Vermeidung der Mobilität ein sehr wichtiges Thema für die nächsten Jahrzehnte. Wir haben bereits mehrfach gehört, dass das konkrete Projekt mehr oder weniger knapp angenommen wurde. Es ist offensichtlich, dass es heute nicht mehr angenommen würde. Zu hoch ist heutzutage die Sensibilität gegenüber der Umwelt und dem Kulturlandverlust. Die Begeisterung über die wundersame Verdoppelung der Kosten ist nicht allzu gross. Gelegentlich hört man vom Bedürfnis des Gewer-

bes. Als Gewerbetreibender erlaube ich mir, etwas dazu zu sagen. Wir sollten mit Mut und Initiative neue Lösungen für die Zukunft und die aktuellen und kommenden Herausforderungen suchen und keine Aufgaben von gestern mit Bundesgeldern in Milliardenhöhe zementieren. Die früheren Irrtümer und ebenso die Rechenfehler mögen verziehen sein. Es ist aber eine Zwängerei, am Projekt festzuhalten und auf dem toten Pferd weiterzureiten, mit der wir uns schweizweit der Lächerlichkeit preisgeben. Es ist ein Affront gegenüber der Umwelt sowie den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern. Wenn wir heute besonnen sind und einsehen, dass die Strasse nicht in den Thurgau gehört, machen wir nicht zuletzt den Weg frei, um rasch die nötigen Massnahmen in den belasteten Ortschaften an die Hand zu nehmen.

Jost Rüegg, GP: Es ist verpönt, Leute in einer solchen Debatte persönlich anzugreifen. Das ist zwar richtig so, wird aber trotzdem gemacht. Ich schätze solche Angriffe, wenn sie gegen mich gerichtet sind. In der Schule habe ich öfters den Kürzeren gezogen, weil persönliche Angriffe an der Tagesordnung waren. Mit 12 Jahren war ich Mitglied des Post-Sportvereins in Konstanz. Dort konnte man Judo lernen. Mit 16 Jahren war ich Mitglied des Jiu-Jitsu Clubs. Dort konnte man die waffenlose Selbstverteidigung lernen. Seit dieser Zeit habe ich keine Angst vor persönlichen Angriffen, egal, ob sie körperlicher oder anderer Natur sind. Die intelligente Philosophie stammt aus dem Fernen Osten. Ich habe sie im verbalen Bereich ebenfalls umgesetzt. Ich bin heute 74 Jahre alt. Alle, die mich persönlich angegriffen haben, lagen am Schluss, symbolisch gesehen, auf dem Trottoir. Darauf bin ich aber nicht stolz. Ich will damit lediglich bestätigen, dass ich persönliche Angriffe schätze, weil ich meistens nicht unterliege. Ich habe mich noch einmal zu Wort gemeldet, weil mein Name gefallen ist. Ratskollege Daniel Frischknecht hat erwähnt, dass ich den "Grauen Star" hätte. Ich weiss nicht, woher er dies hat. Meines Wissens sind medizinische Daten geschützt. Offenbar hat er solche gefunden. Wahrscheinlich wurde ihm aber eine falsche Fiche ausgehändigt. Ich bin vollkommen gesund und habe weder den "Grauen Star" noch eine geistige Beeinträchtigung. Ich wurde zudem angemahnt, dass es sich nicht um ein Spektakel für die Galerie handle. Ich habe lediglich den Journalisten David Angst zitiert. Wenn prominente Personen zitiert werden, ist dies in erster Linie deren und nicht meine Schuld. Der Artikel von David Angst lautete: "Nicht der Bundesrat, sondern die Thurgauer Regierungsrätin Carmen Haag und ihre Planer haben die Bodensee-Thurtalstrasse in den Sand gesetzt." Wie ich bereits erwähnt habe, war das ein perfider persönlicher Angriff. Regierungsrätin Carmen Haag hat sehr gut gekontert. Sie meinte, dass ihr das nicht weh tue. Sie müsse sich nicht verteidigen. Sie überlasse es denen, die den Artikel lesen, was sie davon halten wollen.

Bär, Die Mitte/EVP: Ich lehne die Dringliche Motion ab. Es hätte gereicht, sie auf dem üblichen Weg einzureichen. Es ist ein Sturm im Wasserglas. Ich unterstütze den Bau der Strasse, aber nicht auf diese Weise. Es wäre besser, sie in Etappen zu realisieren. Zu-

dem muss auf die Umweltverträglichkeit geachtet werden. Bei Fruchtfolgeflächen und Kompensationen wird genau hingeschaut. Es gibt viele Beispiele wie das Knonaueramt. Dort hat der Bau der Autobahn A4 40 Jahre gedauert. Auch der Bau der Umfahrungsstrasse im Toggenburg wurde in Etappen realisiert. Meines Erachtens haben es die Thurgauer Bundesabgeordneten versäumt, rechtzeitig die Lobby-Maschine in Gang zu setzen und in Bern Allianzen zu schmieden. Es muss über den Ostschweizer Tellerrand hinaus lobbyiert werden, sonst geht nichts. Ich appelliere an den Nachfolger des DBU, am Richtplan und am Volksentscheid zum Netzbeschluss festzuhalten. Dieser ist behördenverbindlich. Ich hoffe, dass für die nächste Generation kein Scherbenhaufen zurückbleibt.

Bétrisey, GP: Die Zeiten, in denen dem motorisierten Individualverkehr ein roter Teppich ausgelegt wurde, sind vorbei. Das war schon vor zehn Jahren so. Dazu braucht es keine prophetischen Fähigkeiten, sondern ein Blick auf die nationale Politik, die Statistik, die Analyse der nationalen Verkehrsströme und ein bisschen Fachkenntnis. Das Projekt der BTS ist im Nachgang einer Abstimmung ausgearbeitet worden, die von Beginn weg einen schalen Beigeschmack hatte, weil Versprechungen, die im Vorfeld gemacht, nicht eingehalten wurden. Tatsache ist aber auch, dass sich die Verhältnisse grundlegend geändert haben, nicht nur im Kanton Thurgau, sondern in der ganzen Schweiz. Genauso wie Umfahrungen nicht mehr zeitgemäss sind, sind sämtliche Nationalstrassenprojekte zu Recht auf dem Prüfstand. Wir müssen nicht die Bedingungen für den motorisierten Verkehr verbessern, sondern die Strassen durch Ortschaften siedlungsverträglicher gestalten und den Fokus auf den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr setzen. Das Gewerbe sollte bedenken, dass der Vorteil, auf einer kurzen Strecke schneller voranzukommen, schnell ins Gegenteil kippen kann, wenn nämlich die Konkurrenz aus Zürich rascher vor Ort ist. Der Kanton Thurgau hat eine massgeschneiderte Lösung verdient, die der wertvollen intakten Landschaft Rechnung trägt. Die Grünen haben längst Alternativen aufgezeigt. Wir müssen jetzt den "Turnaround" schaffen und zu Plan B übergehen. Alles andere ist Zwängerei, wenn weiter in ein Projekt investiert wird, das dem Untergang geweiht ist. Die überholte, längst nicht mehr zeitgemässe Luxusvariante der Schnellstrasse brauchen wir nicht, sondern ein Umdenken und eine angepasste zeitgemässe Planung, die nachhaltig ist.

Stuber, SVP: Ich halte das Interpretieren von Abstimmungsergebnissen, wie es heute gemacht wird, für sehr problematisch. Zudem führt es zu vielen Irritationen bei der Bevölkerung. Je nachdem, welche Seite gewinnt, ist ein Ergebnis mit 54 %:46 % klar oder knapp. Es ist sehr fragwürdig, die Gründe zu interpretieren, was dazu führte. Es ist unbestritten, dass auf der Thurtal-Achse ein grösseres Verkehrsproblem besteht. Wer das nicht glaubt, sollte einmal um 17 Uhr die Thurtal-Strasse von der Eschikofer Brücke nach Amriswil befahren. Ebenfalls unbestritten ist das Bevölkerungswachstum im Thurtal. Als

Alternative wird der Ausbau des öffentlichen Verkehrs vorgeschlagen. Im ersten Moment klingt das gut. Man muss aber bedenken, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs grösseren Stromverbrauch bedeutet. Wir alle wissen, dass in absehbarer Zukunft ein Problem mit der Stromproduktion beziehungsweise mit der entsprechenden zur Verfügung stehenden Strommenge bestehen wird. Fahren Sie einmal mit dem Zug von Zürich nach Bern. Dort, wo sich in Zürich früher Schrebergärten befanden, stehen heute fast während des ganzen Tages S-Bahn Kompositionen, die man während den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend braucht. Vielfach wird dies einfach ausgeblendet. Die Züge beanspruchen viel Land, zwar nicht Kulturland, sondern Land, das eigentlich bewohnt werden könnte. Die Einwohnerinnen und Einwohner hätten kürzere Arbeitswege, und die Mobilität würde verringert werden. Somit ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs kein gangbares Mittel. Ich halte die Standesinitiative als geeignetes Mittel, um in Bern etwas Druck zu machen und zum Ausdruck zu bringen, dass wir für ein echtes Problem eine Lösung finden müssen und hier der Bund gefordert ist. Die Transjurane ist eine vierspurige Autobahn, die bis an die französische Grenze führt. Durch jeden Hügel führt ein Tunnel. Das Verkehrsaufkommen ist im Vergleich zur Thurtal-Achse sehr gering. Ich frage mich, ob mit gleichen Ellen gemessen wird, wenn es um die Erschliessung von Randregionen geht.

Regierungsrätin **Haag**: Es wurde alles gesagt. Die Meinungen sind gemacht. Mit Erheblicherklärung der Motion würden unsere Bemühungen unterstützt, die BTS in das STEP zu bringen. Darüber würde ich mich freuen. Ich bedanke mich für die Unterstützung.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Beschlussfassung

Die Motion wird mit 76:43 Stimmen erheblich erklärt.

Präsidentin: Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung des Beschlussesentwurfes für die Einreichung der Standesinitiative.

5. Interpellation von Nina Schläfli und Sandra Reinhart vom 8. Dezember 2021
"Planungsstand Oberlandstrasse: Steckt die OLS in der Sackgasse?"
(20/IN 25/255)

Beantwortung

Präsidentin: Die Beantwortung des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Die Interpellantinnen haben das Wort für eine kurze Erklärung, ob sie mit der Beantwortung zufrieden sind.

Reinhart, GP: Wir danken dem Regierungsrat für die überaus schnelle Beantwortung der Interpellation zum Planungsstand der Oberlandstrasse (OLS). Sie enthält die wichtige Aussage, dass die OLS und die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) ein verkehrliches Gesamtpaket bilden und die OLS deshalb nur gebaut wird, wenn auch die BTS gebaut wird. Es gibt in der Beantwortung aber durchaus Punkte, die aus Sicht der Interpellantinnen nicht zufriedenstellend sind. Wir **beantragen** deshalb Diskussion.

Abstimmung: Diskussion wird mit grosser Mehrheit beschlossen.

Reinhart, GP: Die OLS sei eine flankierende Massnahme zur BTS. Diese Aussage macht der Regierungsrat in seiner Beantwortung, die unerwartet schnell eintraf. Es wäre vielleicht gar nicht schlecht gewesen, sich für die Beantwortung etwas mehr Zeit zu lassen. Zu den Prognosen für die Realisierung der OLS zusammen mit der BTS wären bedeutend präzisere Aussagen möglich gewesen. Der Regierungsrat schreibt, dass die Verkehrspolitik eine rollende Planung sei, die neue Rahmenbedingungen, Erkenntnisse und Prognosen zu berücksichtigen habe. Mit dieser Aussage sind wir einverstanden. Wenn neue Erkenntnisse und Prognosen aber tatsächlich berücksichtigt werden, ist eine grundsätzliche Neubeurteilung nötig. Das sieht der Regierungsrat allerdings nicht so, obwohl es klare Gründe dafür gibt. Der Bundesrat hat kürzlich die Verkehrsprognosen 2050 publiziert, die zeigen, dass die Verkehrswachstumsraten langsam abflachen. Der Anteil am öffentlichen Verkehr wird zunehmen. Es werden 13 % weniger Arbeitswege zurückgelegt und der Anteil an Personenkraftwagen wird um 5 % sinken. Seit der Abstimmung zur BTS/OLS sind zehn Jahre vergangen. Klimaerwärmung und Umweltschutz stehen auf dem Sorgenbarometer der Bevölkerung an zweiter Stelle, direkt nach der Covid-19-Pandemie. In der Energiestrategie wurde das Ziel definiert, bis 2050 "Netto-Null" zu erreichen. Dies wird man mit zusätzlichem Individualverkehr, wie er mit dem Bau weiterer Strassen gefördert wird, nicht erreichen. Das sind die veränderten Entscheidungsgrundlagen. Ist der Thurgau unter Berücksichtigung dieser Punkte immer noch bereit, rund 19 Hektaren Kulturland, davon zirka 11 Hektaren Fruchtfolgeflächen, für die OLS zu opfern? Sind wir bereit, dafür zirka 300 Millionen Franken auszugeben?

Wohlfender, SP: Ich spreche für die grosse Mehrheit der SP-Fraktion. Der Regierungsrat hat bei der Beantwortung der Interpellation den Turbo eingelegt. In nur 34 Tagen lag die fünfseitige Beantwortung im Briefkasten. Dieses Schnellzugstempo erstaunt uns sehr. Wollte man das Geschäft vom Tisch haben, bevor die mittlerweile allen bekannte Hiobsbotschaft aus Bern im Thurgau ankam? Die Beantwortung des Regierungsrates ist eine Wiederholung der alten Argumente. In den letzten zehn Jahren haben sich Gesellschaft und Wirtschaft verändert. Der Wandel macht auch vor den Thurgauer Türen nicht halt. Demzufolge ist der letzte Satz in der Beantwortung umzuschreiben, da er falsch und unhaltbar ist. Richtig wäre: Eine grundsätzliche Neubeurteilung der BTS und vor allem der OLS ist angezeigt. Sie ist dringlicher als je zuvor. Ich begründe dies wie folgt: Zum einen liegt nun eine fachlich-vergleichende kristallklare Beurteilung des Bundes vor. Es handelt sich dabei um eine Neubeurteilung, die die OLS eigentlich noch schärfer trifft als die BTS. Zur bekannten Essenz der Botschaft des Bundesrates: In der Summe bestehe aus nationaler Sicht ein geringer Problemdruck. Ob der gewählte Thurgauer Ansatz zielführend sei, werde bezüglich Flächenbedarf, Kulturland, Klimawandel, Kosten-Nutzen-Verhältnis und mit Blick auf verkehrliche Grundsätze des Bundes bezweifelt. Folgerichtig sieht der Bund vor, den gesamten Korridor einer umfassenden Prüfung zu unterziehen. Zum anderen haben sich die Entscheidungsgrundlagen seit 2012 objektiv und unbestreitbar fundamental verändert. Das wurde in der Beantwortung in unzulässiger Art und Weise ignoriert. Immerhin steht auf Seite 5 der Beantwortung: "Verkehrspolitik ist eine rollende Planung, die neue Rahmenbedingungen, Erkenntnisse und Prognosen zu berücksichtigen hat." In Tat und Wahrheit gibt es von "hat" jedoch keine Spur. Hinzu kommt, dass die Hürden bei chirurgischen, irreversiblen Eingriffen "à la BTS/OLS" sehr hoch anzusetzen sind. Trickdemokratische Volksentscheide, wie der sogenannte Netzbeschluss 2012, der zusammenquetscht, was so gar nicht zusammengehört, müssen überprüft werden können. Das Kreuzlinger Stimmvolk hat in der Vergangenheit ab und an Volksentscheide überprüft und in Abstimmungen neu beurteilt. Dazu gehören die erste Variante der "Spange Bättershausen", die sogenannte Kuhwiese, und nicht zuletzt das neue Stadthaus. Es steht somit nichts im Weg, die unsäglichen Strassen neu zu beurteilen und durch das Volk wiederholt beurteilen zu lassen. Die OLS ist nicht Teil der Lösung, sondern eines Problems. Eine neue Verbindungsstrasse von Kreuzlingen via Bottighofen nach Münsterlingen und nach Amriswil verstärkt Probleme, unter denen wir jetzt schon ächzen. Die Strasse ist für die Agglomeration Kreuzlingen definitiv kein Lösungsbeitrag für die städtische oder volkswirtschaftliche Entwicklung. Das Betonband oberhalb der Stadt käme sowieso zu spät. Der Verkehrslärm in der Stadt wird gerade einmal von 20 % reinem Durchgangsverkehr verursacht und somit von einem ganz kleinen Anteil. Neue Strassen ziehen bekanntlich mehr Verkehr an. Wie sollte sich die Lärmbelastung so reduzieren und der Zielquellverkehr abnehmen? Trotz grosser privater Spenden hat man es vor Jahren verpasst, eine Entlastung für Bottighofen zu bauen. Lieber hat man die Steuern gesenkt. Münsterlingen hat auf Vorrat einen überdimensionier-

ten Kreisverkehr vor die Spitallandschaft gebaut. Ist dieser als erster Anschluss an die OLS zu werten? Die OLS würde weder Kreuzlingen noch Bottighofen entlasten. Vielmehr würde die Wirkung einer schnelleren Anbindung an den Individualverkehr nach Zürich und Konstanz die Immobilien in Preisregionen "à la Goldküste" katapultieren und eine prognostizierte Lärmreduktion schnell wieder kompensieren. Wir fahren allesamt grosse Autos. Jedenfalls kommt es mir so vor, wenn ich auf den Parkplatz schaue. Autos, die ihre volle Leistung auf Schweizer Autobahnen nie und nimmer brauchen. Wenn wir solch edle Autos fahren, wollen wir auch schnell von K nach A kommen. Gibt uns das jedoch die Berechtigung, die Natur zu verschandeln? Unser Problem ist das knappste Gut: das Land. Wollen wir unseren Nachkommen allen Ernstes zwei weitere Betonbänder durch den Thurgau überlassen? Dabei handelt es sich um Strassen, die Neuansiedlungen in Form von Wohnraum und Industriearealen nach sich ziehen. Einige Ratskolleginnen und Ratskollegen pflegen am 1. August, das Feuerwerk am Säntis zu bewundern. Ja, dieses Spektakel ist schön. Die Sicht auf das Lichtermeer fasziniert im ersten Moment. Dies aber nur im ersten Moment, zieht sich doch entlang der Autobahn ein Lichterband von weit westlich über St. Gallen hinüber bis ins südliche Rheintal. Stadtgrenzen sind kaum mehr zu erkennen. Wollen die Oberthurgauer wirklich eine Verschmelzung der Städte von Frauenfeld bis Arbon, weil entlang der BTS Industrie- und Wohnbauten hingeklotzt werden? Wo bleiben die Alternativen, wo die Gesamtschau? Es reicht nicht aus, auf die Frage 1b mit einer mechanischen Aufzählung von Bahnverbindungen mit wohl vermerkt fernem Zeithorizont zu machen. Es braucht den Willen, Verkehrskonzepte entsprechend dem modernen Zeitgeist zu entwickeln. Der Regierungsrat wird aufgefordert, sofort und ohne "Autophilie-Scheuklappen" Massnahmen zu ergreifen und Untersuchungen anzustellen, um den "Modal Split" essenziell und dauerhaft zu verändern. Im ersten Abschnitt der Beantwortung hält der Regierungsrat fest: "Die OLS stellt eine flankierende Massnahme zur BTS dar. Sie soll deshalb mit der ersten BTS-Etappe von Arbon bis Amriswil als Entlastung realisiert werden. Solange die BTS nicht gebaut wird, ist die Realisierung der OLS nicht notwendig." Dazu möchte ich eine klare Antwort des Regierungsrates, wie das gemeint ist. Oder müssen wir gar befürchten, dass die OLS mit scheinweisem Bau an der BTS entlang, beispielsweise von der Zubringerstrasse A1 nach Amriswil, salonfähig wird? Der Regierungsrat muss über die Bücher gehen und der Zersiedelung der schönen Thurgauer Landschaft Einhalt gebieten, damit wir weiterhin mit Inbrunst und vor allem mit Überzeugung singen können: "O Thurgau, du Heimat, wie bist du so schön."

Schenk, EDU: Die EDU-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die Beantwortung. Sie erscheint uns objektiv und umfassend. Gleichzeitig ist die Thematik jedoch ernüchternd. Das Volk hat im Jahr 2012 seinen Willen zum vorliegenden Geschäft mit 54,6 % Befürwortung kundgetan. Gleichen Tags schrieb Dr. Jakob Stark, der damalige Chef des Departementes für Bau und Umwelt (DBU), in seinem Statement zum Abstimmungsresultat: "Der Regierungsrat ist überzeugt, dass nach dem positiven Volksentscheid die Chancen

gut sind, dass der Bundesrat das BTS-Projekt innerhalb von fünf Jahren in das Bundesausbauprogramm aufnehmen und ein Baubeginn im Jahre 2020 möglich sein wird." Das waren schöne, starke Worte. Man glaubte ihnen. Das kantonale Dossier wurde erst 2019 zur Weiterbearbeitung an den Bund weitergereicht. Es brauchte somit sieben lange Jahre dafür. Das ist ernüchternd. Wir sagen damit nicht, dass das DBU während der sieben Jahre untätig war. Wir sind uns bewusst, dass das Dossier sehr umfangreich und komplex ist. Ich will mein Votum nicht als Schuldzuweisung an die Chefin des DBU verstanden haben. Es ist ein Konglomerat von Verantwortungsträgern, die dafür die Verantwortung haben. Wir wagen es jedoch, folgende Frage zu stellen: Kann es sein, dass unser DBU mit seiner äusserst gemächlichen Bereitstellung des Dossiers dem Bundesrat die "Dringlichkeit" aufgezeigt hat? Der Bundesrat hat unterdessen vermeldet, dass er die Notwendigkeit der BTS anzweifelt und das Projekt nicht in das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen aufnehme. Damit wurde die Interpellation eigentlich obsolet. Der Bundesrat zeigt damit sehr anschaulich und dekadent auf, dass ihm der aktuelle Thurgauer Volkswille am Allerwertesten vorbeigeht. Das ist wiederum ernüchternd, passt aber zum Zeitgeist der grossmehrheitlichen Volksferne der Regierungen. Es zeigt zudem auf, wie stark unsere nationalen Politiker diesbezüglich Einfluss hatten oder Einfluss genommen haben. Andererseits wurde der gesamte, bis jetzt über 8 Millionen Franken teure Scherbenhaufen durch die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler berappt. Die verfahrene blockierte Situation wird zudem weiterhin das Gewerbe und die Wirtschaft belasten. Wir haben in unserer Firma ungefähr 130 eingelöste Autonummern. Die Fahrzeuge sind auf der Strasse. Ich kann mir vorstellen, dass andere auch sehr viele Fahrzeuge haben. Wir wollen arbeiten und Steuersubstrat generieren können. Das wollen und können wir nicht, wenn wir im Stau stehen. Es muss verstanden werden, dass so Politikverdrossenheit entsteht. Wir bitten den Regierungsrat, dem Thurgauer Volk die Sinnhaftigkeit der damaligen Abstimmung zu erklären. Ja, wir geben den Interpellantinnen insofern recht. Auf allen politischen Ebenen kommen grundlegende Fragen auf, wenn ab dem Zeitpunkt der Erklärung des Volkswillens eine Dekade ins Land streicht, ohne dass handfeste Resultate entstehen. In Bezug auf die Glaubwürdigkeit besteht definitiv eine Sackgasse. Die EDU-Fraktion ist nicht der Meinung, dass der damalige Volksentscheid zur OLS neu beurteilt werden muss. Unseres Erachtens müssen der Regierungsrat und die nationalen Politiker den Weg aufzeigen, wie die "STEP-Sackgasse" in eine durchgängige BTS/OLS umgewandelt wird. Diesen Anspruch erheben wir. Die EDU-Fraktion dankt allen Kräften, die sich für die Realisierung der BTS, und damit auch der OLS, einsetzen.

Pagnoncini, GLP: Im kantonalen Richtplan, in der Raumplanungskommission und in unterschiedlichsten Berichten wurde stets kommuniziert, dass die OLS eine flankierende Massnahme zur BTS sei. Auch der aktuelle Stand des Projekts wurde immer wieder mitgeteilt. Wir danken dem Regierungsrat für seine Beantwortung der Interpellation, auch

wenn die Fragen teilweise ausweichend beantwortet wurden. Aktuell wissen wir nun, dass der Bundesrat die BTS nicht in das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrasse mit aufgenommen hat. Somit ist auch die OLS aktuell kein Thema. Die Botschaft befindet sich zwar noch bis zum 30. April in der Vernehmlassung, die Faktenblätter zeigen jedoch auf, dass andernorts ganz klar dringlicher Handlungsbedarf besteht. Die OLS ist ein Geschäft des Kantons und deshalb eigentlich nicht vom Bund abhängig. Sie ergibt definitiv aber höchstens nur dann Sinn, wenn die BTS realisiert würde, auch wenn unsere Fraktion dies nach wie vor in Frage stellt. Das zunehmende Verkehrsaufkommen entgeht auch uns nicht. Im Vergleich zu anderen Agglomerationen jammern wir jedoch auf hohem Niveau. Seit der Abstimmung im Jahr 2012 hat sich die Welt weitergedreht und verändert. Zeigefingerpolitik bringt uns nicht weiter. Es gilt, die neuen Bedürfnisse zu berücksichtigen, abzuwägen und nicht irrsinnig eingeschlagene Wege weiterzugehen. Der Ausbau der Angebote des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie der "Park and Ride"-Plätze sind die richtigen Massnahmen. Das Gesamtverkehrskonzept hat dies merklich zu berücksichtigen. Wir unterliegen einem stetigen Wandel. Das Verhalten der Menschen ändert sich, und Entwicklungsfortschritte verändern es genauso. Es wäre beziehungsweise es ist falsch, stur an geplanten Vorhaben festzuhalten. Nach zehn Jahren gilt es, die Umsetzung des Projekts OLS sorgfältig abzuwägen. Die GLP-Fraktion fordert den Regierungsrat auf, unsere Ressourcen abgestimmt auf die sich stets ändernden Begebenheiten zu schützen und umsichtig mit ihnen umzugehen.

Neuweiler, SVP: Ich spreche im Namen der SVP-Fraktion. Um die OLS ist es seit dem letzten Werkstattbericht im Frühling 2019 und einer kurzen schriftlichen Information durch die Regierungsrätin an die Gemeinden ruhig geworden. Im Vordergrund stand die BTS. Vor diesem Hintergrund sind die Fragen der Interpellantinnen willkommen und interessant. Die SVP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die rasche und ausführliche Beantwortung der Interpellation. Der Beantwortung des Regierungsrates ist zu entnehmen, dass die neuen Rahmenbedingungen, Erkenntnisse und Prognosen im Sinne einer rollenden Planung ins Gesamtverkehrskonzept eingeflossen sind. Die BTS und die OLS gehören zusammen. Sie sind zwei für die Zukunft tragende Verkehrsachsen sowie Teile eines umfassenden Raumentwicklungskonzepts. Ich werde die beiden Strassen in meinem Votum daher nicht getrennt betrachten. "Das eine tun und das andere nicht lassen." Dies verdeutlicht der Regierungsrat mit dem Gesamtverkehrskonzept, das auf den drei Säulen "öffentlicher Verkehr", "motorisierter Individualverkehr" und "Langsamverkehr" basiert. In der Beantwortung der Frage, welche lösungsorientierten, nicht nur strassenbaulichen Massnahmen seitens des Regierungsrates so bald als möglich umgesetzt werden, sind diverse Anstrengungen aufgezeigt, die eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf den öffentlichen Verkehr zum Ziel haben. Im Konzept "Kombinierte Mobilität" sind auch die Gemeinden aufgerufen, ihren Beitrag zu leisten. Ein schweizweites

und für den Thurgau wichtiges Ziel ist die Entlastung der Städte und Gemeinden vom Verkehr. Die Lebensqualität am Wohnort erhält gerade durch die innere Verdichtung, die in der Raumplanung primär auf die Städte ausgelegt ist, eine noch höhere Bedeutung, nicht zuletzt durch die Attraktivität des Homeoffice. Aufgrund der kurzen Wege in den Städten kann vieles mit dem Velo oder dem meist gut ausgebauten öffentlichen Verkehr erreicht werden. Dies bleibt den Bewohnern auf dem Land jedoch vorenthalten. Im Thurgau ist die ländliche dezentrale Struktur kennzeichnend. Eine flächendeckende und den Bedürfnissen entsprechende Abdeckung mit öffentlichem Verkehr ist kaum möglich und würde darüber hinaus an den hohen Kosten scheitern. Die Planung des Schweizer Nationalstrassennetzes stammt aus den 60er-Jahren. Damals zählte der Kanton Thurgau knapp 170'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Heute sind es 283'000 Einwohnerinnen und Einwohner, 2040 werden es über 320'000 Einwohnerinnen und Einwohner sein. Bei diesem Wachstum reichen ein paar Ortsumfahrungen nicht, um den drohenden Verkehrskollaps zu verhindern. Der Fortschritt hin zur Elektromobilität und der zunehmende Online-Handel werden ebenso zu keiner Abnahme führen. Die bessere Erreichbarkeit dank Anbindung und Vernetzung ans übergeordnete Strassennetz ist für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Thurgau entscheidend. Seit 2012 hat die Zahl der Beschäftigten um über 10'000 Personen zugenommen. Im Thurgau arbeitet jeder Dritte im zweiten Wirtschaftssektor. Gerade für die Industrie, das Gewerbe und den Bau sind moderne und leistungsfähige Verkehrswege unverzichtbar. Die 2018 von der Industrie- und Handelskammer Thurgau in Auftrag gegebene Studie der Ecoplan AG zeigt, dass die Thurgauer Wirtschaft die BTS und die OLS braucht. Die regionalwirtschaftliche Bedeutung der BTS und der OLS ist unbestritten. Sie bieten die Chance, die Verkehrsströme zu kanalisieren und damit den Schnell- und Langsamverkehr zu entflechten, wodurch eine höhere Verkehrssicherheit, ein flüssiger Verkehrsfluss, eine Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität der entlasteten Städte und Gemeinden sowie eine Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs erreicht werden kann. Unschön ist die Tatsache, dass bei der OLS im kantonalen Plan drei Varianten für den Anschluss Münsterlingen aufgeführt sind. Diesbezüglich muss möglichst schnell Klarheit geschaffen werden, wobei nach Meinung der SVP-Fraktion die Lösung mit einer direkten Anbindung an die Seestrasse ohne Mehrbelastung der Dorfzentren favorisiert werden muss. Ja, der Bau der BTS und der OLS wird Land brauchen. Doch gerade hier entsteht für den Kanton Thurgau eine einmalige Chance für nachhaltiges Handeln, indem nicht mehr benötigte Strassen zurückgebaut werden. So kann wertvolles Kulturland der landwirtschaftlichen Nutzung zurückgeführt werden. Der damals zuständige Regierungsrat für das DBU hat dafür extra eine Teilprojektgruppe zum Rückbau ins Leben gerufen. Die BTS und die OLS sind eine zukunftsorientierte und sorgfältig geplante Gesamtlösung, deren Notwendigkeit ausgewiesen ist. Dem Verlust von Kulturland muss jedoch Beachtung geschenkt werden. Ein Flickwerk mit Insellösungen, wie es von linker und grüner Seite gefordert wird, ist nicht der richtige Weg. Vielmehr muss mit dem Rückbau von nicht mehr benötigten Strassen

ein Zeichen gesetzt werden. Mit dem Slogan: "Die Zukunft gestalten!" wurde bei der Abstimmung vom 23. September 2012 für die BTS und die OLS geworben. Der Souverän hat einer guten Lösung zugestimmt. Die SVP-Fraktion hält an diesem Volksauftrag fest und setzt sich für den Bau der Strassen ein.

Opprecht, FDP: Die FDP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die kurze, aber vollständige Beantwortung der Interpellation. Die nicht wenigen Fragen wurden unseres Erachtens gut und emotionslos beantwortet. Wir alle kennen die Situation, wenn man im Strassenverkehr vor einer roten Ampel steht und darauf wartet, bis sie auf Grün stellt. Der Planungsstand der OLS kann mit dieser Situation verglichen werden. Die OLS steckt nicht in einer Sackgasse, sondern vor einer roten Ampel und wartet auf die Weiterfahrt. Dieser Status der OLS kommt aus der Beantwortung des Regierungsrates gut hervor, worüber wir froh sind. Es irritiert aber ein wenig, dass die Interpellantinnen in der Begründung der Interpellation von bereits beschlossenen Tatsachen ausgehen. Beschlossen ist nämlich einzig, dass die BTS gebaut werden soll. Dafür gibt es einen klaren Volksentscheid, der vor zehn Jahren getroffen wurde. Der Entscheid, welche Bundesprojekte in welchen Ausbauschnitt gepackt werden, steht allerdings noch aus. Aktuell läuft die Vernehmlassung der Vorlage des Bundesrates. Letztlich ist es aber ein Parlamentsbeschluss, der getroffen werden muss. Dieser steht noch aus. Wir haben heute in einem anderen Traktandum bereits darüber diskutiert und einen Beschluss gefasst. Wie es der Regierungsrat in der Beantwortung gut beschreibt, verläuft dies bei der OLS ähnlich. Sobald die BTS einem konkreten Ausbauschnitt zugeteilt ist, wird die weitere Projektierung der OLS ausgelöst. Der nachfolgende Beschluss zum definitiven Bau der OLS muss zu gegebener Zeit durch das Parlament gefällt werden. Wie erwähnt stehen die Planungsarbeiten der OLS somit nicht in einer Sackgasse, sondern warten vor einer roten Ampel auf die Weiterfahrt. Nebst diesen Fakten ist es uns ein Anliegen, noch etwas zur Thurgauer Verkehrspolitik als Ganzes zu sagen, insbesondere zu den Fragen 1b, 4a und 4b. Wie der Regierungsrat in seiner Beantwortung gut und richtig schreibt, ist die Verkehrspolitik eine rollende Planung. Neue Rahmenbedingungen, Erkenntnisse und Prognosen müssen selbstverständlich berücksichtigt werden. Wie die Interpellantinnen im Vorstoss schreiben, gehören natürlich die Klimakrise, die Abnahme der Biodiversität und Artenvielfalt sowie der Kulturlandverlust dazu. Man sollte aber nicht vergessen, dass weitere Faktoren ebenfalls nicht stehengeblieben sind. Der Kanton Thurgau ist in den vergangenen zehn Jahren um 30'000 Einwohnerinnen und Einwohner gewachsen. Ende 2019 arbeiteten im Kanton Thurgau gut 140'000 Personen in knapp 22'000 Arbeitsstätten. Das sind rund 13'000 Personen mehr als im Jahr 2011. Es gilt, auch diesen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Ein sehr grosser Teil dieser Personen ist nämlich weiterhin auf das Auto und auf ein gut ausgebautes Strassennetz angewiesen. Auch wenn der öffentliche Verkehr stetig und zu Recht ausgebaut wird, ist das Auto im Kanton Thurgau, wie es für einen ländlichen Kanton üblich ist, nach wie vor das dominierende Fortbewegungsmittel,

und es wird es auch bleiben. Das stetig wachsende Verkehrsaufkommen sowie die sich rasch verändernden gesellschaftlichen, ökonomischen, ökologischen und technologischen Rahmenbedingungen stellen die Verkehrsplanung und Infrastruktur vor immer neue Herausforderungen. Dabei haben alle Bevölkerungsgruppen, insbesondere ältere oder behinderte Menschen, im Sinne des "Service public" Anrecht auf ein funktionierendes und sicheres Verkehrssystem als Ganzes. Eine Entwicklung muss deshalb ganzheitlich zugestanden und zugelassen werden, und zwar im motorisierten Verkehr, im öffentlichen Verkehr, im Langsamverkehr und im Güterverkehr. Bei der Ausarbeitung der BTS und der OLS wurde eine schweizweit modellhafte Planung geleistet. Prognosen und Trends wurden berücksichtigt. Der Schonung, Erhaltung und Stärkung der Thurgauer Landschaft, Landwirtschaft und Natur wurde ein hoher Stellenwert eingeräumt. Eine Neubeurteilung des Projektes ist nicht nötig. Viel eher muss die Ampel endlich auf Grün gestellt werden.

Stricker, Die Mitte/EVP: Es zeigt sich klar, dass die OLS parkiert ist. Fairerweise wurde aufgrund der Verknüpfung mit der BTS bisher auf eine detaillierte Planung verzichtet. Um einen Punkt, der in der Beantwortung des Regierungsrates sichtbar gemacht wird, sind wir besonders dankbar. Wir unterstützen den bereits umgesetzten und noch geplanten Ausbau des öffentlichen Verkehrs sehr. Insbesondere die grenzüberschreitenden Verbindungen in Richtung Lindau – Bregenz respektive Singen – Basel überzeugen. Damit wird und könnte der attraktive Tourismusraum Bodensee nachhaltig gestärkt werden. Es wird diesbezüglich weiterhin ein prägnantes Dranbleiben benötigen. Es freut uns, dass das Drei-Säulen-Konzept mit öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr und Langsamverkehr konsequent beachtet wird. Der sichtbar gemachte Ausbau im Bereich des Langsamverkehrs wirkt allerdings schmal und konzeptlos. Mit den beiden Projekten "Tägerwilen – Ermatingen" und "Kreuzlingen – Bättershausen" wird der Hotspot "Kreuzlingen – Münsterlingen" nicht entschärft. Es irritiert zudem, dass keine Pläne für die Achse Kreuzlingen – Amriswil präsentiert werden. Beim öffentlichen Verkehr werden Pläne sichtbar gemacht, die über das Jahr 2035 hinausgehen. Beim motorisierten Individualverkehr spricht man von Planungshorizonten über das Jahr 2040 hinaus. Beim Langsamverkehr scheint eine langfristige Planung nicht nötig zu sein. Dies, obwohl im Kanton Thurgau sowohl seitens des Klima als auch der Topografie sehr günstige Voraussetzungen bestehen, damit das Velo als ganzjähriges Verkehrsmittel massiv an Bedeutung gewinnt.

Walther, FDP: Die FDP-Fraktion bedankt sich beim Regierungsrat für die angemessenen knappe und informative Beantwortung der Interpellation. Eine Sackgasse kennzeichnet sich dadurch, dass man am Ende wenden muss, um wieder herausfahren zu können. Fährt man irrtümlicherweise in eine Sackgasse oder ist diese nicht gut signalisiert, nimmt man einen unnötigen Rückweg mit Zeitverlust und Umwegen in Kauf. Wie es bei solchen

Projekten normal ist, wurden die beiden Strassenprojekte sehr umfangreich und kontrovers diskutiert. Deshalb gehe ich materiell nicht auf Details ein. Der Regierungsrat und die kantonalen Ämter haben in den letzten Jahren immer wieder über den Stand der Projekte informiert. In der Raumplanungskommission wurde periodisch darüber berichtet, sodass die Kommissionsmitglieder dies in die Fraktionen tragen konnten. Ebenso wurden die Gemeinden und Betroffene periodisch mit den Informationen zum Stand der Arbeiten bedient. Es wurden zudem detaillierte Informationen zum Stand der Flächenabtretung veröffentlicht und bekannt gemacht. Die Bevölkerung wurde ebenso periodisch in den Medien informiert. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die vermeintliche Sackgasse mehr als genügend signalisiert ist. Parallel wurden diverse verkehrstechnische Planungen vorangetrieben. So wurde das Gesamtverkehrskonzept überarbeitet, das in der Kommission gerade in Beratung steckt, sowie ein Langsamverkehrskonzept und ein Konzept über den öffentlichen Verkehr erarbeitet. Es darf anerkennend festgestellt werden, dass bei allen diesen Planungen sehr wohl nicht nur in Beton gedacht wird und die Veränderungen in der Mobilität Eingang in die Überlegungen finden. Dabei wird immer wieder deutlich, dass der Schlüssel in der kombinierten Mobilität liegt. Darin ist für den Thurgau nun einmal auch der motorisierte Individualverkehr ein Element. Ein Wenden ist somit nicht erforderlich. Das Projekt OLS/BTS ist aus unserer Sicht keineswegs in einer Sackgasse. Man befindet sich vielmehr in einem üblichen und normalen Prozess, bei dem stetig dazugelernt und auf Veränderungen eingegangen wird. In diesem Kontext machen der Regierungsrat und das Departement genau das, was man von ihnen erwarten darf. Genauso wie man von Parlamentarierinnen und Parlamentariern erwarten darf, dass sie die erhaltenen Informationen in die Fraktionen tragen und über Details informieren. Man setzt den Volkswillen, den Antrag zur Netzplanung, um, indem man die Planung so weit vorantreibt, um bereit zu sein. Man schreitet aber auch nicht zu weit voran, um unnötige Kosten zu erzeugen. Gleichzeitig werden die anderen Verkehrsträger weiterentwickelt, damit man nicht in eine Sackgasse gerät und unnötige Umwege machen muss.

Indergand, SVP: Die Frage, ob es die OLS benötigt oder nicht, hat die Bevölkerung vor zehn Jahren beantwortet. Sie hat der BTS zwar zugestimmt, sich zur Finanzierungsstrategie der OLS aber mit einem Nein geäussert. Das ist ein klares Bekenntnis, dass die Überzeugung des Volkes bei der OLS nicht gleich vorliegt wie bei der BTS. Doch weder der Regierungsrat noch die Verwaltung sehen dies ein und verwalten am Willen der Bevölkerung vorbei. So wurden entscheidende Kriterien verändert. Die Anschlusslösungen wurden markant verändert und beschneiden sogar das Ziel der OLS, die Dorfzentren zu entlasten. Überdeckungen wurden entgegen der Abstimmungsvorlage aus der Planung genommen. Zudem fehlen Lösungen zur Führung des Langsamverkehrs. Ich bin dankbar für das Aufgreifen der Thematik und von der Beantwortung des Regierungsrates überrascht. So stellt sich mir die Frage, wie es sein kann, dass sich die Kosten der BTS

mehr als verdoppeln, die Kosten der OLS aber immer noch auf dem Abstimmungsniveau von 220 Millionen bis maximal 280 Millionen Franken bleiben. Es lässt sich vermuten, dass die Planer den klaren Auftrag hatten, die OLS möglichst gemäss dem Abstimmungskredit zu planen, nachdem sich die Kosten der BTS exorbitant erhöht haben. Die Folge davon ist, dass entgegen der Abstimmungsgrundlage nun versprochene Überdeckungen fehlen und es für die Führung des Langsamverkehrs immer noch keine Lösungen gibt. In der Beantwortung des Regierungsrates heisst es, dass der Kanton beim Landerwerb seine eigenen Flächen einbringen werde, sodass für die aktiven Landwirte ertragsäquivalente Flächen resultieren. Welch ein Schwachsinn. Sind jene Landwirte, die die kantonseigenen Flächen als Pächter bewirtschaften, keine Landwirte? Zudem versucht der Kanton momentan, jeden Meter Landwirtschaftsland, der feil wird, zu ergattern, koste es, was es wolle. Dabei wird zum einen der gesetzliche Höchstpreis überboten. Zum anderen dürften eigentlich nur Landwirte landwirtschaftliche Nutzfläche kaufen, was dem aktuellen Bundesgesetz über das bäuerliche Bodenrecht entspricht. Unser Fraktionskollege Robert Zahnd hat das Verhalten des Kantons mittels einer Einfachen Anfrage ebenfalls bereits in Frage gestellt. Es gibt in der Beantwortung des Regierungsrates aber noch weitere stossende Punkte. So heisst es dort, dass der Verlust von Kulturland, insbesondere von Fruchtfolgeflächen, vollständig kompensiert werde. In der Praxis ist das unrealistisch. Jeder weiss, dass die räumliche Topografie und das Klima gegeben sind und nicht von Menschenhand umgewandelt werden können. Der Ersatz muss hinsichtlich Art, Funktion und Umfang von vergleichbarer Qualität sein. In der Beantwortung wird erwähnt, dass die Verkehrsplanung eine rollende Planung sei und den neuen Gegebenheiten angepasst werden müsse. Ändert der Kanton nach der aktuell sehr negativen Beurteilung der BTS-Pläne nun seine Strategie bei Strassenneubauprojekten? Ich möchte gerne eine Antwort auf die Frage erhalten, ob es sich der Kanton vorstellen könnte, die OLS mit Anschluss Amriswil als Ersatzprojekt zu planen, falls die BTS beim Bund eine definitive Absage erhalten würde. Abschliessend möchte ich ein paar Worte als Einwohnerin und Gemeinderätin der Gemeinde Altnau verlieren. Es stehen immer noch drei verschiedene Varianten des Anschlusses in Münsterlingen im Raum. Die zwei neu hinzugekommenen Varianten haben einen beträchtlichen Einfluss auf die Verkehrsführung durch die Gemeinde Altnau, die das Schulzentrum aller umliegenden Gemeinden darstellt. Die neuen Varianten der Anschlusslösungen haben enorme Mehrbelastungen der Güttinger- und der Scherzingerstrasse zur Folge. Sie ignorieren das Ziel der OLS, die Dorfzentren zu entlasten. Zudem gefährden sie vehement die Sicherheit der Schulwege. Es gibt diverse Gründe, gegen die OLS zu sein. Ich bin es aber aus vielen erdenklichen Gründen.

Regierungsrätin **Haag**: Für einmal haben wir die Beantwortung rasch erstellt, was nun wieder nicht recht ist. Die OLS ist eine flankierende Massnahme zur BTS. Die BTS war von Beginn weg in drei Etappen geplant. Bei der Planung hat man die Etappen 2 und 3

später zur zweiten Etappe zusammengefasst. Es war von Anfang an vorgesehen, dass mit der ersten Etappe der BTS gleichzeitig auch die OLS gebaut werden würde, weil der Verkehr auf der Strecke der OLS mit der ersten Etappe der BTS stark zunimmt. Das bedeutet, dass dann, wenn die BTS gebaut und in Etappen erstellt wird, mit der ersten Etappe auch die OLS folgt. Dieser Plan hat sich nie geändert. Die Übergabe des generellen Projekts der BTS an den Bund erfolgte Ende 2019. Die technische Bearbeitung des Dossiers war nicht sehr schwierig. Wir haben jedoch umfassende Variantenabklärung getätigt, insbesondere im Raum Amriswil. Dort haben wir nebst der anspruchsvollen Linienführung einen ausgesprochen schwierigen Baugrund vorgefunden. Es hat so lange gedauert, weil es unser Anspruch war, ein Projekt abzugeben, das in allen betroffenen Dimensionen abgestimmt ist und "verhebet". Unseres Erachtens ist es das auch. Wir haben flankierend zur BTS einen Bericht zur Modellhaftigkeit verfasst, der sehr schön zum Ausdruck bringt, welche Aspekte bei der BTS berücksichtigt wurden und wie umfassend alles geplant wurde. Es wurde die Frage aufgeworfen, weshalb es bei der OLS nicht ebenfalls eine Verdopplung der Kosten gibt. Die OLS ist eine Kantonsstrasse. Wir wissen, wie man Kantonsstrassen baut. Bei der BTS handelt es sich um eine Bundesstrasse, die anderen Anforderungen unterliegt, die bei der Vertiefung des Projektes das eine oder andere zum Vorschein gebracht hat. Es wurde der Kauf von Landwirtschaftsland angesprochen. Bei Projekten, die Landwirtschaftsland betreffen, ist die erste Forderung der betroffenen Landwirte immer diejenige nach Ersatzland. Das ist nachvollziehbar, und wir möchten dem entsprechen. Wir sind deshalb stets bemüht, landwirtschaftliche Flächen zu kaufen, die wir bei betroffenen Landwirten wieder einsetzen können. Uns werden sehr oft Flächen angeboten. Bei den Landkäufen halten wir uns wie bei allen unseren Tätigkeiten an die gesetzlichen Vorschriften. Wir sind zudem daran, neue Fruchtfolgeflächen herzustellen, wenn man das so sagen kann. Der Fokus liegt auf jenen Flächen, die bereits anthropogen, sprich menschlich, verändert wurden. Das sind beispielsweise Abbaugelände, die wieder rekultiviert wurden, aber keine Fruchtflächenqualität mehr aufweisen, da man damals bei der Rekultivierung noch nicht das Wissen hatte, über das man heute verfügt. Wir sind in allen unseren Projekten daran, auf den bereits beeinträchtigten Flächen mittels geeigneter Massnahmen neue Fruchtfolgeflächen zu schaffen. Es ist zurzeit unklar, wie es mit der BTS weitergeht, weshalb auch die OLS ruht. Sobald absehbar ist, wie es mit der BTS weitergeht, werden wir die OLS weiterbearbeiten. Bis dahin sieht der Regierungsrat keinen Bedarf, die OLS zu überarbeiten.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Präsidentin: Das Geschäft ist erledigt.

Präsidentin: Wir haben die heutige Tagesordnung nur zu einem kleinen Teil abgetragen. Die nächste Ratssitzung findet am 2. März 2022 als Halbtages-sitzung in Frauenfeld statt.

Es sind noch folgende Neueingänge mitzuteilen:

- Motion von Anders Stokholm, Daniel Vetterli, Barbara Dätwyler Weber, Josef Gemperle, Christian Mader und Roland Wyss mit 70 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern vom 16. Februar 2022 "Standesinitiative: Den Selbstversorgungsgrad der Schweiz mit Schweizer-Zucker erhalten".
- Antrag gemäss § 52 der Geschäftsordnung des Grossen Rates von Nicole Zeitner, René Walther, Anders Stokholm, Kurt Baumann, David Zimmermann, Cornelia Hauser, Roland Wyss, Sabina Peter Köstli, Katharina Bünter, Christine Steiger Eggli und Daniel Frischknecht mit 68 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern vom 16. Februar 2022 "Erstellung eines Rahmenkonzeptes zur Behindertenpolitik in den Bereichen Wohnen und Arbeiten".
- Einfache Anfrage von Ueli Fisch, Toni Kappeler und Sonja Wiesmann Schätzle vom 16. Februar 2022 "BTS - Runder Tisch zum Plan B?".
- Einfache Anfrage von Sandra Reinhart vom 16. Februar 2022 "In die Zukunft denken - ohne BTS".

Ende der Sitzung: 12.45 Uhr

Die Präsidentin des Grossen Rates

Die Mitglieder des Ratssekretariates