

Protokoll Nr. 33 vom 23. April 2014

Vorsitz	Bruno Lüscher, Grossratspräsident, Aadorf
Protokoll	Janine Vollenweider, Parlamentsdienste
Anwesend	123 Mitglieder
Beschlussfähigkeit	Der Rat ist beschlussfähig.
Ort	Rathaus Frauenfeld
Zeit	09.30 Uhr bis 10.50 Uhr

Tagesordnung

1. Amtsgelübde von Kantonsrätin Gisela Theus (12/WA 49/234) Seite 5

2. Gesetz betreffend die Änderung des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 23. Februar 1981 (12/GE 12/138)
Redaktionslesung und Schussabstimmung Seite 6

3. Gesetz betreffend die Änderung des Gesetzes über das Gesundheitswesen, Übertragung der Spitalbauten im Baurecht an die thurmed Immobilien AG und die Stiftung Mansio sowie die damit zusammenhängenden Beschlüsse des Grossen Rates (12/GE 15/177)

Teil I
Gesetz betreffend die Änderung des Gesetzes über das Gesundheitswesen vom 5. Juni 1985
2. Lesung Seite 7

Teil II
Beschluss des Grossen Rates über die Genehmigung des Baurechtsvertrages zwischen dem Kanton Thurgau und der thurmed Immobilien AG Seite 9

Teil III
Beschluss des Grossen Rates über die Übertragung der von der Stiftung Mansio betriebenen Spitalbauten im Baurecht und über die Genehmigung des Baurechtsvertrages zwischen dem Kanton Thurgau und der Stiftung Mansio Seite 10

4. Antrag gemäss § 52 der Geschäftsordnung des Grossen Rates von Toni Kappeler und Barbara Kern vom 8. Mai 2013 "Thurgauer Langsamverkehr" (12/AN 2/125)
Beantwortung, Diskussion, Beschlussfassung Seite 11
5. Leistungsmotion von Didi Feuerle, Andreas Guhl, Stefan Leuthold, Turi Schallenberg und Urs-Peter Beerli vom 4. Dezember 2013 "Schaffung einer 'Fachstelle Langsamverkehr'" (12/LM 2/190)
Stellungnahme, Diskussion, Beschlussfassung Seite 20
6. Motion von Felix Heller und Barbara Kern vom 27. März 2013 "Einführung eines vereinfachten Einbürgerungsverfahrens" (12/MO 15/107)
Beantwortung, Diskussion, Beschlussfassung Seite 21

Erledigte

Traktanden: 1 bis 6

Entschuldigt	Albrecht Clemens, Dussnang	Beruf
	Feuerle Didi, Arbon	Familie
	Gubser Peter, Arbon	Ferien
	Hugentobler Walter, Matzingen	Beruf
	Marazzi Marlise, Kreuzlingen	Gesundheit
	Meyer Robert, Eschlikon	Ferien
	Vietze Kristiane, Frauenfeld	Beruf

Präsident: Am 28. März 2014 fand in Appenzell die internationale Parlamentarierkonferenz Bodensee statt. Die Treffen dienen dem politischen Austausch über grenzüberschreitende, die gesamte Bodenseeregion betreffende Themen. An der erwähnten Konferenz wurden Resolutionen für Massnahmen gegen den sinkenden Felchenertrag im Bodensee und zum Fracking gefasst. Beim Felchenertrag geht es beispielsweise um die Frage, ob der Bodensee zu sauber ist. Beat Baumgartner vom Amt für Umwelt (AfU) des Kantons Thurgau legte dar, dass der heutige Phosphateintrag wieder der Belastung in den 1950er-Jahren entspricht und deshalb keinen direkten Zusammenhang mit der Felchenpopulation aufweist. Beim Fracking werden die langfristige Umweltbelastung und die Gefährdung des Trinkwassers befürchtet. Insbesondere das Land Vorarlberg möchte diese Art der Energiegewinnung gesetzlich verbieten. Im Kanton Thurgau ist zu diesem Thema eine Einfache Anfrage in Bearbeitung. Weiter legte ich an der Konferenz dar, wie die Seebestattungen im Kanton Thurgau geregelt sind.

Am vergangenen 3. April durfte ich zusammen mit dem Regierungspräsidenten Bernhard Koch die ehemaligen Präsidentinnen und Präsidenten des Grossen Rates zum diesjährigen Anlass einladen. Nach der Führung durchs neu renovierte und neu strukturierte Regierungsgebäude und dem Apéro im Staatskeller begaben wir uns nach Aadorf, wo wir einen Überblick über die Aufgaben der eidgenössischen Forschungsanstalt Agroscope Reckenholz-Tänikon erhielten. Im Agrotechnorama besichtigten wir zum Abschluss dieses Tages die landtechnische Entwicklungsschau.

Die parlamentarische Gruppe Kultur teilt mit, dass im kommenden Sommer der Verein "Rheinspiele Diessenhofen" sein erstes Freilichtspiel inszenieren wird. Als Schauplatz für die Uraufführung des Dramas "Schwarzes Gold", welches sich um Öl, Heimat, Liebe und Musik dreht, dient die Rheinbühne. Vor 100 Jahren war Diessenhofen in ganz Europa bekannt für seine Freilichtspiele. Die Veranstaltung findet am 14. August 2014 ab 18.45 Uhr statt.

Am 21. April 2014 ist alt Regierungsrat Felix Rosenberg im 73. Altersjahr verstorben. Er erlag einer schweren Krankheit. Felix Rosenberg gehörte dem Regierungsrat von 1974 bis 1989 an. Im Anschluss wurde er Generaldirektor der PTT und war massgeblich beteiligt an der Aufteilung des Unternehmens in die Post und die Swisscom. Weiter gilt er als Retter der Kartause Ittingen, in deren Stiftungsrat er Ehrenpräsident war. Ich bitte Sie, dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken zu bewahren.

Ich gebe Ihnen die folgenden Neueingänge bekannt:

1. Botschaft betreffend Änderung des Konkordats über Massnahmen gegen Gewalt anlässlich von Sportveranstaltungen vom 15. November 2007 / Änderungen vom 2. Februar 2012. Diese Kommission wurde bereits im September 2011 gemäss § 37 Abs. 1^{bis} unserer Geschäftsordnung bestellt. Die nicht mehr im Rat anwesenden ehemaligen Kommissionsmitglieder werden ersetzt.
2. Botschaft betreffend Geschäftsbericht und Jahresrechnung 2013 der Thurgauer Kantonalbank. Der Eingang des Geschäftsberichtes wurde Ihnen bereits an der Sitzung vom 26. März 2014 mitgeteilt. Die Vorberatung dieses Geschäftes erfolgt durch die Geschäftsprüfungs- und Finanzkommission.
3. Geschäftsbericht 2013, umfassend den Rechenschaftsbericht des Regierungsrates und die Staatsrechnung, sowie Tätigkeitsberichte 2013 des Datenschutzbeauftragten. Die Vorberatung dieses Geschäftes erfolgt durch die Geschäftsprüfungs- und Finanzkommission.
4. Geschäftsbericht 2013 der Gebäudeversicherung Thurgau. Die Vorberatung dieses Geschäftes erfolgt durch die Geschäftsprüfungs- und Finanzkommission.
5. Rechenschaftsbericht 2013 des Verwaltungsgerichtes des Kantons Thurgau. Die Vorberatung dieses Geschäftes erfolgt durch die Justizkommission.

6. Konzept für eine koordinierte Kinder-, Jugend- und Familienpolitik vom März 2014.
7. Beantwortung des Antrages gemäss § 52 der Geschäftsordnung des Grossen Rates von Edith Wohlfender und Regina Rüetschi vom 8. Mai 2013 "Leben mit Demenz im Kanton Thurgau".
8. Beantwortung der Interpellation von Edith Wohlfender vom 26. Juni 2013 "Care Migration im Thurgau".
9. Beantwortung der Einfachen Anfrage von Hans-Peter Wägeli vom 12. Februar 2014 "Vollzugskonzept Qualitativer Bodenschutz, 2.3.2.2 Bodenverschiebung bei Verkehrswegen".
10. Beantwortung der Einfachen Anfrage von Hans Peter Grunder vom 12. Februar 2014 "Strassenverkehr zwischen Kreuzlingen und Konstanz".
11. Beantwortung der Einfachen Anfrage von Beat Pretali vom 12. Februar 2014 "Ausstellung von Leumundszeugnissen".
12. Beantwortung der Einfachen Anfrage von Edith Wohlfender vom 12. Februar 2014 "Was sind gemeinwirtschaftliche Leistungen?"
13. Beantwortung der Einfachen Anfrage von Matthias Müller vom 26. Februar 2014 "Steuererleichterungen gemäss § 4 und 4a Steuergesetz".
14. Missiv des Regierungsrates betreffend Nachrücken von Gisela Theus, Kreuzlingen, in den Grossen Rat.
15. Defacto Arbeitsmarkt-Zahlen (Ausgabe März 2014).
16. Statistische Mitteilungen Nr. 2/2014: "Landwirtschaftliche Strukturdaten 2013".
17. Flyer Kantonsschule Romanshorn "Besuchstag mit Vernissage Schulgeschichte".
18. Medientext "Bahnausbau 2019".

Ich stelle die heutige Tagesordnung zur Diskussion. **Stillschweigend genehmigt.**

1. Amtsgelübde von Kantonsrätin Gisela Theus (12/WA 49/234)

Präsident: Mit der heutigen Sitzung tritt Kantonsrätin Gisela Theus aus Kreuzlingen die Nachfolge der zurückgetretenen Ratskollegin Anina Wulf aus Scherzingen an.

Das Büro hat die Frage der Unvereinbarkeit gemäss § 29 Abs. 2 der Kantonsverfassung geprüft und keine Gründe für eine Unvereinbarkeit gefunden.

Ich bitte Kantonsrätin Gisela Theus, vor den Ratstisch des Büros zu treten. Alle Anwesenden im Saal und auf der Tribüne wollen sich von den Sitzen erheben.

Ratssekretärin Brigitte Schönholzer verliest das Amtsgelübde.

Kantonsrätin **Gisela Theus** legt das Amtsgelübde ab.

Präsident: Ich heisse Sie im Grossen Rat herzlich willkommen und wünsche Ihnen viel Freude und Befriedigung im Amt.

2. Gesetz betreffend die Änderung des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 23. Februar 1981 (12/GE 12/138)

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

Kommissionspräsidentin **Schnyder**, SVP: Die beiden Änderungen, welche die Redaktionskommission beim Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege vorgenommen hat, sind nicht von solch grosser Bedeutung, als dass sie am Rednerpult kommentiert werden müssten. In der neu gestalteten Synopse sind sie für alle Interessierten gut erkenntlich. Gesprächsstoff lieferte in der Kommission jedoch eine aus Respekt vor dem materiellen Eingriff nicht vollzogene Änderung in § 17 Abs. 2. Im Auftrag der Kommission soll zuhanden der Materialien das inhaltliche Problem festgehalten werden. Wenn sich der Vorsitzende, beispielsweise ein Gemeindeammann, bei einer Abstimmung enthält und gleichzeitig Stimmgleichheit besteht, ist kein Entscheid zustande gekommen. In diesem Moment muss das Gremium nochmals über die Bücher und die Entscheidungsfindung vertagt werden. Die jetzige Formulierung wurde aus dem bestehenden Gesetz übernommen. Wir leben also bereits seit einiger Zeit mit dieser Tatsache. Die Diskussion ist entstanden, weil ein Kommissionsmitglied die Formulierung "bei Stimmgleichheit hat der Vorsitzende den Stichentscheid" vorgeschlagen hatte. Dies würde jedoch bedeuten, dass der Vorsitzende Stimpflicht hätte oder zweimal abstimmen dürfte. Die vorgeschlagene Formulierung hätte also eine wesentliche materielle Änderung zur Folge gehabt. Darum wurde letztlich davon abgesehen.

Diskussion - **nicht benützt.**

Schlussabstimmung (Schlussfassung siehe Anhang zum Protokoll)

Dem Gesetz betreffend die Änderung des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 23. Februar 1981 wird mit 120:0 Stimmen zugestimmt.

Ermittlung des Behördenreferendums: Keine Stimme.

Das Behördenreferendum ist nicht ergriffen worden. Das Gesetz unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

3. Gesetz betreffend die Änderung des Gesetzes über das Gesundheitswesen, Übertragung der Spitalbauten im Baurecht an die thurmed Immobilien AG und die Stiftung Mansio sowie die damit zusammenhängenden Beschlüsse des Grossen Rates (12/GE 15/177)

Präsident: Kantonsrat Fritz Zweifel, Präsident des Stiftungsrates der Stiftung Mansio, und Kantonsrätin Christa Thorner, Mitglied des Verwaltungsrates der Spital Thurgau AG und des Stiftungsrates der Stiftung Mansio, treten aufgrund ihrer Funktionen in den Ausstand. Als Stimmzähler schlägt die FDP-Fraktion Kantonsrat Hanspeter Wehrle vor.
Stillschweigend genehmigt.

Teil I:

Gesetz Betreffend die Änderung des Gesetzes über das Gesundheitswesen vom 5. Juni 1985

2. Lesung (Fassung nach 2. Lesung siehe Anhang zum Protokoll)

I.

Vico Zahnd, SVP: Ich habe vier Fragen zu Seite 14 der Botschaft des Regierungsrates. 1. Was versteht der Regierungsrat unter einem Darlehen mit reduziertem Zinssatz? 2. Ist ein Darlehen mit reduziertem Zinssatz mit dem kantonalen Krankenversicherungsgesetz (KVG) vereinbar? 3. Zieht ein solches Darlehen Folgen für die Kantonsfinanzen nach sich? 4. Wenn ja, mit welchem jährlichen Betrag muss gerechnet werden?

Regierungsrat **Koch:** Bei einem Darlehen mit reduziertem Zinssatz wird ein Darlehen an den Kanton zu Selbstkosten weitergegeben. So kann die thurmed AG von einem tieferen Zinssatz profitieren. Der Kanton wird dadurch jedoch nicht belastet. Die Zinsen für Darlehen für öffentliche Körperschaften bewegen sich stets im Rahmen von 0,25 % bis 0,5 % tiefer als üblich. Dies möchte die Bemerkung auf Seite 14 der Botschaft erläutern. Weiter entsteht durch den Übertrag dieser Bauten in der Höhe von rund 85 Millionen Franken eine zusätzliche Beteiligung. Wie in der Botschaft formuliert, erwartet der Kanton diesbezüglich zumindest mittelfristig eine Dividende in der Höhe der Selbstkosten eines Zinses. Dieses Darlehen wird nicht auf "alle Zeiten" gewährt. Es ist vorgesehen, ein Darlehen für fünf, höchstens aber zehn Jahre zu gewähren. Das Darlehen ist entsprechend rückzahlbar. Zur Frage 3: Das kantonale KVG hält in § 36 Abs. 3 folgende Regelung fest: "Der Regierungsrat kann den Listenspitälern subsidiär Darlehen oder Garantieleistungen für Investitionen gewähren, welche für die Erfüllung des Leistungsauftrages notwendig sind. Darlehen sind angemessen zu sichern und zu verzinsen. Ist die Sicherung nicht anders möglich, kann der Regierungsrat eine Beteiligung des Kantons am Eigentum verlangen." Wir könnten diese Darlehen beispielsweise also sogar in Form einer

Hypothek sichern. Schliesslich sind zwei wichtige Dinge festzuhalten: 1. Der Regierungsrat ist zuständig für die Vergabe dieses Darlehens. 2. Im Gesetz ist geregelt, dass derartige Darlehen dem entsprechend gewährt werden können.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

II.

Diskussion - **nicht benützt.**

III.

Diskussion - **nicht benützt.**

IV.

Diskussion - **nicht benützt.**

Präsident: Wir haben die Gesetzesänderung in 2. Lesung durchberaten. Möchte jemand auf einen Paragraphen zurückkommen? Das ist nicht der Fall.

Teil II:

**Beschluss des Grossen Rates über die Genehmigung des Baurechtsvertrages
zwischen dem Kanton Thurgau und der thurmed Immobilien AG**

Die Beschlussfassung erfolgt an der nächsten Ratssitzung vom 7. Mai 2014.

Teil III:

Beschluss des Grossen Rates über die Übertragung der von der Stiftung Mansio betriebenen Spitalbauten im Baurecht und über die Genehmigung des Baurechtsvertrages zwischen dem Kanton Thurgau und der Stiftung Mansio

Die Beschlussfassung erfolgt an der nächsten Ratssitzung vom 7. Mai 2014.

4. Antrag gemäss § 52 der Geschäftsordnung des Grossen Rates von Toni Kappeler und Barbara Kern vom 8. Mai 2013 "Thurgauer Langsamverkehr" (12/AN 2/125)

Beantwortung

Präsident: Die Antwort des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Ich eröffne die Diskussion. Das Wort haben zuerst die Antragsteller.

Diskussion

Kappeler, GP: Ich danke dem Regierungsrat für die profunde und freundliche Beantwortung unseres Antrages sowie die Empfehlung an den Grossen Rat, den Antrag erheblich zu erklären. Kantonsrätin Barbara Kern und ich hatten einen Bericht verlangt, der die Grundlagen für ein Langsamverkehrskonzept liefert. Dies, weil im Thurgauer Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 2011 vermerkt ist, dass keine Strategie zum Velo- und Fussgängerverkehr formuliert werden könne, da die dazu notwendigen Grundlagen fehlen würden. Nun hat uns der Regierungsrat gewissermassen überholt und schlägt, im Einklang mit den Regierungsrichtlinien 2012-2016, vor, ein Langsamverkehrskonzept erarbeiten zu lassen. Dies setzt voraus, dass der Grosse Rat dem nun zur Diskussion stehenden Antrag zustimmt. Wir haben uns sehr gern überholen lassen und danken für das Tempo des Regierungsrates im Langsamverkehr. Dennoch erlaube ich mir, einige Wünsche zum Inhalt dieses Langsamverkehrskonzept anzubringen. Das Konzept wird den aktuellen Zustand aufnehmen. Es sollte aufzeigen, wo Handlungsbedarf besteht, beispielsweise bei Lücken im Velonetz und gefährlichen Punkten. Das Konzept wird eine Strategie zur Entwicklung des Langsamverkehrs formulieren, wobei Ziele für den Alltags- und den Freizeitverkehr enthalten sein sollten. Weiter muss die Koordination zwischen Langsamverkehr, öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr thematisiert werden. Wünschenswert wären möglichst konkrete Massnahmen, aber auch Planungsgrundsätze für Gemeinden und den Kanton zur Optimierung des Langsamverkehrs. Ein wichtiger Punkt ist auch die Veloförderung, also die Frage, wie mehr Thurgauerinnen und Thurgauer auf die Fahrräder gebracht werden können. Weiter wird das Langsamverkehrskonzept Aussagen machen zur Fachstelle Langsamverkehr, die mit der Leistungsmotion der Kantonsräte Didi Feuerle, Andreas Guhl, Stefan Leuthold, Turi Schallenberg und Urs-Peter Beerli gefordert wird. In der Antwort auf diese Leistungsmotion legt der Regierungsrat dar, dass die Schaffung einer Fachstelle eine der Massnahmen des Langsamverkehrskonzeptes sein kann. Zum Schluss meiner Ausführungen bringe ich ein kurzes Zitat aus der Beantwortung des Regierungsrates an: "Eine koordinierte, auf alle Verkehrsträger und die Mobilitätsbedürfnisse abgestimmte Verkehrspolitik gehört zu den grundlegenden Zielen der Thurgauer Politik. Das Langsamverkehrskonzept wird

die Lücke im Gesamtverkehrskonzept schliessen (...). Der nun vorliegende Antrag deckt sich mit den Zielen und dem Vorgehen des Regierungsrates." Ich bitte den Grossen Rat, unseren Antrag erheblich zu erklären.

Arnold, SVP: Auf den Seiten 60 bis 68 des Protokolls der Sitzung des Grossen Rates vom 6. Dezember 2011 kann nachgelesen werden, wie unterschiedlich die Fraktionen damals das Gesamtverkehrskonzept beurteilt haben. Dies verwundert nicht weiter, da sich die Diskussion hauptsächlich um die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS) drehte. Je nach Sichtweise und je nach Einstellung zu diesen Strassen liessen sich unterschiedliche Schlüsse ziehen. Einig war man sich jedoch schon damals darüber, dass neben den Abhandlungen über den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr auch zum Langsamverkehr und dem Güterverkehr hätten Aussagen gemacht werden müssen. Aufgrund fehlender Grundlagen sei dies zum damaligen Zeitpunkt jedoch nicht möglich gewesen. Nun hat der Regierungsrat gemäss seiner Beantwortung des Antrages bereits entsprechende Massnahmen eingeleitet, damit Aussagen zum Langsamverkehr gemacht werden können. Er empfiehlt, den Antrag erheblich zu erklären. Die grosse Mehrheit der SVP-Fraktion teilt diese Auffassung. Dazu sind zwei Bemerkungen anzubringen: 1. Ein Konzept dient dazu, Aussagen darüber zu machen, mit welchen Massnahmen ein vorgegebenes Ziel erreicht werden soll. Deshalb ist es unerlässlich und wichtig, dass der Regierungsrat beziehungsweise die zuständigen Stellen die Projektziele sorgfältig, klar und unmissverständlich formulieren. Der Langsamverkehr stellt ein Mosaikstein im Puzzle des gesamten Verkehrs dar. Er darf deshalb unseres Erachtens nicht isoliert betrachtet werden. Der Langsamverkehr muss vielmehr in den Konsens zu den übrigen Verkehrsträgern eingeordnet werden. Eine Einzelbetrachtungsweise birgt die Gefahr, dem Langsamverkehr im Vorfeld eine umfassendere Betrachtung im Vergleich mit den übrigen Verkehrsträgern zu gewähren. Das darf nicht geschehen. Der Regierungsrat sollte seine Auffassung deshalb nochmals überdenken und sich fragen, ob es richtig ist, dem Grossen Rat nun einen Bericht in Form eines in sich abgeschlossenen Langsamverkehrskonzeptes zu unterbreiten, oder ob es nicht sinnvoller wäre, die Kompatibilitäten des Verkehrs ganzheitlich aufzuzeigen und das Gesamtverkehrskonzept in diesem Sinne zu überprüfen und wenn nötig anzupassen. Dies würde gleichwohl die Überprüfung des Konzepts im damals geforderten Rhythmus von rund vier Jahren bedeuten. 2. Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob aufgrund der zu gewinnenden Erkenntnisse aus dem Konzept dann wiederum der kantonale Richtplan angepasst werden soll, oder ob umgekehrt das Konzept aufgrund der Festlegungen im aktuellen kantonalen Richtplan erstellt werden muss. Es ist unbestritten, dass die kantonale Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung einen direkten Einfluss auf den Verkehr ausübt. Deshalb empfinden wir die definierte Ausgangslage bei der Erarbeitung des Konzeptes als wichtig. Meines Erachtens muss sich die Gesamtverkehrsstrategie im Sinne der Nachhaltigkeit den Zielen der Raumordnungspolitik unterordnen. Hoffentlich

teilt der Regierungsrat meine Auffassung. Die SVP-Fraktion erwartet den Bericht mit Interesse und geht davon aus, dass in diesem Konzept ebenso Aussagen zur Leistungsfähigkeit des Tiefbauamtes (TBA) wie auch Aussagen zur Schaffung beziehungsweise zur Notwendigkeit einer Fachstelle für den Langsamverkehr gemacht werden.

Frei, CVP/GLP: Ich spreche für die einstimmige CVP/GLP-Fraktion. Als leidenschaftlicher Fahrradfahrer danke ich dem Regierungsrat für die positive Beantwortung dieses Antrages, welcher die Notwendigkeit eines Konzeptes für den Langsamverkehr aufzeigt. Auch in den Richtlinien 2012-2016 ist diese Notwendigkeit angesprochen. Meines Erachtens sind zwei Aussagen in diesem Bericht von grosser Wichtigkeit: 1. Der Langsamverkehr ist neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr als gleichwertige dritte Säule des Personenverkehrs zu betrachten. Es handelt sich beim Langsamverkehr nämlich nicht nur um einen Mosaikstein, sondern vielmehr um eine voluminöse Säule. 2. Attraktive, sichere, zusammenhängende und hindernisfreie Netze sollen entstehen. Obwohl ich nicht das eine gegen das andere Verkehrsmittel ausspielen möchte, weist der Langsamverkehr viele Vorteile auf. Das Verkehrssystem wird entlastet und verbessert, die Gesundheit wird gefördert, der Gesundheit wird durch Bewegung vorgesorgt, es geschehen weniger und insbesondere weniger schwere Unfälle, der sanfte Tourismus sowie die Freizeitgestaltung werden gestärkt und auch die geringeren Kosten für die Einzelperson als auch den Staat sowie die Entlastung der Umwelt sind in diesem Zusammenhang zu nennen. Ich zitiere an dieser Stelle einen Auszug aus der Antwort des Bundesrates vom 12. Februar 2014 auf die Interpellation "Ist die Förderung des Langsamverkehrs Teil der Energiestrategie 2050?": "Die Stärken des Langsamverkehrs liegen im Kurzstreckenbereich bis etwa 15 Minuten, d.h. zu Fuss bis 1 km, mit dem Velo bis etwa 5 km und mit dem E-Bike bis etwa 7 km. Das gilt sowohl für den Langsamverkehr als eigenständige Mobilitätsform (von "Tür-zu-Tür") als auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln. Bei diesen Distanzen besteht ein noch nicht ausgeschöpftes Verlagerungspotenzial: Jede zweite Autofahrt und fast 80 % aller Bus- und Tramfahrten sind in der Schweiz kürzer als 5 km". Im Zusammenhang mit den bestehenden Verkehrsproblemen - ich erinnere beispielsweise an die vielen Staustunden über die Ostertage - kommt dem Langsamverkehr eine immer grössere Bedeutung zu. Der Langsamverkehr wird die Probleme nicht alleine lösen können, aber gerade im Nah- und Alltagsverkehr wird er gemäss der Antwort des Bundesrates zu einer Entschärfung beitragen können. Hier ist noch grosses Potenzial vorhanden. Damit diese Entschärfung wird greifen können, braucht es sichere, vom übrigen, motorisierten Individualverkehr entflochtene und attraktive Verkehrswege für den Langsamverkehr. Dann wird die Bevölkerung das Angebot auch annehmen und auf das Velo, die Wanderschuhe oder die Skates umsteigen. So kann der Langsamverkehr eine echte und tragfähige dritte Säule werden. Wer Angst hat und sich davor fürchtet, zu stürzen oder angefahren zu werden, fährt nicht Velo. Deshalb stellt die Verkehrssicherheit ein äusserst wichtiger Faktor dar. Für den Alltagsverkehr

werden attraktive und auch "ringe" Wege benötigt, die übermässige und vor allem unnötige Steigungen und Umwege auslassen. Weiter muss bei Baustellen oder Umleitungen auch an die Radfahrer gedacht werden, wobei die entsprechenden Tafeln nicht einfach auf dem Radweg stationiert werden sollten. Dieses bisherige Vorgehen zeigt auf, dass dem Fahrradfahrer oft nicht den ihm gebührenden Respekt entgegen gebracht wird. Die Verkehrswege können auch in der Freizeit und für den Tourismus genutzt werden. Der Thurgau bietet sich für Wanderungen, Fahrrad- und Skatingtouren in optimaler Weise an. Dies kann bei verstärkter Förderung auch einen Wirtschaftsfaktor darstellen. So sind am Bodensee, wo zum grössten Teil bereits ein Radweg existiert, an schönen Tagen viele Velofahrerinnen und Velofahrer unterwegs. Ich bitte den Grossen Rat, den Antrag erheblich zu erklären und so den Weg für das Langsamverkehrskonzept zu ebnen.

Wehrle, FDP: Die FDP-Fraktion befürwortet den vorliegenden Antrag "Thurgauer Langsamverkehr" klar. Die Überlegungen der Antragsteller sind nachvollziehbar. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes ist das Entwickeln einer Strategie für den Fussgänger- und Fahrradverkehr überfällig. Die FDP-Fraktion dankt dem Regierungsrat sowohl für die kurzen, aber prägnanten Erläuterungen als auch dafür, dass er die Grundlagenbeschaffung für das Langsamverkehrskonzept bereits vor Jahresfrist in die Hand genommen hat. Zumindest auf dem Papier scheint es, als ob man sich mit der Förderung des Langsamverkehrs im Thurgau auf gutem Wege befinden würde. Sind wir aber wirklich das Veloland in der Schweiz, mit welchem der Tourismus Thurgau so gerne wirbt? Meines Erachtens sind wir das noch nicht, auch wenn sich im letzten Jahrzehnt so manches verbessert hat. Aber wir können es noch werden. Das Schaffen von optimalen Rahmenbedingungen für Fussgänger und Velofahrer kann und muss jedoch in Verbindung und vor allem in guter Koordination mit dem individuellen und öffentlichen Strassenverkehr geschehen. Es handelt sich dabei um eine sehr anspruchsvolle Aufgabe, welche sowohl differenzierte Betrachtungen als auch eine längerfristige Ausrichtung benötigt. "Differenzierung" bedeutet in diesem Zusammenhang, dass es in Städten und grösseren Ortschaften sichere und direkt geführte Fuss- und Velowege braucht für Pendler und Schülerinnen sowie für den Gang zur Arbeit oder zum Einkaufen. Dagegen braucht es auf dem Land, speziell in unserem Kanton, zügige und landschaftlich attraktive Routen auf Nebenstrassen oder abgetrennten Velowegen. Wanderwege sollen eingekiest und Velowege mit einem feinen Belag versehen sein, so dass sie den diversen Freizeitaktivitäten und den Sportbedürfnissen der Thurgauer Bevölkerung und unseren Touristen genügen und dienen. Weiter muss dem Potential der anhaltenden Entwicklung der Zweiräder, besonders der E-Bike-Welle wegen, in Zukunft unbedingt vermehrt Rechnung getragen werden. Zu einem modernen Langsamverkehrskonzept gehören unter vielen anderen wichtigen Punkten zudem eine absolute Hindernisfreiheit, attraktive und nahe Veloabstellplätze, Reparaturstandorte oder Ruhe- und Rastplätze. Wie dies in die Praxis umgesetzt und wie eine effiziente Entwicklung des Langsamverkehrs vorangetrieben

werden kann, sieht man nicht nur im traditionellen Veloland Holland, auf Mallorca oder in Kopenhagen. Auch in Basel, Winterthur, Konstanz oder auf der anderen Seeseite gibt es gute Beispiele. Viele grosse Städte setzten aufgrund eines gewissen Druckes auf den Langsamverkehr. Um den zunehmenden Autoverkehr aufzufangen, wurden die Städtinnen und Städter mit direkten Wegführungen, breiten Velowegen, Veloparkhäusern und "Velo-Highways" zum Radfahren animiert. Der Erfolg gibt den Städten recht. So ist in Basel bereits heute jeder sechste Verkehrsteilnehmer mit dem Velo unterwegs. In Zürich sind es lediglich halb so viele Verkehrsteilnehmer. Weshalb folgen wir in Frauenfeld, in Märstetten oder in Aadorf nicht diesem Beispiel von Basel? Ein gutes Langsamverkehrskonzept zeigt sich nachhaltig und die Investitionen dafür lohnen sich. Nicht nur die Velofahrer profitieren davon, sondern indirekt auch der Strassenverkehr, welcher entlastet wird. Mehr und grössere Velowege benötigen aber auch mehr Land. Dieser Landerwerb darf nicht nur zu Lasten der Strassen geschehen. Die FDP-Fraktion erachtet es als wichtig, sich im Vorfeld grundsätzliche Fragen zu stellen, wenn der Antrag heute erheblich erklärt und eine Strategie für den Langsamverkehr im Thurgau entwickelt wird. Was benötigen Velofahrer und Fussgänger, um sich wohl zu fühlen? Sollen auch in Zukunft alle Verkehrsteilnehmer gleichwertig unterwegs sein oder ist vielleicht innerorts eine andere Reihenfolge vorstellbar, wie sie beispielsweise in Holland existiert? Dort folgt auf die Fussgänger der Fahrradverkehr, dann der öffentliche Verkehr und zuletzt der motorisierte Individualverkehr. Wie soll es um die Mitsprache der Gemeinden bei der Entwicklung des Konzeptes stehen? Die Gemeinden werden gefordert sein. Wie soll sich die Zusammenarbeit mit Tourismus-, Velo- und Verkehrsverbänden gestalten? Und wie sieht es mit der Finanzierung aus? Werden die Nutzer, also die Velofahrerinnen und Velofahrer in die Finanzierung miteinbezogen, so wie die Autofahrerinnen und Autofahrer als auch die Passagiere des öffentlichen Verkehrs in die Finanzierung eingebunden sind? Früh genug möchten wir über die Ziele des Konzeptes diskutieren können und grundlegende Fragen beantwortet haben. Mit einigen Fragezeichen, jedoch trotzdem in grundsätzlich positivem Sinne befürwortet die FDP-Fraktion ein "Vorwärtsmachen" in der Entwicklung des Langsamverkehrs. In diesem Sinne fordern wir in Zukunft eine bessere Koexistenz unter allen Beteiligten in der thurgauischen Mobilität. Darunter verstehen wir ein gutes räumliches Miteinander, eine optimale Koordination von öffentlichem Verkehr, individuellem Verkehr und Langsamverkehr sowie die Mitbeteiligung aller Involvierten in Bezug auf die Finanzierung. Die FDP-Fraktion ist einstimmig dafür, den Antrag erheblich zu erklären.

Schallenberg, SP: Heute geht es darum, Zeichen zu setzen. Ich freue mich darüber, dass es im Grossen Rat noch weitere Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer gibt. Die SP-Fraktion ist einstimmig dafür, den Antrag erheblich zu erklären. Die Thurgauer Bevölkerung wächst, was auch bedeutet, dass die Mobilität stetig zunimmt. Mehr Leute sind unterwegs zur Arbeit und auch in der Freizeit. Sie bewegen sich mit dem Zug, mit dem

Bus, mit dem Auto, mit dem "Töff", mit dem Velo sowie zu Fuss. Der Individualverkehr und der öffentliche Verkehr haben beide eine gute und starke Lobby. Zwar existieren "Pro Velo Thurgau" und kleinere Interessengemeinschaften, aber der Langsamverkehr verfügt eigentlich über keine Lobby. Bei Zusammenstössen, ob auf der Strasse oder auf dem politischen Parkett, gewinnen stets die Stärkeren. Der Velohelm ist schwächer als das Auto-Chassis und der Fussgänger trägt in der Regel gar keinen Helm. Es geht nicht darum, gute und schlechte Verkehrsteilnehmer zu benennen. Beispielsweise besitze ich persönlich ein Auto, bin leidenschaftlicher Motorradfahrer, gehe normalerweise mit dem Zug zur Arbeit, manchmal auch mit dem Fahrrad und zum Mittagessen gehe ich jeweils zu Fuss. Wir sind "multiple-Nutzer", wobei sich die Fussgänger und die Velofahrer ganz unten in der Verkehrsteilnehmerhierarchie befinden. Gleichzeitig preist sich der Kanton Thurgau als Velo- und Wanderland an. Grundsätzlich geschieht dies meines Erachtens zurecht, da unsere Landschaft tatsächlich dazu einlädt. Die Infrastruktur kann jedoch noch stark verbessert werden. Will der Thurgau die schwächsten Verkehrsteilnehmer schützen, möchte er Wander- und Velotouristen auf kantonalem Boden haben und will der Kanton seine Aufgaben richtig machen, so muss der Langsamverkehr zwingend erfasst werden. Um die richtigen Strategien entwickeln zu können, wird Datenmaterial benötigt. Deshalb ist der vorliegende Antrag erheblich zu erklären. Einige Mitglieder des Grossen Rates würden ein schnelleres Tempo in dieser Angelegenheit befürworten. Ich verweise auf die heute noch anstehende Leistungsmotion "Schaffung einer Fachstelle Langsamverkehr". Eine derartige Fachstelle könnte aufgebaut werden, sie müsste jedoch als erste Handlung ebenfalls Datenmaterial erfassen. Aus diesem Grund sind wir bereit, die Leistungsmotion zurück zu ziehen, sofern der Antrag erheblich erklärt wird.

Guhl Andreas, BDP: Gemäss dem Modalsplit aus dem Gesamtverkehrskonzept zählen rund die Hälfte aller Verkehrsmittel im Kanton Thurgau zum Langsamverkehr. 38 % macht der Fussverkehr und 9 % der Veloverkehr aus. Daher ist es wichtig, dass eine Langsamverkehrsplanung erarbeitet wird. Eine Zunahme des Anteils an Langsamverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen kann einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Städte und der Agglomerationen leisten. Wichtiger als die Erarbeitung dieses Konzeptes wird später dessen Umsetzung sein. Das Endziel muss eine Optimierung des Langsamverkehrs und eine bessere Koordination unter den verschiedenen Verkehrsmitteln sein. Zum Wort "Langsamverkehr": Der Begriff ist mit dem Wort "langsam" sehr negativ behaftet. Die heutigen Elektro-Velos beurteile ich keineswegs als "langsam". Die Wortwahl können wir heute leider nicht ändern, obwohl sich gängige Alternativen anbieten würden. So denke ich beispielsweise an die Begriffskombinationen "nichtmotorisierter Individualverkehr" oder "sanfte Mobilität". Die BDP-Fraktion ist einstimmig dafür, den Antrag erheblich zu erklären. Folgende Fragen sind bei uns noch aufgetaucht: Weshalb kann der Regierungsrat die Ausarbeitung dieses Konzeptes nicht aus eigenem Antrieb in Auftrag geben? Wird ein Güterverkehrskonzept bereits erarbeitet? In der Beantwortung schreibt

der Regierungsrat, das Tiefbauamt damit beauftragt zu haben, ein mit den Gemeinden koordiniertes Langsamverkehrskonzept zu erarbeiten. Mit der Ausarbeitung würde jedoch erst begonnen, wenn der Grosse Rat diesen Antrag erheblich erklärt. Auch die Erarbeitung eines Güterverkehrskonzept wird in den Regierungsrichtlinien und im Richtplan erwähnt. Schon im Rahmen eines aus dem Jahr 2006 stammenden Vorstosses zum Thema Lärm von Güterzügen auf der Seelinie wurde ein derartiges Konzept gefordert. Es stellt sich daher die Frage, ob auch diesbezüglich zuerst ein konkreter Vorstoss aus dem Grossen Rat erfolgen muss, bevor mit der Erarbeitung begonnen wird, oder ob ein Güterverkehrskonzept bereits in Erarbeitung ist.

Trachsel, EDU/EVP: Mit einem Bericht wollen die Antragsteller die Grundlage zur Strategie für den Thurgauer Langsamverkehr schaffen. Auf deren Basis soll die Ausarbeitung einer Ist- und Schwachstellenanalyse möglich sein. Für eine Strategie zum Langsamverkehr fehlen gemäss dem Gesamtverkehrskonzept diese nötigen Grundlagen. Die EDU/EVP-Fraktion dankt den Antragstellern für diesen Antrag und dem Regierungsrat für die Beantwortung. Der Regierungsrat hat, wie aus der Begründung ersichtlich ist, der Erarbeitung eines Langsamverkehrskonzeptes zugestimmt. Es wird betont, dass der Langsamverkehr als gleichwertige dritte Säule zum motorisierten Individualverkehr und zum öffentlichen Verkehr zu betrachten ist. Gemäss den Schlussbemerkungen der Beantwortung wird das Langsamverkehrskonzept die Lücke im Gesamtverkehrskonzept schliessen. Das bedeutet, dass die Grundlagen geschaffen werden sollen, mit welchen eine Stossrichtung für den Velo- und Fussgängerverkehr definiert werden kann. Der Langsamverkehr ist dabei zweckmässig in die Gesamtstrategie einzubinden. Ich betone dabei das Wort "zweckmässig". Denn nicht alles, was als wünschenswert gilt, ist gleichzeitig auch zweckmässig. Dass im Thurgau täglich 20'000 bis 22'000 Personen zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit pendeln und, noch gewichtiger, rund 40'000 Schülerinnen und Schüler wiederum zu Fuss oder mit dem Velo die Schule besuchen, unterstreicht deutlich, dass sich der Regierungsrat auf dem richtigen Weg befindet und korrekt handelt. Die Pendler-, Schüler- und Bevölkerungszahlen sowie die Gewohnheiten verändern sich laufend. Dies unterstreicht die Unerlässlichkeit der von den Antragstellern geforderten, periodischen Überprüfung des Gesamtverkehrskonzeptes. Mit dem Gesamtverkehrskonzept strebt der Kanton Thurgau eine gesamt-kantonale Koordination und Optimierung in den Bereichen öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr an. Wenn aber aufgrund fehlender Grundlagen keine strategische Stossrichtung für den Velo- und Fussverkehr formuliert werden kann, so ist Handlungsbedarf gegeben. Der vorliegende Antrag ist somit eine logische Folge davon. Für die EDU/EVP-Fraktion ist es unbestritten, den Antrag erheblich zu erklären.

Regierungsrat **Stark:** Ich freue mich über die breite Zustimmung, welche diesem Geschäft widerfährt. Der Langsamverkehr ist neben dem motorisierten Individualverkehr

und dem öffentlichen Verkehr ein wichtiger Verkehrsträger. Dies ist spätestens seit der Diskussion im Grossen Rat über das Gesamtverkehrskonzept unbestritten. Der Regierungsrat hat seine Absicht kund getan. Wir sollten aber auch realistisch bleiben. Beobachte ich auf dem Weg zur Arbeit und während ich die vier Treppengeschosse bewältige, dass 90 % meiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Lift benützen, muss davon ausgegangen werden, dass die menschliche Natur dem Langsamverkehr Grenzen setzen wird, genauso wie die Topografie und das Klima. Dennoch kann vieles getan werden. Ein Langsamverkehrskonzept ist dringend notwendig. Aber die geäusserten, damit verbundenen Wünsche, sind zwar alle richtig, jedoch dürfen dabei die Finanzen nicht vergessen werden. Es müssen die richtigen Kompromisse gefunden und festgelegt werden. In den Regierungsrichtlinien 2012-2016 steht unter 5.3. Schwerpunkt 2: "Thurgau entwickeln - Thurgau bleiben" geschrieben, dass sowohl ein Langsamverkehrskonzept, als auch ein Güterverkehrskonzept erarbeitet werden soll. Weiter sollen Massnahmen für die Verbesserung der Langsamverkehrsplanung und zur verstärkten Koordination von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr getroffen werden. Das Ziel des Regierungsrates ist es, am Ende einer Legislatur in der Bilanz vor allem grüne und vielleicht auch gelbe Punkte in Bezug auf die Regierungsrichtlinien präsentieren zu können. Rote Punkte will der Regierungsrat nicht präsentieren müssen. Somit hat immer festgestanden, dass ein Langsamverkehrskonzept erarbeitet werden muss. Erreicht den Regierungsrat ein Vorstoss aus dem Grossen Rat, der eine Angelegenheit betrifft, die ohnehin bestellt werden muss, wird natürlich die Diskussion im Grossen Rat abgewartet, auch wenn von einem positiven Entscheid ausgegangen werden darf. Sobald der Grosse Rat "grünes Licht" gibt, wird der Bericht in Auftrag gegeben. Der Vorteil, den dieser vorliegende Antrag bringt, ist, dass der Bericht dem Grossen Rat wiederum vorgelegt werden wird und noch einmal diskutiert werden kann. Deshalb erachte ich diese Zusatzschleife als durchaus sinnvoll. Mit dem Güterverkehrskonzept wurde noch nicht begonnen. Es liegt im Ermessen der Mitglieder des Grossen Rates, ob man dem Regierungsrat mittels eines diesbezüglichen Vorstosses behilflich sein möchte. Seien Sie jedoch versichert, dass der Regierungsrat die Regierungsrichtlinien auch in diesem Punkt einhalten will. 20 % der Kapazität der Fachstelle Gesamtverkehrskonzept widmen sich dem Langsamverkehr. In diesem Rahmen ist auch die Ausarbeitung des geforderten Konzeptes angesiedelt. Aus organisatorischer Sicht ist es meines Erachtens sinnvoll, diesen Prozess abzuwarten, bevor die Fachstelle im Bereich Langsamverkehr vergrössert oder selbständig gemacht werden sollte. Die Ziele des Langsamverkehrskonzeptes müssen zu Beginn gründlich diskutiert werden. Weiter sollen sie sich am Richtplan orientieren, um die angestrebte Einheit bilden zu können.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Beschlussfassung

Der Antrag Kappeler/Kern wird mit 107:0 Stimmen erheblich erklärt.

Präsident: Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung des verlangten Berichtes zuhanden des Grossen Rates.

5. Leistungsmotion von Didi Feuerle, Andreas Guhl, Stefan Leuthold, Turi Schalenberg und Urs-Peter Beerli vom 4. Dezember 2013 "Schaffung einer 'Fachstelle Langsamverkehr'" (12/LM 2/190)

Beantwortung

Präsident: Die Antwort des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Ich eröffne die Diskussion. Das Wort haben zuerst die Motionäre.

Diskussion

Leuthold, CVP/GLP: Der Grosse Rat hat soeben der Erarbeitung eines Langsamverkehrskonzeptes zugestimmt. Deshalb **ziehen** wir die Motion **zurück**. Nach wie vor sind die Motionäre vom Nutzen einer Fachstelle Langsamverkehr überzeugt und erwarten mit grossem Interesse das zu erarbeitende Konzept. Über das weitere Vorgehen werden wir nach dessen Vorliegen entscheiden. Eine kantonale Fachstelle kann gezielt auf die Bedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eingehen. Schon in der Planungsphase von neuen Strassen können gefährliche Stellen entdeckt und teure Nachbesserungen vermieden werden. Weiter kann eine Fachstelle die Gemeinden bei deren Verkehrsproblemen unterstützen. Wir hoffen, dass diese Überlegungen in das entstehende Langsamverkehrskonzept einfliessen und hegen diesbezüglich grosse Erwartungen an die neue Departementschefin. Wir möchten in Sachen Langsamverkehr einen schnellen und grossen Schritt vorwärts kommen.

Präsident: Die Motionäre erklären den Rückzug der Leistungsmotion. Ich frage die Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner an, ob jemand an der Leistungsmotion festhalten will. Das ist nicht der Fall. Das Geschäft ist somit erledigt.

6. Motion von Felix Heller und Barbara Kern vom 27. März 2013 "Einführung eines vereinfachten Einbürgerungsverfahrens" (12/MO 15/107)

Beantwortung

Präsident: Die Antwort des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Ich eröffne die Diskussion. Das Wort haben zuerst die Motionäre.

Diskussion

Heller, SP: Als ich vor zwei Jahren in den Rat gewählt wurde, hatte ich vor, das eine oder andere zu ändern, was mich in unserem Kanton stört. Ideen dazu hätte ich mehr als genug. Mir ist jedoch bewusst, dass ich mit vielen meiner Ansichten anecke und es im Grossen Rat schwer habe, Mehrheiten zu finden. So bemühte ich mich gemeinsam mit Kantonsrätin Barbara Kern, ein Anliegen anzugehen, welches nicht chancenlos sein sollte und auch über die Ratslinke hinaus auf Zustimmung stossen könnte. Das Ergebnis ist die vorliegende Motion, die dem Regierungsrat am 27. März 2013 mit gerade mal 22 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern überreicht wurde. Die Motion behandelt nichts Revolutionäres, sondern stellt einen pragmatischen Vorschlag zur Verbesserung von Einbürgerungsverfahren dar. Es geht dabei eher um Effizienz und um Bürokratieabbau als um ein strittiges Ausländerthema. Viele Kantonsrätinnen und Kantonsräte werden die Motion aber wohl bereits nach dem Lesen des Titels weggelegt haben, ohne zu verstehen, um was es eigentlich genau geht. Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung, von welcher ich allerdings sehr enttäuscht bin. Auch der Regierungsrat scheint sich nicht vertieft mit dem Anliegen der Motion auseinandergesetzt zu haben und tut die Idee auf einer A4-Seite als unbrauchbar und nicht durchsetzbar ab. Ganz offensichtlich wurde so einiges missverstanden. Folglich möchte ich deshalb ein paar Punkte klarstellen. Zuerst halte ich fest, dass es um eine Vereinfachung des Verfahrens und nicht um erleichterte Einbürgerungen geht. Es würde mit der Annahme der Motion keinesfalls leichter werden, den Schweizerpass zu erhalten. Die Kriterien werden nämlich nicht angetastet. Dies wäre auch gar nicht möglich, da es sich dabei um Bundesrecht handelt. Weder Kantonsrätin Barbara Kern noch ich fordern mit der Motion, dass Gesuche von Secondos oder Secondas weniger sorgfältig oder seriös geprüft werden sollen. Die Beachtung der Rechtsordnung und die ausreichende Existenzgrundlage müssen weiterhin so genau geprüft werden wie bis anhin. Es stellt sich die Frage, was eine Person eher zur Schweizerin oder zum Schweizer macht: Neun Jahre obligatorische Volksschule oder fünf Jahre Ehe mit einem Schweizer oder einer Schweizerin? Im letzteren Fall erhält die Person den Schweizerpass fast schon automatisch. Die Motion dreht sich um die Einbürgerungskriterien Sprache und Integration. Für die Überprüfung dieser bei-

den Kriterien werden in den Gemeinden oft Kommissionen eingesetzt. Bei in der Schweiz geborenen und aufgewachsenen Ausländerinnen und Ausländern stellt sich die Frage der Sprache und der Integration aber nicht. Diese Grundaussage wiederhole ich mit Nachdruck, auch wenn der Regierungsrat die Meinung nicht teilt. Leider geht der Regierungsrat in der Beantwortung gar nicht weiter auf diesen zentralen Punkt der Motion ein. So zeigt sich die Einschätzung des Regierungsrates meines Erachtens unerklärlich und realitätsfremd. Ein Kind, das in der Schweiz geboren wurde, hier den Kindergarten, die Primar- und Sekundarschule besucht hat, später eine weiterführende Schule oder eine Lehre absolvierte, die Familie und den Lebensmittelpunkt stets und über Jahre in der Schweiz hatte, ist integriert - Punkt. Würde man bei einem solchen Kind die Integration verhindern wollen, so müsste man es in einen Raum einsperren, damit es keinen Kontakt zur Aussenwelt unterhalten könnte. Lediglich unter solch absurden Umständen ist es denkbar, dass das Kind unsere Sprache nicht lernt und sich nicht integriert. Ein Kind, das in unserem Kanton den Kindergarten und anschliessend während neun Jahren obligatorisch die Volksschule besucht hat, soll sich für eine Einbürgerung also noch immer nicht genügend in der deutschen Sprache ausdrücken können und zu wenig in unsere Lebensverhältnisse integriert sein - welch disqualifizierende Beurteilung der thurgauischen Schulen. Dem Regierungsrat sei gedankt für dieses "Kompliment" an unser Volksschulsystem. Es sollte eine Selbstverständlichkeit sein, bei Einbürgerungsverfahren für solche Kandidatinnen und Kandidaten eine gesonderte Kategorie zu schaffen. Der Regierungsrat scheint Sonderkategorien zu befürworten, wie seine Aussage in der Beantwortung, dass für Schweizerinnen und Schweizer die Schaffung eines vereinfachten Verfahrens geprüft werden soll, vermuten lässt. In diese Kategorie gehören unseres Erachtens auch die hier geborenen und aufgewachsenen Ausländerinnen und Ausländer. Abgesehen von ihrer Abstammung, für welche sie überhaupt nichts können, existiert zwischen ihnen und den einbürgerungswilligen Schweizerinnen und Schweizern kein wesentlicher Unterschied. Soll einem Kind, das hier geboren wurde und hier aufgewachsen ist, das noch nie im Land seiner Eltern war, tatsächlich gesagt werden, dass nicht die Schweiz seine Heimat sei, sondern jenes ferne und fremde Land, wo es noch nie war und niemanden kennt? Bei meiner Arbeit in der Einbürgerungskommission der Stadt Arbon durfte ich diverse Fälle erleben, in welchen Secondos und Secondas zur mündlichen Befragung erscheinen mussten. Nach der Frage, weshalb sie Schweizerin oder Schweizer werden wollen, wurden wir oft mit grossen Augen und völlig perplex angeschaut, denn die Antwort auf die Frage erschien den Antragstellern und Antragstellerinnen so einleuchtend und banal, dass sie ihnen erst gar nicht einfiel. Oft kennen diese Leute das Heimatland der Eltern kaum, haben keinerlei Bezug dazu, ausser vielleicht jenen, dass es für sie eine Feriendestination darstellt. Sie fühlen sich als Schweizerin oder Schweizer, betrachten dieses Land als ihr Zuhause und haben hier auch ihren Freundeskreis. Sie sprechen wesentlich besser Deutsch als die Sprache der Eltern. Es ist schon fast eine Seltenheit, dass die Zweisprachigkeit bewahrt werden kann, da diese Kinder in der Regel nie Lekti-

onen in ihrer Herkunftssprache oder Heimatkundeunterricht genossen hatten. Sie besuchten aber während neun Jahren professionellen Deutschunterricht sowie Stunden über die Thurgauer- und Schweizergeschichte sowie über unsere Geografie. Ich kenne in unserem Kanton viele hier geborene Italiener, die zwar noch den italienischen Pass besitzen, deren Italienisch jedoch gerade noch ausreicht, um in ihrer formellen Heimat eine Pizza zu bestellen. Für sie und andere Secondos und Secondas, die akzentfreies Schweizerdeutsch sprechen und mit unseren Sitten vertraut sind, ist die Befragung in Einbürgerungskommissionen über Sprach- und Heimatkenntnisse eine Farce. Diese Leute kennen ihre Wohngemeinde, unseren Kanton und die Schweiz sehr gut und sprechen und träumen vorweg in der deutschen Sprache. Lassen Sie uns diesbezügliche Prüfungen sparen. Einbürgerungskommissionen haben Wichtigeres zu tun. Gemäss meinem Empfinden hätten Menschen automatisch Anrecht auf den Pass des Landes, in welchem sie geboren wurden. Frankreich oder die USA verfahren bereits nach diesem System. In der Schweiz gilt jedoch das "ius sanguinis", das Abstammungsprinzip, und es bleibt mit der vorliegenden Motion auch unangetastet. Auf Kantonsebene kann dies nicht geändert werden. Es ist uns jedoch möglich, das Verfahren zu vereinfachen. Die aktuellen Verfahren sind für die einbürgerungswilligen Secondos und Secondas nämlich langwierig und ineffizient. Im Zusammenhang mit der eidgenössischen Einbürgerungsbewilligung hat sich der Kanton schon einmal mit dem Einbürgerungsgesuch befasst. Wenn die Gemeindeverwaltung und der Gemeinderat die Kriterien überprüft und dabei festgestellt haben, dass das Gesuch einwandfrei ist, weshalb soll der Kanton in einem solchen Fall nochmals überprüfen? Eine Entscheidung wird nicht sorgfältiger getroffen, wenn sich verschiedene Stellen nacheinander mit demselben Gesuch befassen. Vielmehr wird die Verantwortung für eine Entscheidung von einer Körperschaft zur nächsten geschoben und fällt so möglicherweise zwischen Stuhl und Bank. Das Einbürgerungsverfahren im Kanton und in der Gemeinde richtet sich nach kantonalem Recht. Anlässlich der hängigen Totalrevision des Bundesgesetzes über Erwerb und Verlust des Schweizer Bürgerrechts werden Einbürgerungsvoraussetzungen und Entscheidungsgrundlagen überarbeitet. Da wir mit unserer Motion aber keine Änderung der Kriterien, sondern nur eine Änderung des Verfahrens innerhalb unseres Kantons fordern, ist die anstehende Bundesgesetzrevision als Argument gegen die Motion nicht stichhaltig. Vielmehr könnte die Schaffung des vereinfachten Verfahrens zeitlich zusammen mit der bevorstehenden Totalrevision verwirklicht werden, da nach der Revision des Bundesgesetzes sowieso eine Revision des kantonalen Rechts nötig sein wird. Ein zeitliches Vorziehen haben wir als Motionäre nie verlangt. Es hätte uns genügt, den Grundgedanken der Motion heute festzuhalten, um ihn dann bei der bevorstehenden Totalrevision zu realisieren. Dieser Grundgedanke, welcher beinhaltet, dass Secondas und Secondos analog zu Schweizerinnen und Schweizern das Thurgauer Staats- und Gemeindebürgerrecht erhalten sollen, war dem Regierungsrat jedoch nicht genehm und liess ihn das zeitliche Argument für die ablehnende Haltung vorschieben. Weiter zitierte der Regierungsrat als Gegenargument in der

Beantwortung der Motion die Änderung des Kantons- und Gemeindebürgerrechtsgesetzes (KBüG), welche im Jahr 2007 vom Stimmvolk mit 55 % Nein-Stimmen verworfen wurde. Grund für die damalige Ablehnung war die geforderte Begründungspflicht bei Einbürgerungen. Mir ist ein Rätsel, was dies mit unserer Motion zu tun haben soll. Die Ablehnung jener Gesetzesrevision ist keineswegs ein Grund dafür, gleich auch unsere Motion zu verwerfen. Trotz der schwachen, wenig überzeugenden Argumentation sind Kantonsrätin Barbara Kern und ich genug Realistin und Realist, um einzusehen, dass wir mit unserem Anliegen chancenlos sind. Die Zeit ist im Grossen Rat offensichtlich noch nicht reif dafür. Ich zweifle aber nicht daran, dass ein verkürztes Verfahren oder gar eine automatische Einbürgerung von Secondos oder Secondas, was wesentlich weiter gehen würde als die Auswirkungen unserer Motion, in absehbarer Zeit zur Selbstverständlichkeit werden wird. Aufgrund dieser Überlegungen **ziehen** wir die Motion **zurück**.

Präsident: Die Motionäre erklären den Rückzug der Motion. Ich frage die Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner an, ob jemand an der Motion festhalten will. Das ist nicht der Fall. Das Geschäft ist somit erledigt.

Präsident: Wir haben die heutige Tagesordnung in der "schnellsten Sitzung" meines Präsidialjahres ganz abtragen können. Bei der Festlegung der Traktandenliste werden die Geschäfte stets auch mit Rücksicht auf die Fraktionen traktandiert. Räte sind jedoch bezüglich der Geschäftsabwicklung manchmal unberechenbar. Die nächste Ratssitzung findet am 7. Mai 2014 statt und wird als Ganztagesitzung in Frauenfeld durchgeführt.

Es sind noch folgende Neueingänge mitzuteilen:

- Interpellation von Urs Martin mit 44 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern vom 23. April 2014 "Über Missstände im Thurgauer Straf- und Massnahmenvollzug".
- Einfache Anfrage von Christa Kaufmann vom 23. April 2014 "Zuteilungskriterien für die Kantonsschule Wil".
- Einfache Anfrage von Robert Zahnd vom 23. April 2014 "Entsorgung von Rostasche von Schnitzelholzheizungen".

Zum Schluss noch dies: Ich stelle fest, dass beim Thema "Langsamverkehr" zwar viel über Infrastruktur gesprochen wird, meines Erachtens jedoch sehr wenig über das Verhalten aller Langsamverkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Ich bin daher sehr gespannt auf die Forderung nach einem Verhaltenskonzept für den Langsamverkehr.

Ende der Sitzung: 10.50 Uhr

Der Präsident des Grossen Rates

Die Mitglieder des Ratssekretariates