

Protokoll Nr. 21 vom 02. Oktober 2017

Vorsitz	Heidi Grau, Grossratspräsidentin, Zihlschlacht
Protokoll	Johanna Pilat, Parlamentsdienste
Anwesend	116 Mitglieder
Beschlussfähigkeit	Der Rat ist beschlussfähig.
Ort	Rathaus Weinfelden
Zeit	09.30 Uhr bis 11.10 Uhr

Tagesordnung

1. Motion von Daniel Vetterli, Toni Kappeler, Stefan Leuthold und Andreas Guhl vom 29. Juni 2016 "Standesinitiative zum Ausschluss des Palmöls aus dem Freihandelsabkommen mit Malaysia" (16/MO 1/38)
Beschlussfassung Umsetzung Seite 4

2. Langsamverkehrskonzept Thurgau (16/WE 1/97)
Diskussion Seite 6

Erledigte

Traktanden: 1 und 2

Entschuldigt	Auer Jakob, Arbon	Ferien
	Bon David H., Romanshorn	Ferien
	Bühler Peter, Ettenhausen	Gesundheit
	Bünter Katharina, Gerlikon	Ferien
	Günter Doris, Winden	Beruf
	Imeri Alban, Romanshorn	Beruf
	Lagler Reto, Ermatingen	Beruf
	Lüscher Bruno, Aadorf	Ferien
	Meyer Robert, Eschlikon	Ferien
	Rüedi Beat, Kreuzlingen	Beruf
	Salvisberg Martin, Amriswil	Ferien
	Schenk Peter, Zihlschlacht	Beruf
	Schenker Marcel, Frauenfeld	Gesundheit
	Schrepfer Urs, Buswil	Beruf

Vorzeitig weggegangen:

10.00 Uhr	Eugster Daniel, Freidorf	Familie
-----------	--------------------------	---------

Präsidentin: Wie gewinnt man ein ausgeglichenes Fussballspiel? Diese Frage konnte der FC Grosser Rat am Freitagabend in Weinfelden leider nicht beantworten. Es scheint einfacher zu sein, parlamentarische Vorstösse einzubringen als fussballerische. Aber für beide gilt: ob der Vorstoss nun über den linken oder den rechten Flügel erfolgt, wenn keiner in der Mitte steht, ist der Misserfolg garantiert. Obwohl die Verteidigung lange stabil war, konnte sie aus konditionellen Gründen nicht mehr mithalten. So ging das Spiel gegen die Gemeindeverwaltung Weinfelden trotz regierungsrätlicher Unterstützung mit Grosseinsatz 0:6 verloren. Jetzt freuen sich alle Spieler auf den OLMA-Match vom Freitag, dem 13. gegen St. Gallen und hoffen auf einen Sieg. Wir wünschen dem FC Grosser Rat dazu das nötige Glück.

Ich gebe Ihnen die folgenden Neueingänge bekannt:

1. Botschaft zur Änderung der Verordnung des Grossen Rates über die Besoldung des Staatspersonals (Besoldungsverordnung). Das Büro hat für die Vorberatung dieses Geschäfts eine 15er-Kommission unter dem Präsidium der SP-Fraktion beschlossen.
2. Botschaft und Zahlenteil zum Voranschlag 2018 und Finanzplan 2019 - 2021 sowie Bericht zum Haushaltsgleichgewicht 2020. Die Vorberatung dieses Geschäfts erfolgt durch die Geschäftsprüfungs- und Finanzkommission.
3. Bericht "Gesamtkonzept Thurgauer Mittelschulen". Das Büro hat beschlossen, dieses Geschäft ohne Vorberatung durch eine Spezialkommission am 8. November 2017 zu traktandieren.

4. Beantwortung der Interpellation von Andrea Vonlanthen, Astrid Ziegler und Hansjörg Haller vom 23. November 2016 "Sterbehilfe im Thurgau".
5. Beantwortung der Einfachen Anfrage von Urs Schär vom 28. Juni 2017 "Frankenschock überwunden, Einkaufstourismus bleibt".
6. Beantwortung der Einfachen Anfrage von Kurt Egger vom 16. August 2017 "Lex Koller im Kanton Thurgau".
7. Beantwortung der Einfachen Anfrage von Elisabeth Rickenbach vom 16. August 2017 "Wie kann der Jugendschutz beim Konsum von Cannabidiol-Hanf (CBD) gewährleistet werden?".
8. Statistische Mitteilung Nr. 6/2017 "Steuerstatistik 2014".
9. Statistische Mitteilung Nr. 7/2017 "Öffentliche Sozialhilfe der Gemeinden 2016".
10. Bericht 2016 der Kulturstiftung des Kantons Thurgau.
11. Konzept "Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019 - 2024".
12. Einladung zur Verleihung des Thurgauer Kulturpreises 2017.
13. Einladung der Uni Konstanz zur XX. öffentlichen Veranstaltung.
14. Schreiben von Kantonsrätin Diana Gutjahr betreffend Rücktritt aus dem Grossen Rat per 31. Oktober 2017.

Ich habe Sie soeben über den Rücktritt von Kantonsrätin Diana Gutjahr aus dem Grossen Rat per 31. Oktober 2017 orientiert. Ich zitiere aus dem Rücktrittsschreiben: "Wie schnell die Zeit verfliegen ist. Im Frühjahr 2012 wurde ich ein Teil von diesem Rat und jetzt ist es so weit, ein für mich neuer politischer Lebensabschnitt beginnt. Am 27. November 2017 werde ich im Nationalrat vereidigt, was für mich zugleich bedeutet, dass ich per 31. Oktober 2017 aus dem Kantonsrat zurücktrete, um mich voll und ganz auf meine neue Herausforderung fokussieren zu können. Natürlich mit Wehmut, aber auch mit freudigen Augen, blicke ich auf meine Zeit im Grossrat zurück, wo ich viele tolle, interessante und turbulente Zeiten miterleben durfte. An dieser Stelle möchte ich allen herzlich für die angenehme Zusammenarbeit danken und wünsche dem Rat weiterhin ein politisch geschicktes Händchen. Und zum Schluss noch dies: 'Als Parlamentarierinnen und Parlamentarier tragen wir eine grosse Verantwortung, uns zum Wohl und im Dienste unserer Bürgerinnen und Bürger einzusetzen - und dem haben wir uns zu unterwerfen!'" Wir werden an der Sitzung vom 25. Oktober 2017 auf das Wirken von Kantonsrätin Diana Gutjahr zurückkommen.

Ratssekretär Bruno Lüscher ist heute ferienhalber abwesend. Als Ersatz schlägt die FDP-Fraktion Kantonsrat Beat Pretali vor. **Stillschweigend genehmigt.**

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

1. **Motion von Daniel Vetterli, Toni Kappeler, Stefan Leuthold und Andreas Guhl vom 29. Juni 2016 "Standesinitiative zum Ausschluss des Palmöls aus dem Freihandelsabkommen mit Malaysia" (16/MO 1/38)**

Beschlussfassung Umsetzung

Präsidentin: An der Sitzung vom 14. Juni 2017 haben wir die eben erwähnte Standesinitiative erheblich erklärt. Das Geschäft ging an den Regierungsrat zur Ausarbeitung des Beschlussesentwurfes für die Einreichung der Standesinitiative. Den Beschlussesentwurf haben Sie rechtzeitig erhalten.

Gubler, SVP: Wir haben an der Sitzung vom 14. Juni 2017 ausgiebig über die Standesinitiative diskutiert. Die SVP-Fraktion unterstützt den Beschlussesentwurf einstimmig.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Beschlussfassung

Dem Beschlussesentwurf wird mit 96:10 Stimmen zugestimmt.

Präsidentin: Das Geschäft geht an die Staatskanzlei zur Weiterleitung der Standesinitiative an die Bundesversammlung.

Beschluss des Grossen Rates

betreffend

Einreichung einer Standesinitiative zum Ausschluss des Palmöls aus dem Freihandelsabkommen mit Malaysia

vom 2. Oktober 2017

Der Kanton Thurgau unterbreitet der Bundesversammlung gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung folgende Standesinitiative:

1. Die Produkte der Ölpalme (Palmöl und Palmkernöl) sind aus einem allfälligen Freihandelsabkommen mit Malaysia auszuschliessen.
2. Der Grenzschutz ist auf dem aktuellen Niveau zu halten.

Die Präsidentin des Grossen Rates

Die Mitglieder des Ratssekretariates

2. Langsamverkehrskonzept Thurgau (16/WE 1/97)

Diskussion

Präsidentin: Das Konzept des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Den Kommissionsbericht zu diesem Geschäft haben Sie vorgängig erhalten. Für die Tribünenbesucher liegen Kopien auf.

Bevor wir das Konzept kapitelweise diskutieren, eröffne ich - im Sinne einer Eintretensdebatte - die Diskussion über das Konzept als Ganzes. Das Wort hat zuerst der Kommissionspräsident, Kantonsrat Toni Kappeler.

Kommissionspräsident **Kappeler**, GP: Im Frühjahr 2014 hat der Grosse Rat den Antrag, welcher zur Schaffung des vorliegenden Langsamverkehrskonzepts führte, mit 107:0 Stimmen erheblich erklärt. Der Regierungsrat hatte dem Grossen Rat empfohlen, den Antrag erheblich zu erklären, und er war deutlich weiter gegangen, als dies der Antrag forderte. Er stellte gleich ein Langsamverkehrskonzept in Aussicht, währenddem sich der Antrag mit der Erarbeitung der dazu notwendigen Grundlagen begnügt hätte. Dieses schnellere und weiterreichende Vorgehen des Regierungsrates war nicht allein Ausdruck der guten Laune des damaligen Baudirektors, Regierungsrat Dr. Jakob Stark. Es war auch auf die Richtlinien des Regierungsrates 2012 - 2016 abgestimmt, in denen zu lesen ist: "Der Kanton erarbeitet ein Langsamverkehrskonzept und ein Güterverkehrskonzept." Die vorberatende Kommission ihrerseits hat dem Langsamverkehrskonzept mit 14:0 Stimmen zugestimmt. Ich erwähne die Vorgeschichte etwas ausführlicher, weil sie klar aufzeigt: Die Förderung des Langsamverkehrs ist in der Thurgauer Politik unbestritten. So wurde denn auch das übergeordnete Ziel des Konzepts, die Erhöhung des Anteils des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr, in der Kommission nicht in Frage gestellt und entsprechend konstruktiv war die Diskussion. Ich bedanke mich an dieser Stelle sehr für die kompetente Begleitung der Kommissionsarbeit durch die zuständige Regierungsrätin und das Tiefbauamt. Die wichtigsten Ergebnisse sind im Kommissionsbericht zusammengefasst. Ich möchte hier nur zwei kontrovers diskutierte Punkte hervorheben: 1. Dient die Förderung des Langsamverkehrs auch dem motorisierten Individualverkehr (MIV) oder wird dieser durch einen verbesserten Langsamverkehr behindert? Die Mehrheit der Kommission gelangte zur Überzeugung, dass von zahlreichen, im Langsamverkehrskonzept aufgelisteten Massnahmen und Empfehlungen auch der MIV profitieren wird: Ein Netz für den Alltagsveloverkehr, sichere Querungsmöglichkeiten, die frühe Berücksichtigung des Langsamverkehrs bei Strassenbauprojekten, gesonderte Velowege und Schulwegsicherheit. Diese Massnahmen tragen dank weniger Mischverkehr zu einem flüssigeren Verkehr bei und/oder machen ihn insgesamt sicherer. Seitens des Tiefbauamtes wurde unmissverständlich klargemacht, dass es darum geht, die drei gleichberechtigten Verkehrsteilnehmer, öffentlicher Verkehr (öV), MIV und Langsamver-

kehr (LV) zu koordinieren. Einer überschüssenden Veloförderung würden die geltenden Vorschriften und Normen enge Grenzen setzen. Zudem sei das Langsamverkehrskonzept nicht behördenverbindlich. Dass die Koordination zwischen MIV und Langsamverkehr und sogar eine Zusammenarbeit möglich ist, zeigen der Touring Club Schweiz (TCS) und Pro Velo, welche im Hinblick auf die Behandlung der "Velo-Initiative" zusammenarbeiten. Ich zitiere aus der "SonntagsZeitung" vom 20. August 2017: "Jetzt aber wollen ausgerechnet die beiden streitbaren Strassenverkehrsverbände Pro Velo und der Automobilverband TCS bei der Förderung des Veloverkehrs zusammenspannen." Es geht doch. 2. Schaut man die im Langsamverkehrskonzept vorgeschlagenen Massnahmen und Empfehlungen an, wird klar: Ohne Fachstelle, welche für die Realisierung der Massnahmen und Empfehlungen verantwortlich ist, bleibt das Konzept voraussichtlich ein schönes Papier für die Schulblende. Es braucht eine Verantwortliche oder einen Verantwortlichen für den Langsamverkehr. Wir müssen uns nicht gleich mit Vorarlberg vergleichen, welches bei einer Bevölkerungszahl von 388'000 Einwohnern eine Radverkehrskoordinatorin, drei Radverkehrsbeauftragte und eine Abteilung Mountainbike und Wanderwege unterhält. Aber auch im Vergleich mit unseren Nachbarkantonen haben wir hier ein Manko. Richtigerweise, um die erwähnte Koordination zwischen MIV, öV und Langsamverkehr sicherzustellen, müsste die Fachstelle dem Tiefbauamt angegliedert werden. Wir beschliessen heute nicht über die Fachstelle. Dies wird erst im Rahmen der Beratung des Budgets der Fall sein. In der Kommission war die Fachstelle grundsätzlich unbestritten, nachzulesen im Kommissionsbericht unter Punkt 3.8 auf Seite 5. Ich hoffe, dass der Goodwill, den der Langsamverkehr bisher in der Thurgauer Politik erfahren durfte, auch in der kommenden Budgetberatung spürbar sein wird.

Kern, SP: "Was lange währt, wird endlich gut." Es liegt ein Langsamverkehrskonzept zuhanden des Kantons Thurgau vor. Der Kommissionspräsident hat es bereits erwähnt: Drei Jahre sind ins Land gegangen, seitdem wir im Rat entschieden haben, dem Regierungsrat den Auftrag zu erteilen, ein Langsamverkehrskonzept zu erarbeiten. Namens der SP-Fraktion danke ich an dieser Stelle dem Regierungsrat und den daran beteiligten Mitarbeitern des Tiefbauamtes für die seriöse Arbeit. Die Erstellung des Konzepts wurde mehrmals aufgeschoben. Das hat sich gelohnt. Nun liegt ein Rezept vor, welches dem Langsamverkehr in unserem Kanton mehr Gewicht geben will. Der Langsamverkehr wird dem MIV gleichgestellt. Das Rezept wurde zusammen mit den Gemeinden, den Verantwortlichen von Pro Velo und mit vielen Spielern erarbeitet. Unseres Erachtens ist es wichtig, dass die Gemeinden hier mitgearbeitet haben. Schliesslich müssen sie das Konzept zusammen mit dem Kanton umsetzen. In Kreuzlingen haben wir das Glück, im Tiefbauamt über eine Person zu verfügen, welche das Langsamverkehrskonzept der Stadt Kreuzlingen umsetzt. Es ist zwingend, dass sich innerhalb des Kantons eine Person für die Schnittstellen verantwortlich fühlt. Dies ist die Meinung der grossen Mehrheit der SP-Fraktion. Andernfalls befürchten auch wir, dass unser wunderbares Konzept als Papier-

tiger in der Schublade verschwindet.

Mader, EDU: Das vorliegende Langsamverkehrskonzept wurde sehr detailliert erarbeitet. Es deckt die Bedürfnisse und Erwartung zu grossen Teilen ab. Die schrittweise Umsetzung ausgereifter Massnahmen wird den Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen. Die Bestimmungen rund um die E-Bikes sind der einzige mangelhaft abgebildete Punkt. Dieses Segment ist in der Erarbeitungsphase des Konzepts aber sehr stark gewachsen, und es wird noch stärker eingebunden. Für die EDU-Fraktion ist es wichtig, dass die Massnahmen des Langsamverkehrskonzepts nur Empfehlungen an die Gemeinden sind und dies auch bleiben. Es gilt, dies vor allem bei kommunalen Verkehrsrichtplänen zu beachten, welche bei Stadtparlamenten ein Thema sind und von diesen nur zur Kenntnis genommen werden. Jede Gemeinde bestimmt selbst, wann sie was umsetzt. Wir werden uns dafür einsetzen, dass Langsamverkehr, öV und MIV als gleichberechtigte Player behandelt werden. Die Massnahmen für den Langsamverkehr dürfen die anderen Verkehrsbereiche nicht darin beeinträchtigen, dass diese benachteiligt werden. Sie müssen sauber aufeinander abgestimmt werden. Der Langsamverkehr muss auch finanzierbar sein. Grundsätzlich wird die Frage der Finanzierung im Gesetz über Strassen und Wege geregelt. Die sinnvollsten Massnahmen sind in erster Priorität abgebildet und mit vernünftigem Aufwand realisierbar. Für uns haben jene Massnahmen hohe Priorität, welche der Verbesserung der Schulwegsicherheit dienen. Diese baulichen Eingriffe sind weniger umstritten. Dass dadurch weniger Unfälle geschehen und gleichzeitig die Bewegungsförderung damit verbunden wird, sind positive Begleiterscheinungen für alle Teilnehmer des LV. Sobald wir die leidige Geschichte der Kanalisierung des Durchgangsverkehrs beziehungsweise der Umfahrung der Zentren gelöst haben, können sinnvolle Massnahmen im Bereich des Langsamverkehrskonzepts umgesetzt werden, um den zu erwartenden Mehrverkehr gemäss Richtplan aufzunehmen. Die EDU-Fraktion unterstützt Förderungen im Bereich der Tempo-30-Zonen, jedoch nicht als Mittel zur Labeltauglichkeit, sondern zur Beruhigung des Verkehrs in Wohnquartieren. Wichtig scheint uns auch eine Überprüfung der Fussgängerstreifen in jeder Gemeinde. Es sollen die Anzahl, der Standort und die Ausleuchtung der Fussgängerstreifen überprüft werden. Es gibt Gemeinden, in denen man von einem Streifen fünf weitere sehen kann. Bei jedem Fussgängerstreifen könnte eine Person stehen, die mit "Stöpseln" in den Ohren und ohne nach links und nach rechts zu schauen, auf die Strasse rennt. Andererseits gibt es aber auch Ortschaften, in denen man vergeblich nach einem Fussgängerstreifen sucht, obwohl dort Strassenquerungen, selbst von Kindern, an der Tagesordnung sind. Grundsätzlich begrüsst die EDU-Fraktion die Fachstelle Langsamverkehr. Wir sehen diese beim Tiefbauamt angesiedelt. Die Idee einer Fachstelle ist es, die Umsetzung des Langsamverkehrskonzepts zu führen und zu begleiten, aber auch die Gemeinden in fachlicher Hinsicht zu unterstützen und zu beraten. Die EDU-Fraktion ist der Ansicht, dass diese Schnittstelle wichtig ist, um Doppelspurigkeiten zu verhindern. Die Stelle soll aber

ein klares Pflichtenheft mit Eckwerten des Aufgabenbereichs enthalten. Wir sind nicht davon überzeugt, dass es eine 100%-Stelle benötigt. Wir unterstützen vorerst höchstens eine 50%-Stelle. Dies wird bei der Beratung des Budgets entschieden. Die EDU-Fraktion unterstützt die Zielsetzungen des Langsamverkehrskonzepts unter Berücksichtigung der erwähnten Punkte.

Feuerle, GP: "Gut Ding will Weile haben." Vor über vier Jahren stellten die Antragsteller den Antrag für ein Langsamverkehrskonzept. Mit dem nun vorliegenden Konzept dürfen wir sehr zufrieden sein. An dieser Stelle danke ich für den Vorstoss und die Ausarbeitung recht herzlich. Es ist ein grosses Anliegen der Grünen, den Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Man könnte fast folgende Gleichung machen: Ein Fussgänger oder Velofahrer mehr ist ein Autofahrer weniger. Vor allem innerorts gibt es ein enormes Potenzial für den Umstieg auf eine menschen- und umweltfreundliche Fortbewegung mittels Muskelkraft. Die Studie "Langsamverkehr, körperliche Aktivität und Übergewicht-Förderung des Fuss- und Veloverkehrs als Gesundheitsprävention" kommt zum selben Schluss. Dies ist auch aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll, weil die Leute fitter werden und weniger Geld für Treibstoffe ins Ausland abfliesst. Es sollte eigentlich schon lange selbstverständlich sein, den Langsamverkehr nebst dem MIV und dem öV als gleichwertige dritte Säule zu behandeln. Die Sicherheit ist ein wichtiger Faktor dafür, ob sich Menschen für oder gegen das Zufussgehen oder das Velofahren entscheiden. Um den Anteil des Langsamverkehrs zu erhöhen, brauchen wir ein dichtes, sicheres, hindernisfreies und durchgehendes Radwegnetz sowie sichere Wege und Übergänge für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Es gibt Eltern, die ihre Kinder zur Schule fahren, weil sie Angst haben, dass sich ihre Lieblinge im Strassenverkehr verletzen könnten. Das darf doch nicht sein. In den letzten Jahrzehnten wurden kantonsweit viele Strassen und Wege gebaut. Einige davon sind gut, andere aber sehr zu Ungunsten des Langsamverkehrs ausgebaut. Es ist uns bewusst, dass nicht alle gefährlichen und unpraktischen Stellen sofort eliminiert und umgebaut werden können. Die heikelsten Stellen sind jedoch zu eruieren und prioritär anzupassen. Dafür braucht es organisatorische Massnahmen; Stichwort: Fachstelle Langsamverkehr. Vor vier Jahren reichte ich zusammen mit vier weiteren Mitmotionären eine Leistungsmotion ein, welche eine kantonale Fachstelle Langsamverkehr verlangte. An der Sitzung vom 23. April 2014 haben wir den Vorstoss zurückgezogen, weil der Grosse Rat der Ausarbeitung eines Langsamverkehrskonzepts zugestimmt hat und weil wir die Erkenntnisse und Ergebnisse des Konzepts abwarten wollten. Nun sind wir sehr erfreut darüber, dass auch der Kanton zur Einsicht kommt, eine Fachstelle ins Tiefbauamt einzubetten, und dies als eine der ersten Massnahmen. Aus unserer Sicht soll die Fachstelle folgende Aufgaben wahrnehmen: Beratung von kantonalen Amtsstellen, Städten, Gemeinden, Schulgemeinden und Fachorganisationen im Zusammenhang mit dem Fuss- und Veloverkehr, Überprüfung und Optimierung aller kantonalen Strassenbauprojekte bezüglich Langsamverkehrs, Kontrolle neuer und be-

stehender Kantonsstrassen betreffend Verkehrssicherheit, konsequente Anwendung der neusten Empfehlungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung, Unterstützung der Städte und Gemeinden bei Fragen der Verkehrssicherheit und bei der Erarbeitung von Langsamverkehrskonzepten, interkantonale Kontakte sowie Kontakte mit Bundesstellen. Es liegt auf der Hand, dass dies nicht gratis zu haben ist. Die Grünen fordern eine Vollzeitstelle im Tiefbauamt, welche sich dieser grossen Aufgabe annimmt. Zusammen mit der bereits bestehenden Teilzeitstelle, welche für die Rad- und Wanderwege zuständig ist, würden sich insgesamt 150 Stellenprozente ergeben. Zu prüfen ist auch, ob die neue Fachstelle den Namen "Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr" tragen soll, wie er in den meisten Kantonen üblich ist. Ich bitte den Regierungsrat und den Grossen Rat, das Anliegen wohlwollend aufzunehmen, im Budget 2018 eine zusätzliche 100%-Stelle im Tiefbauamt zu bewilligen und dann unverzüglich vorwärts zu machen. Es gibt viel zu tun - packen wir es an.

Walther, FDP: Die Bedeutung des Langsamverkehrs ist für die FDP-Fraktion unbestritten. Als wichtige Säule im Verbund der Verkehrsträger ist es angemessen und wichtig, dem Langsamverkehr bei künftigen Planungen entsprechenden Platz einzuräumen und ihn mit den anderen Verkehrsträgern zu koordinieren. Ein ausgewogenes und auf den Thurgau zugeschnittenes Zusammenspiel von Langsamverkehr, öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr ist aus ökonomischer und ökologischer Sicht ein wichtiger Standortfaktor. Die FDP-Fraktion bedankt sich beim Regierungsrat und den zuständigen Stellen für die Ausarbeitung des vorliegenden Langsamverkehrskonzepts. Auch wenn es sich "nur" um ein Konzept handelt, gibt es doch einige Punkte, die zu beachten sind. Ein Konzept wird letztlich verfasst, um es umzusetzen, so hoffe ich doch. Einerseits ist es sicherlich wichtig, dass das Thema des Langsamverkehrs institutionell in den Planungsprozessen der Gemeinden und des Kantons verankert wird. Deshalb sind die Idee einer Fachstelle beim Kanton und jene eines Ansprechpartners oder Verantwortlichen auf Gemeindeebene nachvollziehbar. Andererseits muss aber auch festgehalten werden, dass einige Dinge, welche im Langsamverkehrskonzept beschrieben und dokumentiert werden, nicht neu sind. So wurden in den Agglomerationsprogrammen schon einige Überlegungen zur Förderung des Langsamverkehrs angestellt, und sie flossen bereits in einige kommunale Planungen ein. Auch die Regionalplanungsgruppen und Gemeinden machen sich Gedanken über den Langsamverkehr. Bei der Umsetzung des Langsamverkehrskonzepts ist unbedingt darauf zu achten, dass bereits vorhandene Planungen einbezogen und respektiert werden, sodass keine Doppelspurigkeiten entstehen. Daher ist bei der Schaffung einer Fachstelle aus unserer Sicht Pragmatismus und Augenmass gefragt. Wir möchten keinen angebotsgesteuerten Aktivismus, sondern eine bedarfsgerechte Beratung. Daher sehen wir eher eine Teilzeitstelle, angehängt an ein bestehendes Aufgabengebiet, beispielsweise bei den Wanderwegen. Die FDP wird in der Budgetdebatte dementsprechend einen Streichungs- oder Kürzungsantrag stellen.

Die flächendeckende Schaffung eines Ansprechpartners auf Gemeindeebene ist eher unrealistisch. Bei Städten oder grösseren Gemeinden ist dies vermutlich sinnvoll und möglich. Bei den mehrheitlich kleineren Gemeinden wird dies kaum möglich sein, geschweige denn gelebt werden. Der Umsetzungshorizont erscheint uns etwas lang beziehungsweise zu pessimistisch. Wie erwähnt haben sich einige Regionen und Gemeinden auf den Weg gemacht, wenn auch nicht flächendeckend. Vielmehr ist zu überlegen, wie andere Anreize für die Umsetzung von Massnahmen geschaffen werden könnten. Bekanntlich ist der Kanton Thurgau ein sehr ländlicher Kanton. So wird, für meinen Geschmack, zu häufig auf Beispiele aus der Agglomeration Zürich verwiesen. Ich hätte mir mehr konkrete, auf den Thurgau zugeschnittene Ansätze gewünscht. Es wird immer wieder erwähnt, dass es sich lediglich um ein Konzept handle und die Massnahmen auf Gemeindeebene Empfehlungen seien. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre vermag dies die Gemeinden nicht gänzlich zu beruhigen. Es besteht doch eine nicht ganz unbegründete Angst, dass Inhalte des Langsamverkehrskonzepts bei Bewilligungsprozessen kommunaler Planungen herangezogen werden und diese zusätzlich zeitlich und administrativ erschweren. Dies kann durch klare Vorgaben der entsprechenden Führungsebenen der kantonalen Verwaltung vermieden werden. Wir erwarten daher, dass der Regierungsrat dafür sorgt, dass die vorliegende Arbeit auch tatsächlich im Sinne eines Konzepts gehandhabt wird und die administrativen Prozesse nicht unnötig ausgeweitet werden. Es soll nicht zusätzlich Stoff für "Amtsstubengehabe" liefern. Dafür ist die vorliegende, sehr gute Arbeit wirklich zu schade. Die FDP-Fraktion nimmt das vorliegende Langsamverkehrskonzept wohlwollend zur Kenntnis und dankt dem Regierungsrat und der Verwaltung für die Arbeit. Die FDP-Fraktion bedankt sich aber auch jetzt schon für eine pragmatische und wirkungsvolle Umsetzung mit Augenmass.

Orellano, GLP/BDP: Namens der GLP/BDP-Fraktion bedanke ich mich für das vorliegende Langsamverkehrskonzept. Es freut uns ganz besonders, dass nach Erheblicherklärung des Antrages nun auch die Kommission das Konzept einstimmig zustimmend zur Kenntnis nimmt. Das Konzept ist gut, solide und durchdacht. An dieser Stelle ein Dank an die Ingenieurbüros und alle anderen Beteiligten. Wenn man miteinander redet und verschiedene Stellen einbezieht, kommt etwas Gutes dabei heraus. Das alleine reicht uns noch nicht. Im Thurgau, aber auch in der Zusammenarbeit und im Dialog mit den Nachbarkantonen muss jetzt weitergemacht werden. Im Kanton St. Gallen existiert bereits eine Fachstelle Langsamverkehr, wie in vielen anderen Kantonen ebenfalls. Auch wir brauchen eine Fachstelle, bei welcher alle Fäden zusammenlaufen. Wenn wir den Langsamverkehr ernsthaft fördern wollen, müssen wir Nägel mit Köpfen machen, sonst wird das Konzept ein weiterer Papiertiger und bleibt ohne Wirkung. Wenn wir uns dort umsehen, auch international, wo Langsamverkehr seriös behandelt wird, profitieren alle. Wie wir es auch betrachten: energiepolitisch, gesundheitspolitisch, verkehrspolitisch - es überwiegen die Vorteile. Weshalb soll eine neue Fachstelle geschaffen werden? Eine

gute Planung spart konkret Geld und aufwendige Korrekturarbeiten. Die GLP/BDP-Fraktion ist der Ansicht, dass eine solche Stelle kosten- und stellenneutral und durch Kompensation innerhalb des Departementes geschaffen werden muss. Als Anschubfinanzierung schlagen wir vor, Geld aus dem Fonds der Spezialfinanzierung LSVA zu nehmen, der kontinuierlich und sehr stark wächst, falls die Stelle anfangs nicht kostenneutral sein sollte. Der Langsamverkehr hat das verdient. Langsamverkehr ist nachhaltig und sauber. Auch Essen ist erneuerbare Energie, jedenfalls dann, wenn man darauf achtet, was man isst. Langsamverkehr ist gesund und ungemein wichtig, nicht nur in der Freizeit, sondern auch für den Arbeitsverkehr. Das ist das Essenzielle. Es wird immer wieder gesagt, dass die Förderung des Langsamverkehrs nicht zulasten des MIV oder des öV gehen dürfe. Es wird dabei vergessen, dass der MIV und der öV automatisch profitieren, wenn wir den Langsamverkehr fördern. Je mehr Leute mit dem Velo zur Arbeit fahren, desto mehr Platz gibt es auf der Strasse und im Zug für jene Leute, die wirklich keine andere Wahl haben. Die GLP/BDP-Fraktion nimmt das Langsamverkehrskonzept einstimmig zustimmend zur Kenntnis.

Paul Koch, SVP: Ich spreche für die SVP-Fraktion. Uns ist es bewusst, dass der Bedarf für einen optimalen Langsamverkehr besteht und dieser zum Teil noch ausbaufähig ist. Ein gut funktionierender Langsamverkehr bringt Vorteile, besonders im Bereich Sicherheit. Wir bitten den Regierungsrat, nicht zu vergessen, dass es aber wichtig ist, dass der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Verkehr ebenfalls eine optimale Infrastruktur benötigen. Der Blick über den gesamten Verkehr im Kanton Thurgau, in welchem der Langsamverkehr optimal eingebunden sein sollte, erscheint uns wichtig. Ich erwähne einige Punkte, welche uns für das Umsetzen des Konzepts wichtig sind und die sich der Regierungsrat auf die Fahne schreiben sollte: Das Konzept ist informativ, unseres Erachtens aber zu umfangreich und zu ausführlich. Vielleicht wäre weniger etwas mehr gewesen. Das Konzept soll als Empfehlung verstanden und zusammen mit den Gemeinden umgesetzt werden. Das Bewahren der Gemeindeautonomie ist unserer Fraktion ein hohes Anliegen. Die Sicherheit der Schulwege und der Fussgängerstreifen sollten höchste Priorität haben. Es soll ein Ziel sein, dass Schüler wieder vermehrt und sicher mit dem Velo oder zu Fuss zur Schule gehen. Wir fragen uns, ob alle diese aufgeführten Massnahmen bezahlbar sind. Das Konzept gibt dazu leider keine Antworten. Eine Fachstelle Langsamverkehr wird von der SVP-Fraktion kritisch beurteilt. Ich bin davon überzeugt, dass es eine gewisse Koordination benötigt. Unsere Fraktion findet, dass 150 Stellenprozente zu viel sind. Wie aber soll diese Aufgabe bewerkstelligt werden? Eine Fachstelle ist beim Tiefbauamt am richtigen Ort. Die bereits vorhandenen Fachstellen in den Gemeinden und Städten müssen einbezogen werden. Hier ist eine Zusammenarbeit mit einer kantonalen Fachstelle unabdingbar, was sicherlich auch Auswirkungen auf das Pensum hat. Die Fachstelle sollte unbedingt im Tiefbauamt an bestehendes Fachpersonal umgelagert, und es sollten keine neuen Stellenprozente geschaffen werden.

Falls der Regierungsrat eine Fachstelle einrichtet, soll dies mit minimalen Stellenprozenten erfolgen. Wenn es sich zeigt, dass der Bedarf wirklich vorhanden ist, kann der Regierungsrat auch nach einem Jahr oder später noch reagieren. Die SVP-Fraktion nimmt das Thurgauer Langsamverkehrskonzept zur Kenntnis.

Peter Köstli, CVP/EVP: "Was lange währt, wird endlich gut." 2014 hat der Grosse Rat den Antrag zur Erstellung eines Berichts erheblich erklärt, worauf im April 2017, also nach rund drei Jahren, das Langsamverkehrskonzept erschienen ist. Die CVP/EVP-Fraktion steht hinter dem Konzept und dankt dem Tiefbauamt für die Erarbeitung mit dem Ziel eines sicheren und durchgehenden Fuss- und Radwegnetzes. Die Förderung des Langsamverkehrs ist grundsätzlich unbestritten. Dies zeigt die Diskussion des Konzepts in nur einer halbtägigen Sitzung und die Empfehlung der vorberatenden Kommission zur Zustimmung mit 14:0 Stimmen. Der LV soll nebst dem MIV und dem öV als dritte Säule gestärkt und sein Anteil am Gesamtverkehr erhöht werden, auch wenn der LV in unserem ländlichen Kanton nicht denselben Stellenwert erreichen dürfte wie in städtisch geprägten Kantonen. Eine gezielte Förderung, wie sie mit der Fachstelle Langsamverkehr vorgesehen ist, wird nebst dem Bike- und E-Bike- statt Autotrend, jedoch wesentlich dazu beitragen. Der grosse Umfang und die Verbindlichkeit des Langsamverkehrskonzepts wurden in Frage gestellt. Es handelt sich dabei um Empfehlungen und kein behördenverbindliches Instrument. Die Umsetzung bei den Gemeinden liegt bei einem Zeithorizont von 20 bis 30 Jahren, was wenig ambitioniert ist. Es entspricht hingegen dem typisch thurgauisch-pragmatischen Ansatz, dass Synergien mit anstehenden Sanierungsprojekten genutzt werden sollen, um Anpassungen zugunsten des Langsamverkehrs zu machen. Dennoch wäre ein zeitnahe Umsetzungszeitpunkt zu begrüssen. Auch die fast fehlende Berücksichtigung des E-Bikes wurde beanstandet. Dies soll laut den Verantwortlichen nachgeholt werden. Gemäss der Statistik von "velosuisse" wurden 2016 in der Schweiz 324'581 neue Velos verkauft. Fast jedes vierte davon ist ein E-Bike. Im Vergleich zu 2015 entspricht dies einem Plus von 14%. Das E-Velo hat sich somit als Massenverkehrsmittel im Alltags- und Freizeitbereich etabliert. Ein Ende des Booms ist nicht absehbar. Es ist zu berücksichtigen, dass die höheren Tempi eine grössere Unfallgefahr mit sich bringen. Dies spricht für sichere Radwege zur Verminderung von nachfolgenden Heilungskosten. Um Unfällen vorzubeugen, ist einer einheitlichen Signalisation Beachtung zu schenken. Aufgrund der verschiedenen Planungsbüros und Architekten der Gemeinden sind Ausschilderungen und Markierung heute verwirrend unterschiedlich. Die Schulwegsicherheit ist verbesserungswürdig. Jedes Auto, das ein Kind überholt, ist ein potenzieller Gefahrenherd. Kinder verhalten sich nicht wie Erwachsene. Sie machen Unsinn und fahren nebeneinander her. Unter Umständen fallen sie auf die Nase. Dies kenne ich aus eigener Erfahrung während meiner Schulzeit. Auch ein Flickwerk an Strassen und Niveauübergängen ist gefährlich. Dies muss entsprechend berücksichtigt werden. Eltern müssen wissen, dass ihre Kinder sicher unterwegs sind. Erst dann schi-

cken sie sie zu Fuss oder per Velo los und führen sie nicht mit dem Elterntaxi zur Schule. Elterntaxis notabene, welche jene Kinder, die mit eigener Muskelkraft unterwegs sind, zusätzlich gefährden. Im Konzept wird zwischen Freizeit- und Alltagsverkehrsradnetz unterschieden. Es wird davon ausgegangen, dass für den Freizeitverkehr die optisch reizvollste, für den Arbeitsweg aber die kürzeste Verbindung gewählt wird. Radwege und Radstreifen mit möglichst direkten und dennoch landschaftlich reizvollen Verbindungen sind jedoch aufgrund der vielfach beschränkten Platzverhältnisse und der Rücksichtnahme auf den Kulturlandverlust primär wichtig. Für Speed-E-Bikes mit gelbem Nummernschild und eingeschaltetem Motor, welche 45 Stundenkilometer erreichen können, ist es die Strasse. Hier ist zu beachten, dass auch geübte Alltagsvelofahrerinnen und -velofahrer auf sichere und breite Strassen angewiesen sind. Die Erwähnung der Topographie fehlt im Konzept fast gänzlich. Ob mit stärkerer, weniger starken oder keiner elektrischen Unterstützung: Sie ist für den Umstieg auf den Drahtesel matchentscheidend. Das Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger ist sehr zu beachten. MIV, öV und LV müssen sinnvoll und gleichberechtigt geplant, finanziert und umgesetzt werden. Dies stellt gerade bei beengten Platzverhältnissen in Zentrumsgebieten eine grosse Herausforderung dar. Damit für die Gemeinden ein Anreiz besteht, muss die Finanzierung von baulichen Massnahmen im Rahmen des Langsamverkehrskonzepts geklärt sein. Die Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt im Strassenverkehr und dem Kanton und den Gemeinden als Kostenteiler haben sich etabliert. Radwegsanierungen ausserhalb der Kantonsperimeter können jedoch nicht mit dem Langsamverkehrskonzept gelöst werden. Die bereits angestossene Änderung im Gesetz über Strassen und Wege ist daher zu begrüssen. Zur organisatorischen Fachstelle Langsamverkehr, welche in der Kommission eingehend diskutiert wurde: Wenn das Langsamverkehrskonzept so viel Zustimmung erhält und kein zahnlöser Papiertiger bleiben soll, braucht es eine verantwortliche Fachperson mit entsprechenden Ressourcen und einem Pflichtenheft. Diese ist ausschliesslich für die Umsetzung der Strategie des Langsamverkehrskonzepts zuständig. Die Fachstelle soll eine Anlaufstelle für die Gemeinden sein und beratend wirken. Damit die Ausrichtung auf den Gesamtverkehr gewährleistet ist, passt wie vorgeschlagen eine Integration ins Tiefbauamt. Aufgrund der kurzen Wege muss gewährleistet sein, dass die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs gleichberechtigt mitberücksichtigt werden. Über die Fachstelle Langsamverkehr und deren Stellenprozentage ist im Rahmen der Budgetberatung 2018 zu befinden. Die CVP/EVP-Fraktion ist der Meinung, dass der Kanton Thurgau seinen guten Ruf hinsichtlich Freizeit- und Langsamverkehr noch verbessern und mit einigen Anstrengungen auf den Alltagsverkehr übertragen kann. Dies wiederum dient dem motorisierten Verkehr mit weniger verstopften Strassen, mehr freien Parkplätzen und weniger Verkehrsunfällen.

Regierungsrätin **Haag**: Ich bedanke mich für die freundliche und positive Aufnahme des Langsamverkehrskonzepts. Selbstverständlich wird bereits Vorhandenes mit einbezo-

gen. Die Umsetzung wird mit Augenmass erfolgen. Dies ist auch der Grund dafür, weshalb der Zeithorizont relativ lang ist. Wir wollen die Massnahmen dann umsetzen, wenn die Strasse ohnehin saniert werden muss, und nicht bereits kürzlich sanierte Strassen nochmals ändern. Das Langsamverkehrskonzept ist kein statisches Produkt. Es ist denkbar, dass wir es in regelmässigen Abständen überarbeiten und anpassen werden. In ähnlichem Zusammenhang wird der Regierungsrat morgen die Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts behandeln. Dieses Ziel kann den Richtlinien des Regierungsrates entnommen werden. Das Gesamtverkehrskonzept wird überarbeitet und das Langsamverkehrskonzept sowie die E-Bikes fliessen dort ein. Die E-Bikes befinden sich an der Schnittstelle zwischen Langsamverkehr und übrigen Verkehr. Bis 25 Stundenkilometer gelten sie noch als Velo, darüber aber nicht mehr. Deshalb müssen sie separat abgehandelt werden. Wie erwähnt wird das Gesamtverkehrskonzept diesen Teil aufnehmen. Derzeit setzt sich beim Tiefbauamt eine 40%-Stelle mit dem Thema auseinander, etwa 20% bis 25% für Wanderwege und 10% bis 15% für Fahrräder. Der Rest wird nebenbei und nicht in der notwendigen Tiefe erledigt. Wir haben uns darüber Gedanken gemacht, welche Arbeit die Fachstelle in Zukunft zu leisten hat. Die Auslegeordnung mit 34 wichtigen und weniger wichtigen Aufgaben ist zweiseitig. Ich kann bestätigen, dass die von Kantonsrat Didi Feuerle erwähnten Aufgaben mit dabei sind. Wenn es uns mit dem Langsamverkehrskonzept ernst ist, wird es die zusätzliche Stelle brauchen. Darüber werden wir bei der Behandlung des Budgets beraten. Unseres Erachtens ist das vorliegende Konzept ein Meilenstein für den Kanton Thurgau. Damit werden wir nachhaltiger, schneller und gesünder.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Präsidentin: Wir diskutieren den Bericht nun kapitelweise.

1 Ausgangslage

Kommissionspräsident **Kappeler**, GP: Die Seiten 16 und 17 des Konzepts sind für die Akzeptanz aller folgenden Massnahmen verhältnismässig entscheidend. Denn hier geht es darum, die Bedeutung des Langsamverkehrs zu erfahren. Beispielsweise ist die Reisezeiteffizienz im innerörtlichen Bereich erwähnt. Hier ist ersichtlich, dass das Velo bis zu einer Distanz von zehn Kilometern gleich schnell ist wie das Auto und zur Entlastung der Strasse beiträgt, indem der MIV entsprechend reduziert wird. Es wird aber auch die Flächeneffizienz erwähnt. Ein Personenwagen benötigt beispielsweise gleichviel Parkierfläche wie zehn bis zwölf Velos. Dies sollte zu denken geben. Zur Gesundheit: Die Fortbewegung mit dem Velo ist ein gesundheitsfördernder Faktor. Heute wurde die Sicherheit, gerade auf dem Schulweg, mehrfach erwähnt. Dies war auch ein Thema in der "Thurgauer Zeitung" vom letzten Samstag. Das Langsamverkehrskonzept kann Einiges dazu beitragen. Das Bundesamt für Raumentwicklung hat 2016 eine Studie verfasst mit dem Titel: "Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz". Der Langsam-

verkehr ist der einzige Verkehrsträger mit einer positiven Kosten- und Nutzenbilanz. Auch dies müsste uns zu denken geben. Es lohnt sich, den Langsamverkehr aus volkswirtschaftlichen, gesundheitlichen und aus Gründen der Sicherheit zu fördern. Ich mache damit Werbung für die Fachstelle, ohne diese es nicht geht. Darüber diskutieren wir aber zu einem späteren Zeitpunkt.

Diskussion - **nicht benützt.**

2 Vision und Ziele

Kommissionspräsident **Kappeler**, GP: Hier verweise ich auf das Zielsystem Seite 22 des Konzepts, das Kernstück, um das ganze Konzept zu verstehen. Die Erhöhung des Anteils des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr ist das oberste Ziel. Dem ist alles untergeordnet, also alle Massnahmen und alle örtlichen und organisatorischen Empfehlungen an die Gemeinden. Dies sollte man immer im Hinterkopf behalten. Im Vergleich mit umliegenden Ländern ist der Anteil des Langsamverkehrs im Thurgau und in der Schweiz bedenklich tief.

Feuerle, GP: Der Zeithorizont bis 2030 für die Erreichung der messbaren Ziele ist zu lang. Es versteht sich von selbst, dass viele Massnahmen erst dann zu realisieren sind, wenn sie mit anstehenden Sanierungsprojekten koordiniert werden können. Umgekehrt heisst das aber auch, dass ab jetzt sämtliche Sanierungen im kantonalen Strassennetz die Verbesserungen für den Fuss- und Radverkehr beinhalten müssen. Die Regierungsrätin hat dies beim Eintreten versprochen. Somit wären Resultate vor 2030 sicht-, erleb- und messbar.

Regierungsrätin **Haag**: Ich kann bestätigen, dass gewisse Massnahmen sofort, andere erst bei einer allfälligen Sanierung der Strasse umgesetzt werden. Wenn wir von einem Zeithorizont von 20 bis 30 Jahren sprechen, ist damit die Zeitspanne gemeint, bis wir das Konzept, welches viele Facetten aufweist, umgesetzt haben. Es wird einige Zeit dauern, bis wir es leben und messbare Resultate vorlegen können.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

3 Analyse Ist-Zustand

Sax, SP: Der Zeitpunkt für die Publikation des Langsamverkehrskonzepts ist hervorragend gewählt. Vor genau 200 Jahren erfand der badische Forstbeamte Karl von Drais das Fahrrad. Bis dahin war Gehen für die meisten Menschen die einzige Möglichkeit, sich fortzubewegen. Schiff und Pferd waren aufwendig und wurden für weitere Strecken benützt. Strassen waren weitgehend unbefestigt, im Winter vereist, im Sommer staubig oder voller Schlamm. Reisen galt als abenteuerlich und mühsam. Die Menschen arbeiteten dort, wo sie wohnten, und sie wohnten dort, wo sie geboren wurden. Das Fahrrad veränderte das Leben der Leute von Grund auf. Arbeiter radelten zu den Fabriken, wel-

che nicht mehr mitten in den Städten stehen mussten. Frauen erhielten die Möglichkeit, sich von zuhause weg zu bewegen, weg auch von den diversen Einschränkungen, welche ihr Leben im Haus bestimmten. Junge Leute radelten in die Natur und genossen die Freiheit, einander ausserhalb des Einflussbereichs der Autoritäten zu treffen. Erst nach dem zweiten Weltkrieg wurde das Auto in den Städten zum bestimmenden Vehikel. Mit dem Wirtschaftsboom der 50er-Jahre, als sich die meisten Familien Autos leisten konnten, wurden die Velos und Fussgänger an den Strassenrand gedrängt. Es entbehrt nicht der Ironie, dass nach lediglich 70 Jahren der Vorherrschaft des Autos in unseren Strassen ein Langsamverkehrskonzept erarbeitet werden muss, welches zu ergründen versucht, wo die Velofahrerinnen und Fussgänger heute noch Platz haben. Wir haben uns hier mit den gegebenen Realitäten auseinanderzusetzen. Das Auto ist zur Norm, der Langsamverkehr zur Ausnahme geworden. Ich sehe es als Aufgabe unseres Rates an, dies wenn möglich zu ändern. Die Mitglieder kennen die Argumente, welche für den Langsamverkehr in den Städten sprechen. Deshalb steht für mich die Stärkung des Velos und der Fussgänger im Alltagsverkehr an erster Stelle. Die Schaffung einer kantonalen Fachstelle drängt sich auf. Auf Seite 41 des Konzepts ist unter dem Titel "Fachstellen Kanton" der folgende, lustige Satz zu lesen: "Die Ist-Analyse zeigt, dass es zwar im DBU eine Fachstelle Fussverkehr gibt, diese jedoch weder Aufgaben zugeteilt noch Zeitressourcen zur Verfügung hat." Ja was denn nun? Weiter heisst es dort, dass eine Person im Tiefbauamt mit ca. 40% für den Langsamverkehr arbeite und davon ca. 10% bis 15% für den Radverkehr aufwende. Einen halben Tag pro Woche beschäftigt sich also eine Person in der ganzen kantonalen Verwaltung mit den Velos? Ich bitte Sie. Eine Fachstelle für die Velofahrerinnen hätte vielleicht beizeiten interveniert, als die Verkehrskreisel im Thurgau als Allheilmittel für den Verkehrsfluss gepriesen und gebaut wurden. Nur die mutigen Velofahrer trauen sich nämlich, im Kreiseln mitzuhalten. Mir stellen sich oft die Nackenhaare auf, wenn ich Kinder sehe, die mit dem Schulrucksack bepackt tapfer bergauf über den Frauenfelder Rathauskreisel zwischen Autos, Lastwagen und der Frauenfeld-Wil-Bahn manövrieren. In velofreundlicheren Städten wie Winterthur oder Basel sind heute Ampeln mit Wartebuchten und Rechtsabbiegeerlaubnis für Velos, statt Kreisel Standard. Im Konzept wird nur ein einziges Mal auf die Möglichkeit von Temporeduktionen für die Autos hingewiesen, nämlich ein bisschen verschämt im Anhang B als Empfehlungen für die Gemeinden. Ich nehme hier gerne den Ball auf, der mir mit dem Langsamverkehrskonzept zugespielt wird, um die Mitglieder des Grossen Rates dazu einzuladen, sich mit meiner Interpellation "Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts" zu befassen. Die Möglichkeit, in Innenstädten vermehrt mit Temporeduktionen zu arbeiten, würde viele Probleme des Langsamverkehrs lösen. Wir sollten zusehen, dass unsere Städte auch in 200 Jahren noch lebenswert sind.

Frei, CVP/EVP: Regierungsrätin Carmen Haag hat erwähnt, dass gewisse Massnahmen sofort umgesetzt werden. Bestimmt haben die Ratsmitglieder bemerkt, dass in den letz-

ten Tagen und Wochen die gelben Radstreifen auf den Hauptstrassen wegradiert wurden. Ich wurde aus Velofahrerkreisen darauf angesprochen und habe geantwortet, dass die Velostreifen vermutlich etwas breiter wieder aufgetragen werden. Ich habe mich trotzdem gefragt, weshalb die gelben Streifen mit grossem Aufwand wegradiert wurden. Sie waren bisher in Ordnung und haben den Velofahrern einen gewissen Schutz geboten. Natürlich ist das Sicherheitsniveau tief, aber immerhin vorhanden. Ein Radweg ist natürlich viel besser. Mit dem Ausradieren der gelben Streifen erfolgt ein falsches Signal an die Radfahrer. Sie haben plötzlich das Gefühl, dass die ganze Strasse ihnen gehöre oder dass sie auf der Strasse nichts mehr zu suchen haben, weil der Radstreifen weg ist und die gelbe Markierung fehlt. Ich appelliere an das Tiefbauamt, die gelben Streifen, wenn möglich etwas breiter begrenzt, wieder auf die Strasse aufzutragen.

Regierungsrätin **Haag**: Mit der Beschränkung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen sollten wir sorgsam umgehen. Es ist richtig, dass wir viele gelbe Streifen, welche die aktuell gültige schweizweite Norm von 1,50 Metern nicht mehr einhalten, entfernen mussten. Dort, wo es der Platz zulässt und die Fahrbahn genügend breit ist, wird der gelbe Streifen auf einer Breite von 1,50 Metern wieder aufgetragen. Dort, wo die Fahrbahn nicht genügend breit ist, wird kein Streifen mehr aufgetragen. Es ist nachgewiesen, dass ein zu schmaler Streifen gefährlicher ist als gar keiner.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

4 Entwicklungszustand Langsamverkehr

Sax, SP: Auf Seite 47 des Konzepts heisst es unter 4.1 Kantonales Alltagsverkehrsradnetz: "Beim Freizeitradverkehr steht der 'Weg zum Ziel' im Vordergrund." Dies sollte wohl in Anlehnung an die buddhistische Allerweltsweisheit: "Der Weg ist das Ziel", dem Satz im nächsten Abschnitt gegenübergestellt werden. Dort heisst es: "Im Gegensatz dazu stellt eine Alltagsradverbindung primär 'den Weg zum Ziel' dar." Wenn die Gegenüberstellung halbwegs Sinn machen soll, wäre im ersten Fall "der Weg ist das Ziel" die richtige Variante, welche der Regierungsrat bei einer möglichen Zweitaufgabe bevorzugen sollte.

Paul Koch, SVP: Mich interessieren die Massnahmen R4 Bedarfsgerechte und sichere Querungsmöglichkeiten an Hauptstrassen anbieten auf Seite 59 des Konzepts. Gemäss Auskunft von Regierungsrätin Carmen Haag gibt es zu den Fussgängerstreifen ein separates Konzept. Das Thema ist zwar im vorliegenden Konzept aufgeführt, es gibt aber nirgends eine zeitliche Begrenzung. Wenn ich durch den Thurgau fahre, muss ich noch immer feststellen, dass es sehr viele Fussgängerstreifen gibt, die sehr schlecht oder gar nicht beleuchtet sind. Es würde mich freuen, wenn diese Massnahme mit Priorität umgesetzt wird. Dies ist auch ein Teil der Sicherung der Schulwege. Viele Kinder gelangen nur über Fussgängerstreifen in die Schule. Gerne erwarte ich eine Antwort der zuständi-

gen Regierungsrätin. Ist in nächster Zeit etwas vorgesehen?

Regierungsrätin **Haag**: Es gibt ein separates Projekt, welches die Überprüfung aller rund 1'000 Fussgängerstreifen auf ihre Sicherheit, Beleuchtung und Zweckmässigkeit angeht. Die Analyse dazu ist bereits abgeschlossen. Die Massnahmen respektive die Umsetzung werden folgen. Ich bitte Sie aber um Rückendeckung, wenn wir den einen oder anderen Fussgängerstreifen entfernen. Dies ist mindestens so emotional wie die grünen Streifen an der Seite und der Schulweg insgesamt.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

5 Massnahmenentwicklung

Kommissionspräsident **Kappeler**, GP: Es wurde verschiedentlich gesagt, dass das Konzept zu komplex, zu kompliziert und zu ausführlich sei. Vielleicht ist das richtig. Das Langsamverkehrskonzept wird in das Gesamtverkehrskonzept integriert. Um Klarheit in die Systematik zu bringen, möchte ich erwähnen, dass immer zwischen räumlicher und organisatorischer Ebene unterschieden wird. Es gibt Massnahmen des Kantons, als Beispiel die Optimierung des Alltagsradnetzes, und die Empfehlungen an die Gemeinden. Hierbei handelt es sich um die räumliche Ebene und das, was in der Landschaft passieren sollte. Die Massnahmen der organisatorischen Ebene seitens des Kantons betreffen vor allem die Fachstelle, und es gibt auch organisatorische Empfehlungen an die Gemeinden. In diese vier Kategorien teilen sich alle Massnahmen und Empfehlungen auf.

Schär, SVP: Der Antrag für ein Langsamverkehrskonzept wurde mit 107:0 Stimmen erheblich erklärt. Ich war damals nicht im Rat. Das vorliegende Konzept, ein 76-seitiges Buch mit etwa gleichvielen Seiten im Anhang, ist doch etwas gross geraten. Über das vorliegende Konzept stimmen wir nicht ab. Wir können nur darüber diskutieren und es zur Kenntnis nehmen. Ich glaube kaum, dass alle 107 Kantonsrätinnen und Kantonsräte, welche die Erstellung eines Langsamverkehrskonzepts gutgeheissen haben, der vorliegenden Variante heute zustimmen würden. Mit dem Konzept wird eine Fachstelle Langsamverkehr vorgeschlagen, welche es meines Erachtens in dieser Höhe nicht braucht. Die Stellenprozente werden auf Vorrat eingerichtet. Die meisten Städte und Gemeinden beschäftigen sich bereits heute mit dem Langsamverkehr. Wir sollten diese arbeiten lassen. Sie kennen die Situation vor Ort am besten, und sie sind sehr an guten Lösungen interessiert. Es kann nicht sein, dass eine Stelle beim Kanton am Schluss alle Vorschläge seitens der Städte und Gemeinden zum Langsamverkehr absegnen muss, nur um ihre Berechtigung auszuweisen. Anders gesagt: Es kann nicht sein, dass jede Tempo-30-Tafel in den Gemeinden durch die Fachstelle Langsamverkehr bewilligt werden muss.

Albrecht, SVP: Das Langsamverkehrskonzept als solches stelle ich in keiner Weise in Frage. Es ist sinnvoll, dass eine Koordination einberufen und gefördert wird. Meine Vor-

stellung weicht allerdings im Wesentlichen im Ausmass ab. Mir scheint die Prävention sehr wichtig. Diese wurde heute Morgen zu wenig betont. Wir können noch so viele Wege und Sicherheiten einbauen: Wenn die Prävention in den Schulen und bei den Anwendern nicht gefördert wird und ankommt, sind wir vermutlich zum Scheitern verurteilt. Es ist mir auch ein Anliegen, dass die Massnahmen bezahlbar sind und mit Augenmass umgesetzt werden. Wir dürfen die drei Säulen nicht gegen einander ausspielen und müssen dem Individualverkehr seinen Platz zugestehen. Aber auch Detaillisten und Zulieferanten sollten die Möglichkeit erhalten, ihr Geschäft und ihren Lebensunterhalt bestreiten zu können. Die bereits deponierten Wünsche lassen erahnen, dass es in diese Richtung geht. Ich sehe bereits heute, dass die 100%-Stelle gut ausgefüllt sein wird.

Gemperle, CVP/EVP: Natürlich wollen wir drei gleichwertige Säulen. Ich unterstütze dies. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass sich im Tiefbauamt bisher 37 Stellen um den Verkehr, aber nicht um den Langsamverkehr kümmern. Mir geht es darum, dass eine echte Fachstelle geschaffen wird. Es wurde gesagt, dass die Fachstelle eine Teilzeitstelle sein sollte, welche an das bestehende Aufgabengebiet der Wanderwege angehängt ist. Dies unterstütze ich auf keinen Fall. Es müsste gerade umgekehrt sein. Die Fachstelle sollte ein Pensum von mindestens 100% umfassen. Hier besteht grosser Nachholbedarf. Die Umsetzung muss auch im Interesse der Wirtschaft und der Landwirtschaft sein. Die Wirtschaft und die Landwirtschaft sind mit grossen Fahrzeugen unterwegs. Es ist ganz und gar in unserem Interesse, dass eine Entflechtung stattfindet. Ich habe es selbst erlebt, dass in unserer Nähe Fahrradfahrer unter die Räder geraten sind. Dies gibt anschliessend schwierige Geschichten. Es braucht eine Fachkraft, welche alles anschaut. Ich bin dezidiert der Meinung, dass dies eine richtige Stelle sein muss. Zur Kompensation: Ich habe es bereits erwähnt, und meine Kollegen haben recherchiert, dass sich im Tiefbauamt offenbar 37 Personen um den Verkehr kümmern. Mir ist es recht, wenn man hier kompensieren will. Ich sehe aber auch eine Kompensation über alle Departemente. Ich verzichte hier auf Vorschläge. Wenn es gewünscht wird, unterbreite ich aber gerne einen Vorschlag, wo kompensiert werden müsste.

Steiger Eggli, SP: Der Langsamverkehr muss neben dem motorisierten Verkehr und dem öV einen festen Platz haben, und dies nicht nur im übertragenen, sondern auch im räumlichen Sinne. Die Verkehrssicherheit spielt dabei eine grosse Rolle. Der Langsamverkehr soll auch den motorisierten und den öffentlichen Verkehr ergänzen. Er wird im Strassenverkehr als dritte Säule verzeichnet. Entsprechend sollen die verschiedenen Verkehrsträger bei konkreten Projekten nicht gegen einander ausgespielt, sondern koordiniert werden, wofür die vorgesehene Fachstelle geschaffen werden soll. Diese wurde in der Kommission und von einigen Votanten kritisch beleuchtet. Es braucht diese Fachstelle gerade mit Blick auf die kantonsweite Umsetzung und Koordination von Massnahmen. Andernfalls macht das Konzept keinen Sinn. Es bleibt toter Buchstabe. Bemängelt

wurde vor allem, dass die bestehende Fachstelle Rad- und Wanderwege nun auf 150% aufgestockt werden soll. Wichtig ist hier allerdings: Mit einer Zustimmung zum Langsamverkehrskonzept beschliesst der Grosse Rat die Finanzierung beziehungsweise die Fachstelle noch nicht. Dies erfolgt mit der Budgetberatung. Ich möchte aber bereits heute darauf hinweisen. Wenn man dem Kanton neue Aufgaben erteilen will, braucht es auch entsprechendes Personal. Es kann nicht sein, dass immer alles "hinuntergedämpft" wird und jene, die jetzt schon arbeiten, noch mehr leisten müssen. Es ist nämlich nicht so, dass die Mitarbeiter der kantonalen Verwaltung dauernd Kaffee trinken und Schokolade essen. Die Stellenprozente sollen aufgrund eines zu erstellenden Pflichtenhefts festgelegt werden. Ich bin davon überzeugt, dass das Departement für Bau und Umwelt (DBU) dies verantwortungsvoll angeht.

Regierungsrätin **Haag**: Auf den Gemeindestrassen und -wegen ist sehr wohl die Gemeinde für die Massnahmen zuständig. Es gibt aber auch noch 800 Kilometer Kantonsstrassen, für welche wir zuständig sind. Dort wollen wir die Massnahmen für den Langsamverkehr ebenfalls umsetzen. Es wurden die Tempo-30-Zonen erwähnt, welche die Gemeinden nicht eigenständig beschliessen können. Dem ist so. Für eine Tempo-30-Zone braucht es ein Gutachten, welches wir anschauen. Im Nachhinein muss auch überprüft werden, ob das Tempo eingehalten wird, also ob die Massnahmen tatsächlich dazu geführt haben, dass nur mit 30 Stundenkilometern gefahren wird. Oft wird dies nicht gemacht. In vielen Tempo-30-Zonen ist die Geschwindigkeit nicht nachgewiesen. Wir versuchen, dass im ganzen Kanton einheitliche Regelungen, nämlich die schweizweit gültigen Normen zur Signalisation, angewendet werden. Mindestens eine Gemeinde verfügt noch über einen grünen Streifen auf der Strasse. Was macht man damit? Was sagt der Fahrlehrer zum Fahrschüler? Was sagt der Polizist? Diese Fragen wollen wir verhindern. Wir wissen, dass die Gemeinden oft unter Druck stehen, wenn eine Gruppe besorgter Eltern sagt, dass der Schulweg gefährlich sei und verlangt, auf dem Boden etwas zu markieren. Meines Erachtens ist es richtig, dass der Kanton darauf achtet, wie im gesamten Kanton signalisiert wird. Ich unterstütze nicht nur die erwähnte Prävention, sondern auch die Bezahlbarkeit der Massnahmen. Der Grosse Rat wird die Massnahmen in jeder Budgetberatung absegnen können. Auch ich unterstütze es, dass die drei Säulen nicht gegen einander ausgespielt werden sollten. Nachdem die Fachstelle Langsamverkehr im Tiefbauamt angesiedelt ist und primär den Strassenbau und den motorisierten Individualverkehr im Auge hat, bin ich zuversichtlich, dass der Langsamverkehr nicht überhand gewinnen wird.

Kommissionspräsident **Kappeler**, GP: Ich danke für das Votum zur Prävention. Diese ist äusserst wichtig. Ich möchte aber auf die Massnahme O12 hinweisen. Dort heisst es: "Die LV-Fachstelle unterstützt die zuständigen Akteure beim Erstellen von Informations-, Schulungs- und Anreizangeboten für Schulen und Vereine. Die Koordination mit beste-

henden Angeboten der Verkehrssicherheit Thurgau (z.B. 'Velokampagne') ist sicherzustellen." Ein weiteres Beispiel ist "bike2school" von Pro Velo Schweiz. Die Massnahme O12 liegt in der Verantwortung der Fachstelle Langsamverkehr, wie viele oder praktisch alle anderen Massnahmen auch. Wenn wir Prävention, aber auch Gesundheit, Verkehrssicherheit, Auftrennung des Mischverkehrs und Verkehrsfluss im innerörtlichen Bereich ernst nehmen, ist die Fachstelle wirklich die richtige Antwort.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

6 Umsetzung

Diskussion - **nicht benützt.**

Präsidentin: Damit ist der Auftrag aus dem erheblich erklärten Antrag gemäss § 52 der Geschäftsordnung des Grossen Rates von Toni Kappeler und Barbara Kern "Thurgauer Langsamverkehr" erfüllt.

Präsidentin: Wir haben die heutige Tagesordnung ganz abtragen können. Die nächste Ratssitzung findet am 25. Oktober 2017 als Halbtages-sitzung in Weinfelden statt.

Es sind noch folgende Neueingänge mitzuteilen:

- Interpellation von Luca Orellano und Ueli Fisch mit 25 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern vom 2. Oktober 2017 "Ist das Salzregal noch zeitgemäss und zweckmässig?".
- Interpellation von Pascal Schmid mit 65 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern vom 2. Oktober 2017 "Jihadistische Bedrohung im Thurgau".
- Einfache Anfrage von Toni Kappeler und Joe Brägger vom 2. Oktober 2017 "Recyclingbeton - im Einsatz beim PH-Erweiterungsbau 2?".

Wir treffen uns um 11.45 Uhr zur Sonderschau "Jugend - die beste Generation" beim Thomas-Bornhauser-Schulhaus und nachher zum Mittagessen in der Halle 7. Ich wünsche Ihnen einen schönen WEGA-Nachmittag.

Ende der Sitzung: 11.10 Uhr.

Die Präsidentin des Grossen Rates

Die Mitglieder des Ratssekretariates