

Protokoll Nr. 08 vom 30. September 2024

Vorsitz	Peter Bühler, Grossratspräsident, Ettenhausen
Protokoll	Nathalie Kolb Beck, Parlamentsdienste (Traktandum 1) Traktandum 2 Protokollabfassung Andreas Huber (Verantwortung Nathalie Kolb Beck)
Anwesend	118 Mitglieder
Beschlussfähigkeit	Der Rat ist beschlussfähig.
Ort	Rathaus Weinfelden
Zeit	09.30 Uhr bis 11.25 Uhr

Tagesordnung

1. Änderung des Gesetzes über das Halten von Hunden (20/GE 27/528)
Eintreten, 1. Lesung Seite 4
2. Interpellation von Oliver Martin, Stefan Mühlemann, Aline Indergand
vom 20. Dezember 2023 "Tempo 30 auf Kantonsstrassen im Thurgau"
(20/IN 60/620)
Beantwortung Seite 15
3. Interpellation von Isabelle Vonlanthen-Specker, Marina Bruggmann,
Erika Hanhart, Käthi Zürcher vom 22. November 2023 "Chronisches
Fatigue Syndrom/ Long Covid: Was unternimmt der Kanton Thurgau?"
(20/IN 57/600)
Beantwortung Seite --
4. Interpellation von Matthias Kreier, Erika Hanhart, Josef Gemperle,
Stefan Leuthold, Martin Nafzger vom 30. August 2023 "Carbon Farming –
wo steht der Thurgau?" (20/IN 52/599)
Beantwortung Seite --

Erledigte

Traktanden: 1 und 2

Entschuldigt Bachmann Eveline, Frauenfeld
 Bernold Claudio, Frauenfeld
 Braun Bernhard, Eschlikon
 Büchi Cornelia, Uesslingen
 Eugster Franz, Bischofszell
 Hasler-Roost Cornelia, Aadorf
 Hug Celina, Romanshorn
 Imhof Kilian, Balterswil
 Senn-Bieri Ursula, Weinfelden
 Vogel Simon, Frauenfeld
 Wirth Andreas, Frauenfeld
 Zellweger Melanie, Romanshorn

Vorzeitig weggegangen:

11.00 Uhr Zimmermann David, Braunau

11.05 Uhr Ammann Reto, Kreuzlingen

Präsident: Es freut mich, dass wir nach unserem Aufenthalt in Frauenfeld erstmals wieder in Weinfelden für eine Grossratssitzung zu Gast sein dürfen und das mitten in der WEGA-Zeit. Für die Weinfelder, aber auch für den Thurgau ist das ja ein Event, welcher selbst Hinterthurgauer wie mich oder Leute aus dem Oberthurgau nach Weinfelden lockt. Schön, dürfen wir wiederum hier tagen.

Auf der Zuschauertribüne begrüsse ich die Schülerinnen und Schüler sowie die Lehrpersonen zweier Klassen der Schulanlage Ost in Felben-Wellhausen. Ich heisse sie im Rat herzlich willkommen und wünsche ihnen einen interessanten Einblick in den Ratsbetrieb. Ich danke Kantonsrat Fabrizio Hugentobler, dass er die Einführung in den Ratsbetrieb für unsere Gäste übernommen hat.

Am Freitag, 20. September, fand hier in Weinfelden auf der Güttingersreuti das WEGA-Spiel zwischen Stadtverwaltung und Parlament Weinfelden und dem FC Grosser Rat statt. Es scheint, dass den Weinfeldern der vorgezogene Termin für ein Fussballspiel vor statt während der WEGA nicht sonderlich gut bekam. Zum zweiten Mal in Folge mussten sie sich dem FC Grosser Rat geschlagen geben. Bereits zur Halbzeit lagen sie mit 0:2 hinten. Ein kurzes Aufbäumen nach der Pause reichte nicht, und der FC Grosser Rat fuhr schlussendlich einen ungefährdeten 5:2-Sieg ein. Damit beendet unser FC eine sehr erfolgreiche Saison 2024, und Spielerinnen und Spieler freuen sich auf die nächste Spielzeit im 2025 mit dem Parlamentsturnier in Genf als Höhepunkt.

Am 13. September fand in Bern im Haus der Kantone die Herbsttagung der Interkantonalen Legislativkonferenz (ILK) statt zum Thema "Die Kantone in der Aussenpolitik der Schweiz". Gemäss Bundesverfassung müssen die Kantone in die Aussenpolitik der Schweiz einbezogen werden. Allerdings ist oft zu wenig oder überhaupt nicht klar, welchen Handlungsspielraum die Kantone und vor allem die Kantonsparlamente haben und wie sie diesen ausfüllen können. Die ILK-Herbsttagung ging dieser Frage aus der Warte der Kantonsparlamente nach. Es freut mich, dass der Grosse Rat mit fünf Mitgliedern an dieser Veranstaltung vertreten war. Nach der Theorie in Bern folgte sodann am 19. und 20. September in Gonten im Kanton Appenzell Innerrhoden die praktische Anwendung; und zwar an der Herbsttagung der Internationalen Parlamentarischen Bodensee-Konferenz. Die IPBK bezweckt, die Anliegen der Bevölkerung der Bodenseeregion zu vertreten und fördert den Meinungsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den Länder- und Kantonsparlamenten rund um den Bodensee. Der inhaltliche Fokus der Herbsttagung lag beim Thema Wasserstoff und wie sich dieser in der gesamten Energiemixfrage einfügen könnte.

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

1. Änderung des Gesetzes über das Halten von Hunden (20/GE 27/528)

Eintreten

Präsident: Den Kommissionsbericht zu diesem Geschäft haben Sie vorgängig erhalten. Das Wort hat zuerst die Kommissionspräsidentin, Kantonsrätin Priska Peter, für ihre einleitenden Bemerkungen zum Eintreten.

Kommissionspräsidentin Priska Peter, SVP: Die vorberatende Kommission behandelte die Änderung des Gesetzes über das Halten von Hunden an zwei Sitzungen, wovon die erste Sitzung noch in der alten und die zweite Sitzung in der neuen Legislatur stattfand. An dieser Stelle möchte ich mich bei den Mitgliedern der Kommission für die konstruktiven Diskussionen und die Mitarbeit bedanken. Mein Dank geht weiter an die Vertreter des Departementes für Inneres und Volkswirtschaft (DIV) für die wertvolle Begleitung der Kommissionsarbeit. Die Teilrevision mit der vorgelagerten Konsultation der interessierten Kreise und Verbände, namentlich des Verbandes Thurgauer Gemeinden (VTG), der Gesellschaft Thurgauer Tierärztinnen und Tierärzte (GTT), des Thurgauer Tierschutzverbandes und der kynologischen Vereine, wurde begrüsst. Das Eintreten war unbestritten.

Isabelle Vonlanthen-Specker, GRÜNE: Für mich war der Umweg, den wir in diesem Fall gemacht haben, richtig und wichtig, und ich stehe weiterhin hinter dem damaligen Entscheid des Ratsbüros, diese Revision des Hundegesetzes separat zu behandeln. Für die Konsultation hatten die angefragten Interessensgruppen zwei Monate Zeit – was jetzt auch nicht gerade sehr lange war, für die eher überschaubare Anzahl an Änderungen aber wohl ausreichte. Den Thurgauer Tierärzten war es wichtig, sicher äussern zu können. Eine Gesetzesänderung ohne Einbezug des Berufsfeldes, das mitbetroffen ist, wäre suboptimal gewesen. Grundsätzlich denken wir, dass hier ein solider Gesetzesentwurf vorliegt, was auch die Einstimmigkeit der Kommission am Ende bezeugt. Einige Punkte möchte ich aufgreifen. Ich werde dies schon beim Eintreten tun, da es sich eher um allgemeine Bemerkungen handelt. Die meisten Diskussionen hatten wir bei § 3a. Darin heisst es neu, dass man die kantonale Bewilligung für potenziell gefährliche Hunde auch braucht, wenn man einen solchen Hund nur betreut. Einige Kommissionsmitglieder waren der Meinung, dass das etwas zu weit ginge. Auch stellte sich die Frage, wie man das definiere: Gilt es schon als Betreuung, wenn ich eine halbe Stunde lang kurz auf den Pittbull der Nachbarin aufpasse oder erst, wenn es um zwei Tage geht? Wir haben uns in der Kommission vertieft damit befasst und am Ende entschieden, dass das Wort "betreuen" beibehalten wird. Ich selbst war ebenfalls kritisch anfangs, kann aber nach der Diskussion hinter diesem Vorschlag stehen. Die entscheidende Rolle spielt hier natürlich, wie meistens, die Auslegung in der Praxis. Ein kurzer Einschub, der eher meine persön-

liche Meinung ausdrückt: Man kann sich ja ganz grundsätzlich fragen, ob eine abschliessende Liste solcher potenziell gefährlicher Hunde Sinn macht. Um sich das zu fragen, reicht es einmal zu schauen, welche Hunde in welchem Kanton auf einer solchen Liste vertreten sind. Dies variiert massiv und zeigt auf, wie schwierig eine fixe Einteilung und wie wichtig Ausbildung für alle Hundehalter ist. Verstehen Sie mich nicht falsch: Nach meiner Erfahrung sind in einer Praxis Hunderassen, die im Thurgau auf dieser Liste stehen, oft top ausgebildet, natürlich gerade wegen der Bewilligungspflicht. Wenn nun also auch Personen, welche diese Hunde nur betreuen, sich via Bewilligung intensiver mit der Hundeausbildung befassen, kann dies auch positiv gewertet werden. Zurück zum vorliegenden Gesetzesentwurf: Der § 3a enthält neu einen Absatz 4 mit der Möglichkeit, dass sich Besitzer von Mischlingen, welche phänotypisch – also äusserlich – wie ein potenziell gefährlicher Hund aussehen, sich mittels Gentests von dieser Pflicht befreien können. Wenn man also – salopp gesagt – den Fido aus Rumänien geholt hat, und der sieht blöderweise ein wenig aus wie ein Dobermann, aber eigentlich hat er gar nichts mit so einem gemein – zumindest genetisch –, kann man sich das bestätigen lassen und wird dann von einer Bewilligungspflicht befreit. Das finden wir grundsätzlich positiv. Hier möchte ich aus Sicht der Tierärzte noch einmal betonen: Wir müssen das in der Praxis dann umsetzen, wenn diese Hundebesitzer zu uns kommen und einen genetischen Bluttest wollen. Das heisst, wir müssen die richtigen Labore benennen, diese Labore müssen die richtigen Genpools haben und die genetische Datenbank muss alle unsere Listenhunde enthalten. So einfach, wie es klingt, ist diese Sache nicht, und man muss das gut planen. Der Regierungsrat hat uns an dieser Stelle aber versichert, dass die wichtigen Details in der Verordnung entsprechend definiert werden. Eine der positiven Neuerungen im Hundegesetz ist für uns § 13 Abs. 1 Ziff. 2. Hier heisst es, dass die Steuerpflicht für Nutzhunde gemäss Art. 69 Abs. 2 Tierschutzverordnung entfällt. Darin ist dann definiert, was alles Nutzhunde sind. Wir erachten das als sinnvoll und angemessen, wenn man bedenkt, wie viel diese Hunde für uns Menschen leisten: Man denke an Suchhunde im Rettungsdienst, bei Lawinen, Blindenhunde, Polizeihunde, medizinische Assistenzhunde, zum Beispiel bei schwerer Epilepsie. Diese Hunde beziehungsweise ihre Halter von dieser Steuer zu befreien, ist absolut richtig und ein kleiner Beitrag an den unschätzbaren Wert und die oft freiwillige Arbeit, welche diese Halterinnen mit ihrem Tier leisten. Zum Abschluss noch kurz folgender Aspekt: Ja, wir haben viele Hunde in der Schweiz, zunehmend viele und ja, wir brauchen hier klare Regeln und Möglichkeiten zu Sanktionen, damit das Zusammenleben klappt. Vergessen wir aber nicht, für wie viele, auch gerade ältere Menschen der Hund eine wichtige soziale Stütze ist, und wie gross auch dadurch der Wert dieses Tieres in unserer Gesellschaft. Die GRÜNE-Fraktion ist für Eintreten und wird der vorliegenden Gesetzesrevision grossmehrheitlich zustimmen.

Marina Bruggmann, SP und Gew.: Die Fraktion SP und Gewerkschaften ist für Eintreten und begrüsst die Änderungen der Teilrevision des Hundegesetzes. Dass wir für die-

se Teilrevision eine eigene Kommission gebildet haben und diese Änderung nicht in der Parlamentarischen Initiative "Gesetz über das Halten von Hunden (HundeG): Abschaffung der Gewichtsbeschränkung bei den obligatorischen Hundekursen" beraten haben, war rückblickend die korrekte Entscheidung. So gab es in dieser Teilrevision einige intensive Diskussionen, und die Stellungnahmen vom VTG, der Gesellschaft Thurgauer Tierärztinnen und Tierärzte sowie des Kynologischen Vereins Frauenfeld konnten mit einbezogen werden. Dieses Gesetz schafft klare Rahmenbedingungen für die Haltung und den Umgang mit Hunden und trägt dazu bei, die Verantwortung der Hundehalterinnen und Hundehalter zu stärken. Besonders intensiv war die Diskussion über die Betreuung von Hunden, mit der eine entscheidende Lücke geschlossen wird. Es wurde kontrovers diskutiert, ab wann eine Betreuung bewilligungspflichtig ist. Nach intensiven Beratungen wurde festgelegt, dass nicht jede Form der Betreuung eine Bewilligung erfordert. Eine Bewilligung ist dann nötig, wenn die Betreuung eine gewisse Intensität und Dauer aufweist. Wer also nicht Hundehalterin oder Hundehalter ist, aber dennoch eine tatsächliche Einwirkungsmöglichkeit auf das Tier hat und dieses regelmässig oder ganz-tägig betreut, fällt unter diese Regelung. Diese dient sowohl dem Schutz der Tiere als auch der Öffentlichkeit. Wir sind der Überzeugung, dass diese Regelungen sowohl die Verantwortung der Hundehalterinnen und Hundehalter als auch der Betreuer stärken und so zu einem sicheren Zusammenleben beitragen.

Patrick Siegenthaler, Die Mitte/EVP: Ich spreche im Namen der Fraktion Die Mitte/EVP. Unsere Fraktion ist mit der vorliegenden Fassung des Hundegesetzes einverstanden. Die zwei für uns zentralen, wesentlichen Diskussionspunkte, nämlich die Betreuung und die Steuerbefreiung, wurden zufriedenstellend gelöst. Ich beginne mit der Betreuung: Mit der Präzisierung in § 3 sollte eine Lücke geschlossen werden, in dem eben genau diese Betreuung klarer geregelt wird. Es hat sich in der Diskussion gezeigt – wir haben es gehört –, dass der Begriff "Betreuung" schwer zu definieren ist. Wer einen potenziell gefährlichen Hund betreut – es geht dabei immer nur um die potenziell gefährlichen Hunde und nicht um alle Hunde –, auch wenn nur für eine ganz kurze Zeit, soll eine Bewilligung einholen. Gerade dann, wenn das Tier in einer unbekanntem Umgebung sich aufhält und der Halter oder die Halterin über wenig Erfahrung verfügt, kommt es häufig zu Unsicherheitsreaktionen. Wer sich also ein potenziell gefährliches Tier zulegt, muss sich bewusst sein, dass die Betreuung aufwendig wird. Das ist schon zum Zeitpunkt der Anschaffung klar, und deswegen gehen wir davon aus, dass da ein bewusster Entscheid erfolgt. Wir möchten somit an der strengen Auslegung festhalten und begrüßen daher die Fassung der Kommission. Die Betreuung soll – als Zwischenstufe neben dem Halten und dem Ausführen – im Gesetz geregelt sein, so dass auch insbesondere "kreativen" Hundehalterinnen und Hundehalter künftig keine Schlupflöcher im Vollzug ermöglicht werden. Ich komme zum zweiten Punkt, der Steuerbefreiung in § 13. Auch diese Bestimmung ist in der Fassung der Kommission sehr gut gelöst. Nutzhunde sollen, auch wenn sie nicht

mehr in der Funktion genutzt werden, künftig von der Steuer befreit werden. Dies als Wertschätzung insbesondere für die Halterinnen und Halter und auch für das Tier, welches Aufgaben "im öffentlichen Interesse" wahrgenommen hat. Voraussetzung ist aber immer, dass der Hund bereits steuerbefreit war und auch als solcher im Einsatz war. Es betrifft somit also nur Hunde, die aus gesundheitlichen Gründen oder wegen ihres Alters ihre Funktion als Diensthund, Blindenführhund, Behindertenhund oder Rettungshund nicht mehr wahrnehmen können. Der Steuerausfall bei den Gemeinden wird sehr gering ausfallen, da nicht viele Hunde von dieser Kategorie betroffen sind. Die Diskussion in der Kommission hat zudem gezeigt, dass andere Lösungen unverhältnismässig hohen administrativen Aufwand im Vollzug mit sich bringen würden. Die Fraktion Die Mitte/EVP ist daher einstimmig für Eintreten und unterstützt die Fassung der Kommission.

Michèle Strähli-Obrist, FDP: Die FDP-Fraktion hat die Gesetzesanpassung beraten. Vier zentrale Änderungen sind betroffen, wir haben es bereits gehört: die Einführung einer Bewilligungspflicht für die Betreuung von Listenhunden, die Möglichkeit, Hunde mittels Gentest aus der Bewilligungspflicht nehmen zu können, die Möglichkeit für die Gemeinden, die Hundesteuer anstatt um 25 % neu um 50 % zu erhöhen, und eine Ausdehnung der Steuerbefreiung für alle Nutzhunde. Während die Ausdehnung der Steuerbefreiung und die Möglichkeit zum Gentest den Vollzug vereinfachen dürften, hat die FDP bezüglich den anderen geänderten Punkten gewisse Vorbehalte. Entsprechend hat die FDP klare Erwartungen an die Vollzugsbehörde. Das heisst, es wird erwartet, dass allfällige Steuererhöhungen zur Deckung der Aufwände, welche Hunde verursachen, und nicht zur Aufbesserung der Gemeindefinanzen verwendet werden. Die Gemeinden sind gehalten, die Möglichkeit zur Steuererhöhung mit dem notwendigen Augenmass und nur bei Bedarf vorzunehmen. Neu wird eine Bewilligungspflicht für Personen eingeführt, welche Listenhunde betreuen. Dies betrifft das Betreuen in den eigenen vier Wänden oder im Privatgarten, zumal das Ausführen bereits bis anhin bewilligungspflichtig war. Dies ist aus Sicht der FDP-Fraktion ein grosser und wenig gerechtfertigter Eingriff in die Privatsphäre, wobei der Nutzen unseres Erachtens sehr beschränkt ist. Die FDP hat die klare Erwartung, dass bei der Ausgestaltung der entsprechenden Verordnung nicht jegliches kurzfristiges Betreuen erfasst wird, sondern eine zeitliche Intensität oder Regelmässigkeit vorliegen muss. Weiter hat die FDP die klare Erwartung, dass – wie uns dies in der Kommission auch in Aussicht gestellt wurde – die verfehlte Bestimmung von § 68 Abs. 1 Ziff. 2 in der Verordnung über das Veterinärwesen korrigiert wird. Es kann nicht – wie dies in dieser aktuellen Verordnung steht – angehen, dass Hundeschulen oder kynologische Vereine, welche in ihren Trainingsgruppen auch Listenhunde mit ihren Haltern haben, nochmals eine eigene separate Bewilligung einholen müssen. Dies, obwohl die Hundehalter ihrerseits bereits über eine entsprechende Bewilligung verfügen. Dieser Paragraph ist unseres Erachtens reine Schikane all derjenigen, welche sich für die Ausbildung von Hunden – und darunter gehören auch Listenhunde – einsetzen. Mit diesen Er-

wartungen wird die FDP-Fraktion einstimmig auf die Vorlage eintreten und den Änderungen zustimmen, jedoch auch die Umsetzung in den Verordnungen genau im Auge behalten.

Marcel Preiss, GLP: Ich hatte die Ehre, bei dieser Teilrevision des Gesetzes über das Halten von Hunden erstmals in einer Spezialkommission mitzuwirken. Mein Beitrag war sicherlich bescheiden, nicht zuletzt, weil die Anpassungen im Gesetz überschaubar und gut strukturiert waren. Heute liegt uns das Resultat vor, und bei den meisten Änderungen herrschte in der Kommission Einstimmigkeit. Ein Beispiel dafür ist die Anpassung des Titels. Das Gesetz soll nun schlicht und einfach "Hundegesetz" heissen, was ich für eine klare und prägnante Lösung halte. Ich werde hier jedoch nicht auf jede Änderung im Detail eingehen, sondern möchte die Gelegenheit nutzen, zwei spezifische Anpassungen näher zu beleuchten. Erstens: potenziell gefährliche Hunde. Das ist in § 3a Abs. 1 und neu Abs. 4 geregelt. Hier wird neu geregelt, dass Hunde, bei denen durch einen Gentest eines anerkannten Labors nachgewiesen ist, dass sie weniger als 50 % einer potenziell gefährlichen Rasse in sich tragen, von der Bewilligungspflicht ausgenommen sind. Diese Klarstellung sollte für mehr Sicherheit und Transparenz sorgen. Dennoch hege ich Zweifel, ob das allein ausreicht. Aufgrund meiner langjährigen Beobachtung, insbesondere als Anwohner eines Hundeauslaufgebietes, stelle ich immer wieder fest, dass das eigentliche Problem oft nicht beim Hund, sondern am anderen Ende der Leine zu finden ist. Hier wäre es wichtig, auch dem Halter mehr Verantwortung zuzuweisen. Zweitens: Steuerbefreiung für Nutztiere. Das ist in § 13 Abs. 1 geregelt. Die Steuerbefreiung für Nutzhunde gemäss Art. 69 Abs. 2 Tierschutzverordnung ist eine überfällige Anpassung. Hunde, die als Herdenschutzhunde, Jagdbegleiter, Rettungshunde oder als Blindenhunde wichtige Dienste für die Gesellschaft leisten, verdienen diese steuerliche Entlastung. Es braucht Jahre des intensiven Trainings, bis ein Hund solche anspruchsvollen Aufgaben erfüllen kann. Der Mehrwert für die Allgemeinheit durch diese Hunde übersteigt bei Weitem die Einnahmen durch eine Hundesteuer, sodass diese Steuerbefreiung gerechtfertigt ist. Die GLP-Fraktion stimmt der Änderung dieses Gesetzes einstimmig zu. Abschliessend, erlauben Sie mir, einige Anregungen zu geben. Ich vermute, dass in den letzten Jahren kaum ein Gesetz im Thurgau so oft angepasst wurde wie das Hundegesetz. Doch auch mit diesen neuen Anpassungen werden wir die bestehenden und zukünftigen Herausforderungen nicht vollständig lösen können. Viele Probleme, die wir heute sehen, sind auf Unwissenheit der Hundehalter zurückzuführen. Mehr Aufklärung und Schulungen könnten hier Abhilfe schaffen. Die Einführung verpflichtender Kurse für künftige Tierhalter könnten Spontankäufe, besonders über das Internet, reduzieren und dazu beitragen, dass Tiere artgerechter gehalten werden. Auch die Tierheime würden entlastet, und die Nachfrage nach Importhunden, insbesondere aus dem Ostblock, könnte sinken. Ein weiterer Punkt betrifft die Hundeerziehungskurse. Seit Kurzem müssen alle Hundebesitzer innerhalb eines Jahres nach Erwerb des Tieres einen Erziehungskurs

absolvieren. Es kann jedoch vorkommen, dass ein Welpe bereits im Alter von acht bis neun Wochen angeschafft wurde und der Halter die zehn Lektionen bereits mit einem sechs Monate alten Hund absolviert hat. Das Problem: Hunde entwickeln sich ähnlich wie Menschen durch verschiedene Lebensabschnitte, nur deutlich schneller. Ich empfehle daher, dass Hunde nach dem 2. Lebensjahr nochmals einige Lektionen in einem Erziehungskurs absolvieren sollten. Zu diesem Zeitpunkt haben die meisten Hunde ihre Pubertät hinter sich und sollten charakterlich gefestigt sein. Sollte dies nicht der Fall sein, könnte ein Hundetrainer gezielt Anpassungen vornehmen, um mögliche Verhaltensprobleme zu korrigieren.

Manuel Sturzenegger, SVP: Im Rahmen der geplanten Änderung des Hundegesetzes fanden zwei Sitzungen der zuständigen Kommission statt. Nebst den redaktionellen Änderungen wurden unter anderem zwei zentrale Themen eingehend erörtert. Der erste Punkt betrifft die Handhabung der als 14 potenziell gefährlich eingestuften Hunderassen im Kanton Thurgau. Bisher unterlag lediglich das Halten und Ausführen dieser Hunde einer Bewilligungspflicht. Neu soll auch das Betreuen dieser Rassen bewilligungspflichtig werden. Mit dieser Rechtsangleichung würde sich der Kanton auch in der Formulierung an die Vorgaben der Tierschutzgesetzgebung angleichen. Das Betreuen ist eine notwendige Ergänzung zur bisherigen Regelung und schliesst eine bestehende Lücke. So kommt es vor, dass offensichtliche Halterinnen und Halter von bewilligungspflichtigen Hunden erklären, dass sie den Hund lediglich betreuen, um eine Bewilligungspflicht zu umgehen. Wichtig hierbei ist, dass die Regelung nach wie vor situationsbedingte Ausnahmen vorsieht. So benötigen zum Beispiel Tierarztbesuche oder notfallmässige Unterbringungen nach wie vor keine Bewilligung. Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Revision betrifft die Hundesteuer. Seit den Achtzigerjahren wurden die Sätze nicht mehr angepasst. Der aktuelle Rechtsrahmen erlaubt es den Gemeinden, die Steuer um bis zu 25 % zu erhöhen. Mit der vorliegenden Änderung soll dieser Spielraum auf bis zu 50 % erweitert werden. Fazit: Die vorgeschlagene Revision des Hundegesetzes ist ein notwendiger Schritt, um den rechtlichen Rahmen an die aktuellen Erfordernisse anzupassen. Die Ausweitung der Bewilligungspflicht auf die Betreuung von Hunden potenziell gefährlicher Rassen stärkt die rechtliche Handhabe in Missbrauchsfällen. Die Möglichkeit der Gemeinden, die Hundesteuer neu bis zu 50 % zu erhöhen, lässt eine zeitgemässe Lenkungsabgabe zu. Die SVP-Fraktion ist für Eintreten und stimmt der Änderung des Gesetzes grossmehrheitlich zu.

Lukas Madörin, EDU/Aufrecht: Die Fraktion EDU/Aufrecht hat die erneute Revision des Hundegesetzes geprüft und beraten. Aus Sicht der Fraktion machen die kleinen Änderungen durchaus Sinn, gerade dann, wenn einmal Probleme auftauchen sollten. Es ist sinnvoll, dass die Gemeinden die Hundesteuer leicht erhöhen und somit einen Teil der anfallenden Kosten decken können. An dieser Stelle möchte ich an alle Gemeindepräsi-

dentinnen und Gemeindepräsidenten appellieren, die ihnen aufgetragenen Aufgaben auch zufriedenstellend zu erfüllen; wie zum Beispiel das regelmässige Leeren der Robidogs. Die Fraktion EDU/Aufrecht ist für Eintreten und steht hinter der Kommissionsfassung.

Hans Eschenmoser, SVP: Entschuldigen Sie meine Stimme, in der 5. Jahreszeit, an der WEGA, ist meine Stimme dauernd überlastet. Ich möchte in meinem persönlichen Namen sprechen, spreche aber wohl – so denke ich – auch für eine Vielzahl von Personen, die gerne ohne Hunde leben und sich frei und unbelästigt bewegen möchten. Im Thurgau sind per August 2024 21'523 Hunde gemeldet, eine beträchtliche Zahl. In meinem täglichen Leben sehe ich von morgens früh bis abends spät die vielen Hundehalter mit ihren Tieren am Laufen. Und da habe ich eine Hochachtung, wie bei Wind und Wetter man sich nach draussen quälen muss, um dem Tier Bewegung zu geben, aber auch um die entsprechenden Geschäfte zu erledigen. Bei vielen ist der Hund ein Familienmitglied, und man baut eine enge Beziehung auf. So wird beim Spaziergang mit dem Tier geschwätzt, gerannt, gespielt und so weiter. Man wirft Holzsteckchen, welche man im Wald gefunden hat, in die Wiese, und der Fifi muss sie wieder zurückbringen. Kommt der Stecken nicht mehr zurück, ist es ja egal, hat ja niemand gesehen, und so muss ich ihn auch nicht aufräumen. Die Frage, ob der Landwirt das gerne hat, stellt sich der Hundebesitzer nie, denn er muss ja einfach seinen Hund bewegen. Dann gibt es die anderen Hundehalter, die ihren Hund an einer Leine halten. Das wäre das Schönste für mich. Aber es gibt halt auch diese Leinen, die man entriegeln kann, so dass der Hund sich sozusagen frei bewegen kann. So hat er mehr Bewegung, ist aber doch angeleint. Und der Hundehalter kann die kostbare Zeit nutzen, um die unendlichen Daten aus dem Handy einzusaugen; ohne einen Blick zum Hund oder zur schönen Natur. Sitze ich dann einmal auf einer Bank, im Freien oder sonst wo, möchte ich nicht vom Fifi mit der Schnauze beschnuppert werden. Dieses Verständnis fehlt den meisten Hundehaltern. Aber es gibt natürlich auch vorbildliche Personen, die einen Hund halten. Und hier komme ich zum Thema – Ratskollege Marcel Preiss hat das bereits ein wenig angedeutet: Das sind die Hundekurse. Bei der letzten Teilrevision im November 2023, als bei der Hundekurspflicht die Gewichtsbeschränkung aufgehoben wurde, ist auf die anstehende Teilrevision hingewiesen worden, welche wir heute beraten. Aber bei der aktuellen Teilrevision wurde dieses Thema zu wenig oder gar nicht angesprochen. Für mich steht grundsätzlich das Wichtigste in § 1 Abs. 1 des Hundegesetzes: "Hunde sind so zu halten, dass Mensch und Tier nicht gefährdet oder belästigt werden." Und dann steht bei § 1b unter Abs. 1: "Wer einen Hund hält, muss innerhalb eines Jahres nach Anschaffung des Tieres einen Kurs über eine anerkannte praktische Hundeeziehung besuchen." Und unter Abs. 2: "Der Regierungsrat regelt die Anerkennung." So steht es im Gesetz. Nach der Frage, wie der Regierungsrat die Anerkennung regle, habe ich vom Veterinäramt die Antwort erhalten, dass der Kursinhalt vom Veterinäramt nicht überprüft werde, da das

Amt hier keinerlei Vollzugskompetenzen habe. Der Vollzug sei Sache der Gemeinden. Das ist richtig: Der Vollzug ist bei den Gemeinden. Aber der Regierungsrat regelt laut Gesetz die Anerkennung der Hundeeziehung. Nun komme ich zu meiner Forderung an den Regierungsrat, dass er nach der Genehmigung der Teilrevision die Verordnung entsprechend anpasse, dass beim Hundeeziehungskurs auch der Hundehalter über sein Verhalten geschult wird. Ebenfalls erwarte ich eine durchgeführte Anerkennung der Hundekurse durch den Kanton.

Regierungsrat Walter Schönholzer: Ja, tatsächlich, dieser Umweg über eine Konsultation – es wurde von verschiedenen Kantonsrätinnen und Kantonsräten angesprochen – hat sich gelohnt. Hier muss ich selbstkritisch sagen: Die Effizienz, die wir gewünscht haben von Seiten der Regierung nach der Parlamentarischen Initiative, ist grundsätzlich schon gut, aber manchmal eben nicht gut genug. Hier hat sich dieser Umweg gelohnt. Ganz wichtig, nehmen Sie das bitte jetzt in der Beratung noch einmal mit: Das Hundegesetz dient dem Schutz von Mensch und Tier; und vor allem Gefahren von potenziell gefährlichen Hunden werden hier abgehandelt. Das erklärt wahrscheinlich auch eine gewisse Emotionalität. Kantonsrat Hans Eschenmoser hat eindrücklich darauf hingewiesen, dass eben die Erfahrungen, die man mit Hunden hat, immer von einzelnen Erlebnissen geprägt sind, und das gilt es hier auch mit zu berücksichtigen. Im Veterinärgesetz, das wir auch schon behandelt haben, kommen ja die Hunde auch vor, unter anderem. Aber jenes Gesetz dient dem Schutz der Tiere, und hier beim Hundegesetz geht es um den Schutz von Tieren unter sich, aber vor allem auch für die Menschen. Der Regierungsrat und die Kommission – und dafür möchte ich mich herzlich bedanken – haben gut darauf geachtet, dass der Vollzug, der vollständig bei den Gemeinden liegt, einfach und klar bleibt. Der Vollzug hat sich in den letzten Jahren weitgehend bewährt. Da gibt es keinen Grund, hier grosse Änderungen vorzunehmen. Das, was die Gemeinden zu tun haben, muss auch einfach durchführbar sein. Dazu gehört zum Beispiel jetzt auch, dass wir die Steuerbefreiung der Nutzhunde auf alle Nutzhunde ausdehnen. Das bleibt überschaubar. In unserem Kanton gehen wir davon aus, dass es etwa 1 bis 2 Prozent, also zirka 200 bis 400 Hunde, betreffen mag. Da ist es eben wichtig, dass, wenn jemand mit seinem Hund diese Ausbildung abgeschlossen hat, der Hund auch entsprechend in den Einsatz kommt, und wenn es dann beendet ist, nicht die Gemeinde alle zwei oder drei Jahre hinterher prüfen muss, ob jetzt dieser Hund immer noch als Polizei- oder als Assistentenhund etc. genutzt wird. Bei den Steuererhöhungen, das wurde gesagt, sind auch die Gemeinden gefordert. Ich finde, da hat die Kommission einen sehr guten Mittelweg gewählt, dass sie eben das Augenmass den Gemeinden in die Hand gibt. Die Gemeinden sind unterschiedlich von Aufwänden betroffen. Es ist nicht dasselbe, ob man in einer städtischen Gemeinde Hunde hält oder ob das eher im ländlichen Raum ist. Aufwendungen gibt es aber in beiden Orten, auch das wurde schon gesagt. Die Gemeinderäte haben also hier eine gewisse Freiheit. Sie müssen das dann aber ihrer Bevölkerung ge-

genüber verantworten können, und auch da bin ich überzeugt, wird es ein Korrektiv geben, sollte eine Gemeinde hier übertreiben. Aber auch das haben wir in den vergangenen Jahren nie gesehen. Dann noch zur Betreuung: Kantonsrätin Michèle Strähl-Obrist hat das auch angesprochen. Hier werden wir, und das haben wir schon in der Kommission gesagt, eine Präzisierung in der Veterinärverordnung zu den Hundeschulen machen. Das wurde schon zugesichert. Und auch bei der Ausgestaltung der Hundeverordnung werden wir die Anliegen der Kommission mitnehmen und entsprechend umsetzen. Warum es eine Anpassung bei den Betreuungen braucht, hat Kantonsrat Manuel Sturzenegger perfekt erklärt, vielen Dank für dieses Votum.

Diskussion – **nicht weiter benützt.**

Eintreten ist unbestritten und somit beschlossen.

1. Lesung

Präsident: Wir kommen zur 1. Lesung und diskutieren die Fassung der vorberatenden Kommission paragraphenweise. Dabei hat jeweils die Kommissionspräsidentin, Kantonsrätin Priska Peter, zuerst das Wort, sofern sie es wünscht.

I.

Titel

Diskussion – **nicht benützt.**

§ 3a Abs. 1, Abs. 4

Kommissionspräsidentin Priska Peter, SVP: Wie bereits mehrmals erwähnt, bestand grosser Diskussionsbedarf bei § 3a Abs. 1 mit der Aufnahme der Bewilligungspflicht für die Betreuung der Hunde. Wir reden hier ausschliesslich von potenziell gefährlichen Hunden, den sogenannten Listenhunden. Die Bewilligung nach Hundegesetz soll den Schutz von Menschen und Tieren vor diesen potenziell gefährlichen Hunden sicherstellen. Man will Versuchen zur Umgehung der gesetzlichen Bewilligungspflicht entgegenwirken. Zum neuen Abs. 4: Die Gentests haben wir auch ausführlich diskutiert. Sie dienen dazu, zu bestimmen, ob ein Hund bewilligungspflichtig ist oder nicht. So kann sich ein Hundehalter aktiv von der Bewilligungspflicht befreien. Damit erübrigt sich ein Rätselraten über das Erscheinungsbild des Hundes.

Diskussion – **nicht benützt.**

§ 3b Abs. 1

Diskussion – **nicht benützt.**

§ 5 Abs. 1, 2, 3, 4

Diskussion – **nicht benützt.**

§ 9 Abs. 2

Diskussion – **nicht benützt.**

§ 10 Abs. 2, Abs. 3

Diskussion – **nicht benützt.**

§ 11 Abs. 1

Kommissionspräsidentin Priska Peter, SVP: Hier war es der Kommission wichtig, den Politischen Gemeinden die Möglichkeit zu geben, bei Bedarf die Hundesteuer um bis zu 50 % zu erhöhen, um so die Hundesteuer flexibler den tatsächlichen Kostenentwicklungen anzupassen.

Diskussion – **nicht benützt.**

§ 13 Abs. 1

Kommissionspräsidentin Priska Peter, SVP: Die Kommission will, dass die Nutzhunde so lange von der Steuer befreit sind, solange sie leben. Es geht auch darum, den administrativen Aufwand möglichst klein zu halten.

Diskussion – **nicht benützt.**

§ 14 Abs. 1

Diskussion – **nicht benützt.**

§ 17

Diskussion – **nicht benützt.**

§ 18

Diskussion – **nicht benützt.**

§ 19

Diskussion – **nicht benützt.**

II.

Diskussion – **nicht benützt.**

III.

Diskussion – **nicht benützt.**

IV.

Diskussion – **nicht benützt.**

Präsident: Wir haben die Vorlage in 1. Lesung durchberaten. Möchte jemand auf einen Paragrafen zurückkommen? Das ist nicht der Fall. Die 2. Lesung wird für eine der nächsten Ratssitzungen traktandiert.

2. Interpellation von Oliver Martin, Stefan Mühlemann, Aline Indergand vom 20. Dezember 2023 "Tempo 30 auf Kantonsstrassen im Thurgau" (20/IN 60/620)

Beantwortung

Präsident: Die Antwort des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Die Interpellanten und die Interpellantin, vertreten durch Kantonsrat Oliver Martin, haben zuerst das Wort für eine kurze Erklärung, ob sie mit der Beantwortung zufrieden sind.

Oliver Martin, SVP: Ich halte mich kurz. Wir haben die Interpellation am 18. Dezember 2023 eingereicht, und ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung unserer Fragen. Wir haben noch weitere Fragen. Um über diese zu sprechen, unsere Sicht dazu mitzuteilen, und für deren Beantwortung möchte ich gerne **Diskussion beantragen**.

Abstimmung

Diskussion wird mit 105:1 Stimmen beschlossen.

Oliver Martin, SVP: Vielen Dank, dass Sie der Diskussion zugestimmt haben. Die Bevölkerungsdichte wird immer höher. Der Druck auf die Kantone und die Gemeinden wird immer grösser. Die Siedlungsgebiete können sich lediglich gegen innen entwickeln. Das kantonale Strassennetz ist gegeben und liegt häufig auch im Siedlungsgebiet, und so nimmt auch der Verkehr durch die rasant wachsende Bevölkerung stetig zu. Dass man in gewissen Bereichen etwas gegen den Lärm unternehmen möchte, ist nachvollziehbar. Aber es darf nicht zur Regel werden, dass Lärmmassnahmen zusätzlich je länger je mehr den Verkehr lahmlegen und damit dem Gewerbe, der Industrie sowie den Arbeitnehmenden, die auf das Auto angewiesen sind, Steine in den Weg gelegt werden. Wie viele andere Unternehmer auch, sind meine Mitarbeiter und ich täglich von Schikanen in der Verkehrsführung betroffen. So werden Liefer- und Lastwagen in Kreiseln mit künstlich verengten Ausfahrten abgestraft. Ausserdem wird der Verkehrsfluss im Siedlungsgebiet durch Bushaltestellen auf der Strasse direkt vor oder nach Verkehrsinseln zusätzlich beeinträchtigt. Weiter kommt hinzu, dass für Autofahrer laufend die Spurbreite verkleinert wird. Aber wenn es um Tempobeschränkungen geht, möchte ich festhalten, dass Tempo 30 durch heutige E-Bikes mit Leichtigkeit erreicht und auch überschritten wird. Ich frage deshalb die Regierung: Werden in Tempo-30-Strecken auch zu schnell fahrende Velofahrer gebüsst, oder wird da eine Ausnahme gemacht? Ich möchte da nicht auf ein Beispiel eingehen, es wurde mir jedoch bekannt, dass gebüsst wird vor Tempo-30-Strecken. Momentan sind, wie vom Regierungsrat aufgezeigt, sechs Strassenabschnitte von Thurgauer Kantonsstrassen und somit des verkehrsorientierten Strassennetzes für Tempo 30 ausgelegt. Es sind dies die kantonalen Strassenabschnitte in Arbon, Bischofszell, Ermatingen, Kreuzlingen, Sirnach und Steckborn. Stand heute ist die Umset-

zung von Tempo-30-Strecken auf den Kantonsstrassen in der Innenstadt von Frauenfeld noch offen. Mir ist bewusst, dass die rechtlichen Grundlagen für Tempo-30-Strecken auf unseren Kantonsstrassen das Umweltschutzgesetz (USG) sowie die Lärmschutzverordnung (LSV) des Bundes sind. Sie verpflichten unseren Kanton zu Lärmsanierungen auf unseren Strassen, um die Bevölkerung vor lästigem Lärm zu schützen. Aber Augenmass ist auch hier angesagt. In der Beantwortung wird deutlich, dass die Regierung Massnahmen zum Lärmschutz vor allem in lärmarmen Belägen und temporeduzierten Strassen sieht. Jedoch gibt es meines Erachtens auch andere Möglichkeiten. Das Schlagwort lautet Innovation. So möchte ich an dieser Stelle von der Regierung wissen, ob sie bereit wäre, beim Bund vorstellig zu werden, um sich gegen diese teuren Massnahmen zu wehren, auch im Hinblick auf die immer leiser werdenden Fahrzeuge und die angespannte Finanzlage unseres Kantons. Elektrofahrzeuge sind erstens fast gar nicht zu hören, und zweitens gibt es auch immer mehr davon. Bezüglich der Beantwortung der Frage 6 vermissen wir Interpellanten eine klare Antwort. Die Regierung kann doch nicht Tempo-30-Strecken, Belagssanierungen und weitere teure Lärmschutzmassnahmen umsetzen, ohne dass dafür genaue Zahlen vorliegen. Zum Beispiel: Wie viele Personen sind vom Lärm betroffen, und wie viele Beschwerden sind eingegangen? Dass es keine Güterabwägung der Bedürfnisse von Interessengruppen wie unter anderem dem Gewerbeverkehr gab, wie in der Antwort zu Frage 5 beschrieben, ist für mich unverständlich. Als Gewerbetreibender sehe ich dies anders. Ich muss für mich und meine Firma je länger, desto mehr überlegen, ob es sich überhaupt noch lohnt, mit unseren Fahrzeugen zur Arbeit zu fahren, insbesondere über weitere Strecken sowie in den Städten. Aus meiner Sicht sind Tempo-30-Strecken auf unseren Kantonsstrassen nicht zielführend. Unsere kleineren und mittleren Unternehmen (KMU), sprich ein starkes Gewerbe, macht doch das Rückgrat unseres Kantons aus. Das gilt es zu stärken, und nicht mit weiteren Einschränkungen wie Tempo-30-Strecken auf Kantonsstrassen, und damit bedeutenden verkehrsorientierten Strassen, zu belasten und zu demütigen. Aufgrund der momentanen Finanzknappheit unseres Kantons lege ich unserer Regierung nahe, weitere Investitionen für den Ausbau von Tempo-30-Strecken unmittelbar zu stoppen. Um das Gewerbe, die Industrie, die Landwirtschaft sowie die Arbeitnehmerschaft zu entlasten, sollten zudem die bereits eingeführten Tempo-30-Strecken aufgehoben werden. Ich würde mich freiwillig zur Verfügung stellen, um die Tempo-30-Schilder wieder abzumontieren; natürlich ohne Kosten. Wir brauchen nicht immer mehr Vorschriften und einengende Gesetze. Uns allen sollte doch bewusst sein, dass wir Autofahrer einen Grossteil der Steuern und Abgaben bezahlen, welche unserem Staatshaushalt zugutekommen. Zum Abschluss möchte ich als Beispiel erwähnen, dass der Bund rund 80 Rappen pro Liter Benzin oder Diesel verdient. Gerade auch deshalb sollten die Autofahrer mehr gehört und wertgeschätzt werden.

Marcel Wittwer, EDU/Aufrecht: Ich werde in die gleiche Kerbe hauen wie Ratskollege Oliver Martin. An alle, die nach Einsparpotenzial bei der Staatsrechnung suchen: Ich habe 245'000 Franken gefunden. So viel kostete laut Beantwortung der Interpellation die Einführung von Tempo-30-Abschnitten auf Kantonsstrassen. Es sind nicht die ersten Steuerfranken, die in den Sand gesetzt werden, und es werden nicht die letzten sein. Aufgrund meiner Biografie bin ich vor allem von der Tempo-30-Strecke in Bischofszell betroffen. Plötzlich steht da eine 30er-Tafel. Man wähnt sich im falschen Film. Welchen Nutzen soll das Ganze eigentlich haben? Wenn ich die Steigung zur Bischofszeller Altstadt hochfahre und dann die Temporeduktion auf 30 km/h wirksam wird, muss ich einen Gang herunterschalten. Was passiert, wenn ich um einen Gang herunterschalte? Es wird lauter. Man erreicht also zumindest in diesem Fall wohl eher das Gegenteil dessen, was man vorgibt, zu erreichen. Als der Bundesrat die erwähnte Verordnung erliess, wusste er, dass die Abgaswerte durch technologische Verbesserungen immer tiefer werden. So tief, dass die "Alles-Regulatoren" von Bern und Brüssel gar nicht nachkommen. Was den Lärm anbelangt, den die Fahrzeuge erzeugen, allen voran die gehypten E-Fahrzeuge: Die hört man kaum kommen. "Seldwyla". Solche Massnahmen – es gibt derer noch weitere – sind gegen das Gewerbe gerichtet. Einmal mehr wird der Individualverkehr zur Zielscheibe. Die Fraktion EDU/Aufrecht ist für das Gewerbe und für einen möglichst hinderungsfreien Verkehr. Die Tempo-30-Strecken könnten schon morgen abgeräumt werden – ich stelle mich auch zur Verfügung – ohne gesundheitliche Schäden, ohne Umweltschäden sowie ohne Sicherheitseinbussen, nur leider wieder mit Kosten, dafür aber wieder mit mehr Verkehrsfluss und Zeitgewinn.

Andreas Opprecht, FDP: Die FDP-Fraktion dankt dem Regierungsrat ganz herzlich für die Beantwortung der Interpellation. Darin gibt die Regierung einen guten Überblick über die aktuelle Gesetzgebung betreffend die Thematik der Tempo-30-Strecken und -Zonen, und wie das im Kanton Thurgau interpretiert und umgesetzt wird. Es ist auch aus der Kostenperspektive zu begrüssen, dass das kantonale Tiefbauamt, wenn immer möglich, Massnahmen zur Lärmreduktion auf den Lärm verursachenden Kantonsstrassen sucht und nicht primär in teure Begleitmassnahmen wie Lärmschutzfenster investiert. In der Beantwortung ist für die FDP-Fraktion nachvollziehbar aufgezeigt, dass es auf einem ganz eng begrenzten Kantonsstrassenteil bei gewissen Kriterien sinnvoll ist, als wirksame Massnahme zur Lärmreduktion die Geschwindigkeit zu reduzieren. Diese Massnahme ist an solchen Stellen effektiv und nachhaltiger als ein Flüsterbelag, der seine lärmreduzierende Wirkung nach und nach wieder verliert. Drei Unklarheiten und Fragen verbleiben jedoch nach der Umsetzung. Erstens: Ist es Ihnen auch schon passiert, dass Sie durch die Tempo-30-Strecken in Bischofszell oder in Kreuzlingen gefahren sind und sich dabei unsicher waren, wann die Strecke zu Ende sein und wieder Tempo 50 gelten würde, weil kein Tempo-50-Schild auf die Tempo-30-Strecke folgte? In der Zwischenzeit wurde ich vom kantonalen Tiefbauamt weitergebildet, dass eine Verzweigung, wie bei-

spielsweise ein Kreisel, eine Tempo-30-Strecke automatisch beende, wenn danach nicht wieder ein Tempo-30-Schild stehe. Das wusste ich nicht, und die meisten Navigationsgeräte haben das auch noch nicht verstanden. Hand aufs Herz: Wäre es nicht sinnvoll, wenn auch rechtlich nicht notwendig, das Ende einer Tempo-30-Strecke für die bessere Verständlichkeit für Fahrer und Navigationsgeräte mit einem Tempo-50-Schild anzuzeigen? Viele Autofahrer finden es echt mühsam, wenn sie regelmässig nach dem Ende der Tempo-30-Strecken hinter Automobilisten "herschleichen" müssen, die das Ende der Tempo-30-Strecke übersehen haben und durch den ganzen Rest der Stadt mit 30 km/h weiterfahren. Zweitens: Weiter stellt sich die Frage, wie der Kanton respektive die Kantonspolizei mit der Kontrolle des Verkehrs umgeht. Eine Tempo-30-Strecke auf einer Kantonsstrasse kommt gerade für Ortsunkundige häufig unerwartet, und man kann sie im Schilderwald gerne auch als regelkonformer Autofahrer auf den ersten paar Hundert Metern rasch übersehen. Mit 50 km/h auf dem Tacho auf einer Tempo-30-Strecke kann das schnell sehr viel, bei einer bestehenden Verwarnung sogar den Fahrausweis, kosten. Dies stellt für jeden Einzelnen ein grosses Ärgernis dar, besonders aber auch für Unternehmen, deren Mitarbeitende als Monteure oder Vertreter viel auf den Strassen unterwegs sind. Solche Mitarbeiter ohne Führerschein können im Unternehmen manchmal während Monaten nicht mehr richtig eingesetzt werden. Drittens: Jede Tempo-30-Strecke hat rund 40'000 Franken gekostet. Für die FDP-Fraktion ist unklar, wofür neben der Signalisation weitere namhafte Kosten entstanden sind. Kurz zusammengefasst: In Einzelfällen können Tempo-30-Strecken sicherlich sinnvoll sein. Bei der Signalisation sehen wir Verbesserungsbedarf, und unangekündigte Kontrollen sollten unterlassen werden, da es nicht um eine Sicherheitsmassnahme, sondern um eine Lärmschutzmassnahme geht.

Alexander Sigg, GLP: Es gibt wohl kaum ein Thema, das in der Lokalpolitik mehr polarisiert als das Thema Verkehr. Jeder ist auf irgendeine Weise Verkehrsteilnehmer und von diesem Thema betroffen, und praktisch jeder nimmt für sich in Anspruch, in diesem Fachgebiet Experte zu sein. Jeder Exekutivpolitiker, der auf kommunaler Ebene schon einmal ein Verkehrsprojekt vor der Bevölkerung vertreten hat, weiss, dass bei kaum einem anderen Thema Partikularinteressen derart stark gewichtet und vertreten werden wie beim Thema Verkehr, und dabei insbesondere auch beim Thema "Tempo 30". Konkret bedeutet dies, dass jemand, der an oder nahe einer Kantonsstrasse wohnt, in der Regel ein Befürworter einer Tempo-30-Strecke ist, weil er weniger Lärm und mehr Sicherheit und Lebensqualität wünscht, und dass jemand, der weit entfernt von einer Kantonsstrasse in einem Wohnquartier wohnt, tendenziell gegenteiliger Meinung ist, weil er keine Einschränkungen wie Tempo 30 möchte. Als Gemeinderat, der kürzlich eine Sanierung der Ortsdurchfahrt mit einem Tempo-30-Teilstück vertreten musste oder durfte, weiss ich, was das einzige Rezept ist, um dieser schwierigen Interessenabwägung zu begegnen. Das Thema "Tempo 30 auf Kantonsstrassen" muss von der emotionalen be-

ziehungsweise politischen Ebene auf eine sachliche Ebene heruntergebrochen werden. Und genau das ist es, was das kantonale Tiefbauamt im Thurgau macht und lebt, und was die gesetzlichen Grundlagen vorgeben. Auf Kantonsstrassen gilt innerorts Tempo 50. Für die Einführung einer Tempo-30-Strecke braucht es sachliche und nachvollziehbare Gründe. Es darf eben kein politischer Entscheid sein, ob die Sicherheit es erfordert, eine Tempo-30-Strecke einzuführen. Eine von Fachleuten erstellte Verkehrsstudie mit Sicherheitsprüfung soll die Antwort auf diese Frage geben. Dasselbe gilt für Temporeduktionen aus Lärmschutzgründen. Der motorisierte Individualverkehr nimmt stetig zu. Die Verkehrsprobleme sind anspruchsvoll und vielfältig. Die Lösungen müssen deshalb sachgerecht und verhältnismässig sein. Hier sind wir im Thurgau meines Erachtens auf dem richtigen Weg. Übrigens: Die erwähnte Sanierung der Ortsdurchfahrt inklusive Tempo-30-Strecke in meiner Wohngemeinde wurde an der letzten Gemeindeversammlung mit einer Rekordstimmeteiligung nach langer und intensiver, aber auch fairer und sachlicher Diskussion durch den Souverän genehmigt. Zum Votum von Ratskollege Oliver Martin betreffend das Argument leiserer Elektrofahrzeuge: Es stimmt, dass diese leiser sind, aber ab Tempo 35 ist das Rollgeräusch als dominierende Lärmquelle wahrzunehmen, weshalb das Argument bei Tempo 50 nicht mehr relevant ist.

Ulrich Graf, SVP: Ich spreche im Namen der SVP-Fraktion. Vielen Dank für die ausführliche Beantwortung der Interpellation und die Möglichkeit zur Diskussion. Zugegeben: Tempo 30 weckt überall viele Emotionen. Es ist fast wie beim Zahlen der Steuern, es sind alle irgendwie betroffen. Dass das Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) im August 2022 mit der "Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen" die Hürden für Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrorientierten Kantonsstrassen abgebaut hat, ist Fakt und grundsätzlich auch nicht der Stein des Anstosses. Wer kennt sie nicht, die Tempo-30-Zonen, die in vielen Dörfern wie Pilze aus dem Boden schießen und mit vielen künstlichen Hindernissen auch dort den Gewerbeverkehr behindern? Ich fahre selbst zeitweise Erntefahrzeuge, mit denen es immer schwieriger wird, sich durch den Verkehr zu hangeln, weil nicht in der Praxis, sondern am Bürotisch über zusätzliche verkehrsberuhigende Massnahmen entschieden wird. Die Tatsache, dass immer mehr Tempo-30-Strecken auf verkehrorientierten Kantonsstrassen realisiert werden, liess diese Interpellation entstehen. Sicherheit sowie Schutz vor Lärm und Umweltbelastung, mit Augenmass angewandt, können durchaus als Gradmesser dienen. Wir beobachten jedoch aktuell und befürchten auch für die Zukunft, dass die neue "Strategie Lärm- und Ruheschutz kantonale Strassen Thurgau" des kantonalen Tiefbauamtes wohl allzu einseitig zugunsten der Temporeduktionen ausgelegt wird. Wer denkt dabei an den Ausweichverkehr in die Quartiere, an die neuen Staus, die gerade wegen Tempo 30 entstehen würden, oder an den Busverkehr? Unverständlich sind für uns auch Forderungen von linker Seite für das Installieren von Lärmradars etc., bei denen es sich um reine Schikanen handelt. Was tut sich beim Bund? Bis zum

Ende dieses Jahres sollte ein Vorschlag zur Umsetzung und Limitierung von Tempo-30-Strecken auf Kantonsstrassen vorliegen. Wie die Erfahrung zeigt, könnte dies jedoch länger dauern. Es gibt jedoch auch bereits Bundesgerichtsentscheide über die Einführung von Tempo-30-Strecken gegenüber Direktbetroffenen und Bürgern, die Einsprachen erhoben haben. Diese könnten ebenfalls wegweisend sein. Was tut sich in den Kantonen? Im Kanton St. Gallen gibt es eine regierungsrätliche "Bremse" für Tempo 30 in der Stadt St. Gallen. Im Kanton Basel-Landschaft wurde eine Volksinitiative "Tempo 30 auf Hauptstrassen – nur mit Zustimmung des Volkes" abgelehnt. Die Regierung bleibt dort trotzdem dran, damit kein Wildwuchs entsteht. Im Kanton Luzern wurde eine Initiative "Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts" lanciert. Im Kanton Waadt gibt es bereits eine parlamentarische Intervention zu einem Moratorium betreffend Tempo 30, und im Kanton Freiburg geht man noch einen Schritt weiter: Dort wurde bereits eine Motion zu Tempo 50 angenommen. Sie sehen also, dass sich diesbezüglich einiges tut. Die SVP-Fraktion votiert geschlossen gegen eine Einführung der Tempo-30-Strecken und somit gegen die Strategie im Kanton. Sie befürwortet Augenmass für wirklich relevante Abschnitte mit einem Blick auf den kantonalen Finanzhaushalt zu deren Realisation. Es soll aktuell im Raum stehen bleiben, ob hierzu eine Motion unter der Führung der SVP erfolgen wird, oder ob Bundesbern zusammen mit den Verkehrsverbänden verbindliche Richtlinien erlassen wird, welche auch wirtschaftstauglich respektive wirtschaftsfreundlich sein werden.

Christoph Regli, Die Mitte/EVP: Ich spreche zu Ihnen im Namen der Fraktion Die Mitte/EVP. Nachdem die Medien immer wieder Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten zur Sprache brachten und sogar über eine umfassende Tempo-30-Zone für Frauenfeld berichtet wurde, danken wir den Vorstössern herzlich dafür, dass sie mit ihrer Interpellation dem Regierungsrat die Gelegenheit gegeben haben, eine Auslegeordnung zu machen. Der Regierungsrat hat diese gut genutzt. Nun ist wieder deutlich vor Augen geführt worden, dass der Unterschied zwischen verkehrsorientierten Strassen und nicht verkehrsorientierten Strassen in diesem Zusammenhang sehr bedeutend ist. Bei verkehrsorientierten Strassen sind Tempo-30-Zonen nicht möglich. Bei Engpässen oder an sensiblen Stellen kann aber auch dort ausnahmsweise Tempo 30 Sinn machen. Dies betrifft dann aber einzelne Strassen oder Strassenabschnitte, die als Tempo-30-Strecken zu deklarieren wären, und dafür sind die in der Beantwortung der Interpellation genannten Voraussetzungen notwendig, wobei es eine Abwägung der Verhältnismässigkeit gibt. Der Bund gibt diesbezüglich jedoch sehr viel vor. Für viele Strecken im Thurgau wurde der Entscheid allerdings bereits vor der Beantwortung der Interpellation gefällt. Schön wäre, wenn man am Ende der Strecke jeweils auch erkennen würde, dass sie fertig ist. Für die Fraktion Die Mitte/EVP ist es wichtig, erkennen zu können, dass im Rahmen dieser Verhältnismässigkeit beispielsweise die Kosten für einen Flüsterbelag nicht einen sehr relevanten Faktor darstellen, zumal diese Strassen ja hauptsächlich durch die Motorfahr-

zeugbenutzer bezahlt werden. Bei Strassen mit schlechten Voraussetzungen, zum Beispiel bei Gefahr übermässiger Abnutzung, muss man auf den leiseren Belag allerdings wegen zu häufiger Störungen durch Bauarbeiten doch verzichten. Das ist schade, aber zweckmässig. Wenn es um den Lärm geht, müsste man sich vielleicht auch fragen dürfen, ob dieser eher ab- oder zugenommen habe, seit die Anwohner dort eingezogen sind. Früher hat man sich am Motorenlärm gestört, heute stört man sich an der Reifenreibung. Das ist doch ein gewaltiger Unterschied. Müssten solche Neusignalisationen durch Mehrwertabgaben mitfinanziert werden? Doch Spass beiseite. In der Stadt bin ich primär – und zwar wetterunabhängig – Velofahrer. Weshalb ich mir aber als Velofahrer auf verkehrsorientierten Strassen wünsche, dass die Autofahrer schneller fahren dürfen, scheint mir klar zu sein. Auf nicht verkehrsorientierten Strassen gefällt es mir nämlich als Radfahrer besser, und deshalb ist es unbedingt zu vermeiden, dass unnötig viele Autos diese Strassen mit mir teilen. Dies tun wir Autofahrer jedoch, wenn wir auf einer verkehrsorientierten Strasse einen längeren Weg zurücklegen müssen und dabei doch nicht schneller fahren dürfen. Sie können es mir glauben: Auf Strassen, die zu wenig Platz für mich als Velofahrer und zwei sich kreuzende Fahrzeuge aufweisen, fahre ich relativ "bockig" in der Mitte meiner Fahrspur, so lange es Gegenverkehr hat. Stets Autos hinter sich zu wissen, ist auf einer verkehrsorientierten Strasse zwar auch kein angenehmes Gefühl, aber es ist dennoch häufig zweckmässiger, weil es sicherer ist. Sobald es keinen Gegenverkehr mehr gibt, gebe ich dann jeweils den Platz frei und bin froh, wenn die Motorfahrzeuge hinter mir mich zügig überholen können. Aber berechnen Sie einmal den Überholweg, wenn ich mit 20 km/h unterwegs bin und die Autos nur mit 30 km/h fahren dürfen. Neben der ganzen Tempo-30- oder Tempo-50-Diskussion darf auch nicht vergessen werden, dass es auch noch Tempo 40 gäbe. Der Lärm ist dabei markant geringer als bei Tempo 50. Velofahrer müssten dann aber nicht mit einer Anzeige rechnen, wenn sie auf einer leeren verkehrsorientierten Strasse einmal mit 46 km/h bergab unterwegs wären, was bei einer Tempo-30-Regelung leider durchaus der Fall sein könnte. Entsprechend danken wir dem Regierungsrat nochmals herzlich für die Antworten und wünschen uns, dass die wichtigen Strassen auch weiterhin ihre Funktion, den Verkehr flüssig zu halten, wahrnehmen können.

Karin Bétrisey, GRÜNE: Aufgefallen an der ausführlichen und schlüssigen Beantwortung des Regierungsrates ist die Definition des "Tellerrandes". Es ist schön zu lesen, dass sich das Tiefbauamt mit anderen Ostschweizer Kantonen betreffend Niedrigtempo-Strecken und -Zonen austauscht. Leider ist dieser Blickwinkel aber viel zu klein, denn Innovation in der Verkehrsplanung bei Tempo 30 ist nirgends in der Ostschweiz und auch nicht im benachbarten Fürstentum zu finden. Federführend sind nicht nur seit Jahren, sondern schon seit Jahrzehnten der Kanton Bern und die Westschweiz. Bereits 2005 wurde im Zentrum von Köniz ein fussgängerstreifenloses Ortszentrum mit Tempo 30 und frei querenden Fussgängerinnen und Fussgängern getestet und aufgrund der guten Er-

fahrungen definitiv eingeführt – und das notabene bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 18'000 Fahrzeugen, was mit dem höchsten Verkehrsaufkommen auf Thurgauer Strassen entspricht, wie es nur auf kurzen Strecken in Kreuzlingen und Frauenfeld zu finden ist. Somit wäre dieses Modell problemlos in allen Thurgauer Städten auf den Hauptachsen umsetzbar. Die Erkenntnisse aus Köniz sind folgende: Erstens fuhren diese 18'000 Fahrzeuge dank niedrigerem Tempo flüssiger durch das Ortszentrum, zweitens führte das Verkehrskonzept zu einem Drittel weniger Unfällen und drittens resultierten bei Unfällen 40 % weniger Verletzte. Das sind mindestens genau so wichtige Verbesserungen wie die reduzierte Lärmbelastung. Obwohl dieses Pilotprojekt schon 20 Jahre zurückliegt, wurden umfassende Umfragen durchgeführt: zu Beginn der Umstellung, nach einem Jahr, nach zwei Jahren etc. Obwohl die Skepsis am Anfang gross war, viele Leute die Massnahmen nicht nachvollziehen konnten und entsprechend negative Rückmeldungen eingingen, gewöhnte sich die Bevölkerung mit der Zeit an das neue Regime, und nach einem Jahr hatte sich die Stimmung sehr klar ins Positive gewendet; übrigens auch bei den Gewerbetreibenden. Leider gibt es beim Tiefbauamt keine offenen Ohren für Pilotprojekte. Man krallt sich an Gesetze und Verordnungen und denkt, es reiche, Gerichtsentscheide zu konsultieren. Erfahrungsgemäss dauern Richtungswechsel bei Gerichten eher etwas länger. Dass sich aber selbst dort ein Umschwung und eine neue Sichtweise für die Vorteile von Niedrigtempo-Zonen und -Strecken durchsetzt, zeigt umso mehr, dass zwar ein langsamer, aber steter Wandel im Gang ist. Das ist auch dringend nötig, denn mit der zurückhaltenden und mutlosen Haltung des Tiefbauamtes kommen wir nicht weiter bei der rasant steigenden Verdichtung in Ortszentren und gleichzeitig höheren Erwartungen der Bevölkerung an einen attraktiven Strassenraum. Die Zeit der Umfahrungen ist vorbei. Mehr Mut, liebes Tiefbauamt und lieber Regierungsrat Dominik Diezi, und bitte kein Verstecken hinter Paragraphen. Das verhindert die Innovation und erstickt neue Ideen im Keim. Sich in guter Gesellschaft zu fühlen bei unter Verkehrsplanern schweizweit bekannten konservativen Ostschweizer Nachbarkantonen genügt nicht. Die GRÜNE-Fraktion erwartet mehr. Lassen Sie endlich der Stadt Frauenfeld den Spielraum für tiefere Geschwindigkeiten auf Kantonsstrassen. Es ist ja teilweise wirklich unglaublich: Die S-Kurve zwischen Zürcherstrasse und Promenade um das Regierungsgebäude, also vor Ihrer Haustür, ist zum Glück so eng dimensioniert, dass dort gar nicht schneller gefahren werden kann, aber trotzdem gibt es wegen dieser Kurve seit Jahren unnötigen Streit zwischen Stadt und Kanton. Schade. Planen Sie den nächsten Geschäftsausflug in den Kanton Bern und lassen Sie sich erläutern, warum das, was im Kanton Thurgau so unmöglich erscheint, im Kanton Bern seit 20 Jahren bestens funktioniert. Falls Sie über etwas mehr Budget verfügen, empfehle ich einen Ausflug nach Rolle, an den Genfersee. Dort werden Sie derart verblüfft sein, was auf Kantonsstrassen möglich ist und bestens funktioniert, dass Sie sich freudig bei einem feinen Glas Wein aus der Region zuprosten können auf bessere Zeiten und hoffentlich auf einen Blick über den Tellerrand, der nicht am Rand der Ostschweiz aufhört, sondern mindestens bis zur

Landesgrenze reicht. Noch ein kurzer Kommentar zu Ratskollege Oliver Martin: Die mit Abstand günstigste Variante ist natürlich das Aufstellen einer Tempo-30-Tafel; von daher müssten Sie sofort auf unsere Seite wechseln und dürften gerne die ganze Fraktion mitnehmen.

Christian Koch, SP und Gew.: Im Namen der Fraktion SP und Gewerkschaften bedanke ich mich für die ausführliche und sehr gute Antwort des Regierungsrates. Es gibt eigentlich nicht mehr viel dazu zu sagen. Bei Tempo-30-Strecken auf verkehrsorientierten Strassen geht es um Lärmschutz. Was im europäischen Ausland längst praktiziert wird, hat nun endlich auch bei uns Einzug gehalten. Die wohl effizienteste und günstigste Variante der Abhilfe für lärmgeplagte Anwohner sind Temporeduktionen. Flüsterbelag ist deutlich teurer; ich möchte nicht wissen, wie viele Meter davon man bekommt für den Betrag, der für die Lärmschutzmassnahmen mit Temporeduktionen eingesetzt wurde. Was Fenster betrifft, hat das Bundesgericht deutlich gesagt, dass diese nur eine Behelfslösung seien und dass das Problem an der Quelle anzugehen sei. Alle weiteren Vorteile dieser Tempo-30-Strecken hat der Regierungsrat in seiner sehr guten Antwort ebenfalls noch ausgeführt.

Anders Stokholm, FDP: Ich wollte eigentlich heute kein Votum mehr abgeben, aber die Voten zu Tempo 30 haben mich nun doch veranlasst, mich zu Wort zu melden und zum letzten Mal, zumindest in diesem Umgang, den vermutlich wenig erfolgreichen Versuch zu unternehmen, vielleicht mit einigen Fakten der einen oder anderen Person noch die Vorurteile und das Nichtwissen auszutreiben. Worum geht es? Es geht um den Lärmschutz; dabei geht es nicht um einige wenige Betroffene, man schätzt gemäss unabhängigen wissenschaftlichen Studien, die zu dem Thema gemacht worden sind, dass in der Schweiz rund 1 Mio. Personen betroffen sind. Lärmbedingte Krankheiten kosten die Schweiz im Gesundheitswesen mehrere Mia. Franken. Auch das ist nicht zu negieren oder in Abrede zu stellen. Deshalb gibt es ja diesen bundesgesetzlichen Auftrag, Lärmschutz umzusetzen; dies natürlich mit Augenmass. Der Kanton Thurgau tut dies meines Erachtens auf typische Art und Weise – Schritt um Schritt, mit Augenmass. Ich gratuliere zu dieser Art und Weise, obwohl ich selber vielleicht etwas mutigere Schritte unternommen hätte. In Frauenfeld sind mehrere Tausend Personen von solchen Strassen betroffen. Das sind nicht gerade wenige. Und deshalb an alle, welche gerne Tempo-30-Tafeln abmontieren würden: Ich glaube, Sie bekämen mit der einen oder anderen Person, die an einer solchen Strasse wohnt, ziemlichen "Zoff". Ich selbst würde mich zur Verfügung stellen, nicht den "Zoff" zu schlichten, sondern mit einem Rollator möglichst langsam die Strasse zu überqueren, dies natürlich auf einem Fussgängerstreifen, damit es auch richtig korrekt ablaufen würde. Eines der Vorurteile, die es gibt, ist, dass die Fahrzeuge leiser würden. Ja, der Motor wird leiser, nicht aber das Rollgeräusch. Bekanntlich haben die einen oder anderen Elektrofahrzeuge sogar ein höheres Gewicht und breitere Reifen;

zudem wurde gesagt, ab Tempo 35 übertöne das Rollgeräusch den Motor sowieso. Deshalb ist es durchaus eine sinnvolle Massnahme, Lärmbekämpfung durch Temporeduktionen anzustreben. Im Übrigen ist es auch wirklich die günstigste, denn die Flüsterbeläge halten weniger lang und sind teurer. Der Faktor beträgt etwa 1:1.5 im Verhältnis zu normalen Strassen. Wie Ratskollege Christoph Regli es zudem richtig gesagt hat, müssten dann auch häufiger die Strassen erneuert werden, was auch wieder Lärm, Umleitungen und so weiter mit sich bringen würde. Das Argument mit den leiseren Fahrzeugen stimmt demnach nicht, das Argument die Kosten betreffend stimmt ebenfalls nicht. Damit wären wir dann beim Zeitverlust. Entschuldigen Sie, aber die Sache mit dem Zeitverlust spielt auf diesen Strecken, die wir im Thurgau kennen, wirklich keine Rolle, wirklich keine. Auf den Strecken, die in Frauenfeld in Frage kommen, fährt man im Durchschnitt mit 38 km/h. Dann fährt man nachher vielleicht mit 34 km/h, also nicht viel langsamer; der Zeitverlust dürfte sich im Sekundenbereich bewegen. Seien wir ganz ehrlich: Die meisten von uns haben ein gewisses Gerät in den Taschen, und wie viele Male am Tag schauen wir darauf nach, wie viele Klicks unsere neusten Facebook-Posts etc. generiert haben? Dabei verlieren wir unendlich mehr Zeit; wir verlieren dabei Zeit auf sinnlose Weise und wir verlieren Lebenszeit. Deshalb kann Zeitverlust bei uns im Thurgau kein Thema sein. Was mit diesem Vorstoss gemacht wurde, ist typische nationale Politik. Das Votum aus der SVP-Fraktion hat dies aufgezeigt. Wir sind im Thurgau, und wir haben eine gute Lösung im Thurgau. Bleiben wir im Thurgau, machen wir hier im Grossen Rat bitte kantonale Politik und nicht nationale. In diesem Sinne haben wir heute auch nicht darüber abzustimmen, wie es vielleicht der eine oder andere gemeint hat, oder einen Antrag zu stellen, sämtliche Tempo-30-Strecken abzuschaffen, sondern wir diskutieren es lediglich. Dabei unterstütze ich die Regierung und die Verwaltung in ihren Vorhaben, respektive in der Art und Weise, wie sie vorzugehen gedenken. Im Übrigen, Ratskollegin Karin Bétrisey, in Frauenfeld sind wir nicht mehr im Streit mit dem Kanton, sondern wir sind in gutem Einvernehmen miteinander unterwegs und wollen, mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Innenstadt, Tempo 30 auch auf diesem Abschnitt der Kantonsstrasse einführen. Es ist eine Frage der Zeit; aber wie gesagt, glauben Sie nicht, dass Sie viel Zeit verlieren würden. Sie werden sich sicherer fühlen.

Christian Stricker, Die Mitte/EVP: Auch ich möchte in den Chor der Präzisierungen einstimmen. Mit verhältnismässig geringen Kosten kann das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer durch 30er-Zonen gefördert werden. Mir wäre oft eine separate Infrastruktur, zum Beispiel für Velofahrer, lieber. Gerade für Kinder und ältere Personen ist da viel mehr Luft bezüglich Fehleranfälligkeit, was mittlerweile eingefordert wird. 30er-Zonen sind lebbare und gute Kompromisse. Zweitens: Mittlerweile können übrigens 30er-Zonen auch ohne künstliche Hindernisse umgesetzt werden. Das ist noch nicht so lange der Fall. Es wurde wahrgenommen, dass das schwierig ist. Mittlerweile reicht es, wenn es ein Tor, wie ein Signal, gibt, wo sie beginnen und wo sie wieder aufhören. Und

ein dritter Punkt: Ich behaupte, von einer Umlagerung hin zum Veloverkehr würde gerade das Gewerbe profitieren. Wir ersaufen zunehmend im Individualverkehr. Wo zwei Autos Platz brauchen, haben auch zehn Velos Platz. Wenn es uns da gelingt, auf eine Umlagerung hinzuarbeiten, dann wird gerade das dem Gewerbe zugutekommen. Viertens: Wie viele 30er-Strecken haben wir im Kanton? Wir können sie immer noch fast an einer Hand abzählen: sechs Strecken. Es kommt zum Ausdruck, dass auch nicht absehbar ist, dass es plötzlich sieben, acht oder neun Strecken wären. Da wird sehr restriktiv gearbeitet. Man merkt auch, da haben wir standardisierte, schnelle Antworten aufgrund klar definierter Kriterien. Voraussetzungen sind abschliessend im Bundesgesetz geregelt. Wir haben da eine kompetente, aussagekräftige Antwort des Regierungsrates bekommen. Die sechs 30er-Strecken haben sich ohne eine einzige Einsprache durchgesetzt, sie bewähren sich. Gehen Sie einmal zu den Bischofszellern, die dort wohnen bei der Halde, und fragen Sie, was die Auswirkungen waren. Ich habe den Eindruck, da haben Verschiedene einfach zu wenig gut hingeschaut. Es gibt gute Gründe, um in bestimmten Fällen für eine 30er-Strecke ein Gutachten anzustrengen, um je nachdem das Tempo auch auf einer verkehrsorientierten Strasse zu reduzieren. Auch Ausnahmen sind Möglichkeiten, die Sinn machen können. Ich behaupte, genau das gilt es je länger je mehr zu betonen, denn die Emotionen auf der Ebene Verkehr nehmen exponentiell zur Entwicklung des Dichtestresses zu. Es ist entscheidend, dass wir hier ganz sorgfältig arbeiten. Da darf es nicht unnötig zu "Knöpfen" im Bauch kommen, und das sage ich jetzt nicht zuletzt zuhanden von Städten, die eigentlich günstige Voraussetzungen hätten, um allfällige Anträge an den Kanton weiterzureichen. Vor Kurzem kam ein Anwohner auf mich zu und sagte: "Schau mal dahin, da ist eine Strecke, eine Stelle, die ist wirklich gefährlich. Die Gefahr kann nur schwer oder nicht rechtzeitig erkannt werden. Es ist ein ausgewiesener Unfallhotspot." Ich nahm das mit, brachte es ein. Vorschnell wurde abgewunken, eine 30er-Strecke käme da sowieso nicht in Frage. Es ist eine absolute Ausnahme, so etwas einzuführen, aber zumindest das sorgfältige Prüfen muss möglich sein. Wenn wir so unterwegs sind, weckt das Vertrauen, es öffnet Türen für gegenseitiges Verständnis und waches Mitdenken, und das brauchen wir je länger je mehr.

Stefan Mühlemann, SVP: Fraktionskollege Ulrich Graf hat es bereits angetönt, dass auf Bundesebene das Thema diskutiert wird. Wie Sie vielleicht wissen, haben sowohl National- wie Ständerat in Bern die Motion "Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern" von Peter Schilliger angenommen. Das heisst insbesondere, eine Klarheit zu schaffen: 50 km/h auf innerörtlichen verkehrsorientierten Strassen und die Möglichkeit, die Geschwindigkeit auf 30 km/h auf Siedlungsstrassen zu reduzieren. Dadurch soll eine gesetzliche Klarstellung mit der Folge einer Revision der Verordnung zum Strassenverkehrsgesetz bezüglich der Bezeichnung der innerörtlichen Strassen ermöglicht werden. Entsprechend wird nun in Bern an einer klaren Definition zum Thema "30er-Strecken" gearbeitet. Deswegen bin ich klar der Meinung, dass wir im Thurgau bis auf Weiteres keine 30er-Strecken mehr einführen dürfen.

Jürg Wiesli, SVP: Ich weiss nicht, ob Sie schon auf dem aktuellen Stand sind, aber am 23. September um 16:25 Uhr haben sich die Räte in Bern geeinigt, dass sie den Lärm-schutz bei Wohnungen reduzieren wollen. Es geht darum, dass man mehr Wohnungen bauen will für die vielen neuen zugezogenen Leute in der Schweiz. Und da hat man ja Probleme, wenn man Strassen bauen will, dass dann diese Wohnungen diese Werte nicht mehr einhalten. Jetzt haben sie sich in Bern geeinigt; man hat gesagt, okay, wenn neue Bauten zu machen sind, müssen weniger hohe Standards eingehalten werden. Die Lärmempfindlichkeit dürfe nicht mehr an jedem Fenster gemessen werden, sondern nur noch in einem Raum, und zwar möglichst in dem, der am weitesten von der Strasse entfernt sei. Und da geht es dann weiter bis zu kontrollierten Lüftungen und so weiter. Ir-gendwo ist das für mich ein bisschen schizophren, was wir hier machen. Auf der einen Seite sagen wir bei Altbauten, die schon lange dastehen, da müsse man schauen, da müsse man Fenster einbauen, Flüsterbeläge, und es dürfe nur mit 30 km/h gefahren werden. Dann gibt es auf der anderen Seite jetzt Neubauten, die müssen das nicht einhalten, damit man mehr Wohnraum bekommt, und man darf dann mit 50 km/h fahren. Ich würde einfach vorschlagen, bevor man vorschnell etwas macht, dass man das jetzt genau analysiert, was da in Bern letzte Woche beschlossen wurde.

Josef Arnold, SVP: Ich spreche im Namen eines betroffenen Unternehmens. Wohlver-standen, Ratskollege Christian Stricker und Ratskollegin Karin Bétrisey, ich fahre fast nur Pflanzen für den Umweltschutz. Ich lade Sie ein, die Zehn-Meter-Bäume mit dem Fahr-rad zu transportieren. Herzlichen Dank an die Interpellanten und die zahlreichen Unter-zeichnenden für die Aufnahme eines sehr bewegenden Themas. Den beantwortenden Gremien des Regierungsrates und deren Mitarbeitern kann ich nur gratulieren; dazu gra-tulieren, dass sie es geschafft haben, mit Tempo-30-Strecken auf den Thurgauer Haupt-strassen und weiteren, sehr viel Steuergeld verschlingenden und verkehrsbehindernden sowie schikanösen Massnahmen die Mehrheit der Thurgauer Bevölkerung noch gänzlich verärgert zu haben. Vorerst zu Tempo 30: An der Grossratssitzung vom 12. September 2018 hat sich der Regierungsrat im guten Sinne gegen die Tempo-30-Zonen auf Haupt-strassen ausgesprochen. Mit einer Verordnung aus Bundesbern ist es seit dem 1. Januar 2023 möglich, sogenannte Tempo-30-Strecken auf verkehrsorientierten Stre-cken mit dem Hinweis "Lärmschutz" eben für Tempo 30 zu deklarieren. Die Tempo-30-Strecken sind an Weisungen und Vorgaben gebunden. Die Auslegungen dieser Weisun-gen lassen einigen Spielraum offen, sind aber entsprechend der verfassten Verordnung auch entsprechend auszulegen. Unsere Tempo-30-Strecken im Thurgau entsprechen den Vorgaben aus der Verordnung nur teilweise. Zum Beispiel sind bei der Tempo-30-Strecke in Bischofszell folgende Punkte nach Art. 108 Abs. 2a. der Signalisationsverord-nung (SSV) sehr fragwürdig ausgelegt. Da heisst es: wenn "eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist". Weshalb soll die Gefahr

nicht rechtzeitig erkennbar sein bei der Bischofszeller Strecke? Der zweite Punkt, unter Abs. 2c. heisst es: wenn "auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann". Nochmals das Beispiel der Bischofszeller Strecke: Gerade auf dieser Strecke gibt es aufgrund der 30er-Zone keinen verbesserten Verkehrsablauf. Solche Strecken sind dem Ziel- und Zweckverkehr vor allem infolge der regen Tätigkeit der einheimischen Industrie mit zahlreichen Arbeitsplätzen verpflichtet und schulden die Gewährung eines flüssigen Verkehrs. Solche Massnahmen mit dem Untertitel "Lärmschutz" dienen wirklich nur dem Umstand, den Verkehr unattraktiv und behindernd zu gestalten. Ebendiese Massnahmen bewirken höhere Tourenzahlen bei den Fahrzeugen und sind deshalb keineswegs umweltschonender beziehungsweise lärmärmer unterwegs. Poser können zum Beispiel auch in Tempo-30-Zonen mit grösserem Lärm vorbeifahren. Einmal mehr zeigt sich grosser Übereifer mit ausgesprochenem Erfüllungsdruck, um Verordnungsvorschriften aus Bern hier im Thurgau nachzukommen. Das eigentliche Problem, nämlich Lärmschutz in der Nacht, könnte mit dem Zusatz "von 22 bis 5 Uhr" gelöst werden, anstatt mit einer Behinderung des Tagesberufsverkehrs. Und jetzt noch zu den eigentlichen lärmproduzierenden baulichen Massnahmen im Strassenbau Thurgau: Die verantwortlichen Stellen für den Strassenbau im Thurgau sind geradezu erpicht darauf, vor allem dem Schwerverkehr möglichst viele unnötige und unsinnige Hindernisse, wie Kreisel, zubetonierte – wohlverstanden früher flüssig zu befahrende – Ein- und Durchfahrten oder in die Hauptstrasse verlegte Bushaltestellen mit sogenannten Schutzinseln, zu versehen. Selbst Berufsbusfahrer im Öffentlichen Verkehr (ÖV) empfinden solche Massnahmen als verkehrsbehindernd und schikanös. Genau solche Massnahmen tragen zu weniger Verkehrssicherheit und vor allem zu langsamem Verkehr bei. Sicher verursachen gerade solche Massnahmen mehr Lärm. Da hilft keine 30er-Strecke am Tag. Und zu guter Letzt: Was stimmt hier nicht, wenn ich zum Beispiel in Bischofszell mit dem LKW oder dem Reisebus, die vorgeschriebene Geschwindigkeit von Tempo 30 einhaltend, von Radfahrern – wohlverstanden helmtragend – überholt werde? Was ist in der Planung falsch gelaufen, wenn eine Bushaltestelle, zurzeit nach dem Kreisel, in der verkehrsrärmeren Strecke gelegen, neu vor den Kreisel, aber in die verkehrsreichere Strecke verlegt wird? Ich danke Regierungsrat Dominik Diezi, dass er sich bereit erklärt hat, einmal in einem schweren Motorfahrzeug solche Durchfahrten mit fragwürdigen Hindernissen mitzuerleben.

Beat Stump, SVP: Tempo 30, bringt es das? Mir kommt es manchmal vor, als ob in gewissen Ortsteilen wegen eines Hundes oder einer Katze eine 30er-Zone erstellt würde, gerade auch bei Tempo 30 in Bischofszell, wie Ratskollege Marcel Wittwer es bereits angesprochen hat. Auch hier frage ich mich: Täglich fahren mehrere LKW mit Gütern zur BINA (Bischofszell Nahrungsmittel AG), die dann mit aufheulender Motorbremse den Bischofszeller Stich hinunterfahren. Ist das wirklich leiser? Im Gegensatz dazu wird auf vielbefahrenen Strassen, wie zum Beispiel in Uttwil bei einer Gärtnerei, wo die Hauptstrasse täglich durch Mitarbeiter überquert werden muss, strikt keine Temporeduktion

veranlasst. Dasselbe ist auch in Steinebrunn der Fall. Auch dort ist eine Verschiebung der 60er-Tafel um einige Meter der Sicherheit zuliebe nicht möglich. Da stimmt doch etwas nicht. Warum ist das so? Werden da einfach gewisse realistische Zusammenhänge missachtet? Unserer Regierung müsste doch die Sicherheit ein grosses Anliegen sein.

Regierungsrat Dr. Dominik Diezi: Ja, der Verkehr bewegt, wobei ich mich jetzt wirklich nur zu diesen Tempo-30-Strecken auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen äussern möchte und nicht auch noch in eine Generaldebatte über allgemeine Bauten im Verkehr einsteigen möchte. Es wurde schon verschiedentlich gesagt: Es geht schlicht und ergreifend um den Vollzug der Lärmschutz-Verordnung (LSV) des Bundes und um nichts anderes. Wir machen hier also keine Politik im engeren Sinne, sondern wenden das Bundesrecht an. Wir schiessen auch nicht irgendwie drein oder sind übereifrig, sondern wir haben mit einem ziemlich grossen Aufwand die gesamten 740 Kilometer Kantonsstrassen lärmschutzmässig analysiert. Wir haben das gutachterlich aufgearbeitet, und man kann am Schluss dann zu jedem Gebäude sagen, wo wir Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte haben, wo sogar der Alarmwert erreicht wird oder wie viele Leute betroffen sind. Das haben wir für das ganze Kantonsstrassennetz gemacht. Zuerst werden alle anderen Massnahmen ergriffen, eben insbesondere auch die Flüsterbeläge. Aber wo das halt nicht geht, bleibt dann wirklich als letztes Mittel noch die Tempo-30-Strecke. Wir haben jetzt sechs Strecken, 3.25 Kilometer, das sind 0.4 % des thurgauischen Kantonsstrassennetzes. Ich glaube, da kann man im Ergebnis schon davon sprechen, dass wir das sehr pragmatisch gehandhabt haben und mit Augenmass vorgegangen sind, auch wenn das grundsätzlich nicht die Leitlinie sein kann. Wie gesagt, wir wenden hier Bundesrecht an und zwar das geltende. Wenn sich hier die Rechtslage ändern sollte, dann sind wir selbstverständlich bereit, das erneut anzuschauen. Wir haben jetzt das geltende Recht anzuwenden. Von daher glaube ich, dass wir hier wirklich nicht so schlecht unterwegs sind. Um das Beispiel Bischofszell zu nehmen: Wir müssen hier nicht spekulieren, was diese Massnahme gebracht hat: Vor der Tempo-30-Strecke waren 14 Gebäude mit 144 Personen schädlichem Lärm – also sogar die Alarmwerte waren überschritten – ausgesetzt, und 27 Gebäude mit 225 Personen lästigem Lärm, also überschreitenden Immissionsgrenzwerten. Jetzt mit Tempo 30 gibt es keine Leute mehr, die den Alarmwerten, also überschrittenen Lärmwerten und damit schädlichem Lärm ausgesetzt sind. Und es gibt "lediglich" noch 20 Gebäude mit 189 Personen, die lästigem Lärm ausgesetzt sind. Diese Massnahme bringt 4.2 Dezibel. Ich möchte einfach erwähnen, dass 3 Dezibel eine Halbierung des Schallpegels darstellen. Das sind halt sehr wirksame Massnahmen, was den Lärm anbelangt. Die negative Auswirkung ist, dass wir jetzt hier eine Strecke haben, auf der man wirklich einige Sekunden verliert. Da kann man ja auch nicht davon sprechen, dass wir das Gewerbe übermässig blockieren wollen. Das ist auch überhaupt nicht unsere Intention. Dann möchte ich auch noch erwähnen, dass es ja um Strecken geht – wenn man sich ein bisschen auskennt, weiss man das –, wo man gar nicht schneller fahren kann als 30 km/h. Fahren Sie einmal in Arbon auf der St. Galler

Strasse, da geht es um 300 Meter, da können Sie letztlich froh sein, wenn Sie gut 20 km/h fahren können. Auch andere Strecken gehören dazu, beispielsweise die Altstadt durchfahrt in Steckborn. Auch bezüglich des Einwands mit dem Umgehungsverkehr: Da muss ich einfach sagen, wenn man diese sechs Strecken kennt und weiss, wie wenige Sekunden man länger hat auf der Hauptstrasse und was die Alternativen sind, da sucht man sich also keine Alternativen. Ich glaube, auch diese Gefahr ist dann doch eher überschaubar. Zum Thema des Endes der Tempo-30-Strecken: Da bin ich gerne bereit, das so mitzunehmen. Es ist dann einfach die Frage, ob es auch rechtlich zulässig ist, die Aufhebung wieder anzuzeigen, wenn eben eine Verzweigung vorliegt. Grundsätzlich wollen der Bund und wir natürlich auch keinen Schilderwald. Aber wir können das selbstverständlich gerne prüfen. Dann machen sich natürlich auch Velofahrer, die diese Limite überschreiten, strafbar. Es ist nicht so, dass man als Velofahrer einfach fahren kann, wie man will. Zu den Tempo-30-Strecken: Das sind die günstigsten Massnahmen, die wir haben. Klar, die Gutachten brauchte es auch. Ich nehme an, in diesen Beträgen, die hier erwähnt wurden, sind auch die Vorkosten drin. Aber das ist natürlich das günstigste. Zu den Flüsterbelägen: Das ist nicht einmal das Hauptkriterium, dass wir da Geld sparen wollen. Es macht einfach keinen Sinn, wenn wir hier an neuralgischen Stellen alle vier bis fünf Jahre die Beläge wieder ersetzen müssen. Ich glaube, beispielsweise gerade im Raum Kreuzlingen haben wir aktuell schon genug Herausforderungen. Da müssten wir jetzt also nicht noch die Bergstrasse zu einer Dauerbaustelle machen, weil hier dann ständig nachher die Flüsterbeläge ersetzt werden. Da geht es halt jetzt nicht, und da müsste man halt auch auf einer vergleichbar kurzen Strecke diese Tempo-30-Strecken einrichten. Es muss niemand Angst haben, dass noch weitere Strecken dazukommen. Die Übung ist nämlich bereits über die Bühne gegangen. Eigentlich ist diese Debatte verspätet. Wir haben sechs Strecken evaluiert, fünf sind rechtskräftig. Es hat auch keine Einsprachen gegeben. Das können Sie ein bisschen als Indiz nehmen, dass also offensichtlich der Unmut bei diesen wenigen Strecken von den jeweils ein paar Hundert Metern nicht allzu gross war, und es ist auch nicht geplant, dass hier noch weitere Strecken dazu kommen. Frauenfeld ist noch offen, das haben wir deklariert, aber ansonsten ist diese Übung für uns abgeschlossen. Also auch von daher besteht überhaupt kein Grund, sich hier jetzt über Gebühr Sorge zu machen. Wir werden hier weiter pragmatisch unterwegs sein. Es muss wirklich niemand Angst haben, dass es hier dann nächstens vielleicht wie in der Stadt Freiburg aussieht, wo wirklich offenbar praktisch das ganze Kantonsstrassennetz heute Tempo-30-Strecken sind. Von daher verstehe ich ein bisschen die Aufregung, die jetzt in Bern entstanden ist. Im Thurgau, glaube ich, kann man weiterhin auch als Gewerbetreibender in dieser Hinsicht ruhig schlafen.

Diskussion – **nicht weiter benützt.**

Präsident: Das Geschäft ist erledigt.

Präsident: Wir haben die heutige Tagesordnung nur zu einem Teil abgetragen. Die nächste Ratssitzung findet am Mittwoch, 23. Oktober 2024, halbtägig im Rathaus Weinfelden statt.

Heute verabschieden wir Kantonsrat Anders Stokholm, der am 27. Juni 2024 seinen Rücktritt aus dem Grossen Rat per heute erklärt hat. Ich persönlich werte es als Zeichen der Wertschätzung, dass der Frauenfelder Stadtpräsident seinen Rücktritt aus dem Grossen Rat gerade auf die WEGA-Sitzung in Weinfelden gelegt hat, um hier, am anderen Tagungsort unseres Grossen Rates, Abschied zu nehmen. Ganz offensichtlich wollte er nochmals vollumfänglich an der traditionellen und immer schönen WEGA-Sitzung mit dabei sein. Anders Stokholm war von 2004 bis 2008 und wieder ab 2016 Mitglied des Grossen Rates. Seit August 2018 ist er Präsident der FDP-Fraktion und in dieser Funktion auch Mitglied der Fraktionspräsidienkonferenz. Von 2007 bis 2008 war er Mitglied der Justizkommission. Er war Mitglied von insgesamt 19 Spezialkommissionen, wovon er deren fünf präsierte. Wir danken Kantonsrat Anders Stokholm für den langjährigen und grossen Einsatz im Grossen Rat und wünschen ihm politisch, beruflich und auch privat nur das Beste. Er wird, wie Sie ja wissen, als Präsident der Schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft sich ja zukünftig insbesondere mit Fragen rund um das Rütli auseinandersetzen und damit die Interessen aller Schweizerinnen und Schweizer vertreten. Dass er als Pfarrer in Erlenbach im Kanton Zürich Thurgauer Entwicklungshilfe leistet, freut mich besonders. Ich bin sicher, er wird zukünftig in seinen Predigten das eine oder andere Mal den Zürchern den "Thurgauer" Marsch blasen.

Es sind noch folgende Neueingänge mitzuteilen:

- Einfache Anfrage von Jürg Wiesli vom 30. September 2024 "Hohe Kosten einer fast vollzeitlichen Kinderbetreuung"
- Einfache Anfrage von Marion Sontheim vom 30. September 2024 "Elternbeiträge Klassenlager"
- Einfache Anfrage von Nicole Zeitner, Celina Hug vom 30. September 2024 "Umsetzung der Sexualstrafrechtsreform im Kanton Thurgau"
- Einfache Anfrage von Cornelia Hauser, Nicole Zeitner, Elisabeth Rickenbach vom 30. September 2024 "Ergänzungsleistungen zur Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenversicherung – Tarifierung dringend nötig"
- Einfache Anfrage von Stefan Leuthold, Nicole Zeitner, Reto Ammann, Alexander Sigg, Celina Hug, Marcel Preiss vom 30. September 2024 "Widerrechtliche Adoptionen von indischen Kindern im Thurgau"

Wir sind im Anschluss an die heutige Sitzung vom Verein AachThurland zum Apéro eingeladen. Sie realisieren einen eigenen Auftritt in der Halle 3, zusammen mit den Gewerbetreibenden aus der Region und der Denkmalstiftung Thurgau. Anschliessend treffen

wir uns in der Halle 7 zur traditionellen gemeinsamen WEGA-Mahlzeit. Sie haben es gehört schon in der heutigen Besinnung: Das WEGA-Motto "entdecken – erleben – genießen" soll also auch uns durch den heutigen Tag begleiten. Ich wünsche Ihnen allen einen wunderschönen WEGA-Montag.

Ende der Sitzung: 11.25 Uhr

Der Präsident des Grossen Rates

Die Mitglieder des Ratssekretariates