

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 Kreisel 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 Lärmschutz-Verordnung (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 Eidgenössische 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 verkehrsorientierten 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 verkehrsorientierten 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 ein-halten, 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. Janu-ar 2023 möglich, sogenannte Tempo-30-Strecken auf verkehrsorientierten Strecken mit dem Hinweis "Lärmschutz" eben für Tempo 30 zu deklarieren. Die Tempo-30-Strecken sind an Weisungen und Vorgaben gebunden. Die Auslegungen dieser Weisungen lassen einigen Spielraum offen, sind aber entsprechend der verfassten Verordnung auch ent-sprechend auszulegen. Unsere Tempo-30-Strecken im Thurgau entsprechen den Vor-gaben aus der Verordnung nur teilweise. Zum Beispiel sind bei der Tempo-30-Strecke in Bischofszell folgende Punkte nach Art. 108 Abs. 2a. der Signalisationsverordnung (SSV) sehr fragwürdig ausgelegt. Da heisst es: wenn "eine Gefahr nur schwer oder nicht recht-zeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist". Weshalb soll die Gefahr nicht recht-

zeitig 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. Pöser 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 verkehrsärmeren 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 Altsstadtdurchfahrt 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.

