

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

Mündliche Beantwortung

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

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

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

Diskussion

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Beschlussfassung

Die Motion wird mit 76:43 Stimmen erheblich erklärt.

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