

**3. Antrag gemäss § 52 der Geschäftsordnung des Grossen Rates von Roland A. Huber, Markus Berner, Hans-Peter Grunder, Andreas Guhl und Kolumban Helfenberger vom 7. Mai 2014 "Akutmassnahme Strassenausbau Sulgen-Weinfelden" (12/AN 6/266)**

**Beantwortung**

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

**Diskussion**

**Huber, BDP:** Im Namen und im Auftrag der ganzen BDP-Fraktion bedanke ich mich beim Regierungsrat für die ausführliche Beantwortung des Antrags. Grundsätzlich halte ich in aller Deutlichkeit fest, dass die BDP Thurgau sich nicht im Geringsten gegen den Bau der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) ausspricht und den am 23. September 2012 von den Thurgauer Stimmberechtigten gefällten Entscheid mitträgt. Wir wehren uns deshalb entschieden gegen allfällige diesbezügliche, unterschwellige Auslegungen unseres parlamentarischen Vorstosses. Bei Betrachtung der Ausführungen des Regierungsrates kann ich mich jedoch des Eindrucks nicht verwehren, es gehe ihm einzig und allein um das unnachgiebige Festhalten an einer Gesamtstrategie zur Realisierung der BTS, obwohl eine Zustimmung des eidgenössischen Parlamentes zum Netzbeschluss nach wie vor aussteht und damit die Finanzierung dieser Strasse nicht gesichert ist. Zudem greift der Regierungsrat in seiner Beantwortung wiederholt auf alte, teilweise nicht korrekte oder zumindest verdrehte Argumente zurück. Ich erlaube mir mit allem Respekt, einigen Aussagen zu widersprechen. In seiner detaillierten Entgegnung zum Ausbau der Ausserortsstrecken geht der Regierungsrat in keinem Wort auf den Langsamverkehr ein und verkennet damit ganz klar die Bedeutung einer zusätzlichen Fahrspur. Das mit einer zusätzlichen Fahrspur ermöglichte Überholen langsamer Fahrzeuge, insbesondere Landwirtschaftsfahrzeuge, brächte jedoch auf dieser von zwei grossen Steigungen geprägten Strecke für den ganzen Tagesverlauf eine massive Verbesserung des Verkehrsflusses mit sich und würde dazu beitragen, gefährliche Kamikaze-Überholmanöver genervter Autofahrerinnen und Autofahrer zu vermeiden. Noch ein Wort zu den gemäss Regierungsrat kaum resultierenden Fahrzeitgewinnen bei den Knotenpunkten: Eine Verflüssigung des Ausserortsverkehrs ergibt grössere Fahrzeugabstände, was sich speziell bei Kreiseln nachweisbar positiv auswirkt. Hingegen wird es bei dichtem Kolonnenverkehr, zum Beispiel hinter einem Traktor, unmöglich, aus einer Nebenstrasse in den Kreisel einzufädeln. Die Kritik an der von den Antragstellern angegebenen Fahrbahnbreite ist haltlos. Denn ein Ausbau der Strecke auf eine Breite, welche für drei Lastwagen nebeneinander

ausgelegt ist, stand nie zur Debatte. Ein Überholverbot für Lastwagen auf der zusätzlichen Fahrspur ist heute bei den meisten derart ausgebauten Strassenstrecken üblich. Immerhin enthält die Antwort des Regierungsrates die Bestätigung, dass ausserorts bereits mehrheitlich eine verfügbare Strassenbreite von 12 Metern vorhanden ist und somit ein Ausbau ohne langwierige und zeitraubende Landbesitzverhandlungen realisiert werden kann. Weshalb ein vorgezogener Teilbau auf der Strecke Sulgen-Bürglen der BTS-Gesamtstrategie widersprechen sollte, ist nicht nachvollziehbar, zumal die vorgesehene BTS-Linienführung in diesem Streckenabschnitt genau auf dem bestehenden Trasse verläuft. Dass es bei der Akutmassnahme keinen Platz für einen Radstreifen gäbe, ist irrelevant, da ein Radstreifen auch bei der BTS nicht direkt angrenzend vorgesehen ist. Abgesehen davon stehen für Radfahrer bereits heute alternative, abgasärmere Ausweichstrecken zur Verfügung. Auch von einem Ausbau auf drei Spuren innerorts in Bürglen ist in unserem Vorstoss keine Rede. Die diesbezügliche Argumentierung des Regierungsrates ist folglich fiktiv. Die angegebenen Zahlen zu den Querungsfrequenzen Nord-Süd in Bürglen sind für den vorgezogenen Ausbau der Strecke Sulgen-Weinfeld von geringer Bedeutung. Abgesehen davon wäre es interessant zu erfahren, wie die diversen Abweichungen der Zahlen und Prognosen des Regierungsrates von denjenigen vor der Volksabstimmung im Jahr 2012 und jenen im November 2014 an den Gemeindeorientierungen bekanntgegebenen Quoten begründet werden. Es ist mir ein Rätsel, auf welcher Berechnungsbasis die vom Regierungsrat angeführten Kosten zum vorgezogenen Ausbau kalkuliert wurden, es sei denn, es wurden bewusst Zahlen für einen Luxus-Ausbau herangezogen. Zusammengefasst halte ich fest, dass sich diverse Aussagen der Beantwortung des Regierungsrates in Frage stellen lassen und mich die Argumentationen in keiner Art und Weise zu überzeugen vermögen. Ich bitte den Grossen Rat, bei der anschliessenden Abstimmung zu bedenken, dass mit einem "Nein" zum Antrag die Haltung des Regierungsrates unterstützt wird. Der Grosse Rat würde damit klar und deutlich erklären, dass er bis zum frühesten Termin der Fertigstellung der BTS im Jahre 2030 keine flankierenden Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der genannten Strecke will. Er nähme damit bei einem nachweisbar zunehmenden Verkehrsaufkommen bewusst ein erhöhtes Kollisionsrisiko in Kauf. Sie als Kantonsrätinnen und Kantonsräte überlassen mit einem "Nein" zum Antrag die Einwohnerinnen und Einwohner von Bürglen weiterhin ohne Schutzmassnahmen dem Lärm und den Abgasen. Sie verweigern zudem die vorgezogene Fertigstellung einer Umfahrung auf der Linienführung der BTS. Sie fördern mit Ihrer ablehnenden Haltung bewusst den Ausweichverkehr mit all seinen negativen Konsequenzen. Und nicht zuletzt verweigern Sie zusammen mit dem Regierungsrat dem Oberthurgauer Gewerbe noch für mindestens 15 Jahre eine verbesserte Verkehrsanbindung. Bei weiterhin ausstehendem Netzbeschluss und damit nicht gesicherter Finanzierung wird die Verbesserung der Verkehrsanbindung womöglich sogar noch viel längere Zeit in Anspruch nehmen. Ich bitte den Grossen Rat deshalb, den Antrag erheblich zu erklären.

**Vögeli, FDP:** Die FDP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die Beantwortung und kann sich ihm in allen Teilen anschliessen. Es liegt ein klarer Volksentscheid zum Netzbeschluss der BTS und der Oberlandstrasse (OLS) vor und es geht nun darum, diesen Entscheid umzusetzen. Dass nicht alles auf Knopfdruck funktioniert, ist bereits von anderen Geschäften bekannt, bei welchen Bundesbern beteiligt ist. An die BDP-Fraktion: Wird in einem Antragstitel der Ortsname "Weinfelden" verwendet, erwarte ich mindestens, dass im Vorfeld mit mir oder meiner Gemeindebehörde bezüglich der Angelegenheit das Gespräch gesucht wird. In Weinfelden wurde das Thema Umfahrung 40 Jahre lang diskutiert. Der Verkehr, vor allem auch der hohe Anteil an Lastwagen, wird weiter zunehmen und die Lebensqualität massiv beeinträchtigen. Flickwerke und örtliche Inselösungen sind nicht nötig, vielmehr braucht es eine Gesamtlösung für die nächsten Generationen. Diese Lösung heisst BTS/OLS. Die FDP-Fraktion wird den Antrag einstimmig nicht erheblich erklären.

**Kappeler, GP:** Ich stimme der Antwort des Regierungsrates in folgenden drei Punkten zu: 1. Eine Erweiterung auf drei Spuren zwischen den Ortschaften trägt wenig bis nichts zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses bei, da es die Verkehrsknoten in Bürglen und Sulgen sind, die in diesem Abschnitt die Kapazität der Thurtalstrecke beschränken. 2. Der Ziel- und Quellverkehr kann nicht reguliert werden, da er mit festen Start- und Endpunkten kaum umgelagert werden kann. Dies gilt insbesondere im Bereich der kurzen und mittleren Strecken. 3. Der Regierungsrat schreibt in der Beantwortung, dass bei den Frequenzen in Sulgen und Bürglen ein Verkehrszusammenbruch nicht an der Tagesordnung sei, dass keine Unfallschwerpunkte zu verzeichnen seien und dass sich in Spitzenzeiten die Fahrzeit um fünf Minuten erhöhen könne. Mit diesem dritten Einwand gegen den Antrag der BDP-Fraktion begibt sich das Departement für Bau und Umwelt (DBU) allerdings ziemlich auf das argumentative Glatteis. Bislang hiess es doch stets, die Situation sei absolut unerträglich und schreie nach der BTS. Und jetzt ist es doch nicht so schlimm? Hoffentlich wird davon in Bundesbern keine Kenntnis genommen. Sonst würde das ganze Lobbying unserer Bundesparlamentarier nichts nützen, da diese fünf Stauminuten in Bürglen im Vergleich zu den Problemen auf dem Nationalstrassennetz im Raum Zürich Nord, auf der A1 Richtung Bern, im Raum Luzern und Zug oder in Morges nicht sehr alarmierend wirken. Nicht einverstanden mit dem Regierungsrat, beziehungsweise dem Tiefbauamt, bin ich hingegen, wenn eine zeitnahe Realisierung der BTS mit folgender Bemerkung in Aussicht gestellt wird: "Zurzeit werden die Planungen kantonsintern vorangetrieben." Am 11. März 2014 wurde uns anlässlich einer Infoveranstaltung des DBU der Zeitplan für die BTS/OLS vorgestellt. Dabei wurde deutlich, dass sich die Arbeiten auf das generelle Projekt der ersten Etappe, also auf Arbon-Oberaach, konzentrieren. Auf meine Frage, ob denn westlich von Oberaach keine Planungen vorgesehen seien, lautete die Antwort, das sei dann Sache des Bundes. Zu dieser Aussage passt auch, dass im Budget 2015 lediglich noch Fr. 200'000.-- für die Projektierung der

BTS aufgeführt sind, während es im Finanzplan 2016-2018 dann Fr. 0.-- sind. Eigentlich stört mich das nicht. Aber es stellt ein klares Indiz dafür dar, dass zwischen Amriswil und Weinfelden jahrelang nichts geschehen wird, wenn überhaupt. Ich wünsche uns allen zwar ein langes Leben, aber trotzdem werde ich diese Neuerung nicht mehr erleben und die meisten aktuellen Kantonsräte und Kantonsrätinnen auch nicht. Deshalb lohnt es sich, die Idee der BDP-Fraktion etwas genauer und wohlwollender anzuschauen. Mit etwas gutem Willen könnte man die Diskussion um die drei Spuren etwas in den Hintergrund rücken und sich an den eigentlichen Antrag halten: Verlangt wird ein Bericht, der aufzeigt, wie rasch ein moderater Ausbau der Strasse Sulgen-Weinfelden realisiert werden kann. Mehr verlangt die BDP-Fraktion gar nicht. Ein solcher Bericht ist sinnvoll, weil einerseits die Finanzierung der BTS in den Sternen steht und Jahrzehnte vergehen, bis Sulgen und Bürglen mit dieser Schnellstrasse entlastet werden können. Andererseits wäre ein Bericht sinnvoll, weil mit relativ wenig Mitteln eine grosse Wirkung erzielt werden könnte. Dabei denke ich an die Trennung des heutigen Mischverkehrs. Es sind nicht nur die Kreisel in Sulgen und Bürglen, die den Verkehr behindern. Ich habe den Thurtalverkehr intensiv beobachtet. Für alle Verkehrsbeteiligten ist der landwirtschaftliche Verkehr ärgerlich, auch für die Landwirte selbst. Ein Traktor führt schnell 40 oder sogar 50 Autos im Schlepptau mit. Der verlangte Bericht könnte aufzeigen, wie gesonderte Fahrspuren für die Landwirtschaft errichtet werden könnten. Die Aufwertung der Thurtalstrasse wäre auch nach Inbetriebnahme der BTS sinnvoll, weil sowohl der Landwirtschaftsverkehr als auch der grosse Teil des Ziel- und Quellverkehrs auf der bestehenden Strasse verbleiben wird. Aber vielleicht wollen die Befürworter der BTS eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf der heutigen Thurtalstrasse gar nicht. Der Druck, dass es ohne BTS nicht gehen kann, soll höher werden. Fragwürdige Verbesserungen am bestehendem System würden nur stören. Die GP-Fraktion ist einstimmig dafür, den Antrag erheblich zu erklären.

**Mader, EDU/EVP:** Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung. Die BDP-Fraktion fordert vom Regierungsrat einen Bericht über die Machbarkeit eines Ausbaus der Strecken Sulgen-Bürglen und Bürglen-Weinfelden auf drei Spuren. Weiter soll die Sanierung der Ortsdurchfahrt Bürglen unter Berücksichtigung von Verkehrssicherheit, Optimierung der Querungen Nord-Süd und der Regulierung des Quellverkehrs enthalten sein. Zudem werden ein Zeitplan und die Auflistung der Kosten von der Planung bis zur Freigabe der Strecke verlangt. Begründet wird die Forderung nach einem Bericht in erster Linie damit, dass sich die Realisierung der BTS bis ins Jahr 2030 verzögern soll. Die BTS und die OLS verfolgen das Ziel, das stark wachsende Verkehrsaufkommen zu kanalisieren sowie die Dörfer und Städte zu entlasten. Die Strassen wurden vom Stimmvolk gutgeheissen. Wenn wir jetzt damit beginnen, einzelne Strassenabschnitte mit Teilausbauten vorzuziehen, beginnen wir ein Flickwerk, welches der Gesamtstrategie BTS/OLS zuwiderläuft. Noch schlimmer ist das Signal, welches ausgesendet würde, da Begehrlichkeiten auf

anderen Strassenabschnitten geweckt werden könnten. Gemäss der Beantwortung des Regierungsrates ist ein Ausbau auf drei Spuren aufgrund der Fahrbahnbreiten nur ausserorts möglich. Die Diskussion dreht sich also um 2'400 Meter. Die Wartezeiten und somit die Staugefahr liegen aber bei den beiden Kreiseln, welche mit einem reduzierten Ausbau nicht verbessert werden könnten. Zudem steigt die Unfallgefahr auf dreispurigen Strecken, genauso wie der Handorgel-Effekt vor den Kreiseln. Lassen Sie uns einen Blick auf die Kosten werfen: Die 2'400 Meter kurze Strecke ausserorts würde rund vier Millionen Franken kosten und der Zeithorizont beläuft sich auf mindestens fünf Jahre. Während dieser Zeit kann kein Nutzen erzielt werden. Die EDU/EVP-Fraktion erachtet weitere Abklärungen für unnötig. Deshalb empfehlen wir dem Grossen Rat, den Antrag nicht erheblich zu erklären.

**Tobler, SVP:** Die SVP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die Beantwortung des Antrags. Die Idee der BDP-Fraktion ist wohlgemeint und es ist lobenswert, wenn sich die Partei für eine bessere Verkehrsverbindung vom Oberthurgau Richtung Westen einsetzen will. Vertieft man sich jedoch in die Beantwortung des Regierungsrates, wird schnell klar, dass die Idee nicht weiter verfolgt werden muss. Teillösungen wurden bereits in verschiedenen Abstimmungen verworfen, beispielsweise in Weinfelden. Der vom Volk genehmigte Netzbeschluss liegt vor. Es geht um die Umsetzung des Volkswillens. Deshalb muss nun weiter am Konzept BTS/OLS festgehalten und gearbeitet werden. Weshalb sollen nun die Knotenpunkte Bürglen und Sulgen umfahren werden? In der Gemeinde Egnach existieren sogar zwei Kreisel, die dasselbe Verkehrsaufkommen bewältigen müssen. Das Verkehrsaufkommen in Egnach ist im Mittelthurgau auf zwei Gemeinden aufgeteilt. Wird zudem vom Oberthurgau, also von Arbon und Romanshorn gesprochen, müsste auch Amriswil umfahren werden, da dort derselbe Knoten existiert. Wir haben es somit lediglich mit Flickwerken und Teillösungen zu tun. Jetzt gilt es, auf den Bundesbeschluss zu warten. Wir sind zuversichtlich, dass die zuständigen Personen in Bern den begonnenen Weg bis zum Schluss verfolgen werden. Das im Antrag vorgestellte Konzept der BDP-Fraktion bringt unseres Erachtens keinen beträchtlichen Nutzen, kostet unverhältnismässig viel Geld und ist unrealistisch. Deswegen ist die Idee nicht weiter zu bearbeiten. Unseres Erachtens ist kein vertiefter Bericht nötig, auch nicht aufgrund der vorliegenden, bereits schon sehr ausführlich gefassten Antwort des Regierungsrates. Die SVP-Fraktion wird den Antrag einstimmig nicht erheblich erklären.

**Schallenberg, SP:** Die SP bedankt sich für die ausführliche Beantwortung des Regierungsrates. Ich persönlich bin Auto-, Töff-, Traktor-, Velo- und Zugfahrer. Nicht nur die Autofahrerinnen und Autofahrer, welche durch Bürglen fahren, brauchen eine Lösung, vielmehr hat auch Bürglen selbst eine Lösung nötig. Viele kreative Vorschläge wurden bereits gehört, wobei der Langsamverkehr ein wenig auf der Strecke blieb. Eine wirkliche Lösung für den Langsamverkehr wäre nur mit einer abgetrennten, zusätzlichen Spur

möglich. Aber auch diesbezüglich ist es Fakt, dass die Anzahl der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht abnehmen wird. Wenn die vorliegende, kreative Idee weiterverfolgt wird, verschiebt sich das Nadelöhr lediglich. Nebenbei sei erwähnt, dass eine "Halb-Autobahn" durch die Dörfer bestimmt keine wünschenswerte Lösung darstellt. Ich erwarte vom Regierungsrat, dass die Gesamtstrategie nun endlich in konkrete Vorschläge mündet, welche auch betroffenen Dörfern, wie beispielsweise Bürglen, zu helfen vermögen. Die einstimmige SP-Fraktion wird den Antrag nicht erheblich erklären.

**Armin Eugster, CVP/GLP:** Die CVP/GLP-Fraktion ist einstimmig dagegen, den Antrag erheblich zu erklären. Eigentlich hätten wir einen Rückzug dieses Antrags erwartet. Der Regierungsrat hat die Angelegenheit in seiner Antwort überzeugend, sorgfältig und ausführlich erörtert. Ein weiterer Bericht ist nicht nötig. Die Departemente dürfen nicht mit unnötigen Aufgaben belastet werden, erst recht nicht in Zeiten, welche unter dem LÜP-Stern stehen. In diesem Antrag geht es nicht um ein Bauprojekt, sondern lediglich um die Erstellung eines Berichtes. Der Bericht soll aufzeigen, was man tun könnte, um die Situation zu verbessern. Ein solcher Bericht besteht bereits, und zwar nicht nur für die Strecke Sulgen-Weinfelden, sondern auch für die Strecke Bonau-Arbon. Anlässlich der Erarbeitung des BTS-Projektes wurden sämtliche Möglichkeiten geprüft. Beispielsweise lagen für Bürglen ursprünglich 15 verschiedene Varianten vor, wie das Verkehrsproblem gelöst werden könnte. Man kam schliesslich auf das Resultat einer Umfahrung. Behauptungen, gemäss welchen diese Möglichkeit zu realisieren wäre, sind nicht korrekt. Denn die Anschlusspunkte, wo die Umfahrung wieder auf die bestehende Kantonsstrasse treffen würde, stimmen mit der BTS nicht überein. Kantonsrat Kappeler empfehle ich zudem, sich nicht nur den Verkehr anzuschauen, sondern sich auch mit der Bevölkerung von Bürglen zu unterhalten. Diese Leute ertragen täglich 16'300 Fahrzeuge auf der Ost-West-Achse. Bezüglich des vom Parlament in Kraft gesetzten Netzbeschlusses muss der Bundesrat dazu bewegt werden, den Beschluss ebenfalls in Kraft zu setzen. Das Geld dafür ist vorhanden. Sollte dem nicht so sein, muss das Geld beschaffen werden, nötigenfalls mit der Milchkuh-Initiative. Anstatt nun "Pflästerli-Politik" und "Flickwerk-Politik" zu betreiben, muss konzentriert, zielgerichtet und mit grossem Druck die Realisierung der BTS verfolgt werden. Schliesslich haben sich 54,6 % der Stimmbewölkerung für diese Strasse ausgesprochen, obwohl die Vorlage mit der OLS gekoppelt vorgestellt wurde. Hätte man getrennt über diese zwei Strassen abstimmen können, wäre die Zustimmung zur BTS bestimmt noch viel höher gewesen. Es gehört zur Demokratie, den Beschluss des Volkes zu realisieren und umzusetzen. Es darf nicht stetig versucht werden, Knebel zwischen die Beine zu werfen, um Unsicherheiten zu erzeugen und Nährboden für Unwahrheiten bereitzustellen. Ich bin davon überzeugt, dass die Mehrheit des Grossen Rates auf einen vorgeschlagenen Bericht verzichten wird und sich weiterhin dafür einsetzt, die BTS rasch zu realisieren.

**Altwegg, SVP:** Im September 2012 befürwortete die Bevölkerung das BTS/OLS-Projekt. "Pflästerli-Politik" braucht es nicht. Ich bin Anstösser an die Hauptstrasse Sulgen-Bürglen und kenne diese Strecke daher sehr genau. Bei diszipliniertem Verhalten können bereits jetzt drei Fahrzeuge nebeneinander fahren und es kann problemlos überholt werden. Der Langsamverkehr kann zudem auf der Bädlistrasse nach Bürglen gelangen. Die Knotenpunkte sind die Kreisel in Sulgen und Bürglen. Die Hauptstrasse ist kein Knotenpunkt und ein Ausbau derselben ist kaum möglich. Deshalb bitte ich den Grossen Rat, den Antrag nicht erheblich zu erklären.

Regierungsrätin **Haag:** Es geht im Rahmen der heutigen Diskussion nicht um ein "Ja" oder "Nein" zur BTS/OLS oder zum Ausbau dieser Strassen. Es geht um die Erstellung eines entsprechenden Berichtes. Meines Erachtens hat der Regierungsrat die geforderten Punkte in der Beantwortung bereits schon ziemlich gut ausführen können. Es konnte ebenfalls aufgezeigt werden, dass der partielle Ausbau nicht sinnvoll ist. Im Stau steht man nicht ausserorts, also nicht dort, wo ein Ausbau überhaupt möglich wäre. Die Knotenpunkte befinden sich innerorts. Die Strecke Weinfelden-Bürglen ist bereits heute schon so breit, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge problemlos überholt werden können. Der Kanton beachtet laufend sämtliche Unfallschwerpunkte. Diese Stelle zählt nicht zu den Unfallschwerpunkten. Kantonsrat Huber muss ich insofern korrigieren, als dass der Netzbeschluss vom Parlament sehr wohl bereits beschlossen und verabschiedet wurde. Der Bund hat den Netzbeschluss jedoch aufgrund der Vignetten-Abstimmung noch nicht in Kraft gesetzt. Der Regierungsrat ist zuversichtlich und vertraut auf die diversen laufenden Bemühungen in Bundesbern, damit diese Inkraftsetzung bald nachgeholt wird. Die Zahlen in der Beantwortung des Antrags sind sorgfältig berechnet worden aufgrund der für derartige Projekte üblichen Grundlagen. Der Kanton plant diese Strassen in Absprache mit dem Bund. Die BTS/OLS wird ein wirtschaftliches, gesellschaftliches und räumliches Gesamtnetz und wir gehen davon aus, dass alles wie geplant verlaufen wird. Das Budget wird jeweils am Ende des Jahres vom Grossen Rat gesprochen, das BTS/OLS-Budget bildet diesbezüglich keine Ausnahme. Ich bitte den Grossen Rat, den Antrag nicht erheblich zu erklären.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

### **Beschlussfassung**

Der Antrag wird mit 84:13 Stimmen nicht erheblich erklärt.