

5. Interpellation von Marianne Sax vom 19. April 2017 "Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts" (16/IN 9/105)

Beantwortung

Präsident: Die Antwort des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Die Interpellantin hat das Wort zu einer kurzen Erklärung, ob sie mit der Beantwortung zufrieden ist.

Sax, SP: Die Beantwortung meiner Interpellation hat mich geärgert. Ich bin damit überhaupt nicht zufrieden. Ich **beantrage** Diskussion.

Abstimmung: Diskussion wird mit 62:41 Stimmen beschlossen.

Sax, SP: Es ist "alter Wein in alten Schläuchen", was das Tiefbauamt in fast einem Jahr produziert hat. Dass Kantonsstrassen in erster Linie dem Durchgangsverkehr dienen würden, dass die Priorität bei der Verkehrsverflüssigung liege und dass durch Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen die Quartiere belastet würden, hatte es nämlich bereits gesagt. Die zügige Durchfahrt ist ein Kriterium, dem Kantonsstrassen genügen müssen. Sie müssten aber spätestens seit dem 1. April 2018 auch den neuen Lärmvorschriften des Bundes entsprechen. Tempo-30-Zonen dürfen, wie der Regierungsrat in der Beantwortung der Frage 2 selbst schreibt, den Lärmschutz, die Luftqualität sowie die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer berücksichtigen. Das Bundesgericht gewichtete in wegleitenden Entscheiden der jüngsten Zeit diese weichen Argumente stärker als jene der freien Durchfahrt mit 50 Stundenkilometern. Die Einsprachen von Automobilverbänden gegen Tempo-30-Zonen wurden reihum abgewiesen. Der entstehende geringe Zeitverlust bei Ortsdurchfahrten sei den Autofahrern zuzumuten. Ich verweise dazu auf das Urteil 1C_11/2017 vom 2. März 2018, Sevogelstrasse Basel, E. 4.4.2. Tempo 30 wird in Schweizer Städten zunehmend zur Norm, sogar in ländlichen Kantonen. Beispielsweise in Bürglen im Kanton Uri, dem Heimatdorf von Wilhelm Tell, wurde vor kurzem ebenfalls eine Tempo-30-Zone auf einer Kantonsstrasse bewilligt. Die in der Beantwortung aufgeführte Verkehrsverlagerung in die benachbarten Quartiere ist ein Scheinargument. In der Praxis ist es beim Einbezug von Hauptstrassen in Tempo-30-Zonen üblich, dass die Quartierstrassen in der Umgebung ebenfalls einer Tempo-30-Zone zugewiesen werden. Mit Tempo 30 verläuft der Verkehr auf der Hauptstrasse flüssiger, so dass die Durchfahrtsattraktivität erhalten bleibt und kein Ausweichverkehr zu befürchten ist. Diese Auffassung hat das Bundesgericht im Fall "Basel" ausdrücklich bestätigt, siehe E. 4.4.2. Die Projekte in Kreuzlingen und Münchwilen sind zu meinem Bedauern von der Bevölkerung abgelehnt worden. Daraus den Schluss zu ziehen, die Menschen würden keine Tempo-30-Zonen haben wollen, ist zu kurz gegriffen, denn beide Projekte waren mit hohen Baukrediten verbunden. Man müsste Entscheide zu Tempo-30-Zonen zwingend von Bauprojekten trennen und die entsprechenden Strassenabschnitte mit mög-

lichst wenig Aufwand umgestalten. Das Bundesamt für Umwelt hat in neueren Untersuchungen aufgezeigt, dass die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten alleine durch die Signalisation von Tempo 30 erheblich gesenkt werden können. Das Bundesgericht hat sich dieser Auffassung im Entscheid "Basel" angeschlossen, siehe E. 4.2.4., und die bisherige Auffassung, dass es in jedem Fall gezielte bauliche Massnahmen brauche, aufgegeben. Dieser Paradigmenwechsel erleichtert die Einführung von Tempo-30-Zonen ganz erheblich und könnte beispielsweise in Bettwiesen greifen. Dort wurde die Gemeindebehörde vor wenigen Monaten durch das Tiefbauamt zurückgepiffen. Sie hatte nach der Erstellung eines Gutachtens eine notwendige Tempo-30-Tafel aufgestellt. Aussagen wie zum Beispiel, dass ein nicht unbeachtlicher Teil der Bevölkerung auch in Zukunft mit dem Auto in die Innenstadt fahren wolle, entbehren jeder Grundlage und setzen voraus, dass Tempo 30 als Hindernis empfunden wird. Die hohe Akzeptanz und Beliebtheit der Begegnungszone in der Frauenfelder Altstadt ist hier ein schönes Gegenargument. Probieren hilft. Von einer guten und engen Zusammenarbeit zwischen der Stadt Frauenfeld und dem Kanton kann in dieser Frage keine Rede sein. In Frauenfeld wird es jedenfalls ganz anders gesehen. Ich verweise dazu auf einen Zeitungsartikel zum Thema "Lärmsanierung am Lindenspitz". Eine Verkehrsberuhigung auf Kantonsstrassen vom Bau eines Tunnels abhängig zu machen, ist so langweilig, dass ich es fast nicht glauben kann. Hier wird uns ein verkehrspolitisches Allheilmittel aus den 70er-Jahren als Lösung für eine Stadt von heute verkauft. Der Regierungsrat stellt sich auf den Standpunkt, dass der Verkehrsrichtplan der Stadt Frauenfeld keine Pflicht zur flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen enthalte. Tatsache ist, dass in der Richtplankarte Verkehr in der Innenstadt flächendeckende Tempo-30-Zonen, nämlich Rathausplatz, Rheinstrasse bis Bahnunterführung, Promenade, Vorstadt, Zürcherstrasse im Abschnitt Postkreisel-Kreuzplatz sowie eine Begegnungszone in der Altstadt und Freie Strasse, mit einer entsprechenden Schraffur gekennzeichnet sind. Diese Massnahmen sind im Richtplantext der Verbindlichkeitskategorie "Zwischenergebnis" zugeordnet. Daraus folgt der Handlungsauftrag, Tempo-30-Zonen sowie Begegnungszonen in den Quartieren zu prüfen und schrittweise umzusetzen. Zu den Quartieren Frauenfelds gehören selbstverständlich auch die Altstadt und die Vorstadt, was sich aus den Schraffuren in der Richtplankarte unmissverständlich ergibt. Der Richtplantext gibt klare Realisierungszeiträume vor: Sofortmassnahmen bis 2014, kurzfristige Massnahmen 2015 bis 2018. Diese Fristen sind, mit Ausnahme der Begegnungszone Altstadt, ungenutzt abgelaufen. Die Fakten zeigen klar, dass das Departement für Bau und Umwelt (DBU), welches für Kantonsstrassen federführend ist, die Vorlagen des Frauenfelder Verkehrsrichtplanes nicht umgesetzt hat. Besonders befremdlich ist die Aussage auf die Frage 7, dass die fraglichen Tempo-30-Zonen angesichts der gesetzlichen Grundlagen gar nicht zulässig seien, obwohl das DBU diese Planeinträge selbst genehmigt hat. Was gilt denn nun? Da reiht sich Widerspruch an Widerspruch. Kooperatives Handeln von Stadt und Kanton sieht anders aus. Tempo 30 auf Kantonsstrassen ist ein emotionales Thema. Die jüngsten Entscheide des

Bundesgerichts, welche das Anliegen vieler Städte ernst nehmen, machen mich aber zuversichtlich. Tempo 30 ist die Zukunft für die Städte. Der Kanton ist nicht deshalb Bremsklotz, weil er sich an die gesetzlichen Vorgaben halten muss, sondern weil er die gesetzlichen Vorgaben so gewichtet, wie es ihm passt. In den letzten Monaten fällt das Bundesgericht gleich mehrere Entscheide, welche die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen stützen. Es hat eine klare Botschaft formuliert. Die zuständigen Behörden besitzen bei der Einführung von Tempo-30-Zonen einen erheblichen Gestaltungsspielraum. Wir sollten den Spielraum also im Interesse der Bevölkerung nutzen, um mehr Sicherheit und mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen und die Anwohner vor Strassenlärm zu schützen. Ich habe mich längst daran gewöhnt, dass im Thurgau die Zukunft etwas später beginnt als anderswo in der Schweiz. Dass ich mich aber als Kantonsrätin und langjährige Geschäftsinhaberin an einer der meist befahrenen innerstädtischen Durchgangsstrassen des Kantons in einem solchen Ton abkanzeln lassen muss, daran gewöhne ich mich nicht.

Leuthold, GLP/BDP: Der Deutsche Kaiser Wilhelm II. sagte anfangs des 20. Jahrhunderts: "Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung." Ob sich seine Prognose bestätigen wird, wissen wir nicht. Deshalb sind wir gefordert, jene Probleme zu lösen, welche uns der motorisierte Individualverkehr in der Gegenwart beschert. In seiner Beantwortung auf die vorliegende Interpellation stützt sich der Regierungsrat auf die geltende Gesetzgebung, welche ihm die Verantwortung für die Kantonsstrassen überträgt. Diese gibt zwar klare Regeln vor, würde aber auch Spielraum für Ausnahmen bieten. Der Kanton kann und sollte den Spielraum nutzen und die Gemeinden in ihrem Bestreben unterstützen, damit sie ihre Verkehrsprobleme vor Ort lösen können. Tempo 30 innerorts führt nachweislich zu zahlreichen positiven Effekten: weniger Lärmbelastung, mehr Verkehrssicherheit, besserer Verkehrsfluss, höhere Aufenthaltsqualität für die Bewohner bis hin zu steigenden Umsätzen des lokalen Gewerbes. Etliche Schweizer Städte und Gemeinden haben dies erkannt. Sie werden vermehrt aktiv, mit Erfolg. Das Bundesgericht hat am 20. März 2018 entschieden, dass Tempobeschränkungen auf Dutzenden Stadtzürcher Strassen aus Gründen des Lärmschutzes zulässig sind. Eine Entscheidung mit grosser Signalwirkung für die ganze Schweiz und auch für den Thurgau. In Frauenfeld verlaufen mehrere Hauptverkehrsachsen mitten durch das Stadtzentrum. Das Verkehrsaufkommen in Frauenfeld besteht zu zwei Dritteln aus hausgemachtem Quell- und Zielverkehr und nur zu einem Drittel aus Durchgangsverkehr. Stadtentlastungen mit Umfahrungsstrassen oder Tunnels für den Durchgangsverkehr sind daher von zweifelhaftem Nutzen. Sie lösen das aktuelle Verkehrsproblem nicht, sondern schaffen neue. Anstelle von teuren baulichen Lärmschutzmassnahmen könnte Tempo 30 einen substanziellen Beitrag zur Verminderung des Strassenlärms leisten und damit mithelfen, die innerstädtische bauliche Verdichtung zu verbessern. Die Leistungs- und Funktionsfähigkeit der Strassen bliebe dennoch bestehen, weil der Verkehr bei

Tempo 30 flüssiger läuft und weniger stockt. Somit könnten verschiedenen Herausforderungen wie Verkehrsfluss, Lärmbelastung und Siedlungsentwicklung, begegnet und Kosten gespart werden. Dies gilt nicht nur für Städte wie Frauenfeld, sondern auch für Seegemeinden, welche von Durchgangsverkehr geplagt sind. Bremsklötze muss man immer wieder kontrollieren und bei Bedarf ersetzen. Ein gewisser Spielraum ist aber auch bei den Bremsklötzen nötig. Schliesslich soll das Rad nicht permanent blockieren, sondern kontrolliert drehen können. In diesem Sinne lautet der Appell der GLP/BDP-Fraktion an das kantonale Tiefbauamt: Die Gemeinden sollen bei der konstruktiven Lösungssuche unterstützt werden. Der Spielraum soll zugunsten der Bevölkerung genutzt, anstatt neue Ansätze mit formellen Bedenken verhindert werden. Das Tiefbauamt soll nicht Bremsklotz, sondern verantwortungsvoller Beifahrer sein.

Martin, SVP: Frauenfeld liegt im Thurgau und der Thurgau in der Schweiz. Wir haben die schweizerischen und die kantonalen Gesetze auch in Frauenfeld zu respektieren. Dass man deshalb einem kantonalen Chefbeamten vorwirft, er sei ein Bremsklotz, nur weil er sich an das Gesetz hält, ist eine schwierige Aussage. Würde er dies nämlich nicht respektieren, würde man ihm vorwerfen, dass er Amtsmissbrauch betreibe. Immerhin ist die Interpellation korrekt deklariert. "Sax" stammt aus dem Lateinischen für Fels. Ich habe den Eindruck, dass die Interpellantin den Autofahrern Steine in den Weg legen möchte. Wie mein Vorredner bereits ausgeführt hat, sind in Frauenfeld zwei Drittel des Verkehrs hausgemacht. Man kann das Problem in Frauenfeld nicht einfach zu einem kantonalen Problem machen. Wie mir verschiedene Gemeindevertreter gesagt haben, ist der Kanton sehr wohl diskussionsbereit, solange es im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten abläuft. Mich stört, dass hier zwei Dinge miteinander vermischt werden, nämlich die Forderung nach Tempo 30 innerorts und die Frage, ob diese Forderung auf Kantonsstrassen stattfinden sollte. Über Tempo-30-Zonen kann man hinlänglich diskutieren. Es gibt viele Argumente dafür und dagegen. Es stellt sich aber die Frage, welches die Funktion der Kantonsstrassen ist. In Ergänzung zu den Nationalstrassen sind eben die Kantonsstrassen jene Strassen, die viel Verkehr bewältigen sollten. Die Interpellantin sollte froh sein, dass viele Leute nach Frauenfeld wollen. Dies zeigt, dass Frauenfeld ein Zentrum ist. Der Umstand, dass es sich um eine Kantonsstrasse handelt, bedeutet auch, dass Frauenfeld die Strasse nicht finanzieren muss. Kleinere Gemeinden wären froh, wenn der Kanton mehr Strassen finanzieren würde. Meines Erachtens ist das Problem nicht so heiss, wie es in der Interpellation beschrieben wird. Es hat mit Missverständnissen zu tun. Wenn man will, ist in Absprache mit dem Kanton sehr vieles möglich.

Barbara Kern, SP: Die SP-Fraktion unterstützt das Votum der Interpellantin. Es ist aber richtig, dass sich der Regierungsrat auf den aktuellen Richtplan der Stadt Frauenfeld abstützt und die Gemeindeautonomie respektiert. Dennoch gilt es, Gemeinden tatkräftig zu unterstützen, die Tempo-30-Zonen auf Hauptstrassen im Richtplan ausweisen und die-

sen umsetzen wollen, wie es der Kanton im Zusammenhang mit der anstehenden Restaurierung der Romanshornestrasse und der Ortsdurchfahrt in Kurzrickenbach gemeinsam mit der Stadt Kreuzlingen versucht hat. Obwohl das Projekt massive Verbesserungen für den Langsamverkehr enthielt, wie beispielsweise breitere Trottoirs und dadurch mehr Sicherheit für die Schulkinder und die Velofahrer, Begrünung des Ortskerns und der Umgebung, wurde es mit 57,3% abgelehnt. Bei der Abstimmung war jedoch bemerkenswert, dass die Beruhigung des Ortskerns von Kurzrickenbach unbestritten war, die Sanierung der Romanshornestrasse jedoch auch von Befürwortern des Langsamverkehrs aufgrund der Verschmälerung der Fahrspur und gleichzeitigen Aufhebung des Radstreifens abgelehnt wurde. Das Votum der Autolobby vor Ort, dass es anstatt mehr Sicherheit für alle Beteiligten gefährlicher werde, hat damals seine Wirkung nicht verfehlt. Unseres Erachtens hat der Regierungsrat hier noch einige Informationsarbeit zu leisten und zu ermöglichen, dass Tempo-30-Zonen unabhängig von baulichen Massnahmen realisiert werden können. Schon das einfache Aufstellen von Signalisationstafeln hat eine gute Wirkung, wie das Bundesgericht vor kurzem festgestellt hat. In der Beantwortung ist störend, dass beim Regierungsrat nach wie vor die Meinung vorherrscht, dass es grosszügige Umfahrungen wie die Südspange, die Oberlandstrasse oder den Tunnel in Frauenfeld brauche, bevor gesteuerte Beruhigungen von Hauptstrassen innerorts mit Hilfe des Kantons begonnen werden können. Die SP-Fraktion ist davon überzeugt, dass eine versachlichte Diskussion zu diesem Thema not tut und damit nicht nur in die Verantwortung der Gemeinden gehört, sondern genauso ins Pflichtenheft des Regierungsrates beziehungsweise des Tiefbauamtes, und dies vor allem auch im Zusammenhang mit der Umsetzung des Langsamverkehrskonzepts. Daran möchte ich den Grossen Rat erinnern.

Max Möckli, FDP: Ich spreche für die FDP-Fraktion. Unseres Erachtens ist die Beantwortung des Regierungsrates korrekt. Es braucht eine angemessene fachmännische Interessenvertretung für die Kantonsstrassen. Bei möglichen Vorstössen für Tempobegrenzungen oder Schikanen entstehen immer wieder laienhafte oder nicht vollständig durchdachte Vorschläge an die Behörden, die zur Begutachtung zum Kanton gelangen. In erster Linie werden Kantonsstrassen für den Verkehrsfluss gebaut und unterhalten. Deshalb braucht es einheitliche Kriterien, falls der Verkehrsfluss nicht zusätzlich behindert werden soll. Unseres Erachtens sind diese Kräfte im Thurgau ausgewogen.

Bétrissey, GP: Wann haben Sie sich zuletzt auf zähe Verhandlungen eingestellt und dann mit Erstaunen festgestellt, dass Sie offene Türen einrennen? Mir ist es so ergangen, als ich mein erstes Betriebs- und Gestaltungskonzept auf einer Kantonsstrasse im Kanton Thurgau erarbeitet habe. Ich war erstaunt, wie offen über sämtliche Varianten diskutiert wurde und dass Tempo 30 dabei eine der möglichen Massnahmen sein darf. Das ist keine Selbstverständlichkeit. Damit liegt der Kanton Thurgau erstaunlich nahe

beim Kanton Bern, der in der Verkehrsplanung seit Jahren eine Vorreiterrolle einnimmt. So kann ich aus meiner Berufserfahrung bestätigen, dass die Beantwortung des Regierungsrates den tatsächlichen Verhältnissen weitgehend entspricht. Bei Verkehrsprojekten wird eine sorgfältige Gesamtabwägung vorgenommen. Die Wünsche der Gemeinden werden hoch gewichtet. Umso mehr bin ich im Gespräch mit Vertretern von Frauenfeld erstaunt darüber, dass die Situation dort ganz anders geschildert wird. Frauenfeld, die Kantonshauptstadt mit einer schwierigen Vorgeschichte in der Verkehrsplanung, hat mit dem Versuch der Tempo-30-Zone endlich auf ein positives Signal gehofft und wurde einmal mehr bitter enttäuscht. In einer Stadt gibt es immer wieder Sanierungsprojekte und Tausend Gründe, weshalb ein solcher Versuch ungelegen kommt. Trotzdem wäre genau hier ein positives Signal, ein mutiger Schritt, umso wichtiger gewesen. Mit der Testplanung Promenade - Vorstadt ist ein guter Anfang gemacht. Das Resultat wird bald der Öffentlichkeit präsentiert. Das Wichtigste daran ist die Beteiligung sämtlicher Ämter des DBU. Verkehrsplanung darf in der heutigen Zeit nicht mehr als separate Disziplin behandelt werden. Denn Raumplanung und Verkehrsplanung sind siamesische Zwillinge. Schon seit Beginn der Raumplanung ist Mobilität der Treiber. Heute sind die Projekte gerade im Zuge von Innenverdichtung und Berücksichtigung schwächerer Verkehrsteilnehmer derart komplex, dass die Frage, ob Tempo 30 Ja oder Nein, nicht mehr eine Frage sein darf, die nur das Tiefbauamt betrifft. Nein, sie betrifft genauso stark das Amt für Raumentwicklung (ARE). Wie kann es sein, dass beim Umfahrungsprojekt noch heute die Erarbeitung und die Bewertung der Varianten nur im Tiefbauamt vorgenommen wird, die anderen Ämter aber nicht mit einbezogen werden? Für die Einpassung in das Ortsbild und den Umgebungsschutz müsste sich das ARE einsetzen, genauso wie das Hochbauamt die städtebauliche Integration einbringen sollte. Diese Kriterien müssten in der Bewertung der Varianten ebenso hoch gewichtet werden wie technische Machbarkeit und Funktionsfähigkeit. Offenbar verhält es sich in Frauenfeld ebenso. Die heisse Kartoffel "Tempo 30, Ja oder Nein" wird dem Tiefbauamt zugeschoben. Ich frage mich aber, wo das Amt für Raumentwicklung bleibt. Wo ist die Stellungnahme aus raumplanerischer Sicht zur Einpassung in das Ortsbild, zum Lärm, zu den Bedürfnissen der Anwohner und Ladenbesitzer sowie die Verträglichkeit im öffentlichen Raum? Aus Sicht des Tiefbauamtes besteht keine Notwendigkeit. Im Gesamtkontext sieht es aber anders aus. Es wäre nicht in Ordnung, dem Tiefbauamt mangelnde Kooperation vorzuwerfen, wenn die Stadt Frauenfeld oder deren Verkehrsplaner die Hausaufgaben nicht gemacht hätten. Nur eine Änderung der Signalisation ohne begleitende Massnahmen vornehmen zu wollen, ist nicht nur gesetzeswidrig, sondern im städtischen Umfeld vor allem unsinnig. Da die Frauenfelder Behörden auch provisorische Umgestaltungen vorgeschlagen haben, bleibt das DBU die Antwort schuldig, weshalb der Versuch nicht durchgeführt werden konnte. Temporeduktionen sind keine Selbstläufer. Nebst einer Reihe von Befürwortern gibt es jedes Mal meist ebenso viele Gegner. Das Thema ist komplex. Es muss gut begleitet werden. Die Haltung der Fachleute auf den Ämtern zur Unterstützung

der Gemeinden spielt dabei eine wichtige Rolle. Ich fordere unsere Regierungsrätin Carmen Haag dazu auf, innerhalb des DBU eine Kooperation zwischen den Ämtern zu fördern. Der Kantonsingenieur hat an einem Vortrag vor Planern die Teilnehmer dazu aufgefordert, auch einmal von einer genau notierten Beethoven-Symphonie abzuweichen, etwas Neues zu wagen und das Risiko in Kauf zu nehmen, dabei auf die Nase zu fallen. Daraus soll man lernen, wieder aufzustehen und weiterzumachen. Er rief zu mehr "Jam-Sessions" auf. Ich spiele den Ball nicht nur zurück an den Kantonsingenieur, sondern auch an unsere Regierungsrätin Carmen Haag. Die Grünen wünschen sich in Verkehrsfragen generell mehr "Jam-Sessions". Dabei sollen auch der Kantonsbaumeister und die Chefin des ARE Teil der Band sein und bei komplexeren Verkehrsfragen mitwirken. Sie sollen nicht im Backgroundgesang, sondern beispielsweise an der Leadgitarre mitwirken. Wir danken dem Regierungsrat für die Beantwortung der Fragen. Wir freuen uns auf eine vermehrt progressive Haltung im Tiefbauamt. Wir fordern eine grosse Bereitschaft für Pilotprojekte mit provisorischen Massnahmen und die Erarbeitung innovativer Verkehrsprojekte mit Temporeduktionen. Das Tiefbauamt fordern wir dazu auf, alles daran zu setzen, dass dem Kanton Thurgau bald ein verkehrsplanerisches Meisterstück gelingt, sodass unsere Gemeindebehörden nicht in den Kanton Bern reisen müssen, um gute Beispiele anzuschauen, sondern innerhalb unseres Kantons fündig werden.

Regli, CVP/EVP: Ich spreche namens der CVP/EVP-Fraktion. Sie fragen sich sicher, weshalb ich dies als Vertreter aus Frauenfeld, vom frauenfeldlastigen Vorstoss direkt betroffen, tue. Ich müsste mich doch auch über andere Lösungen mit weniger Verkehr für die Vorstadt sehr freuen. Die CVP/EVP-Fraktion steht vollzählig hinter meinem Votum. Wir möchten das Anliegen überregional anschauen und grundsätzlich unsere Meinung vorbringen, auch wenn Schwenker nach Frauenfeld aufgrund des tendenziösen Vorstosses mit suggestiven Fragen durchaus angefügt werden müssen. Ich spreche von Vorstoss und nicht gerne von Interpellation, weil darin nebst Fragen doch auch Vorwürfe und Forderungen verpackt sind, welche im Rahmen einer Motion hier im Rat nicht diskutiert würden. Wir danken dem Regierungsrat für die kompetente und umfassende Beantwortung herzlich. Wir unterstützen sein Fazit, dass der Kanton als Strasseninhaber auf die Verkehrsplanung auf den Kantonsstrassen Einfluss nehmen muss, weil er primär die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des gesamten Kantonsstrassennetzes erhalten muss. Zudem ist die Bereitschaft des Kantons für Ausnahmen, beispielsweise in Kreuzlingen und Münchwilen, bekannt. Beide Male hat das Volk den Vorlagen nicht zugestimmt. Dies zeigt aber auch auf, dass das Volk die verschiedenen Strassenzwecke durchaus unterscheiden kann und Tempo 30 nicht einfach als Allerweltheilmittel sieht. Sogar in Frauenfeld wurde nun bewiesen, dass der Kanton zu Temporeduktionen auf Kantonsstrassen bereit ist, wenn es die Sicherheit verlangt. Kürzlich wurde in den Medien über die Entschärfung der Schlossberg-Unterführung berichtet. Aufgrund der Interpellation könnte man meinen, dass man sich über das unkooperative Verhalten des Kan-

tons ärgere. Unseres Erachtens wird aber weder das Verhalten des Kantons als unkooperativ empfunden noch ist klar, was sich die Frauenfelder wirklich wünschen. In Frauenfeld ist man sich wahrscheinlich darüber einig, dass eine massive Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr wünschenswert wäre. Nach unserer Meinung gibt es da aber effektivere Mittel als den Versuch, die Einwohner zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr oder das Velo zu motivieren, nämlich den Bau einer Entlastungsstrasse. Es gäbe mehr Sicherheit für den Langsamverkehr und eine bessere Fahrplaneinhaltung beim öffentlichen Verkehr. Es ist eigenartig, dass man dies aus Kostengründen ablehnen will. Unseres Erachtens hätte Frauenfeld solche Lösungen verdient. Der Vorstoss enthält zudem die Information, dass auf der Karte zum "Teilrichtplan Strasse" eine Tempo-30-Zone festgesetzt sei und diese eigentlich umzusetzen wäre. Die Information ist aber falsch. Sie wird auch nicht "wahrer", indem man sie häufig wiederholt, sondern unfair, weil sich eine Falschinformation gleichschnell oder sogar schneller als eine korrekte Information verbreitet. Die stärksten Vorwürfe treffen also nicht zu. Weder staatspolitische noch rechtliche Bedenken sind angebracht. Nach unserer Meinung sollte es keine Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen geben, solange es die Sicherheit nicht verlangt, solange kein logisches gesamtheitliches Konzept vorliegt, und daran arbeitet man in Frauenfeld offensichtlich, und solange dem Durchgangsverkehr keine vernünftige Alternative, beispielsweise mit einer Umfahrung oder einem Tunnel, angeboten wird. Über das Thema der Verkehrs- und Gestaltungsplanung Promenade - Vorstadt und die Entlastungsstrasse informiert die Beantwortung des Regierungsrates. Unseres Erachtens gibt es dazu nichts zu ergänzen. Nebst den genannten Argumenten liefert selbst die Interpellation zwei wichtige Argumente gegen Tempo 30 auf Kantonsstrassen: 1. die Gefahr von unerwünschtem Ausweichverkehr in Quartiere. Darüber ärgern sich Einwohner anderer Quartiere in Frauenfeld bereits heute, obwohl dort Tempo 30 gilt. Also ist der kürzere Weg und nicht primär die erlaubte Geschwindigkeit entscheidend. 2. die negativen Auswirkungen der reduzierten Höchstgeschwindigkeiten auf den öffentlichen Verkehr. Insbesondere das zweite Argument motiviert mich, die Sicht der Velofahrer zu schildern, und zwar nicht nur jene der Frauenfelder, sondern auch der Seegemeinden. Als Velofahrer habe ich auf den engen Kantonsstrassen eigentlich nur zwei Möglichkeiten: 1. Ich fahre ganz am rechten Strassenrand, kämpfe dort mit den Schachtdeckeln und hoffe, dass mich kein vorbeifahrender, den Gegenverkehr kreuzender Personenwagen touchiert. Das ist mir aber zu gefährlich. Hier kann man übrigens die grösseren Fahrzeuge loben. Soweit ich das beobachtet habe, riskieren diese solche Überholmanöver nie. 2. Ich fahre mitten in der Fahrspur. Dies ist die sichere Variante, welche ich bevorzuge, obwohl ich mir bewusst bin, dass ich für den Verkehr eine "fleischerne" Bremse bin. Dies bedeutet also, dass mich das nachfolgende Fahrzeug nur dann überholen kann, wenn kein Gegenverkehr herrscht. Dies ist richtig so. Aufgrund des Überholwegs im Verhältnis zu den nötigen Sichtdistanzen ist dies aber selbst mit Tempo 30 nicht mehr möglich. Wäre es sinnvoll, Überholen auf den engen Kantonsstrassen, sei es am Untersee oder in der

Frauenfelder Vorstadt, faktisch ganz zu verbieten und den Verkehr damit stark zu behindern? Vom Personal des Stadtbusses weiss ich, dass es an übersichtlichen Stellen möglich ist, Velofahrer zu überholen und nicht abbremsen zu müssen. Mit Tempo 30 wäre dies auf der gesamten Strecke nicht mehr möglich. Auch wenn es jetzt keine Abstimmung gibt, danke ich Ihnen für die Zustimmung zum weiterhin vernünftigen Umgang mit Tempo 30 auf Kantonsstrassen.

Mader, EDU: Ich spreche namens der EDU-Fraktion. Zu den Kantonsstrassen: Kantonsstrassen erfüllen prioritär die Funktion des Durchleitens und Verbindens. Temporeduktionen auf Kantonsstrassen innerorts sind jedoch nicht ausgeschlossen. Jeder Antrag wird durch das kantonale Tiefbauamt anhand der Einzelfallsituation analysiert und beurteilt. Die Verantwortung für die Kantonsstrassen liegt aber beim Kanton. Er finanziert und unterhält sie auch. Zu Tempo 30: Entscheidend sind die Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz. Es muss eine gesamtheitliche Lösung mit flankierenden Massnahmen angestrebt werden, welche die Verkehrsverlagerungen durch Quartiere, den Betrieb des öffentlichen Verkehrs, den Langsamverkehr und die Verhältnismässigkeit aller Massnahmen mitberücksichtigt. Das kantonale Tiefbauamt hat in mehreren Städten und Gemeinden Tempo-30-Projekte geprüft und entwickelt, eingebettet in das Betriebs- und Gestaltungskonzept, damit auch die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer sicher bleibt und funktionieren kann. Beispiele dafür sind in der Beantwortung des Regierungsrates aufgeführt. Allerdings hat das Volk in Münchwil und Kreuzlingen entsprechende Vorhaben abgelehnt. Weitere Einführungen sind noch pendent. Wie wir lesen konnten, wurde in Basadingen Tempo 40 umgesetzt. Es ist falsch, dass der Richtplan "Siedlung und Verkehr" der Stadt Frauenfeld aus dem Jahr 2011 die Einführung von Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen innerorts im Zuge der Aufwertung der Innenstadt verbindlich festlegt hat. Dies wäre angesichts der gesetzlichen Grundlagen auch nicht zulässig. Zur Situation in Frauenfeld: Für Frauenfeld als Kantonshauptstadt ist charakteristisch, dass die Hauptstrassenverbindungen von Süden, Osten und Westen in der Kernstadt zusammenreffen. Der durchschnittliche Verkehr liegt zwischen 10'000 und 20'000 Fahrzeugen pro Tag. Bei der durch die Vorstadt führenden Zürcherstrasse, für welche die Interpellantin die Tempo-30-Zone wünscht, handelt es sich um eine kantonale Hauptverkehrsachse mit rund 12'000 Fahrzeugen pro Tag, die eine regionale Ost-West-Achse bildet. Die Geschwindigkeit liegt heute schon bei 38 bis 43 Stundenkilometern. Begründet wird dies mit der schmalen Strassenbreite. Neuerdings wurden die Mittellinien wieder weggefräst. Über deren Sinn oder Unsinn kann man diskutieren. Es entspricht nur der halben Wahrheit, dass Anträge für Temporeduktionen allgemein und auch für die Innenstadt Frauenfelds beim Tiefbauamt auf taube Ohren stossen. Der Kanton als Strasseninhaber hat den grössten Einfluss auf die Planung. Er muss die Führungsaufgabe auch wahrnehmen. Der Kanton und die Stadt Frauenfeld arbeiten in der Verkehrsplanung entgegen der Darstellung der Interpellantin gut zusammen. Dies zeigt das 2015 gemeinsam erarbeitete

Mobilitätskonzept 2030. Zur Stadtentlastung: Mit Blick auf eine ganzheitliche Verkehrslösung, vorab der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs durch die Innenstadt, ist eine Massnahme hervorzuheben, nämlich die zentrumsnahe Stadtentlastung, die den Durchgangsverkehr in der Innenstadt verringern will. Das gemeinsame übergeordnete Ziel von Kanton und Stadt ist es, Frauenfeld vom Durchgangsverkehr, welcher nicht unerheblich ist, zu entlasten und den Verkehrsfluss zu verbessern. Varianten für eine Entlastung wurden publiziert, die Vernehmlassung ist abgeschlossen. Die Auswertung und die Stellungnahmen werden demnächst erwartet. Zur Aufwertung der Innenstadt: Das Ziel der Testplanung, welche 2017 in Angriff genommenen wurde, ist unter anderem die Aufwertung des Strassenraumes und die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr, vor allem für die Fussgänger und Velofahrer auf der Kantonsstrasse. Dabei soll mittels baulicher Massnahmen das bereits heute reduzierte Temporegime weiter gesenkt werden. Das Konzept soll zugleich sicherstellen, dass die Durchgangsfunktion, die Hauptaufgabe der Kantonsstrasse, bis zu einer allfälligen Stadtentlastung sichergestellt bleibt. Blindes Durchstieren einer Tempo-30-Zone, ohne dass die vorgelagerten Massnahmen gegriffen haben, ist zum Scheitern verurteilt. Die Erfahrungen aus Kreuzlingen und Münchwilen zeigen, dass Verkehrsvorhaben immer stark umstritten sind. In beiden Fällen hat das Volk die Vorlagen abgelehnt. Die EDU-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die fundierte Beantwortung und unterstützt den eingeschlagenen Weg.

Sax, SP: Ich kann Karten lesen. Denn wenn im Verkehrsrichtplan Frauenfeld über der Innenstadt eine hellblaue Schraffur eingezeichnet ist, und es in der Legende dazu "Tempo-30-Zone" heisst, kann ich den Plan nicht anders lesen, als dass dies eine Tempo-30-Zone werden soll. Ich sehe nicht ein, weshalb man mir vorwirft, dass ich keinen Plan lesen könne. Man hat mir ausserdem vorgeworfen, dass ich den Kantonsingenieur als "Bremsklotz" bezeichnet habe. Das hätte ich mir selbstverständlich nie erlaubt, wenn Andy Heller dies nicht selbst gesagt hätte. Im Artikel in der "Thurgauer Zeitung" vom 4. März 2017, welcher nämlich meine Interpellation ausgelöst hat, sagte er: "Ja, wir sind Bremsklotz,"

Dätwyler Weber, SP: Als velofahrende Frauenfelderin bin ich doch erstaunt, was auf Kantonsstrassen plötzlich möglich ist. Nur weil ein paar Ortsunkundige, notabene Lastwagenfahrer, immer wieder in dieselbe, so genannte Deppenfalle tappen, wird nun an einem neuralgischen Punkt aus Sicherheitsgründen plötzlich Tempo 30 möglich gemacht. Ich hoffe, dass das Beispiel Schule macht und das kantonale Tiefbauamt seine Hausaufgaben weiterhin erledigt, indem es im gesamten Kanton wie auch in Frauenfeld weitere gefährliche Stellen auf Kantonsstrassen entschärft und für mehr Sicherheit für alle Strassenbenutzer eintritt, und zwar lieber heute als morgen. Die Nein-Haltung zu Tempo 30 ist keine Diskussionsbasis. In Frauenfeld gibt es genügend Voraussetzungen, wie sie in der Beantwortung der Frage 2 aufgeführt werden. Die Linken werden weiterhin

dafür kämpfen, dass Tempo 30 zur Frauenfelder Stadtentlastung und ihren flankierenden Massnahmen gehört.

Regierungsrätin **Haag**: Ich bedanke mich für die intensive und emotionale Diskussion. Ich versuche, eher zu den sachlichen Argumenten zurückzufinden. Nur so viel zum Thema der Abkanzlung: Wenn man den Vorstoss, die Beantwortung und das Votum nebeneinander legt, bin ich mir nicht sicher, wer hier wen abgekanzelt hat. Zu den Kantonsstrassen: Es ist die Aufgabe der Kantonsstrassen, den Verkehr möglichst schnell durchzuleiten oder aus den Quartieren wegzubringen. Nichtsdestotrotz verschliessen wir uns in keiner Art und Weise davor, Tempo 30 auf Kantonsstrassen einzuführen. Die Zeiten ändern sich. Auch hier ist dies der Fall. Wir stehen dem gegenüber offen. Das zeigen unsere Projekte in Kreuzlingen, Münchwilen, Sirmach, Basadingen und Horn, in denen Tempo 30 durchaus geplant war. Auch ich bedaure, dass ein Teil davon nicht umgesetzt wurde. Die Ablehnung der Tempo-30-Zonen in den Zusammenhang mit den Baukrediten zu schieben, greift zu kurz. Man kann nicht einfach eine Tempo-30-Tafel aufstellen und davon ausgehen, dass die Geschwindigkeit eingehalten wird. Stellen Sie sich vor, wie es in Münchwilen herauskommen würde, wenn man auf der langen und geraden Kantonsstrasse einfach eine Tempo-30-Tafel hinstellen würde. Es braucht ein Betriebs- und Gestaltungskonzept. Dies bedeutet, dass der Strassenraum komplett neu überdacht und der gesamte Strassenraum in die Betrachtungen einbezogen werden muss. Da gehören Langsamverkehrsverbindungen oder vielleicht grüne Elemente dazu. Es geht um eine Koexistenz sämtlicher Strassenteilnehmer in diesem Abschnitt. Ein solches Betriebs- und Gestaltungskonzept wird sehr interdisziplinär, also nicht nur durch das Tiefbauamt, erarbeitet. Frauenfeld hat eine besondere Ausgangslage. Frauenfeld hat sehr grosse Verkehrsströme mitten durch das Stadtgebiet zu verkraften. Entgegen der Ansicht der Interpellantin arbeiten wir nicht nur intensiv, sondern auch sehr gut mit der Stadt zusammen. Ich kann das deshalb bestätigen, weil ich bei vielen dieser Sitzungen anwesend bin. Man hat sich gegen den vorgeschlagenen Versuch gewehrt, weil eben keine flankierenden Massnahmen vorgesehen waren und weil er noch nicht mit allen anderen Massnahmen abgestimmt ist, die angedacht sind. Die Stadt Frauenfeld hat in Zusammenarbeit mit dem Kanton das Mobilitätskonzept 2030 erarbeitet. Dieses wurde einer Vernehmlassung unterzogen und für gut befunden. Teil- oder Kernstück ist die Stadtentlastung Frauenfeld. Hier hätte man eine einzelne Massnahme herausgepickt, ohne die übergeordnete Betrachtung vorzunehmen. Das widerspricht unserer gemeinsamen langen Planung, und es wäre nicht seriös gewesen. Die Stadt Frauenfeld und der Kanton haben ein gemeinsames Ziel: die Stadt zu entlasten und die Lebensqualität sowie den Verkehrsfluss zu verbessern. Daran lassen wir uns messen. Ein gutes Beispiel ist der Versuch Promenade - Vorstadt. Dies wurde bereits erwähnt. Hier wird genauso interdisziplinär gearbeitet, wie es Kantonsrätin Karin Bétrisey gefordert hat. Ich würde es allerdings nicht als eine "Jam-Session" betrachten. Es hat für mich eher den Charakter eines

Orchesters. An unserem Vorhaben wird sehr wohl gemeinsam und mit einem gemeinsamen Resultat, an welchem alle Freude haben, gearbeitet. So wird denn auch das Vorgehen, welches wir vorgesehen haben, von allen Ämtern begrüsst. Wir werden weiter daran arbeiten. Dort, wo eine übergeordnete und interdisziplinäre Planung aufzeigt, dass Tempo 30 zielführend und das richtige Mittel ist, werden wir in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die notwendigen baulichen Massnahmen umsetzen.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Präsident: Das Geschäft ist erledigt.