

9. Standesinitiative von Gabriel Macedo, Roger Martin, Stefan Mühlemann vom 19. März 2025 "Die Ostschweiz steht hinter der Bodensee-Thurtalstrasse, der dritten Röhre Rosenbergtunnel, der zweiten Röhre Fäsenstaubtunnel und dem Korridor N25 St. Gallen – Appenzell" (24/SI 2/132)

Beantwortung

Präsident: Die Antwort des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Das Wort haben zuerst die Initianten, vertreten durch Kantonsrat Gabriel Macedo.

Diskussion

Gabriel Macedo, FDP: Wir reden seit über 60 Jahren über eine neue Strasse in unserem Kanton. Und was ist in dieser Zeit passiert? Studien, Planungen, Vertröstungen, aber keine Lösung, keine Entlastung, keine Verbesserung der Situation für die Menschen, die hier leben. Im Jahr 2012 hat die Thurgauer Bevölkerung an der Urne Ja zur BTS gesagt. Im Jahr 2022 haben wir eine Petition mit über 7000 Unterschriften aus dem Thurgau beim Bundesrat eingereicht. Im gleichen Jahr hat dieses Parlament hier eine Standesinitiative nach Bern geschickt, um endlich den Bau der BTS voranzutreiben. Im November 2024 hat der Thurgau Ja gesagt zum Ausbauschnitt der Nationalstrassen. Er wurde national abgelehnt – das ist richtig. Die Gemeinden entlang der geplanten BTS haben gehandelt, sie haben ihre Richt- und Zonenpläne angepasst, sie stehen bereit. Die Regierung hat mit ihrer Antwort zu dieser Motion ebenfalls klar Stellung bezogen, sie unterstützt diese Motion ausdrücklich. Eine Mehrheit in unserem Kanton steht nach wie vor weiterhin hinter diesem Projekt, und trotzdem: In Bern spricht man lieber von Korridorstudien und von Umfahrungen. Die Umfahrung Amriswil, sie taucht auf. Aber was ist mit Bürglen, was ist mit Erlen, was ist mit Sulgen, was ist mit Romanshorn, was ist mit Weinfelden? Wer Amriswil und Weinfelden entlastet, aber den Verkehr danach einfach wieder in die nächsten Orte schickt, der hat nichts gelöst, geschätzte Damen und Herren. Im Gegenteil, man verschiebt das Problem einfach auf die nächste Gemeinde. Das ist keine Verkehrsplanung, das ist Augenwischerei. Die Korridorstudie war – mit Verlaub – eine Farce. Am Computer mag sie logisch sein, aber auf der Strasse – Entschuldigung – ist sie wertlos. Je nach Kriterium und je nach Gewichtung kommt ein anderes Resultat heraus. Wer auf den Thurgauer Strassen unterwegs ist, weiss, die Situation ist und wird immer schlimmer. Wer täglich unterwegs ist, sieht die Realität: Stau in den Dorfkernen, Stau in den Ortseingängen und bei den -ausgängen, gefährliche Schulwege, zu engen Kreuzungen, Lärm und Abgase – und keine Perspektive auf Besserung. Und jetzt kommt noch ein weiteres Problem dazu. Bundesrat Albert Rösli hat eine Liste veröffentlicht, eine Liste mit Projekten, die geprüft oder gestrichen werden sollen, und darauf steht auch un-

sere N23, die BTS. Sie ist akut gefährdet, und wenn wir jetzt nicht handeln, wenn wir jetzt nicht mit Nachdruck sagen, ja, wir wollen diese Strasse, dann wird sie verschwinden. Dann sind die nächsten 60 Jahre verloren, und wir stehen als Kanton wieder – ich betone: wieder – mit leeren Händen da, wie seit vielen Jahrzehnten schon. Dass diese Strasse keine Prestigesache ist, das ist klar. Sie ist kein Wunschprojekt, sie ist ein zentrales Infrastrukturelement für den Kanton Thurgau, für die Entlastung unserer Gemeinden, für die Sicherheit unserer Menschen, für unsere Wirtschaft, die auf gute Verbindungen angewiesen ist, für die Verbindung in die übrige Schweiz. Und ja, auch für die Chancengleichheit unseres ländlichen Raums gegenüber den Städten und Agglomerationen. Ohne diese Verbindung werden wir weiter abgehängt, unsere Unternehmen haben das bereits mehrfach deutlich gemacht. Wer Investitionen in der Ostschweiz tätigt, der braucht Planungssicherheit, der braucht aber auch eine gute Erreichbarkeit, nicht nur per Bahn – die ist auch wichtig –, sondern auch per Strasse. Wenn wir die BTS verlieren, verlieren wir auch wirtschaftliche Zukunft. Darum, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich sage es heute mit allem Nachdruck, wir brauchen diese Strasse nicht in 20 Jahren, sondern jetzt. Wir wollen keine weiteren Studien, keine Ausflüchte, keine halben Lösungen. Wir brauchen eine BTS, wir brauchen sie jetzt, und deshalb rufe ich Sie auf: Erklären Sie diese Motion bitte erheblich. Schicken wir ein starkes Signal nach Bern mit einem Ostschweizer Schulterschluss. Zeigen wir, dass der Thurgau geeint und entschlossen ist, weiterhin für diese BTS zu kämpfen, unterstützt von den Gemeinden, unterstützt von der Bevölkerung, von der Wirtschaft, vom Regierungsrat, und ein weiteres Mal bitte von diesem Parlament. Ich danke Ihnen.

Stephan Tobler, SVP: Sie wissen, wo ich wohne. Wenn ich auf der Strasse nach Frauenfeld fahre, fahren muss – das kommt hin und wieder vor, wenn man im Grossen Rat ist –, dann fängt die grosse Rechnerei an: Wo komme ich eher durch? Durch das Thurtal oder durch St. Gallen? Dort hat es bekanntlich auch Tunnels. Durch das Thurtal sind es grundsätzlich weniger Kilometer, über St. Gallen, und damit über die Autobahn, ist es eigentlich eher prädestiniert für den Individualverkehr. Aber beide Varianten haben ein grosses Risikopotenzial für Verspätungen, Stau und Unfälle. Was mich bei der Variante durch das Thurtal noch mehr stört, ist die Belästigung von Anwohnern. Es leben Menschen an dieser Strasse, ich weiss das ganz speziell in unserer Gemeinde. Auf gewissen Teilstrecken fahren bis zu 20'000 Fahrzeuge pro Tag – 20'000 –, das ist fürs Wohnen nicht mehr zumutbar, und wir müssen uns nicht wundern, wenn links und rechts dieser Strasse scheussliche Lärmschutzwände entstehen. Der Rosenbergunnel in St. Gallen ist regelmässig am Anschlag, und es entstehen mehrmals am Tag Rückstaus. Auch das ist gefährlich, eine gefährliche Situation, die jeden Tag provoziert wird, und das nicht erst seit gestern, sondern schon seit Jahrzehnten. Auch die Bundesbehörden erkannten ja bekanntlich Handlungsbedarf und liessen 2024 über die Ausbauschritte, in denen auch dieser enthalten war, abstimmen. Nur 47.3 % sagten "ja", die gesamten Schweizer

Stimmberechtigten aber "nein". Das können diejenigen, die bereits gut erschlossen sind, gut machen. Es geht aber in die gleiche Kategorie, wie wenn man sagt: "Verdichten schon, aber nicht bei mir." Die Stimmberechtigten des Kantons Thurgau haben sich mehrheitlich, die ganze Ostschweiz inklusive Schaffhausen sogar geschlossen für den STEP Ausbauschritt 2023 und damit für die Ostschweizer Projekte ausgesprochen. Es ist dringend notwendig, dass sich die Bundesbehörden weiter um eine ausgeglichene Erschliessung für den Individualverkehr in der ganzen Schweiz Gedanken machen. Es müssen alle Regionen mit dem gleichen Augenmass erschlossen werden. Ein Anstoss mit einer Standesinitiative scheint mir der richtige Ansatz. Es geht ja nicht darum, die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Im Gegenteil, Strasse und Schiene ergänzen sich. Die SVP-Fraktion unterstützt die Anliegen des Standesbegehrens grossmehrheitlich. Die Projekte mit den Tunnelsanierungen in Schaffhausen und St. Gallen sind die einzigen auch fristgerecht realisierbaren Lösungen zur Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen während der Sanierungszeit. Weiter sind sie wichtige Beiträge zur nachhaltigen Entlastung der latenten Verkehrsüberlastungen hier in der Ostschweiz. Ich bitte Sie im Namen der grossmehrheitlichen SVP-Fraktion ebenfalls, der Motion zuzustimmen, damit die Regierung die Einreichung der Standesinitiative vorbereiten kann. Besten Dank.

Stefan Leuthold, GLP: Gemäss der im Dezember 2024 abgeschlossenen Korridorstudie plant das Bundesamt für Strassen ASTRA, die N23 zwischen Bonau und Arbon für zwei Milliarden Franken auszubauen. Diese Korridorstudie wurde unter Einbezug des Kantons Thurgau und der betroffenen Gemeinden erarbeitet. Aus der Studie geht hervor, dass der Bund für die N23 drei STEP-relevante Strassenmassnahmen weiterentwickelt: Die Umfahrung von Weinfelden, die Umfahrung von Amriswil mit Anbindung Romanshorn und nachgelagert eine etappierte Realisierung der Umfahrung von Bürglen. Als flankierende Massnahmen werden die Aufwertung von Fuss- und Veloverkehr, Optimierungen von ÖV und motorisiertem Individualverkehr und die Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrsinfrastruktur weiterverfolgt. Der nächste Meilenstein ist eine im Frühjahr 2026 geplante öffentliche Vernehmlassung. Die GLP unterstützt diese pragmatische, zielführende Vorgehensweise. Mit der vorliegenden Motion soll die Bundesversammlung aufgefordert werden, die vier aus Sicht der Motionäre drängendsten Ostschweizer Nationalstrassenprojekte unverändert in den nächsten Bundesbeschluss über den Ausbauschritt für die Nationalstrassen aufzunehmen. Für uns steht die unveränderte, ursprüngliche Version der N23, eine durchgehende Schnellstrasse von Grüneck bis Arbon, nicht mehr zur Diskussion, sondern die Umsetzung der Ergebnisse der Korridorstudie für die N23 in Form von Umfahrungen und zusätzlichen Massnahmen, so wie es das ASTRA vorschlägt. Aus diesem Grund wird die GLP-Fraktion die Motion einstimmig nicht unterstützen. Besten Dank.

Martin Brenner, FDP: Ich verlese hiermit das Votum des am Nachmittag abwesenden Fraktionskollegen Dean Kradolfer: Die FDP-Fraktion spricht sich einstimmig für die Motion aus. Das Thurgauer Stimmvolk hat am 23. September 2012 den Netzbeschluss für die Bodensee-Thurtalstrasse und die Oberlandstrasse mit 54.6 % Ja-Stimmen angenommen. Wenngleich am 24. November 2024 die Volksabstimmung zum Nationalstrassenausbauschritt gesamtschweizerisch abgelehnt wurde, hat die Ostschweizer Bevölkerung dennoch ein deutliches Ja-Zeichen gesetzt. Für uns als Kantonsrätinnen und Kantonsräte entscheidend ist, dass insbesondere die Mehrheit der Thurgauer Stimmberechtigten dem Ausbauschritt zugestimmt hat. Die Bevölkerung des Kantons Thurgau ist nach wie vor bereit, zukunftsweisende Verkehrslösungen mitzutragen, welche die Ortskerne entlasten und die regionale Wirtschaft stärken. Dieses Votum des Volkes ist für uns im Grossen Rat des Kantons Thurgau nicht nur Hinweis, sondern ein klarer Auftrag. Die nun im Zentrum der Motion zur Standesinitiative stehenden Projekte sind nicht nur untergeordnete Einzelmassnahmen der jeweiligen Kantone, sondern für die gesamte Ostschweiz von grosser Bedeutung, insbesondere zur Entlastung von Engpässen und Ortsdurchfahrten. Die Korridorstudie des ASTRA zur N23 belegt, dass Umfahrungen von Weinfelden, Amriswil, Neukirch, Steinebrunn und die Anbindung von Romanshorn den Durchgangsverkehr um bis zu 30 % bis 60 % auf den Ortsdurchfahrten reduzieren würden. Damit würde in den betroffenen Gemeinden sowohl Sicherheit als auch Wohnqualität deutlich steigen. Wir benötigen aber nicht nur einzelne Umfahrungen, sondern die planerisch ausgereifte BTS, um die Ortschaften an der Achse Arbon bis Weinfelden nachhaltig zu entlasten und die für die Zukunft benötigte Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen. In den letzten rund zehn Jahren lag das Wachstum des BIP in der Ostschweiz deutlich über dem Schweizer Durchschnitt. Diese Entwicklung ist weiterhin abhängig von einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, die den Waren- und Personenverkehr effizienter macht. Rund 99 % aller Unternehmen in der Ostschweiz sind KMU mit weniger als 250 Mitarbeitenden, davon etwa 89 % mit weniger als zehn Mitarbeitenden. Diese Firmen sind besonders auf gut ausgebaute Strassen- und Autobahnverbindungen angewiesen, um die Kundschaft, Lieferanten und Arbeitskräfte schnell und zuverlässig zu erreichen. Die in der Motion angesprochene Notwendigkeit der Ostschweizer Nationalstrassenvorhaben ist für den Regierungsrat ausgewiesen. Dass der Regierungsrat die Motion positiv beurteilt, ist zweifellos richtig und aus Sicht des Kantons Thurgau auch klar geboten. Die Motion verlangt nicht mehr und nicht weniger als ein klares politisches Signal aus dem Thurgau, dass wir gemeinsam mit den anderen Ostschweizer Kantonen für unsere regionalen Anliegen eintreten. Der Regierungsrat hat zu Recht darauf hingewiesen, dass die Bundesmittel begrenzt sind und deshalb jetzt die Zeit ist, Einfluss zu nehmen, damit unsere Projekte in den nächsten Ausbauschritt aufgenommen werden. Ein Verzicht auf die Standesinitiative wäre ein verheerendes Signal und ein massiver Rückschritt in der nationalen Debatte. Ja, es besteht sogar die akute Gefahr, dass das BTS-Projekt ganz aus der Planung gekippt wird, und das wäre weder im Interesse des

Kantons Thurgau noch unserer Nachbarkantone. Wir bitten Sie daher dringend, die Motion für erheblich zu erklären. Besten Dank.

Linda Hess, SP und Gew.: Die Fraktion SP und Gewerkschaften lehnt die vorliegende Motion zur Einreichung einer Standesinitiative einstimmig ab. Während wir die Bedeutung einer gut funktionierenden Verkehrsinfrastruktur für unsere Region anerkennen, sehen wir in dieser Motion eine verfrühte, einseitige und nicht nachhaltige Forderung, die den aktuellen Entwicklungen und den Bedürfnissen der Bevölkerung nicht gerecht wird. Der Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen wurde am 24. November 2024 von der Schweizer Stimmbevölkerung mehrheitlich abgelehnt. Dies ist ein klares Signal, dass ein "Weiter so" im Strassenbau nicht mehr mehrheitsfähig ist. Es ist nicht zielführend, dieses Votum der Schweizer Bevölkerung, das auch auf breiter Ebene ökologische und finanzielle Bedenken widerspiegelt, zu ignorieren. Wir müssen anerkennen, dass die Ostschweizer Kantone dem Ausbauschritt mehrheitlich zugestimmt haben. Dies darf jedoch nicht als Freifahrtschein für eine ungebremste Asphaltierung unserer Landschaft verstanden werden. Die Begründung der Motionäre, wonach die Ostschweiz hinter allen vier genannten Projekten stehe, ist problematisch. Die Abstimmung bezog sich auf den Ausbauschritt 2023, der lediglich die 3. Röhre Rosenberg-tunnel und die 2. Röhre Fäsenstaubtunnel umfasste. Die N23 Bodensee-Thurtalstrasse und der Korridor N25 St. Gallen–Appenzell waren explizit nicht Teil dieser Abstimmung. Es ist irreführend, die Zustimmung zum Ausbauschritt 2023 als volle Unterstützung für Projekte zu interpretieren, die gar nicht zur Abstimmung standen. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat die ETH beauftragt, die geplanten Ausbauprojekte aller Verkehrsträger zu überprüfen und zu priorisieren. Die Ergebnisse dieser Studie werden im dritten Quartal 2025 erwartet. Es wäre aus unserer Sicht fahrlässig, dieser wichtigen und umfassenden wissenschaftlichen Evaluation vorzugreifen. Die Konzentration auf den Ausbau von Nationalstrassen vernachlässigt zudem dringend notwendige Investitionen in den öffentlichen Verkehr und in Massnahmen zur Verkehrsverlagerung. Eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik muss den Fokus auf nachhaltige Mobilitätslösungen legen, die auch den Klimazielen Rechnung tragen, die Umwelt schonen und die Lebensqualität in unseren Gemeinden verbessern. Statt weitere Strassen zu bauen, sollten wir verstärkt auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs setzen, den Langsamverkehr fördern und innovative Konzepte zur Verkehrsreduktion entwickeln. Die in der Motion geforderte Bodensee-Thurtalstrasse ist ausserdem ein besonders umstrittenes Projekt. Während die Motionäre explizit den Bau der BTS fordern, konzentriert sich aktuell der Regierungsrat auf die Umsetzung der Ergebnisse der Korridorstudie für die N23 in Form von Umfahrungen. Dies zeigt aus unserer Sicht bereits eine interne Diskrepanz und die Notwendigkeit einer differenzierten Betrachtung. Wir appellieren an den Grossen Rat, die längerfristigen Perspektiven und die gesamtgesellschaftliche Verantwortung zu berücksichtigen. Eine Standesinitiative, die sich aus-

schliesslich auf den Ausbau von Nationalstrassen konzentriert und dabei eine umfassende und nachhaltige Verkehrspolitik ignoriert, ist nicht im Interesse der Thurgauer Bevölkerung.

Karin Bétrisey, GRÜNE: "Wer aus seinen Fehlern nicht lernt, ist unbedarft. Wer diese hingegen als Erfolge zelebriert, ist unbelehrbar." Dieses Zitat einer deutschen Philosophin trifft auf die Initianten dieser Standesinitiative inklusive Regierungsrat zu, der die vorliegende Standesinitiative unterstützt. Wenn Sie heute auf die Webseite der SVP gehen, finden Sie die Medienmitteilung vom 22. Februar 2023 mit dem Titel "Dank Standesinitiative: BTS wieder auf Kurs". Die angebliche Erfolgsgeschichte der Standesinitiative von 2022, die BTS gehöre in den nächsten STEP, hört da auf, wo diese Standesinitiative nach Bern überwiesen wurde. Der Rest wird verschwiegen, ist es doch eine krachende Niederlage, am 13. Juni 2023 gescheitert im Ständerat, nachdem die vorberatende Kommission sehr klar empfohlen hat, der Initiative keine Folge zu leisten. Am 28. September 2023 ist sie ebenso klar gescheitert im Nationalrat, nachdem sich auch dort die vorberatende Kommission einig war mit der Empfehlung, der Initiative keine Folge zu leisten. Einzelanträge wurden keine gestellt, auch nicht von den Thurgauer Vertretern dieser Räte. Am 24. November 2024 wurden die Ausbauprojekte des Bundes deutlich verworfen mit 53 %. Die Initianten dieser Motion müssen sich somit auch mit dem Vorwurf auseinandersetzen, undemokratisch zu sein. Sie respektieren offenbar das deutliche Resultat dieser nationalen Volksabstimmung nicht, denn die Projekte 3. Röhre Rosenbergstunnel und 2. Röhre Fäsenstaubtunnel waren konkrete Bestandteile dieser Abstimmungsvorlage. Ich frage mich, wie lange Sie dieses Spiel noch erfolglos weitertreiben möchten, an der Maximalvariante festzuhalten und damit die Politik zu beschäftigen und Kosten zu generieren mit einer offensichtlichen "Mission Impossible". Es wäre viel zielführender, sich endlich um machbare Lösungen zu kümmern, die im Ermessen des Kantons liegen. Das sehe ich auch als unsere Aufgabe als Parlamentsmitglieder. SVP-Ständerat Jakob Stark hat es eingesehen, Zitat aus der Thurgauer Zeitung: "Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach." Die Kosten sind von ursprünglich geplanten 800 Millionen auf 3.3 Milliarden Franken gestiegen. Selbst wenn die N23 in einen der nächsten Ausbauschritte aufgenommen wird, müsste erneut mit einem Referendum gerechnet werden. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass die Schweizer Bevölkerung einem 3.3-Mia. Franken-Projekt im Thurtal zustimmen würde. Es bringt doch nichts, nochmals eine praktisch identische Standesinitiative nach Bern zu überweisen, die dort erneut scheitern wird. Übrigens haben auch innerhalb unseres Kantons einige stimmenkräftige Gemeinden und Städte die Abstimmung zu den Ausbauplänen des Bundes im vergangenen November abgelehnt, beispielsweise Romanshorn, Frauenfeld, Kreuzlingen, Weinfelden und Bischofszell. Die Motionäre schreiben von akuten Verkehrsüberlastungen. Es stellt sich die Frage, was sie unter akut verstehen. Auf dem Trasse der geplanten N23 stehen motorisierte Verkehrsteilnehmer in Spitzenstunden während maximal 15

Minuten im Stau. Den Rest des Tages kann diese Strecke problemlos, ohne jegliche Einschränkung befahren werden. Wir müssen endlich Vernunft walten lassen und uns von der bisherigen Praxis abwenden, unsere Verkehrsinfrastruktur auf einen reibungslosen Ablauf in Spitzenzeiten auszurichten. Da ist auch ein Umdenken beim Tiefbauamt angezeigt. Die Stauzeiten treten meist nur in der Morgenspitze zwischen 7 und 8 Uhr auf. Die Abendspitze hat sich bereits heute auf mehrere Stunden verteilt. Wer aktuell die Nationalstrasse A1 befährt, kann auf den digitalen Anzeigen lesen: "Randzeiten nutzen, Stau vermeiden." Befolgen alle, die es können, diesen Rat, insbesondere der private Pendlerverkehr, reduzieren sich die Stauzeiten zu Spitzenzeiten massiv. Die Wirtschaft in der Ostschweiz hängt nicht vom Ausbau der Nationalstrassen ab, das hat sie in den letzten Jahren eindrücklich bewiesen. Es geht auch ohne diesen unsinnigen Ausbau. Zölle, Energiekosten und Fachkräftemangel sind die echten Probleme. Die Verkehrsinfrastruktur ist kein Thema, weder auf den Webseiten von IHK oder Gewerbe Thurgau noch im Wirtschaftsbarometer des Kantons. Das Bundesamt für Strassen ASTRA schlägt ein etappiertes Vorgehen vor und unterstützt als kurzfristige Massnahme die Entflechtung des Verkehrs, dann die Sanierung von Knoten und schliesslich als langfristige Massnahme einen reduzierten Strassenausbau mit Umfahrungen, die nur einen sehr kleinen Anteil des Kulturlandverlustes der BTS und deutlich geringere Kosten zur Folge hätten. Da müssten auch die Herzen der Landwirte hüpfen, nicht nur von uns GRÜNEN. Jetzt müssen wir als Kanton Thurgau mit dem ASTRA zusammenarbeiten und Lösungen finden, die umsetzbar sind. Verabschieden wir uns von der Maximalvariante der N23, alles andere ist Realitätsverweigerung. Gehen wir lösungsorientiert in die Zukunft. Diese vorliegende Standesinitiative ist eine Zwängerei, die nichts bringt und falsche Zeichen nach Bern sendet. Sie ist im laufenden Prozess nur Sand im Getriebe. Die GRÜNE-Fraktion empfiehlt Ihnen diese einstimmig zur Ablehnung.

Christian Caviezel, EDU/Aufrecht: Ich verlese das Votum meines Fraktionskollegen Christian Mader: Die Fraktion EDU/Aufrecht dankt den Motionären für den Vorstoss und dem Regierungsrat für die Beantwortung. Die EDU-Vertreter unserer Fraktion stehen klar hinter der Motionsforderung, die vier drängendsten Ostschweizer Nationalstrassenprojekte unverändert in den nächsten Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt für die Nationalstrassen aufzunehmen. Als ich, Christian Mader, 2012 neu in den Grossen Rat gewählt wurde, war die BTS/OLS-Abstimmung im September 2012 die erste Vorlage, die ich mit Herzblut vertreten hatte, weil mir die effizienten Verkehrsverbindungen, vor allem für das Gewerbe, sehr wichtig sind. Die Abstimmung wurde damals auch sehr deutlich gewonnen, und wir rechneten mit einer Umsetzung in den nächsten kommenden 15 bis 20 Jahren. Heute wissen wir – 13 Jahre nach einer deutlich gewonnenen Abstimmung –, wenn wir eine Eröffnung dieses Infrastrukturprojekts noch erleben werden, dann höchstens mit dem Rollator. Die Geschichte hat sich wiederholt. Das Thurgauer Stimmvolk hat die beiden Ostschweizer Projekte, 3. Röhre Rosenbergstunnel mit dem Zubringer Güter-

bahnhof in St. Gallen und 2. Röhre Fäsenstaubtunnel in Schaffhausen, wieder klar angenommen. Gesamtschweizerisch wurde es jedoch abgelehnt. Deshalb müssen wir uns jetzt wehren und nicht neidisch auf den Rest der Schweiz schauen, namentlich auf die Region Bern und auf das Welschland, wo Infrastrukturprojekte mit deutlich mehr Zug und Hartnäckigkeit umgesetzt werden. Es darf nicht sein, dass Volksentscheide wie die BTS/OLS nicht umgesetzt werden. Das macht die Politik unglaublich. Noch schlimmer, anstelle einer Umsetzung schaffen wir es, bei immer mehr Kantonstrassen innerorts 30er-Zonen zu schaffen – angeblich auf Grundlage der Lärmschutzverordnung –, und ausserorts besäumen immer mehr Kantonstrassenabschnitte 70er- und sogar 60er-Geschwindigkeitsschilder. Zudem wissen wir, dass eine gute Infrastruktur – neben der politischen Stabilität – die wichtigste Grundlage für eine Spitzenplatzierung in der Wettbewerbsfähigkeit ist. Wir gehen hier in die falsche Richtung, und dieser Rat ist zuständig, dies zu ändern. Die Vertreter der EDU in der Fraktion werden die Motion geschlossen erheblich erklären, Aufrecht ist dagegen.

Roger Martin, Die Mitte/EVP: Wenn ich teilweise die Worte meiner Vorvotanten höre, dann wird mir klar, die wohnen sicher nicht entlang der N23, sondern vielleicht eher hinter dem Mond. Und vielleicht auch noch ein Punkt: Es geht offensichtlich um das Wörtchen "unverändert". Bei den bereits abgestimmten STEP-Initiativen gilt, glaube ich, "unverändert". Über die BTS, sprich N23, wurde ja noch nicht abgestimmt, deshalb kann die auch nicht geändert werden. Ich glaube, es ist klar, dass eine BTS im ursprünglichen Rahmen nicht stattfinden wird, sondern wir von der neuen N23 wahrscheinlich profitieren könnten. Auch wenn die Verkehrssituation hinsichtlich absoluter Zahlen weniger dramatisch erscheint als dies an anderen Orten der Fall ist, beispielsweise in der Agglo Zürich, so ist das doch in relativer Hinsicht nicht mehr haltbar, dieser Zustand. Mindestens im Oberthurgau ist vor allen Dingen während der Rushhour ein grosses Verkehrsaufkommen mit Stau und mindestens stockendem Verkehr an neuralgischen Verkehrspunkten, und das führt wiederum dazu, dass gewisse Verkehrsteilnehmer Schleichwege durch Nebenstrassen und Quartierstrassen suchen. Der sich aggregierende Verkehr am Morgen von Osten in Richtung Frauenfeld führt dazu, dass die N23 in vielen Ortschaften, in denen auch viele Schulwege liegen, zu einer massiven Minderung der Wohnqualität und der Verkehrssicherheit führt. Auch für die Wirtschaft ist die Situation herausfordernd. Als sowieso schon peripherer Wirtschaftsstandort im Oberthurgau führt die schlechte Verkehrsanbindung zu einem zusätzlichen Standortnachteil. In Gesprächen mit Wirtschaftsvertretern, als Präsident der Region, wird dieser Umstand immer wieder angesprochen. Einige haben schon gedroht, über eine Abwanderung nachzudenken, da ihr Materialfluss für die laufende Produktion gefährdet ist. Und noch ein kleiner Hinweis: Studien zeigen, dass der Oberthurgau bis ins Jahr 2050 um 30 % wachsen wird, während die Beschäftigungsanzahl nur um 3 % wachsen wird. Das heisst, 27% des Wachstums werden auch wieder nach Frauenfeld oder nach St. Gallen pendeln und die Strassen noch mehr ver-

stopfen. Auch wenn die aktuelle N23 nicht in ihrer ursprünglichen BTS-Variante geplant ist, wäre sie ein Schritt in die richtige Richtung, da die Ortsumfahrungen auf dem ursprünglichen Trasse liegen. Langfristig ist aber gerade auch im Hinblick auf das überdurchschnittliche Bevölkerungswachstum des Thurgaus ein Vollausbau anzustreben. Die aktuelle N23-Variante beinhaltet nicht nur Umfahrungen, sondern auch verschiedene Massnahmen im Bereich des ÖV und des Langsamverkehrs. Auch Aspekte wie Wildwechsel sind entsprechend berücksichtigt. Es handelt sich somit also nicht um ein reines Strassenbauprojekt, sondern um ein gesamtheitliches Regionenerschliessungsprojekt, das wieder Wohnqualität in die geplagten Ortschaften bringen soll. Es ist mehr als mühsig, immer die Benachteiligungsargumente gegenüber Bundesbern bemühen zu müssen, aber es ist endlich an der Zeit, dass auch die Ostschweiz in puncto Infrastruktur adäquat berücksichtigt wird. Diese Forderungen müssen die Ostschweizer Kantone gemeinsam und solidarisch nach Bern tragen. Wir müssen uns gegenseitig unterstützen, um gehört zu werden. Der Thurgau hat eine lange Tradition als Untertanengebiet. Zeit, dieses Verhalten abzulegen und mit klaren Signalen selbstbewusst in Bern aufzutreten. Ich bitte Sie deshalb, die Motion zu unterstützen und mit starker Stimme aus der Ostschweiz in Bern aufzutreten. Die Fraktion Die Mitte/EVP unterstützt die Motion grossmehrheitlich.

Andreas Opprecht, FDP: Mit der Erheblicherklärung dieser Motion senden wir ein wichtiges Zeichen nach Bern, dass auch der Thurgau eine besser ausgebaute kantonsverbindende Bundesstrasse braucht. Mit der Erheblicherklärung allein ist die Arbeit im Thurgau noch nicht getan. Bis im Thurgau vom Bund gebaut würde, geht es noch viele Jahre, vielleicht Jahrzehnte. An einzelnen Stellen, zum Beispiel an den Kreiseln in Bürglen und Sulgen, wo Bundesstrasse und Kantonstrassen kreuzen, stockt es schon heute jeden Morgen und Abend massiv. Hier sind sich Befürworter und Gegner der BTS, wie auch der Bund mit der Korridorstudie, einig, dass hier entlastende Massnahmen notwendig sind, welche den Verkehr deutlich verflüssigen könnten. Genau an diesen zwei zentralen Stellen kann es der Kanton Thurgau mit beeinflussen, wenn er Initiative zeigt, und zwar in den nächsten Jahren, nicht in den nächsten 10 bis 20 Jahren, wie es die Korridorstudie sagt. Hier kann der Verkehrsfluss mit verhältnismässig wenig Mitteln und wenig Landverbrauch sehr positiv beeinflusst werden. Diese zwei Kreisel Bürglen und Sulgen sind heute zwei wesentliche Nadelöhre auf der Bundesstrasse zwischen Bonau und Arbon sowie für den Querverkehr auf den Kantonstrassen. Ich bitte Sie als Kantonsrat und Gemeindepräsident aus dem Mittellthurgau, sehr geehrter Herr Regierungsrat Diezi, sehr geehrter Gesamtregierungsrat, als Sofortmassnahme beim ASTRA vorstellig zu werden und hier mit gemeinsamen Entlastungsmassnahmen Nägel mit Köpfen zu machen. Das wäre ein "Quick Win" für den Verkehrsfluss durch den Thurgau. Vielen Dank im Voraus für Ihr diesbezügliches Engagement.

Konrad Brühwiler, SVP: Ich lese das Votum von Fraktionskollege Josef Arnold, der berufshalber die heutige Nachmittagssitzung gegen motorisierte Fahrten unter anderem auch auf der Thurtalstrasse abtauschen musste: Als ein am Strassenverkehr beteiligter und immer mehr den Behinderungen ausgesetzter Transportunternehmer bedanke ich mich bei den Motionären. Ebenfalls möchte ich mich für die wohlwollende Aufnahme des Anliegens durch die Regierung und die klare Stellungnahme für die Erheblichkeit bedanken. Die Zusammenlegung bzw. die gleichzeitige Abstimmung über den Ausbauschnitt der Nationalstrassen in verschiedenen Landesteilen am 24. November 2024 hat sich für die Ostschweiz klar als Rückschritt für eine innovative Weiterentwicklung manifestiert. Einmal mehr hat sich das Stimmvolk, vermutlich aus Unkenntnis der Bedürfnisse oder aus mangelnder Solidarität, gegen den Erhalt der Wirtschaftlichkeit in der Ostschweiz entschieden. Das Sprichwort, die Schweiz höre nach Winterthur auf, hat wieder einmal einen sinnlichen Auftrieb erhalten. Umso mehr ist es derzeit zwingend, mit der genannten Motion die nötigen Signale an den Rest der Schweiz, im Besonderen aber nach Bern, zu senden. Die Gegner der genannten Strassenbauprojekte Rosenbergstunnel, Fäsenstaubtunnel und Korridor N25 St. Gallen-Appenzell berufen sich nicht zuletzt wegen der am 24. November 2024 erfolgten Abstimmung auf den gefällten Entscheid des Volkes. Gerade weil die Ostschweiz bekanntlich und in diesem Fall fremdbestimmt wurde, gilt es, die peripheren Anliegen in Bern bekanntzumachen und die wahren Probleme mit dem Mittel der Standesinitiative aufzuzeigen. Aber schon sind sie da, die lauten Stimmen über die Nichteinhaltung der direkten Demokratie, Zitate von Mitgliedern des VCS und ihrer gleichgesinnten Sympathisanten. Hier kann eine differenzierte Meinung sicherlich förderlich sein. Mit einer totalen Abwehrhaltung gegen die genannten Projekte im Ausbauschnitt 2023 STEP würden wir einem weiteren Vorwärtsschritt in der Ostschweiz einen Bärendienst erweisen. Aus Sicht von guten Infrastrukturmassnahmen für die Ostschweiz ist die Unterstützung der genannten Motion ein Muss für die Vertreter der Thurgauer Bevölkerung. Erlauben Sie mir hier noch folgende Anmerkung: Jegliche Diskussion über den am 24. November 2024 demokratisch gefällten Volksentscheid darf bzw. soll mit demokratischen Mitteln, beispielsweise mit der Einreichung einer Motion, geführt werden. Eines ist sicher, die BTS bzw. N23 war nicht Teil der genannten Abstimmung. Hier besteht noch Umsetzungsbedarf. Gemäss der am 23. November 2012 stattgefundenen Volksabstimmung ist sie umzusetzen. Oder gilt hier ein demokratischer Entscheid nicht mehr? Den Erhalt von Demokratie und ein massvolles Weiterkommen in der Ostschweiz können Sie mit der Unterstützung der Motion fördern.

Kilian Imhof, Die Mitte/EVP: Inhaltlich haben wir genügend Argumente für oder auch gegen die vorliegende Standesinitiative gehört. Ich trete einen Schritt zurück und erkläre, warum ich mich klar für die Unterstützung entschieden habe. In der letzten Sitzung hat der Grosse Rat mit der Abstimmung zu WILWEST ein klares Zeichen gesetzt. Überregi-

onal, also auch aus dem Unterthurgau, aus Kreuzlingen, aus Weinfelden und gerade auch aus dem Oberthurgau, haben sich die Kantonsrätinnen und Kantonsräte mit einer klaren Mehrheit zum zukunftssträchtigen und ausgewogenen Projekt bei Wil im Hinterthurgau bekannt. Ich bedanke mich für dieses klare solidarische Bekenntnis. Für mich geht es nun mit der vorliegenden Standesinitiative ebenfalls um ein Solidaritätsanliegen. Es geht dabei sogar nicht nur um den Kanton Thurgau, sondern um die ganze Ostschweiz. Wir müssen die Verkehrssituation in der Ostschweiz ganzheitlich verbessern, und dazu brauchen wir die Unterstützung des Bundes, wie immer dies dann auch umgesetzt wird. Setzen wir darum ein klares Zeichen und schicken das Anliegen nach Bern in Form dieser Standesinitiative. Vielen Dank dafür.

Christian Stricker, Die Mitte/EVP: Als Amriswiler anerkenne ich, dass es einen gewissen Handlungsbedarf gibt. Gleichzeitig behaupte ich: Die Zeichen der Zeit werden nicht erkannt und die Hausaufgaben nicht gemacht. Mich bewegen die Zeichen der Zeit, so Anfang Juli 2025: Was war das so in letzter Zeit? Blatten, diese Welle aus Schutt und Eis, Bilder gehen um die Welt; Brienz: Phase Rot, wir warten auf den nächsten Bergsturz; Wallis: so viele Wanderwege gesperrt wie noch nie; Güttingen: Wiesen werden bewässert mit Seewasser; Niederaach: Der Bach hat aufgehört zu plätschern, Stille kann viel sagen; Thur: Wassertemperaturen wie noch nie. Ausgenommen von heute, schmoren wir oft. Wir hätten schmerzhaft Erfahrungen, die genutzt werden könnten, um das Verhalten zu hinterfragen. Und was geschieht? Die Leute pilgern so zahlreich in die Seebadis, dass die Strassen geschlossen werden müssen. Weil CO₂-Werte nicht eingehalten werden, ist für die Autoindustrie 2025 mit Strafen zu rechnen in der Höhe von 300 Mio. Franken. Kürzlich: Der Anteil der SUV-Modelle steigt weiter in der Schweiz; Thurgau: Der Anteil des ÖV und des Langsamverkehrs am Modalsplit hat abgenommen, 2010 betrug er noch 28 %, zurzeit 26 %. Ratskollege Gabriel Macedo, ja, es wird immer schlimmer. Und die Förderung des Individualverkehrs wird dem Gewerbe nicht viel bringen. Es ist wirklich Zeit, politisch Einfluss zu nehmen, damit die Umlagerung hin zum ÖV und zum Langsamverkehr gelingt. Nicht zuletzt deshalb sagte die Schweizer Bevölkerung "nein" zum weiteren Autobahnausbau, gerade deshalb sagte das ASTRA klar, verzichtet die BTS. Danke, Regierungsrat, dass Sie konsequent auf den Begriff BTS verzichtet haben in Ihrer Antwort. Kennt Ihr den starkschen Härtetest? Wenn Köbi nicht mehr von der BTS spricht, dann ist das Projekt wirklich vom Tisch. Jakob Stark wurde politisch gross durch all die Podien rund um die BTS. Er hat gemerkt, dass mittlerweile nur noch von Optimierungsmassnahmen bei der N23 gesprochen werden soll. Darum: Wer jetzt Anfang Juli 2025 durch eine Standesinitiative verlangt, dass Ostschweizer Nationalstrassenprojekte unverändert in den nächsten Bundesbeschluss aufgenommen werden sollen, der hat nicht verstanden, wo wir stehen, der hat die Zeichen der Zeit nicht erkannt. Zweitens: Hausaufgaben werden nicht gemacht. Das ASTRA hat uns klare Aufgaben gegeben: Investiert in den Bereich ÖV und Langsamverkehr. Gleichzeitig stellt man fest,

wenn man bei gewissen Ämtern nachfragt, dass vom ASTRA her im Bereich N23 zurzeit einfach nichts geht. Sie spielen den Ball zurück an den Kanton, auch in Bereichen, die nicht tangiert wären, wenn es zu einem Ausbau der N23 kommen würde. Der Kanton selber – und das ist für mich das Letzte und auch ein bisschen irritierend – ist ja sehr wohl am Puls mit Langsamverkehrsprojekten. Faszinierend, was da in der Agglo Wil geschieht mit der Schnellroute Richtung Winterthur. Faszinierend, was in Weinfelden bei der KVA geschieht. Toll, was Rickenbach bei Wil umsetzt im Bereich Umsetzung des Langsamverkehrskonzepts. Bei uns in Amriswil werden neue Veloständer erstellt. Aber man hört nichts davon. Und darum komme ich zur Bilanz: Diese Hausaufgaben müssen höchste Priorität haben. Wenn Zeichen der Zeit nicht erkannt werden und Hausaufgaben nicht gemacht werden, dann verdient auch diese Standesinitiative keine Unterstützung.

Stefan Mühlemann, SVP: Zuerst einmal ein grosses Dankeschön an den Regierungsrat für die positive Antwort. Auch bei diesem Geschäft geht es wie beim letzten Mal – Stichwort WILWEST – um die Zukunft und um die Ostschweiz. Gemeinsam sind wir stark und können nun ein klares Zeichen nach Bern versenden. Bei der Abstimmung vom letzten November zum STEP 2023 sagte der Souverän im Thurgau Ja zu den künftigen Strassenprojekten. Dies zeigt mir, dass wir uns im Thurgau klar für einen flüssigen Verkehr aussprechen und sehen, dass unser Wohlstand und eine erfolgreiche Wirtschaft viel damit zu tun haben. Obwohl wir in unserem Kanton von den letzten Abstimmungen nicht direkt betroffen waren, wollen wir in der Ostschweiz künftig bei den Strassenprojekten mitberücksichtigt werden. Die Solidarität mit den anderen Kantonen ist mitentscheidend, dass auch das Projekt der BTS bzw. eben der N23 weiterverfolgt werden kann und auch eine Chance bekommt, künftig gebaut zu werden. Ein wichtiges Zeichen konnten wir Ostschweizer Kantone Thurgau, St. Gallen, Schaffhausen, Appenzell Innerrhoden und Ausserrhoden am 6. März 2025 setzen. Eine Allianz aus Vertretenden von Verbänden und Parteien traf sich zu einer Medienkonferenz und erklärte, dass nach der verlorenen Abstimmung der Kopf nicht in den Sand gesteckt wird, sondern wir vereint für unsere geplanten Strassenprojekte eintreten und in all diesen Kantonen ein Standesbegehren einreichen werden. So haben die Kantone St. Gallen und Schaffhausen ihre Standesbegehren bereits gutgeheissen bzw. St. Gallen in der ersten Lesung positiv aufgenommen und Schaffhausen entsprechend überwiesen. Tun wir es unseren Kolleginnen und Kollegen gleich und sagen heute auch Ja zu den Standesbegehren und erklären die Motion als erheblich, so wie es auch der Regierungsrat empfiehlt.

Regierungsrat Dominik Diezi: Aus Sicht der Regierung besteht im Korridor Mittelthurgau-Oberthurgau im Verkehrsbereich klar Handlungsbedarf. Die Strasse ist da zu Spitzenzeiten am Limit, wir haben zu wenig Platz für den Langsamverkehr, und wir haben eine starke Lärmbelastung der Bevölkerung. Damit ist auch gesagt, dass wir nicht nur einen Handlungsbedarf auf der Strasse selbst sehen, sondern insbesondere muss auch

die Situation für den Langsamverkehr verbessert werden, sprich es braucht eine durchgehende Alltagsroute von Romanshorn bis nach Weinfelden. Erfreulicherweise ist auch das ASTRA zum selben Schluss gekommen, nachdem, wie hier zu Recht schon verschiedentlich ausgeführt wurde, 60 Jahre lang einfach geplant wurde, ohne letztlich handfeste Resultate. Die Korridorstudie, die das ASTRA mit viel Aufwand durchgeführt hat in Zusammenarbeit, oder man muss besser sagen auch mit Einbezug von uns und Vertretern der Thurgauer Gemeinden, ist zum selben Schluss gekommen, dass eben im erwähnten Korridor Handlungsbedarf besteht. Und das ASTRA hat auch skizziert, wie es handeln will. Es soll nämlich eine Gesamtkonzeption umgesetzt werden, bei der zuerst einmal im Bestand auch Verbesserungen herbeigeführt werden sollen. Es soll Verbesserungen für die Alltagsroute, also für den Langsamverkehr geben. Es sollen bestehende Kreisel saniert werden, eben auch die bereits mehrfach erwähnten in Bürglen und Sulgen, und in der letzten Etappe soll es dann auch punktuell Verbesserungen auf dem Strassennetz geben, sprich die Umfahrung Weinfelden soll realisiert werden, die Umfahrung von Amriswil und auch von Romanshorn. Wenn man es rein aus der BTS-Optik anschaut, dann soll ungefähr rund die Hälfte der BTS realisiert werden. Aber man hat auch die Abschnitte ausgewählt, die am wenigsten Land brauchen. Darum braucht das, was das ASTRA hier machen will, viel weniger Land, als was ursprünglich kantonale angedacht wurde. Wir sind einen Schritt weiter, wir diskutieren aktuell mit dem ASTRA nicht über die BTS. Die BTS war eine kantonale Planung. Wir haben gehört, das Volk hatte zugestimmt. Das ist für uns auch klar ein Auftrag, die Situation in diesem Bereich auf der Strasse zu verbessern. Aber die Rechnung, die blieb damals offen. Da hat man eben dann gehofft, dass das irgendwann der Bund übernimmt. Diese Hoffnung hat sich jetzt konkretisiert, indem ja der Bund gemäss dieser Korridorstudie bereit ist, über 2 Mia. Franken im Kanton Thurgau zu investieren. Deshalb kann von einer Farce überhaupt nicht die Rede sein, das ist ein ganz wichtiger Schritt nach vorne. Natürlich lässt er noch Wünsche offen aus Sicht des Thurgaus. Aber es ist jetzt einmal ein erster wichtiger Schritt und vor allem ein konkreter Schritt. Leider folgte dann die Dusche ja auf dem Fuss. Das Schweizer Volk hat zur STEP-Vorlage "nein" gesagt, und in der Folge hat Bundesrat Albert Rösti sämtliche Verkehrsvorhaben auf dem Strassen- und Schienenbereich einer Prüfung durch Herrn Ulrich Weidmann von der ETH und seinem Team unterstellt. Deshalb ist jetzt auch wieder unsere N23 – wir sprechen wirklich besser von der N23 und nicht von der BTS – wieder in der Schwebe. Und aus Sicht des Regierungsrates sollten wir uns jetzt wirklich alle darauf konzentrieren, dass wir es jetzt schaffen, dass das umgesetzt wird, was das ASTRA in dieser Korridorstudie in Aussicht gestellt hat. Und deshalb wäre es auch schön, wenn jetzt hier weniger wieder ein Kleinkrieg läuft zwischen BTS-Befürwortern und BTS-Gegnern. Die BTS, das ist überholt. Wir reden aktuell von dieser N23 und was in der Korridorstudie drinsteht. Es wäre wirklich schön, wenn wir jetzt hier zusammenfinden würden, und da gibt es ja durchaus Signale. Ich habe Ständerat Jakob Stark gehört, ich habe vorhin auch Kantonsrätin Karin Bétrisey ge-

hört. Von der "Strassenseite" her sollte man sich verabschieden von dieser Idee, dass man hier sogar noch möglichst schnell eine komplette Schnellstrasse durch den Thurgau bekommt, sondern sieht, dass der Bund nur noch Gesamtverkehrskonzeptionen macht und punktuelle Verbesserungen, aber wichtige Verbesserungen sprich wichtige Umfahrungen. Und dass man sich von der anderen Seite einmal davon löst, die Strasse primär immer irgendwie zu dämonisieren. Wir brauchen die Strasse auch für den ÖV. Wir brauchen die Strasse, um für den Langsamverkehr mehr Platz zu schaffen. Ich wünsche mir, dass man von beiden Seiten her gesamtheitlicher denkt und wir uns jetzt endlich gemeinsam in Bern dafür einsetzen, dass wir nicht wieder leer ausgehen. Das ist ja jetzt die grosse Herausforderung, dass wir am Schluss nicht wieder diejenigen sind, die nichts bekommen. Und darum hat der Regierungsrat auch gesagt, doch, wir unterstützen diese Standesinitiative, das macht Sinn, auch wenn sie vom Wortlaut her überschiesst. Wir müssen jetzt in Bern ein starkes Signal setzen, dass eben bei dieser Überprüfungsaktion nicht einmal mehr die Ostschweiz und auch der Kanton Thurgau leer ausgehen. Damit ist auch noch gesagt, dass es einen solidarischen Aspekt mit der gesamten Ostschweiz beinhaltet – in diesem Sinne auch ein Willkommen den St. Galler Vertretern. Es geht eben auch noch um die Strassenvorhaben in den Kantonen Schaffhausen, St. Gallen und Appenzell. Wenn man als Beispiel den Rosenbergtunnel nimmt: Da ist es für mich schlicht nicht ersichtlich, wie man diesen Rosenbergtunnel sanieren will, ohne gleichzeitig einen neuen Stollen zu bauen. Es sei denn, man wolle die Stadt St. Gallen drei, vier Jahre in einen Dauerstau verwandeln. Das wäre letztlich auch nicht im Interesse unserer benachbarten Regionen. Von daher, in diesem Sinne ist jetzt ein starkes Signal nötig in Bern: Uns gibt es auch noch, wir sind jetzt auch einmal dran. Setzen wir uns doch jetzt gemeinsam dafür ein, dass das realisiert wird, was das ASTRA in Aussicht gestellt hat. Das ist Realpolitik, das ist auch realistisch. In diesem Sinne: Danke für die Zustimmung zur Standesinitiative.

Diskussion – **nicht weiter benützt.**

Beschlussfassung:

Die Standesinitiative wird mit 57:41 Stimmen bei 7 Enthaltungen für erheblich erklärt.

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