5. Interpellation von Nina Schläfli und Sandra Reinhart vom 8. Dezember 2021
"Planungsstand Oberlandstrasse: Steckt die OLS in der Sackgasse?"
(20/IN 25/255)

Beantwortung

Präsidentin: Die Beantwortung des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Die Interpellantinnen haben das Wort für eine kurze Erklärung, ob sie mit der Beantwortung zufrieden sind.

Reinhart, GP: Wir danken dem Regierungsrat für die überaus schnelle Beantwortung der Interpellation zum Planungsstand der Oberlandstrasse (OLS). Sie enthält die wichtige Aussage, dass die OLS und die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) ein verkehrliches Gesamtpaket bilden und die OLS deshalb nur gebaut wird, wenn auch die BTS gebaut wird. Es gibt in der Beantwortung aber durchaus Punkte, die aus Sicht der Interpellantinnen nicht zufriedenstellend sind. Wir **beantragen** deshalb Diskussion.

Abstimmung: Diskussion wird mit grosser Mehrheit beschlossen.

Reinhart, GP: Die OLS sei eine flankierende Massnahme zur BTS. Diese Aussage macht der Regierungsrat in seiner Beantwortung, die unerwartet schnell eintraf. Es wäre vielleicht gar nicht schlecht gewesen, sich für die Beantwortung etwas mehr Zeit zu lassen. Zu den Prognosen für die Realisierung der OLS zusammen mit der BTS wären bedeutend präzisere Aussagen möglich gewesen. Der Regierungsrat schreibt, dass die Verkehrspolitik eine rollende Planung sei, die neue Rahmenbedingungen, Erkenntnisse und Prognosen zu berücksichtigen habe. Mit dieser Aussage sind wir einverstanden. Wenn neue Erkenntnisse und Prognosen aber tatsächlich berücksichtigt werden, ist eine grundsätzliche Neubeurteilung nötig. Das sieht der Regierungsrat allerdings nicht so, obwohl es klare Gründe dafür gibt. Der Bundesrat hat kürzlich die Verkehrsprognosen 2050 publiziert, die zeigen, dass die Verkehrswachstumsraten langsam abflachen. Der Anteil am öffentlichen Verkehr wird zunehmen. Es werden 13 % weniger Arbeitswege zurückgelegt und der Anteil an Personenkraftwagen wird um 5 % sinken. Seit der Abstimmung zur BTS/OLS sind zehn Jahre vergangen. Klimaerwärmung und Umweltschutz stehen auf dem Sorgenbarometer der Bevölkerung an zweiter Stelle, direkt nach der Covid-19-Pandemie. In der Energiestrategie wurde das Ziel definiert, bis 2050 "Netto-Null" zu erreichen. Dies wird man mit zusätzlichem Individualverkehr, wie er mit dem Bau weiterer Strassen gefördert wird, nicht erreichen. Das sind die veränderten Entscheidungsgrundlagen. Ist der Thurgau unter Berücksichtigung dieser Punkte immer noch bereit, rund 19 Hektaren Kulturland, davon zirka 11 Hektaren Fruchtfolgeflächen, für die OLS zu opfern? Sind wir bereit, dafür zirka 300 Millionen Franken auszugeben?

Wohlfender, SP: Ich spreche für die grosse Mehrheit der SP-Fraktion. Der Regierungsrat hat bei der Beantwortung der Interpellation den Turbo eingelegt. In nur 34 Tagen lag die fünfseitige Beantwortung im Briefkasten. Dieses Schnellzugstempo erstaunt uns sehr. Wollte man das Geschäft vom Tisch haben, bevor die mittlerweile allen bekannte Hiobsbotschaft aus Bern im Thurgau ankam? Die Beantwortung des Regierungsrates ist eine Wiederholung der alten Argumente. In den letzten zehn Jahren haben sich Gesellschaft und Wirtschaft verändert. Der Wandel macht auch vor den Thurgauer Türen nicht halt. Demzufolge ist der letzte Satz in der Beantwortung umzuschreiben, da er falsch und unhaltbar ist. Richtig wäre: Eine grundsätzliche Neubeurteilung der BTS und vor allem der OLS ist angezeigt. Sie ist dringlicher als je zuvor. Ich begründe dies wie folgt: Zum einen liegt nun eine fachlich-vergleichende kristallklare Beurteilung des Bundes vor. Es handelt sich dabei um eine Neubeurteilung, die die OLS eigentlich noch schärfer trifft als die BTS. Zur bekannten Essenz der Botschaft des Bundesrates: In der Summe bestehe aus nationaler Sicht ein geringer Problemdruck. Ob der gewählte Thurgauer Ansatz zielführend sei, werde bezüglich Flächenbedarf, Kulturland, Klimawandel, Kosten-Nutzen-Verhältnis und mit Blick auf verkehrliche Grundsätze des Bundes bezweifelt. Folgerichtig sieht der Bund vor, den gesamten Korridor einer umfassenden Prüfung zu unterziehen. Zum anderen haben sich die Entscheidungsgrundlagen seit 2012 objektiv und unbestreitbar fundamental verändert. Das wurde in der Beantwortung in unzulässiger Art und Weise ignoriert. Immerhin steht auf Seite 5 der Beantwortung: "Verkehrspolitik ist eine rollende Planung, die neue Rahmenbedingungen, Erkenntnisse und Prognosen zu berücksichtigen hat." In Tat und Wahrheit gibt es von "hat" jedoch keine Spur. Hinzu kommt, dass die Hürden bei chirurgischen, irreversiblen Eingriffen "à la BTS/OLS" sehr hoch anzusetzen sind. Trickdemokratische Volksentscheide, wie der sogenannte Netzbeschluss 2012, der zusammenquetscht, was so gar nicht zusammengehört, müssen überprüft werden können. Das Kreuzlinger Stimmvolk hat in der Vergangenheit ab und an Volksentscheide überprüft und in Abstimmungen neu beurteilt. Dazu gehören die erste Variante der "Spange Bättershausen", die sogenannte Kuhwiese, und nicht zuletzt das neue Stadthaus. Es steht somit nichts im Weg, die unsäglichen Strassen neu zu beurteilen und durch das Volk wiederholt beurteilen zu lassen. Die OLS ist nicht Teil der Lösung, sondern eines Problems. Eine neue Verbindungsstrasse von Kreuzlingen via Bottighofen nach Münsterlingen und nach Amriswil verstärkt Probleme, unter denen wir jetzt schon ächzen. Die Strasse ist für die Agglomeration Kreuzlingen definitiv kein Lösungsbeitrag für die städtische oder volkswirtschaftliche Entwicklung. Das Betonband oberhalb der Stadt käme sowieso zu spät. Der Verkehrslärm in der Stadt wird gerade einmal von 20 % reinem Durchgangsverkehr verursacht und somit von einem ganz kleinen Anteil. Neue Strassen ziehen bekanntlich mehr Verkehr an. Wie sollte sich die Lärmbelastung so reduzieren und der Zielquellverkehr abnehmen? Trotz grosser privater Spenden hat man es vor Jahren verpasst, eine Entlastung für Bottighofen zu bauen. Lieber hat man die Steuern gesenkt. Münsterlingen hat auf Vorrat einen überdimensionier-

ten Kreisverkehr vor die Spitallandschaft gebaut. Ist dieser als erster Anschluss an die OLS zu werten? Die OLS würde weder Kreuzlingen noch Bottighofen entlasten. Vielmehr würde die Wirkung einer schnelleren Anbindung an den Individualverkehr nach Zürich und Konstanz die Immobilien in Preisregionen "à la Goldküste" katapultieren und eine prognostizierte Lärmreduktion schnell wieder kompensieren. Wir fahren allesamt grosse Autos. Jedenfalls kommt es mir so vor, wenn ich auf den Parkplatz schaue. Autos, die ihre volle Leistung auf Schweizer Autobahnen nie und nimmer brauchen. Wenn wir solch edle Autos fahren, wollen wir auch schnell von K nach A kommen. Gibt uns das jedoch die Berechtigung, die Natur zu verschandeln? Unser Problem ist das knappste Gut: das Land. Wollen wir unseren Nachkommen allen Ernstes zwei weitere Betonbänder durch den Thurgau überlassen? Dabei handelt es sich um Strassen, die Neuansiedlungen in Form von Wohnraum und Industriearealen nach sich ziehen. Einige Ratskolleginnen und Ratskollegen pflegen am 1. August, das Feuerwerk am Säntis zu bewundern. Ja, dieses Spektakel ist schön. Die Sicht auf das Lichtermeer fasziniert im ersten Moment. Dies aber nur im ersten Moment, zieht sich doch entlang der Autobahn ein Lichterband von weit westlich über St. Gallen hinüber bis ins südliche Rheintal. Stadtgrenzen sind kaum mehr zu erkennen. Wollen die Oberthurgauer wirklich eine Verschmelzung der Städte von Frauenfeld bis Arbon, weil entlang der BTS Industrie- und Wohnbauten hingeklotzt werden? Wo bleiben die Alternativen, wo die Gesamtschau? Es reicht nicht aus, auf die Frage 1b mit einer mechanischen Aufzählung von Bahnverbindungen mit wohl vermerkt fernem Zeithorizont zu machen. Es braucht den Willen, Verkehrskonzepte entsprechend dem modernen Zeitgeist zu entwickeln. Der Regierungsrat wird aufgefordert, sofort und ohne "Autophilie-Scheuklappen" Massnahmen zu ergreifen und Untersuchungen anzustellen, um den "Modal Split" essenziell und dauerhaft zu verändern. Im ersten Abschnitt der Beantwortung hält der Regierungsrat fest: "Die OLS stellt eine flankierende Massnahme zur BTS dar. Sie soll deshalb mit der ersten BTS-Etappe von Arbon bis Amriswil als Entlastung realisiert werden. Solange die BTS nicht gebaut wird, ist die Realisierung der OLS nicht notwendig." Dazu möchte ich eine klare Antwort des Regierungsrates, wie das gemeint ist. Oder müssen wir gar befürchten, dass die OLS mit scheinbar weisem Bau an der BTS entlang, beispielsweise von der Zubringerstrasse A1 nach Amriswil, salonfähig wird? Der Regierungsrat muss über die Bücher gehen und der Zersiedelung der schönen Thurgauer Landschaft Einhalt gebieten, damit wir weiterhin mit Inbrunst und vor allem mit Überzeugung singen können: "O Thurgau, du Heimat, wie bist du so schön."

Schenk, EDU: Die EDU-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die Beantwortung. Sie erscheint uns objektiv und umfassend. Gleichzeitig ist die Thematik jedoch ernüchternd. Das Volk hat im Jahr 2012 seinen Willen zum vorliegenden Geschäft mit 54,6 % Befürwortung kundgetan. Gleichen Tags schrieb Dr. Jakob Stark, der damalige Chef des Departementes für Bau und Umwelt (DBU), in seinem Statement zum Abstimmungsresultat: "Der Regierungsrat ist überzeugt, dass nach dem positiven Volksentscheid die Chancen

gut sind, dass der Bundesrat das BTS-Projekt innerhalb von fünf Jahren in das Bundesausbauprogramm aufnehmen und ein Baubeginn im Jahre 2020 möglich sein wird." Das waren schöne, starke Worte. Man glaubte ihnen. Das kantonale Dossier wurde erst 2019 zur Weiterbearbeitung an den Bund weitergereicht. Es brauchte somit sieben lange Jahre dafür. Das ist ernüchternd. Wir sagen damit nicht, dass das DBU während der sieben Jahre untätig war. Wir sind uns bewusst, dass das Dossier sehr umfangreich und komplex ist. Ich will mein Votum nicht als Schuldzuweisung an die Chefin des DBU verstanden haben. Es ist ein Konglomerat von Verantwortungsträgern, die dafür die Verantwortung haben. Wir wagen es jedoch, folgende Frage zu stellen: Kann es sein, dass unser DBU mit seiner äusserst gemächlichen Bereitstellung des Dossiers dem Bundesrat die "Dringlichkeit" aufgezeigt hat? Der Bundesrat hat unterdessen vermeldet, dass er die Notwendigkeit der BTS anzweifelt und das Projekt nicht in das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen aufnehme. Damit wurde die Interpellation eigentlich obsolet. Der Bundesrat zeigt damit sehr anschaulich und dekadent auf, dass ihm der aktuelle Thurgauer Volkswille am Allerwertesten vorbeigeht. Das ist wiederum ernüchternd, passt aber zum Zeitgeist der grossmehrheitlichen Volksferne der Regierungen. Es zeigt zudem auf, wie stark unsere nationalen Politiker diesbezüglich Einfluss hatten oder Einfluss genommen haben. Andererseits wurde der gesamte, bis jetzt über 8 Millionen Franken teure Scherbenhaufen durch die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler berappt. Die verfahrene blockierte Situation wird zudem weiterhin das Gewerbe und die Wirtschaft belasten. Wir haben in unserer Firma ungefähr 130 eingelöste Autonummern. Die Fahrzeuge sind auf der Strasse. Ich kann mir vorstellen, dass andere auch sehr viele Fahrzeuge haben. Wir wollen arbeiten und Steuersubstrat generieren können. Das wollen und können wir nicht, wenn wir im Stau stehen. Es muss verstanden werden, dass so Politikverdrossenheit entsteht. Wir bitten den Regierungsrat, dem Thurgauer Volk die Sinnhaftigkeit der damaligen Abstimmung zu erklären. Ja, wir geben den Interpellantinnen insofern recht. Auf allen politischen Ebenen kommen grundlegende Fragen auf, wenn ab dem Zeitpunkt der Erklärung des Volkswillens eine Dekade ins Land streicht, ohne dass handfeste Resultate entstehen. In Bezug auf die Glaubwürdigkeit besteht definitiv eine Sackgasse. Die EDU-Fraktion ist nicht der Meinung, dass der damalige Volksentscheid zur OLS neu beurteilt werden muss. Unseres Erachtens müssen der Regierungsrat und die nationalen Politiker den Weg aufzeigen, wie die "STEP-Sackgasse" in eine durchgängige BTS/OLS umgewandelt wird. Diesen Anspruch erheben wir. Die EDU-Fraktion dankt allen Kräften, die sich für die Realisierung der BTS, und damit auch der OLS, einsetzen.

Pagnoncini, GLP: Im kantonalen Richtplan, in der Raumplanungskommission und in unterschiedlichsten Berichten wurde stets kommuniziert, dass die OLS eine flankierende Massnahme zur BTS sei. Auch der aktuelle Stand des Projekts wurde immer wieder mitgeteilt. Wir danken dem Regierungsrat für seine Beantwortung der Interpellation, auch

wenn die Fragen teilweise ausweichend beantwortet wurden. Aktuell wissen wir nun, dass der Bundesrat die BTS nicht in das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrasse mit aufgenommen hat. Somit ist auch die OLS aktuell kein Thema. Die Botschaft befindet sich zwar noch bis zum 30. April in der Vernehmlassung, die Faktenblätter zeigen jedoch auf, dass andernorts ganz klar dringlicher Handlungsbedarf besteht. Die OLS ist ein Geschäft des Kantons und deshalb eigentlich nicht vom Bund abhängig. Sie ergibt definitiv aber höchstens nur dann Sinn, wenn die BTS realisiert würde, auch wenn unsere Fraktion dies nach wie vor in Frage stellt. Das zunehmende Verkehrsaufkommen entgeht auch uns nicht. Im Vergleich zu anderen Agglomerationen jammern wir jedoch auf hohem Niveau. Seit der Abstimmung im Jahr 2012 hat sich die Welt weitergedreht und verändert. Zeigefingerpolitik bringt uns nicht weiter. Es gilt, die neuen Bedürfnisse zu berücksichtigen, abzuwägen und nicht irrsinnig eingeschlagene Wege weiterzugehen. Der Ausbau der Angebote des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie der "Park and Ride"-Plätze sind die richtigen Massnahmen. Das Gesamtverkehrskonzept hat dies merklich zu berücksichtigen. Wir unterliegen einem stetigen Wandel. Das Verhalten der Menschen ändert sich, und Entwicklungsfortschritte verändern es genauso. Es wäre beziehungsweise es ist falsch, stur an geplanten Vorhaben festzuhalten. Nach zehn Jahren gilt es, die Umsetzung des Projekts OLS sorgfältig abzuwägen. Die GLP-Fraktion fordert den Regierungsrat auf, unsere Ressourcen abgestimmt auf die sich stets ändernden Begebenheiten zu schützen und umsichtig mit ihnen umzugehen.

Neuweiler, SVP: Ich spreche im Namen der SVP-Fraktion. Um die OLS ist es seit dem letzten Werkstattbericht im Frühling 2019 und einer kurzen schriftlichen Information durch die Regierungsrätin an die Gemeinden ruhig geworden. Im Vordergrund stand die BTS. Vor diesem Hintergrund sind die Fragen der Interpellantinnen willkommen und interessant. Die SVP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die rasche und ausführliche Beantwortung der Interpellation. Der Beantwortung des Regierungsrates ist zu entnehmen, dass die neuen Rahmenbedingungen, Erkenntnisse und Prognosen im Sinne einer rollenden Planung ins Gesamtverkehrskonzept eingeflossen sind. Die BTS und die OLS gehören zusammen. Sie sind zwei für die Zukunft tragende Verkehrsachsen sowie Teile eines umfassenden Raumentwicklungskonzepts. Ich werde die beiden Strassen in meinem Votum daher nicht getrennt betrachten. "Das eine tun und das andere nicht lassen." Dies verdeutlicht der Regierungsrat mit dem Gesamtverkehrskonzept, das auf den drei Säulen "öffentlicher Verkehr", "motorisierter Individualverkehr" und "Langsamverkehr" basiert. In der Beantwortung der Frage, welche lösungsorientierten, nicht nur strassenbaulichen Massnahmen seitens des Regierungsrates so bald als möglich umgesetzt werden, sind diverse Anstrengungen aufgezeigt, die eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf den öffentlichen Verkehr zum Ziel haben. Im Konzept "Kombinierte Mobilität" sind auch die Gemeinden aufgerufen, ihren Beitrag zu leisten. Ein schweizweites

und für den Thurgau wichtiges Ziel ist die Entlastung der Städte und Gemeinden vom Verkehr. Die Lebensqualität am Wohnort erhält gerade durch die innere Verdichtung, die in der Raumplanung primär auf die Städte ausgelegt ist, eine noch höhere Bedeutung, nicht zuletzt durch die Attraktivität des Homeoffice. Aufgrund der kurzen Wege in den Städten kann vieles mit dem Velo oder dem meist gut ausgebauten öffentlichen Verkehr erreicht werden. Dies bleibt den Bewohnern auf dem Land jedoch vorenthalten. Im Thurgau ist die ländliche dezentrale Struktur kennzeichnend. Eine flächendeckende und den Bedürfnissen entsprechende Abdeckung mit öffentlichem Verkehr ist kaum möglich und würde darüber hinaus an den hohen Kosten scheitern. Die Planung des Schweizer Nationalstrassennetzes stammt aus den 60er-Jahren. Damals zählte der Kanton Thurgau knapp 170'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Heute sind es 283'000 Einwohnerinnen und Einwohner, 2040 werden es über 320'000 Einwohnerinnen und Einwohner sein. Bei diesem Wachstum reichen ein paar Ortsumfahrungen nicht, um den drohenden Verkehrskollaps zu verhindern. Der Fortschritt hin zur Elektromobilität und der zunehmende Online-Handel werden ebenso zu keiner Abnahme führen. Die bessere Erreichbarkeit dank Anbindung und Vernetzung ans übergeordnete Strassennetz ist für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Thurgau entscheidend. Seit 2012 hat die Zahl der Beschäftigten um über 10'000 Personen zugenommen. Im Thurgau arbeitet jeder Dritte im zweiten Wirtschaftssektor. Gerade für die Industrie, das Gewerbe und den Bau sind moderne und leistungsfähige Verkehrswege unverzichtbar. Die 2018 von der Industrie- und Handelskammer Thurgau in Auftrag gegebene Studie der Ecoplan AG zeigt, dass die Thurgauer Wirtschaft die BTS und die OLS braucht. Die regionalwirtschaftliche Bedeutung der BTS und der OLS ist unbestritten. Sie bieten die Chance, die Verkehrsströme zu kanalisieren und damit den Schnell- und Langsamverkehr zu entflechten, wodurch eine höhere Verkehrssicherheit, ein flüssiger Verkehrsfluss, eine Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität der entlasteten Städte und Gemeinden sowie eine Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs erreicht werden kann. Unschön ist die Tatsache, dass bei der OLS im kantonalen Plan drei Varianten für den Anschluss Münsterlingen aufgeführt sind. Diesbezüglich muss möglichst schnell Klarheit geschaffen werden, wobei nach Meinung der SVP-Fraktion die Lösung mit einer direkten Anbindung an die Seestrasse ohne Mehrbelastung der Dorfzentren favorisiert werden muss. Ja, der Bau der BTS und der OLS wird Land brauchen. Doch gerade hier entsteht für den Kanton Thurgau eine einmalige Chance für nachhaltiges Handeln, indem nicht mehr benötigte Strassen zurückgebaut werden. So kann wertvolles Kulturland der landwirtschaftlichen Nutzung zurückgeführt werden. Der damals zuständige Regierungsrat für das DBU hat dafür extra eine Teilprojektgruppe zum Rückbau ins Leben gerufen. Die BTS und die OLS sind eine zukunftsorientierte und sorgfältig geplante Gesamtlösung, deren Notwendigkeit ausgewiesen ist. Dem Verlust von Kulturland muss jedoch Beachtung geschenkt werden. Ein Flickwerk mit Insellösungen, wie es von linker und grüner Seite gefordert wird, ist nicht der richtige Weg. Vielmehr muss mit dem Rückbau von nicht mehr benötigten Strassen

ein Zeichen gesetzt werden. Mit dem Slogan: "Die Zukunft gestalten!" wurde bei der Abstimmung vom 23. September 2012 für die BTS und die OLS geworben. Der Souverän hat einer guten Lösung zugestimmt. Die SVP-Fraktion hält an diesem Volksauftrag fest und setzt sich für den Bau der Strassen ein.

Opprecht, FDP: Die FDP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die kurze, aber vollständige Beantwortung der Interpellation. Die nicht wenigen Fragen wurden unseres Erachtens gut und emotionslos beantwortet. Wir alle kennen die Situation, wenn man im Strassenverkehr vor einer roten Ampel steht und darauf wartet, bis sie auf Grün stellt. Der Planungsstand der OLS kann mit dieser Situation verglichen werden. Die OLS steckt nicht in einer Sackgasse, sondern vor einer roten Ampel und wartet auf die Weiterfahrt. Dieser Status der OLS kommt aus der Beantwortung des Regierungsrates gut hervor, worüber wir froh sind. Es irritiert aber ein wenig, dass die Interpellantinnen in der Begründung der Interpellation von bereits beschlossenen Tatsachen ausgehen. Beschlossen ist nämlich einzig, dass die BTS gebaut werden soll. Dafür gibt es einen klaren Volksentscheid, der vor zehn Jahren getroffen wurde. Der Entscheid, welche Bundesprojekte in welchen Ausbauschnitt gepackt werden, steht allerdings noch aus. Aktuell läuft die Vernehmlassung der Vorlage des Bundesrates. Letztlich ist es aber ein Parlamentsbeschluss, der getroffen werden muss. Dieser steht noch aus. Wir haben heute in einem anderen Traktandum bereits darüber diskutiert und einen Beschluss gefasst. Wie es der Regierungsrat in der Beantwortung gut beschreibt, verläuft dies bei der OLS ähnlich. Sobald die BTS einem konkreten Ausbauschnitt zugeteilt ist, wird die weitere Projektierung der OLS ausgelöst. Der nachfolgende Beschluss zum definitiven Bau der OLS muss zu gegebener Zeit durch das Parlament gefällt werden. Wie erwähnt stehen die Planungsarbeiten der OLS somit nicht in einer Sackgasse, sondern warten vor einer roten Ampel auf die Weiterfahrt. Nebst diesen Fakten ist es uns ein Anliegen, noch etwas zur Thurgauer Verkehrspolitik als Ganzes zu sagen, insbesondere zu den Fragen 1b, 4a und 4b. Wie der Regierungsrat in seiner Beantwortung gut und richtig schreibt, ist die Verkehrspolitik eine rollende Planung. Neue Rahmenbedingungen, Erkenntnisse und Prognosen müssen selbstverständlich berücksichtigt werden. Wie die Interpellantinnen im Vorstoss schreiben, gehören natürlich die Klimakrise, die Abnahme der Biodiversität und Artenvielfalt sowie der Kulturlandverlust dazu. Man sollte aber nicht vergessen, dass weitere Faktoren ebenfalls nicht stehengeblieben sind. Der Kanton Thurgau ist in den vergangenen zehn Jahren um 30'000 Einwohnerinnen und Einwohner gewachsen. Ende 2019 arbeiteten im Kanton Thurgau gut 140'000 Personen in knapp 22'000 Arbeitsstätten. Das sind rund 13'000 Personen mehr als im Jahr 2011. Es gilt, auch diesen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Ein sehr grosser Teil dieser Personen ist nämlich weiterhin auf das Auto und auf ein gut ausgebautes Strassennetz angewiesen. Auch wenn der öffentliche Verkehr stetig und zu Recht ausgebaut wird, ist das Auto im Kanton Thurgau, wie es für einen ländlichen Kanton üblich ist, nach wie vor das dominierende Fortbewegungsmittel,

und es wird es auch bleiben. Das stetig wachsende Verkehrsaufkommen sowie die sich rasch verändernden gesellschaftlichen, ökonomischen, ökologischen und technologischen Rahmenbedingungen stellen die Verkehrsplanung und Infrastruktur vor immer neue Herausforderungen. Dabei haben alle Bevölkerungsgruppen, insbesondere ältere oder behinderte Menschen, im Sinne des "Service public" Anrecht auf ein funktionierendes und sicheres Verkehrssystem als Ganzes. Eine Entwicklung muss deshalb ganzheitlich zugestanden und zugelassen werden, und zwar im motorisierten Verkehr, im öffentlichen Verkehr, im Langsamverkehr und im Güterverkehr. Bei der Ausarbeitung der BTS und der OLS wurde eine schweizweit modellhafte Planung geleistet. Prognosen und Trends wurden berücksichtigt. Der Schonung, Erhaltung und Stärkung der Thurgauer Landschaft, Landwirtschaft und Natur wurde ein hoher Stellenwert eingeräumt. Eine Neubeurteilung des Projektes ist nicht nötig. Viel eher muss die Ampel endlich auf Grün gestellt werden.

Stricker, Die Mitte/EVP: Es zeigt sich klar, dass die OLS parkiert ist. Fairerweise wurde aufgrund der Verknüpfung mit der BTS bisher auf eine detaillierte Planung verzichtet. Um einen Punkt, der in der Beantwortung des Regierungsrates sichtbar gemacht wird, sind wir besonders dankbar. Wir unterstützen den bereits umgesetzten und noch geplanten Ausbau des öffentlichen Verkehrs sehr. Insbesondere die grenzüberschreitenden Verbindungen in Richtung Lindau – Bregenz respektive Singen – Basel überzeugen. Damit wird und könnte der attraktive Tourismusraum Bodensee nachhaltig gestärkt werden. Es wird diesbezüglich weiterhin ein prägnantes Dranbleiben benötigen. Es freut uns, dass das Drei-Säulen-Konzept mit öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr und Langsamverkehr konsequent beachtet wird. Der sichtbar gemachte Ausbau im Bereich des Langsamverkehrs wirkt allerdings schmal und konzeptlos. Mit den beiden Projekten "Tägerwilen – Ermatingen" und "Kreuzlingen – Bättershausen" wird der Hotspot "Kreuzlingen – Münsterlingen" nicht entschärft. Es irritiert zudem, dass keine Pläne für die Achse Kreuzlingen – Amriswil präsentiert werden. Beim öffentlichen Verkehr werden Pläne sichtbar gemacht, die über das Jahr 2035 hinausgehen. Beim motorisierten Individualverkehr spricht man von Planungshorizonten über das Jahr 2040 hinaus. Beim Langsamverkehr scheint eine langfristige Planung nicht nötig zu sein. Dies, obwohl im Kanton Thurgau sowohl seitens des Klima als auch der Topografie sehr günstige Voraussetzungen bestehen, damit das Velo als ganzjähriges Verkehrsmittel massiv an Bedeutung gewinnt.

Walther, FDP: Die FDP-Fraktion bedankt sich beim Regierungsrat für die angemessenen knappe und informative Beantwortung der Interpellation. Eine Sackgasse kennzeichnet sich dadurch, dass man am Ende wenden muss, um wieder herausfahren zu können. Fährt man irrtümlicherweise in eine Sackgasse oder ist diese nicht gut signalisiert, nimmt man einen unnötigen Rückweg mit Zeitverlust und Umwegen in Kauf. Wie es bei solchen

Projekten normal ist, wurden die beiden Strassenprojekte sehr umfangreich und kontrovers diskutiert. Deshalb gehe ich materiell nicht auf Details ein. Der Regierungsrat und die kantonalen Ämter haben in den letzten Jahren immer wieder über den Stand der Projekte informiert. In der Raumplanungskommission wurde periodisch darüber berichtet, sodass die Kommissionsmitglieder dies in die Fraktionen tragen konnten. Ebenso wurden die Gemeinden und Betroffene periodisch mit den Informationen zum Stand der Arbeiten bedient. Es wurden zudem detaillierte Informationen zum Stand der Flächenabtretung veröffentlicht und bekannt gemacht. Die Bevölkerung wurde ebenso periodisch in den Medien informiert. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die vermeintliche Sackgasse mehr als genügend signalisiert ist. Parallel wurden diverse verkehrstechnische Planungen vorangetrieben. So wurde das Gesamtverkehrskonzept überarbeitet, das in der Kommission gerade in Beratung steckt, sowie ein Langsamverkehrskonzept und ein Konzept über den öffentlichen Verkehr erarbeitet. Es darf anerkennend festgestellt werden, dass bei allen diesen Planungen sehr wohl nicht nur in Beton gedacht wird und die Veränderungen in der Mobilität Eingang in die Überlegungen finden. Dabei wird immer wieder deutlich, dass der Schlüssel in der kombinierten Mobilität liegt. Darin ist für den Thurgau nun einmal auch der motorisierte Individualverkehr ein Element. Ein Wenden ist somit nicht erforderlich. Das Projekt OLS/BTS ist aus unserer Sicht keineswegs in einer Sackgasse. Man befindet sich vielmehr in einem üblichen und normalen Prozess, bei dem stetig dazugelernt und auf Veränderungen eingegangen wird. In diesem Kontext machen der Regierungsrat und das Departement genau das, was man von ihnen erwarten darf. Genauso wie man von Parlamentarierinnen und Parlamentariern erwarten darf, dass sie die erhaltenen Informationen in die Fraktionen tragen und über Details informieren. Man setzt den Volkswillen, den Antrag zur Netzplanung, um, indem man die Planung so weit vorantreibt, um bereit zu sein. Man schreitet aber auch nicht zu weit voran, um unnötige Kosten zu erzeugen. Gleichzeitig werden die anderen Verkehrsträger weiterentwickelt, damit man nicht in eine Sackgasse gerät und unnötige Umwege machen muss.

Indergand, SVP: Die Frage, ob es die OLS benötigt oder nicht, hat die Bevölkerung vor zehn Jahren beantwortet. Sie hat der BTS zwar zugestimmt, sich zur Finanzierungsstrategie der OLS aber mit einem Nein geäussert. Das ist ein klares Bekenntnis, dass die Überzeugung des Volkes bei der OLS nicht gleich vorliegt wie bei der BTS. Doch weder der Regierungsrat noch die Verwaltung sehen dies ein und verwalten am Willen der Bevölkerung vorbei. So wurden entscheidende Kriterien verändert. Die Anschlusslösungen wurden markant verändert und beschneiden sogar das Ziel der OLS, die Dorfzentren zu entlasten. Überdeckungen wurden entgegen der Abstimmungsvorlage aus der Planung genommen. Zudem fehlen Lösungen zur Führung des Langsamverkehrs. Ich bin dankbar für das Aufgreifen der Thematik und von der Beantwortung des Regierungsrates überrascht. So stellt sich mir die Frage, wie es sein kann, dass sich die Kosten der BTS

mehr als verdoppeln, die Kosten der OLS aber immer noch auf dem Abstimmungsniveau von 220 Millionen bis maximal 280 Millionen Franken bleiben. Es lässt sich vermuten, dass die Planer den klaren Auftrag hatten, die OLS möglichst gemäss dem Abstimmungskredit zu planen, nachdem sich die Kosten der BTS exorbitant erhöht haben. Die Folge davon ist, dass entgegen der Abstimmungsgrundlage nun versprochene Überdeckungen fehlen und es für die Führung des Langsamverkehrs immer noch keine Lösungen gibt. In der Beantwortung des Regierungsrates heisst es, dass der Kanton beim Landerwerb seine eigenen Flächen einbringen werde, sodass für die aktiven Landwirte ertragsäquivalente Flächen resultieren. Welch ein Schwachsinn. Sind jene Landwirte, die die kantonseigenen Flächen als Pächter bewirtschaften, keine Landwirte? Zudem versucht der Kanton momentan, jeden Meter Landwirtschaftsland, der feil wird, zu ergattern, koste es, was es wolle. Dabei wird zum einen der gesetzliche Höchstpreis überboten. Zum anderen dürften eigentlich nur Landwirte landwirtschaftliche Nutzfläche kaufen, was dem aktuellen Bundesgesetz über das bäuerliche Bodenrecht entspricht. Unser Fraktionskollege Robert Zahnd hat das Verhalten des Kantons mittels einer Einfachen Anfrage ebenfalls bereits in Frage gestellt. Es gibt in der Beantwortung des Regierungsrates aber noch weitere stossende Punkte. So heisst es dort, dass der Verlust von Kulturland, insbesondere von Fruchtfolgeflächen, vollständig kompensiert werde. In der Praxis ist das unrealistisch. Jeder weiss, dass die räumliche Topografie und das Klima gegeben sind und nicht von Menschenhand umgewandelt werden können. Der Ersatz muss hinsichtlich Art, Funktion und Umfang von vergleichbarer Qualität sein. In der Beantwortung wird erwähnt, dass die Verkehrsplanung eine rollende Planung sei und den neuen Gegebenheiten angepasst werden müsse. Ändert der Kanton nach der aktuell sehr negativen Beurteilung der BTS-Pläne nun seine Strategie bei Strassenneubauprojekten? Ich möchte gerne eine Antwort auf die Frage erhalten, ob es sich der Kanton vorstellen könnte, die OLS mit Anschluss Amriswil als Ersatzprojekt zu planen, falls die BTS beim Bund eine definitive Absage erhalten würde. Abschliessend möchte ich ein paar Worte als Einwohnerin und Gemeinderätin der Gemeinde Altnau verlieren. Es stehen immer noch drei verschiedene Varianten des Anschlusses in Münsterlingen im Raum. Die zwei neu hinzugekommenen Varianten haben einen beträchtlichen Einfluss auf die Verkehrsführung durch die Gemeinde Altnau, die das Schulzentrum aller umliegenden Gemeinden darstellt. Die neuen Varianten der Anschlusslösungen haben enorme Mehrbelastungen der Güttinger- und der Scherzingerstrasse zur Folge. Sie ignorieren das Ziel der OLS, die Dorfzentren zu entlasten. Zudem gefährden sie vehement die Sicherheit der Schulwege. Es gibt diverse Gründe, gegen die OLS zu sein. Ich bin es aber aus vielen erdenklichen Gründen.

Regierungsrätin **Haag**: Für einmal haben wir die Beantwortung rasch erstellt, was nun wieder nicht recht ist. Die OLS ist eine flankierende Massnahme zur BTS. Die BTS war von Beginn weg in drei Etappen geplant. Bei der Planung hat man die Etappen 2 und 3

später zur zweiten Etappe zusammengefasst. Es war von Anfang an vorgesehen, dass mit der ersten Etappe der BTS gleichzeitig auch die OLS gebaut werden würde, weil der Verkehr auf der Strecke der OLS mit der ersten Etappe der BTS stark zunimmt. Das bedeutet, dass dann, wenn die BTS gebaut und in Etappen erstellt wird, mit der ersten Etappe auch die OLS folgt. Dieser Plan hat sich nie geändert. Die Übergabe des generellen Projekts der BTS an den Bund erfolgte Ende 2019. Die technische Bearbeitung des Dossiers war nicht sehr schwierig. Wir haben jedoch umfassende Variantenabklärung getätigt, insbesondere im Raum Amriswil. Dort haben wir nebst der anspruchsvollen Linienführung einen ausgesprochen schwierigen Baugrund vorgefunden. Es hat so lange gedauert, weil es unser Anspruch war, ein Projekt abzugeben, das in allen betroffenen Dimensionen abgestimmt ist und "verhebet". Unseres Erachtens ist es das auch. Wir haben flankierend zur BTS einen Bericht zur Modellhaftigkeit verfasst, der sehr schön zum Ausdruck bringt, welche Aspekte bei der BTS berücksichtigt wurden und wie umfassend alles geplant wurde. Es wurde die Frage aufgeworfen, weshalb es bei der OLS nicht ebenfalls eine Verdopplung der Kosten gibt. Die OLS ist eine Kantonsstrasse. Wir wissen, wie man Kantonsstrassen baut. Bei der BTS handelt es sich um eine Bundesstrasse, die anderen Anforderungen unterliegt, die bei der Vertiefung des Projektes das eine oder andere zum Vorschein gebracht hat. Es wurde der Kauf von Landwirtschaftsland angesprochen. Bei Projekten, die Landwirtschaftsland betreffen, ist die erste Forderung der betroffenen Landwirte immer diejenige nach Ersatzland. Das ist nachvollziehbar, und wir möchten dem entsprechen. Wir sind deshalb stets bemüht, landwirtschaftliche Flächen zu kaufen, die wir bei betroffenen Landwirten wieder einsetzen können. Uns werden sehr oft Flächen angeboten. Bei den Landkäufen halten wir uns wie bei allen unseren Tätigkeiten an die gesetzlichen Vorschriften. Wir sind zudem daran, neue Fruchtfolgeflächen herzustellen, wenn man das so sagen kann. Der Fokus liegt auf jenen Flächen, die bereits anthropogen, sprich menschlich, verändert wurden. Das sind beispielsweise Abbaugelände, die wieder rekultiviert wurden, aber keine Fruchtflächenqualität mehr aufweisen, da man damals bei der Rekultivierung noch nicht das Wissen hatte, über das man heute verfügt. Wir sind in allen unseren Projekten daran, auf den bereits beeinträchtigten Flächen mittels geeigneter Massnahmen neue Fruchtfolgeflächen zu schaffen. Es ist zurzeit unklar, wie es mit der BTS weitergeht, weshalb auch die OLS ruht. Sobald absehbar ist, wie es mit der BTS weitergeht, werden wir die OLS weiterbearbeiten. Bis dahin sieht der Regierungsrat keinen Bedarf, die OLS zu überarbeiten.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Präsidentin: Das Geschäft ist erledigt.