

Grossratsgeschäfts-Nummer: 08 / BS 49 / 397
Rechtsbuch-Nummer:
Departement: DBU

Bericht der Raumplanungskommission zur Vorberatung des Beschlusses des Grossen Rates betreffend die Erweiterung des Strassennetzes (Netzbeschluss) durch zwei neue Kantonsstrassen (Bodensee – Thurtalstrasse BTS; Oberlandstrasse OLS)

Zusammensetzung der Kommission

- Präsident: - Eugster Armin, a. Gemeindeammann, Bürglen
- Mitglieder:
- Arnold Max, Vermessungsingenieur HTL/STV, Weiningen
 - Bär Rudolf, dipl. Badmeister, Kreuzlingen
 - Bruggmann Renate, Lehrerin, Kradolf
 - Engel Kurt, Förster, Gemeindeammann, Schlatt
 - Kappeler Toni, Primarlehrer, Münchwilen
 - Klöti Martin, Stadtammann, dipl. Landschaftsarchitekt, Arbon
 - Moor Katharina, Lehrerin, Oberhofen
 - Müller Gallus, Bauingenieur HTL, Guntershausen
 - Niklaus Andreas, dipl. Kult.-Ing. ETH/SIA, Amriswil
 - Schneider Urs, Agro-Ing. HTL, Stv. Direktor, Amlikon-Bissegg
 - Vetterli Daniel, Landwirt, Rheinklingen
 - Zweifel Fritz, Kaufmann, Scherzingen

Vertreter des Departements

- Regierungsrat Dr. Stark Jakob, Chef DBU
- Heller Andreas, dipl. Bauing. ETH/SIA, Kantonsingenieur
- Hofer Ueli, Hofer Ueli, dipl. Kulturing. ETH, Kantonsplaner
- Marco Sacchetti, lic. jur., Generalsekretär DBU
- Schuster Andi, Tiefbauamt - *Protokollführung*

Die Raumplanungskommission (RPK) als vorberatende Kommission des Beschlusses des Grossen Rates betreffend die Erweiterung des Strassennetzes (Netzbeschluss) durch zwei neue Kantonsstrassen (Bodensee – Thurtalstrasse BTS; Oberlandstrasse OLS), behandelte die Vorlage in einer Sitzung und dankt den Vertretern des Departementes für Bau und Umwelt (DBU) für die Begleitung der Verhandlung.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Raumplanungskommission

- beschloss mit 9 zu 3 Stimmen auf die Vorlage einzutreten
- empfiehlt dem Grossen Rat mit 10 zu 3 Stimmen die Vorlage zu genehmigen
- beantragt dem Grossen Rat einstimmig den Netzbeschluss der Volksabstimmung zu unterstellen.

Allgemeines

Gemäss § 5 Abs. 3 des Gesetzes über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1) legt der Grosse Rat das Netz der Kantonsstrassen fest. Er entscheidet damit auch über die Aufnahme neuer Elemente in dieses Netz. Netzbeschlüsse sind gemäss der Konzeption des Gesetzes Grundsatzentscheide, ob zwischen zwei oder mehreren Punkten neue Kantonsstrassen gebaut werden sollen. Sie enthalten keine Details zur Linienführung, zum Ausbaustandard, zu den Anschlussbauwerken oder zur Finanzierung. Mit dem Netzbeschluss wird den zuständigen Behörden der Auftrag erteilt, die weiteren Schritte und die Detailplanung für die entsprechenden Verbindungen in die Wege zu leiten. Dabei sind die Vorgaben des Richtplans zu beachten. Die mit der jüngsten Revision des kantonalen Richtplans festgelegten allgemeinen Linienführungen für die BTS und die OLS sind daher, zusammen mit dem Richtplantext, die Leitlinien für die weitere Planung.

Wegen der grundsätzlichen Bedeutung unterstehen die Netzbeschlüsse des Grossen Rates für neue Kantonsstrassen dem fakultativen Referendum, soweit sie nicht nur Umfahrungen einzelner Ortschaften betreffen. Ein Behördenreferendum ist nicht möglich.

Eintreten

Die Vorlage umfasst die folgenden wesentlichen Punkte:

Der Beschluss ist in drei Teile gegliedert:

Der erste Teil beinhaltet die Ergänzung des Kantonsstrassennetzes durch die BTS und OLS.

Der zweite Teil legt fest, dass auf Grund des Charakters beider Strassen, keine Ortsumfahrungen im Sinn § 27, Abs. 1 des Gesetzes über Strassen und Wege vorliegen und damit keine Gemeindebeiträge erhoben werden.

Der dritte Teil regelt das Verfahren einer Volksabstimmung.

Im Eintreten führte RR Dr. J. Stark aus, dass wir mit den beiden Strassen BTS und OLS die Umsetzung des Kantonalen Richtplans und die langfristige Umsetzung des Raumkonzepts Thurgau erreichen. Er wies darauf hin, dass unter Nutzung von bestehenden Strassentrassen die beiden Strassen BTS und OLS das kantonale Strassennetz sinnvoll ergänzen und gegenüber der früheren Planung der T-14 einen

Kompromiss darstellen. Sie verlaufen siedlungsnah und entlasten die betroffenen Ortschaften zwischen 40 und 60 %.

Die befürwortenden Voten hielten fest, dass der Netzbeschluss die logische Folge auf Grund der Richtplanbeschlüsse sei. Die Vorarbeiten, Diskussionen und Planungen seien wesentlich gründlicher geführt worden als es für einen Netzbeschluss nötig sei. Keine Strasse sei ein naturnahes Element in der Landschaft. Es seien aber grosse Anstrengungen gemacht worden um die Linienführung mit möglichst kleinen Eingriffen in die Natur umweltgerecht und menschenfreundlich zu gestalten. Das Projekt sei soweit ausgereift um den Netzbeschluss zu fassen und der Bevölkerung zur Abstimmung vorzulegen.

Die ablehnenden Voten kritisierten, die Botschaft zum Netzbeschluss sei schöngeredet, eigentlich tendenziös und eine Hymne an den Strassenbau. Von einem Kompromiss könne keine Rede sein, denn die Strassenprojekte seien zu grosszügig geplant und meilenweit von der Variante der Umweltverbände entfernt. Diese sei ein machbarer Vorschlag, der den modularen Umbau der West-Ost-Achse durch den Thurgau ermögliche, den Verkehr im nötigen Mass verflüssige und weniger bestes Kulturland verbrauche und trotzdem die nötigen Verbesserungen bringe.

Mit 9 zu 3 Stimmen beschloss die Raumplanungskommission auf die Vorlage einzutreten.

Detailberatung

Die Botschaft wurde kapitelweise diskutiert:

Kapitel I. Vorbemerkungen

Ein Kommissionsmitglied rügte, dass die statistischen Angaben von Bund und Kanton nicht übereinstimmen. Der Kanton rechne mit einem höheren Bevölkerungswachstum als der Bund und berücksichtige auch die Altersstruktur viel zu wenig. Es stimme einfach nicht, dass alle Prognosen davon ausgehen, dass sich das Wachstum auch in Zukunft fortsetzen werde. Diese Darstellung sei tendenziös und so könnten die beiden Projekte nicht legitimiert werden. RR Dr. J. Stark wies diese Vorwürfe integral zurück: Wir werden Wachstum haben. Es geht aber nicht nur darum, dieses Wachstum in den Griff zu kriegen sondern auch die heutigen Probleme zu bewältigen. Die Siedlungen wurden entwickelt, die Strassen nie angepasst.

Kapitel II. Zum Wesen des Netzbeschlusses

Keine Bemerkungen

Kapitel III. Der Bund als wichtiger Partner

Auf die Frage, ob der Bund die BTS übernehme, finanziere und nach der Planung des Kantons baue und eine schriftliche Zusage vorliege stellte RR Dr. J. Stark fest: Es kann heute davon ausgegangen werden, dass der Bundesrat – dem Thurgauer Richtplan folgend – den eidgenössischen Räten die Aufnahme der heutigen Hauptstrasse von Bonau nach Arbon ins Nationalstrassennetz beantragen wird. Bau, Fi-

finanzierung und Betrieb der BTS werden damit mit Wirkung per 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass angesichts anderer Prioritäten und der knappen Mittel des Bundes für den Strassenbau nur weit fortgeschrittene kantonale Planungen eine Chance für eine zeitnahe und sinngemässe Realisierung durch den Bund haben werden. Es ist darum wichtig, dass wir 2014 ein pfannenfertiges Paket BTS, das dem Richtplan entspricht, dem Bund übergeben können. Dazu sind der Netzbeschluss und ein überzeugendes Signal der Bevölkerung wichtig.

Die Gegner der Vorlage bezweifeln, ob der Bund diese Strasse bald bauen werde, denn angesichts wesentlich grösserer Verkehrsprobleme in andern Gebieten und der knappen Finanzen, werde er andere Prioritäten setzen.

Kapitel IV. Blick zurück

Keine Bemerkungen.

Kapitel V. BTS/OLS – Klarheit betreffend Linienführung und Finanzierung

Keine Bemerkungen

Kapitel VI. BTS/OLS – mehr als Strassen

Von den Strassengegnern wurde in Abrede gestellt, dass der Thurgau mit BTS und OLS eine koordinierte Verkehrspolitik verfolge, wie dies der Sachplan Verkehr des Bundes verlange und zitierte das Thurgauische Gesamtverkehrskonzept: „Die BTS erhöht einerseits die Kapazitäten und verkürzt die Reisezeit im Strassenverkehr. Damit konkurrenziert sie den gut ausgebauten ÖV und fördert die Verkehrsverlagerung auf der Ost-West-Achse in Richtung MIV“. Dem wurde entgegengehalten, dass das Nebeneinander von Bahn und Strasse keine Konkurrenzierung sondern eine Ergänzung sei, denn der verschiedenartige Verkehr könne nicht nur auf der Bahn abgewickelt werden. Es brauche eine gut ausgebaute Hauptachse sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene.

Kapitel VII. Verkehrstechnische Aspekte der beiden Strassen

Ueber die Entlastungswirkung von BTS und OLS gibt es, infolge des laufenden Weiterentwicklung des Verkehrsmodells, divergierende Angaben, die auch in der Diskussion nicht ausgeräumt werden konnten, obwohl der Kanton die von ihm erarbeiteten Prognosen von einem Fachexperten (ETH-Dozent) überprüfen liess. Im Audit führte er aus, dass die im Anhang zum Netzbeschluss aufgeführten Verkehrsprognosezahlen eher zu tief seien. Ein weiteres Gutachten sagt aus, dass durch BTS/OLS nur 1 % Mehrverkehr erzeugt wird, weil durch die BTS kein Transitverkehr durch den Thurgau entsteht. Fahrzeuge, die die A 1 von Meggenhaus bis Attikon benützen werden dies weiterhin tun, weil diese Strecke kürzer und schneller ist, als der Weg über die BTS. Insbesondere die Lastwagen haben aus Kosten- und Zeitgründen kein Interesse, den Umweg über den Thurgau zu fahren.

Kapitel VIII. Antrag

Der Antrag befindet sich auf dem „Entwurf der Raumplanungskommission“ im Anhang.

Punkt 1.1 Bodensee -Thurtal - Strasse (BTS)

Keine Bemerkungen

Punkt 1.2 Oberlandstrasse (OLS)

Keine Bemerkungen

Punkt 2 keine Ortsumfahrungen / keine Gemeindebeiträge

Gemäss Gesetz über Strassen und Wege zahlen die Gemeinden an Innerortsstrecken und Ortsumfahrungen Beiträge. Die Bedeutung der OLS ist aber ein strategisches, neues Netzelement und kann nicht als reine Ortsumfahrung angeschaut werden. Darum sind die betroffenen Gemeinden von Beiträgen befreit.

Die Spange Bättershausen ist Bestandteil des Aggloprogramms Kreuzlingen/Konstanz und der städtischen Verkehrspolitik. Die Kosten werden von Bund, Kanton und Stadt Kreuzlingen getragen.

Punkt 3 Volksabstimmung

Wie bereits ausgeführt untersteht der Netzbeschluss dem fakultativen Referendum. Unter den Umständen, dass bereits im 2005 eine Volksabstimmung durchgeführt wurde und heute auch keine Einigkeit herrscht, beantragt die RPK eine Volksabstimmung durchzuführen.

Schlussabstimmung

Die Raumplanungskommission beantragt dem Grossen Rat die Punkte 1.1, 1.2 und 2 des Netzbeschlusses mit 10 zu 3 Stimmen, den Punkt 3 einstimmig, zu genehmigen.

Bürglen, 20.2.2012

Der Kommissionspräsident

Armin Eugster

Beilage:

Entwurf der Raumplanungskommission