Thurgau

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

24	EA 43	103

Frauenfeld, 18. März 2025
Nr. 158

Einfache Anfrage von Thomas Niederberger, Gabriel Macedo, Attila Wohlrab und Dean Kradolfer vom 22. Januar 2025 „Zukunft der Oberlandstrasse (OLS)“

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 23. September 2012 befürwortete das Thurgauer Stimmvolk eine Erweiterung des kantonalen Strassennetzes um die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS). Per 1. Januar 2020 wurde die ehemalige Kantonsstrasse von der A1 bei Arbon bis zur A7 bei Bonau neu zur Nationalstrasse N23 (Grüneck-Meggenhus), wodurch auch der Ausbau der N23 in die Kompetenz des Bundes fällt. Die OLS als Kantonsstrasse bleibt weiterhin in der Verantwortung des Kantons.

Der Bund überprüfte 2024 anhand einer Korridorstudie vertieft die verkehrlichen Bedingungen auf der N23. Im Ergebnis werden mehrere für den Kanton Thurgau zentrale Massnahmen im Strassenverkehr vorgeschlagen: Die Umfahrung von Weinfelden in einem Tunnel (Ottenberg-Tunnel), die Umfahrung von Amriswil, Neukirch und Steinebrunn (inklusive Überdeckung Amriswil) sowie die Anbindung von Romanshorn (inklusive Überdeckung südwestlich von Romanshorn). Die Linienführung dieser Umfahrungen entspricht weitgehend den kantonalen Vorarbeiten (BTS-Planung).

Die OLS war immer als flankierende Massnahme zur BTS konzipiert (Gesamtkonzept Mobilität Thurgau – BTS/OLS). Hintergrund ist, dass ein Ausbau der N23 zur BTS gemäss Modellrechnungen zu mehr Verkehr von Kreuzlingen nach Amriswil führen würde. Die Autofahrerinnen und Autofahrer werden gemäss den Modellannahmen nicht mehr entlang des Sees von Kreuzlingen nach Romanshorn fahren, sondern auf verschiedenen Strecken über den Seerücken mit einer Konzentration auf die Achse Kreuzlingen – Amriswil. Davon profitieren die Gemeinden am Obersee mit einer Verkehrsentlastung, während die Ortschaften im Raum Lengwil – Langrickenbach mehr Verkehr zu tragen haben werden. Um die Dörfer vor diesem Mehrverkehr zu schützen, wurde gleichzeitig

mit der BTS die OLS als leistungsfähige Hauptstrasse geplant. In Betrieb genommen werden sollte die OLS gemäss ursprünglicher Planung mit der ersten BTS-Etappe von Arbon bis Amriswil.

Nach der Korridorstudie für die BTS muss die Situation für die OLS neu beurteilt werden. Solange die N23 im Raum Amriswil nicht ausgebaut wird, ist aus verkehrlicher Sicht auch die OLS nicht erforderlich.

Frage 1: Wie wird sich der Regierungsrat dafür einsetzen, dass die vom Bund geplanten Umfahrungen für Weinfelden, Amriswil und Romanshorn möglichst rasch realisiert werden?

Wie in den Regierungsrichtlinien Thurgau 2024–2028 (RRL TG 2024–2028) festgehalten, setzt sich der Regierungsrat für eine leistungsfähige Strassenverbindung entlang der N23-Achse ein. Er wird sich im Rahmen der politischen Prozesse dafür engagieren, dass der Ausbau der N23 so früh wie möglich realisiert wird. Die Ostschweizer Kantone vertreten ihre Anliegen seit einigen Jahren auch gemeinsam gegenüber dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und arbeiten dafür im Rahmen der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz der Ostschweiz (BPUK-Ost) zusammen.

Für den Kanton Thurgau ausschlaggebend ist, dass der Ausbau der N23 in das nächste Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen des Bundes aufgenommen und einem baldigen Realisierungshorizont und Ausbauschritt zugeteilt wird. Die Projekte eines Ausbauschritts werden als Paket in einem Bundesbeschluss zusammengefasst und dem Parlament mit einem Verpflichtungskredit aus dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) beantragt. Die Vorlagen unterstehen dem fakultativen Referendum.

Mit der Vernehmlassung zum nächsten STEP Nationalstrassen ist frühestens im Frühling 2026 zu rechnen. Der jüngste Ausbauschritt für die Nationalstrassen ist am 24. November 2024 von der Stimmbevölkerung abgelehnt worden. In der Folge hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die ETH Zürich beauftragt, die geplanten Ausbauprojekte aller Verkehrsträger zu überprüfen und zu priorisieren.

Der Bund sieht einen vorläufigen Zeithorizont ab 2050 für die Umfahrungen auf der N23 vor (Korridorstudie). Zwischen 2030 und 2035 sind kurzfristige Massnahmen vorgesehen, darunter verschiedene Massnahmen im öffentlichen Verkehr, motorisierten Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. Mittelfristig, zwischen 2035 und 2045, sollen Knotengestaltungen und die Behebung von Unfallschwerpunkten umgesetzt werden.

Frage 2: Welche Auswirkungen haben die vom Bund geplanten Umfahrungen auf die strategische Bedeutung und die bisherige Planung der OLS?

Die bisherige Planung der OLS wurde im Kontext des Gesamtkonzepts „Mobilität Thurgau – BTS/OLS" erarbeitet. Mit den vom Bund geplanten Umfahrungen anstelle einer durchgehenden BTS ändern sich auch die Rahmenbedingungen für die OLS. Es müssen u.a. die verkehrlichen Wirkungen des vom Bund vorgeschlagenen Trassees auf die gesamte Region neu berechnet werden, insbesondere auf den Oberthurgau und den Raum Kreuzlingen. Berücksichtigt werden müssen dabei auch die vorgesehenen Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr. Erst danach kann beurteilt werden, welche Planungen unter den veränderten Rahmenbedingungen noch verwendet werden können und was allenfalls geändert oder angepasst werden muss. Bevor hierzu kostenintensive Aufträge erteilt werden, ist angesichts der aktuellen Finanzlage abzuwarten, wie der Ausbau der N23 auf Bundesstufe priorisiert wird. Positiv zu bewerten ist, dass Amriswil im Norden umfahren werden soll – damit bleibt auch die OLS möglich.

Frage 3: Welche nächsten Schritte unternimmt der Regierungsrat, um eine rasche Realisierung der OLS sicherzustellen?

Eine rasche Realisierung der OLS ist aktuell nicht absehbar. Zunächst müssen die notwendigen fachlichen Abklärungen (siehe Frage 2) getätigt werden. Dazu braucht es mehr Klarheit über den Realisierungshorizont der Umfahrungen entlang der N23.

Frage 4: Wie will der Regierungsrat den Auswirkungen der B33 bis zur Umsetzung einer langfristigen Lösung begegnen, um damit unter anderem auch die Region Kreuzlingen nachhaltig zu entlasten?

Die B33 ist eine deutsche Bundesstrasse zwischen Allensbach und Konstanz, die vierspurig aus- und neugebaut wird. Der Ausbau dient dabei nicht der Stärkung und Steigerung des überregionalen Verkehrs, sondern der Entlastung der umfahrenen deutschen Ortschaften. Die volle Verkehrswirksamkeit wird das Teilstück Allensbach-Konstanz im Jahr 2034 erreichen.

Das kantonale Tiefbauamt berücksichtigt die Auswirkungen der B33 bis zur Umsetzung einer langfristigen Lösung in seiner Planung: Im neuen Verkehrsmodell des Kantons Thurgau ist die fertiggestellte B33 bei den Prognosezuständen 2040 und 2050 berücksichtigt. Ebenso wurde beim unlängst abgeschlossenen Gesamtverkehrskonzept der Region Kreuzlingen-Konstanz die Situation mit der Fertigstellung der B33 miteinbezogen. Die bisherigen Daten deuten nicht darauf hin, dass die B33 zu einem neuen Ziel-Quell-Verkehr für Kreuzlingen führt.

Das kantonale Tiefbauamt ist in Kontakt sowohl mit dem Regierungspräsidium Freiburg als auch dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg in Stuttgart. Das Regierungspräsidium Freiburg wird zur Aktualisierung der Daten eine neue Studie in Auftrag geben, die unterschiedliche Fragestellung zur verkehrlichen Wirkung der B33 untersuchen soll. Die sich daraus ergebenden veränderten Rahmenbedingungen für die Region Kreuzlingen werden vom kantonalen Tiefbauamt eng verfolgt.

Für eine nachhaltige Entlastung der Region Kreuzlingen ist es unerlässlich, die verkehrlichen Herausforderungen zu analysieren und kurzfristige Lösungsansätze zu erarbeiten. Diese Arbeiten sind mit Unterstützung des Kantons bereits im Gange.

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber

DER REGIERUNGSRAT · DES KANTONS THURGAU ·