

2. Beschluss des Grossen Rates über den Kantonalen Richtplan, Stand Juni 2009 (08/BS 15/150)

Fortsetzung Detailberatung

1.9 Kulturobjekte

Diskussion - **nicht benützt.**

1.10 Naturgefahren

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Die Karte Gefahrenhinweise hat rein informativen Charakter. Erst die noch zu erstellenden Gefahrenkarten werden verbindlich.

Diskussion - **nicht benützt.**

1.11 Luft

Diskussion - **nicht benützt.**

2. Landschaft

2.1 Allgemeines

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Ein Antrag, dieses Kapitel sei nicht zu genehmigen, weil der Kanton die Errichtung von regionalen Natur- und Naturerlebnisparks unterstützt, wurde mit 7:1 Stimmen bei 5 Enthaltungen abgelehnt.

Bär, EVP/EDU: Im Zusammenhang mit den Planungsgrundsätzen habe ich ein persönliches Anliegen: Dass gerade in den ländlichen Gemeinden besonders sorg- und einfühlsam mit dem raumplanerischen Instrument umgegangen werden muss, ist klar. Wo Einschränkungen vorgenommen werden, sind Benachteiligungen und Substanzabbau zu vermeiden und sinnvolle, mindestens gleichwertige Ausgleichsmassnahmen anzustreben und anzuordnen. Die aktuelle Haltung des Regierungsrates und des Amtes für Raumplanung führt dazu, dass im ländlichen Raum die Gefahr besteht, an Investitionsmöglichkeiten und damit an Entwicklungspotential markant einzubüssen. Was gedenkt der Regierungsrat in diesem Fall zu tun? Eine Entvölkerung muss verhindert werden. Gerne erwarte ich seine Antwort.

Badraun, SP: Ich spreche zum Thema Naturparks und zitiere zuerst aus dem "Faktenblatt" des Bundesamtes für Umwelt: "Pärke von nationaler Bedeutung haben das Ziel, aussergewöhnlich schöne Landschaften zu erhalten und aufzuwerten." Beim Seerücken handelt es sich, wie Ihnen allen bekannt ist, um eine selten schöne Landschaft mit Blick auf Untersee und Thurtal. Die Idee, hier einen Naturpark zu errichten, ist bestechend. So kann diese einmalige Landschaft vor Zersiedelung geschützt werden. Die Landwirtschaft

kann ihre unverwechselbaren Produkte unter einem einheitlichen, geschützten Label besser absetzen. Auch das örtliche Handwerk wird gestärkt und somit die Abwanderung der eingesessenen Bevölkerung aufgehalten. Naturparks fördern einen nachhaltigen Tourismus und eine längere Verweildauer an Ort. Wander- und Familienferien, Ferien auf dem Bauernhof, stärken die regionalen Strukturen. Somit kann Geld dem Wasser entgegen auf den Seerücken hinauffliessen und ein moderates Wachstum entstehen. Naturparks werden niemandem aufgezwungen. Sie werden auf Initiative der betroffenen Regionen eingerichtet. Sieben Parks sind errichtet, elf weitere stehen vor der Zertifizierung, weitere Projekte sind in Planung. Bisher fehlt eine Kandidatur im Mittelland, weil es kaum parkwürdige zusammenhängende Gebiete gibt. Hier kommt nun unser Seerücken ins Spiel. Mit der Durchführung der Machbarkeitsstudie stehen wir ganz am Anfang des Projektes. Jetzt geht es darum, den Bewohnerinnen und Bewohnern des Seerückens zu erklären, welche Vorteile sie mit einem Park hätten. Es ist aber auch wichtig, dass sie die Solidarität der Gemeinden spüren, des Kantons, der Leute ausserhalb, die sehr wohl vom Park profitieren werden. Ich freue mich auf eine Begeisterung für diesen Park, die ansteckt und uns vorwärts trägt. Wir haben der Schweiz nämlich etwas zu zeigen: Nicht nur ein tieferer Steuersatz oder die Apfel-Plakate im Zürcher Hauptbahnhof werden den Thurgau bekannter machen.

Häni, SVP: Als Vertreter einer ausgesprochen ländlichen Region und der Landwirtschaft muss ich befürchten, dass wir vor allem verlieren, wenn ich das Kapitel "2. Landschaft" studiere. Was wir erhalten werden, sind verschärfte Vorschriften, einschneidendere Auflagen und ein regionaler Naturpark. Laut Unterkapitel "2.1 Allgemeines" sollen die Initiativen eines regionalen Naturparks durch den Kanton unterstützt werden. Kritische Landbesitzer werden beschwichtigt, dass für sie ein solcher Naturpark keine Folgen hätte. Das haben wir soeben von Kantonsrat Badraun gehört. Die Ängste in der Landwirtschaft, die Kantonsrat Binswanger in seinem Votum zum Eintreten bereits geschildert hat, sind berechtigt. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein solches Projekt für die betroffene Region keine zusätzlichen Vorschriften mit sich bringt. Gebrannte Kinder fürchten das Feuer. Die Landwirtschaft als ökologisches Gewissen der übrigen Bevölkerung ist sicher bereit, ökologische Leistungen im bisherigen Rahmen zu erbringen. Im heutigen wirtschaftlichen Umfeld dürfen diese Öko-Auflagen aber nicht noch verschärft werden. Ich stelle dem Baudirektor im Zusammenhang mit dem Naturpark zwei Fragen: 1. Wer hat eine Machbarkeitsstudie für einen regionalen Naturpark in Auftrag gegeben? 2. Wie viel kostet diese Studie und wer bezahlt sie? Ich kann Ihnen versichern, dass wir diese Entwicklung genau beobachten und sehr kritisch hinterfragen werden. Wir wollen und brauchen auf dem Seerücken jedenfalls kein Sahlenweidli.

Kappeler, GP: Gestatten Sie mir eine kurze Replik auf die von Kantonsrat Binswanger schon in der Eintretensdebatte geäusserten Bedenken zum regionalen Naturpark, die jetzt von Kantonsrat Häni noch bekräftigt wurden. Es ist richtig, dass unser Projekt das

einziges im schweizerischen Mittelland ist und in einer intensiven bäuerlichen Kulturlandschaft liegt. Gerade das katapultiert uns in eine privilegierte Position. Wir müssten beim Bundesamt für Umwelt nicht hinten anstehen, wir würden bevorzugt behandelt, denn der Bund möchte alle Landschaftsteile in diesen Natur- oder Landschaftsparks abbilden. Aber: Ein regionaler Naturpark realisiert seine Ziele nicht mittels Verbote, sondern mittels Anreize. Es gibt keine zusätzlichen gesetzlichen Einschränkungen, zumal praktisch das ganze Parkgebiet jetzt schon BLN-Gebiet ist (BLN: Landschaften von nationaler Bedeutung). Hingegen kommen naturnah produzierte Lebensmittel in die Gestelle der Grossverteiler und erhalten das Parklabel. Das Entlebuch und andere Parks machen es uns vor. Eine von uns in Auftrag gegebene Wertschöpfungsanalyse weist positive Effekte für die Bevölkerung im Projektgebiet nach. Oder Bauern beteiligen sich an Aufwertungsmassnahmen bezüglich Landschaft und Natur. Eine Allee entsteht, ein Bach wird renaturiert, eine Hecke gepflanzt usw. Und der Bauer profitiert von den Beiträgen des Bundes und des Kantons und anschliessend von jenen für die entstandenen Öko-Flächen. Das ist alles freiwillig. Der Bauer kann das tun, muss aber nicht. Es ist schade, dass der Verband Thurgauer Landwirtschaft (VTL) die zusätzlichen Einkommensmöglichkeiten für Landwirte durch Produktelabel und Projekte in der Landschaft nicht in Betracht zieht. Der produzierenden Landwirtschaft kann ein Naturpark nicht schaden. Sollten wir je eine Parkanerkennung bekommen, ist das Schlimmste, was passieren kann, Folgendes: Die Landwirte kleistern uns den Seerücken trotzdem mit Schweinemasthallen und Gewächshäusern zu oder es entsteht in Herdern eine gigantische Fabrik. Dann wird uns das Bundesamt für Umwelt bei seinem Monitoring nach zehn Jahren das Parklabel wieder entziehen. So einfach ist das.

Tanner, SVP: Im Unterkapitel "2.1 Allgemeines" ist bei den Planungsgrundsätzen zu lesen: "Der produzierenden Landwirtschaft kommt in der Landschaft eine zentrale Rolle zu. Die Produktion von Nahrungs- und Futtermitteln soll nachhaltig erfolgen und helfen, die natürlichen Lebensgrundlagen zu erhalten und die Kulturlandschaft zu pflegen." Auch wir Bauern wollen eine produzierende Landwirtschaft. Die rationelle, günstige und kostendeckende Produktion von Lebens- und Futtermitteln ist unsere Existenzgrundlage. Vor allem die Unterkapitel "2.2 Landwirtschaftsgebiete", "2.3 Gebiete mit Vorrang Landschaft" und "2.5 Gebiete mit Vernetzungsfunktion" werden von uns Bauern sehr kritisch beurteilt. So wird zum einen immer mehr Landwirtschaftsland überbaut, sei es für Wohn- oder Industriebauten, für Strassen oder für den Bahnverkehr, und zum andern werden Landwirtschaftsbauten in Gebieten mit Vorrang Landschaft entwicklungshemmenden Vorschriften unterstellt. Dasselbe gilt für die Gebiete mit Vernetzungsfunktion. Dort gibt es sogar erhebliche Einschränkungen in der Bewirtschaftung. Oder im Unterkapitel "2.9 Gewässer" sticht mir als aktiven Landwirt die Aussage bei den Planungsgrundsätzen zu den Fliessgewässern ins Auge: "Gewässeraufwertungen und Ausdolungen sollen primär dort erfolgen, wo der ökologische Nutzen gross ist." Wo ist der ökologische Nut-

zen am grössten? Sicher nicht in einem Dorf, sondern in Gebieten mit Vernetzungsfunktion, und das ist im Landwirtschaftsland. Der heutigen "Thurgauer Zeitung" konnte entnommen werden, dass die Ökologie grosse Fortschritte gemacht habe. Über Erwarten viele Pflanzen und Tierarten seien gefunden worden; die Vielfalt habe die Kontrolleure überrascht. Das unternehmerische Produzieren von Lebensmitteln wird durch die aufgeführten Massnahmen sehr stark beschnitten. Als aktiver Landwirt habe ich das Gefühl, als wären mir die Hände gebunden: Wohl kann ich mit ihnen arbeiten, aber nicht rationell und kostengünstig. Ich bin überzeugt davon, dass der grösste Teil der Thurgauer Bauern dieselbe Meinung vertritt. Ich bitte Sie deshalb, der Thurgauer Landwirtschaft eine Chance zu geben und die betreffenden Abschnitte aus dem Richtplan zu streichen. Ein unternehmerisches Produzieren von Nahrungs- und Futtermitteln muss möglich sein.

Arnold, SVP: Mit den Naturparks ist es nicht so einfach, wie dies von den Kantonsräten Badraun und Kappeler dargestellt worden ist. Aus den Ausführungen von Kantonsrat Badraun könnte man schliessen, dass der Naturpark Seerücken schon beschlossen sei. Dem ist nicht so. Vorerst geht es darum, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. Erst sie wird zeigen, ob der Nutzen für die Landwirtschaft auf dem Seerücken so gross ist, dass man den Naturpark weiterverfolgen kann. Ich finde es äusserst schade, dass der Verband Thurgauer Landwirtschaft nicht auf diesen Zug aufgesprungen ist. Er hätte mit einem kleinen finanziellen Beitrag ebenfalls die Mitsprache erwirken können, denn schlussendlich heisst es ja immer wieder, dass, wer zahlt, befiehlt. Pro Natura hat sich in den Vordergrund geschoben und wird einen Beitrag an diese Studie leisten. Die Gemeinden von Frauenfeld bis nach Steckborn werden dann genau prüfen müssen, wie nachhaltig dieser Naturpark ist. Ich habe es anlässlich einer Diskussion am Verwaltungsgericht selber erlebt, als es um die Erstellung eines Schweinestalles in der Gemeinde Homburg ging. Da hat die Rechtsvertreterin des WWF zum Vornherein gesagt, dass ein Schweinestall so oder so nicht erlaubt sei, weil hier ein Naturpark entstehe. Das lässt einen nachdenklich werden.

Binswanger, SVP: Der Verband Thurgauer Landwirtschaft verfolgt die Entwicklung bezüglich des Naturparks Seerücken sehr genau. Grundsätzlich sind wir gegen den Naturpark, doch sind wir bereit, mitzuarbeiten, um die Stimme der Landwirtschaft einzubringen. Schliesslich wird der allergrösste Teil des betreffenden Landes von der Landwirtschaft bewirtschaftet. Darum machen wir auch gerne mit, werden aber keinen Beitrag an die Machbarkeitsstudie leisten.

Regierungsrat **Dr. Stark:** Kantonsrat Bär hat die Entwicklung im ländlichen Raum angesprochen. Ich bitte ihn, einen Blick auf die Richtplankarte zu werfen. Alle orange gefärbten Flächen sind Bauzonen. Daraus geht hervor, dass der ländliche Raum eigentlich noch recht viele Baulandreserven hat. Wir haben im Thurgau etwa 2'200 Hektaren Bau-

landreserven. Das reicht für viele Jahre aus. Wir müssen aber dafür sorgen, dass die Entwicklung in den richtigen Räumen erfolgt, und mit Blick auf die Zukunft auch die Diskussion mit den ländlichen Gemeinden darüber führen, welche Anreize zu setzen sind. Zum Naturpark Seerücken: Zentral involviert ist die Regio Frauenfeld. In Bezug auf die Machbarkeitsstudie liegt eine Offerte vor. Sie kostet Fr. 110'000.--. Die Finanzierung ist noch nicht sichergestellt. Der Kanton hat sich ursprünglich bereit erklärt, sich mit Fr. 30'000.-- aus dem Amt für Raumplanung zu engagieren. Das finde ich richtig. Es ist die Aufgabe des Amtes für Raumplanung, hier mitzuwirken. Zusätzliche Anfragen sind an das Amt für Wirtschaft und Arbeit für ein mögliches NRP-Projekt (NRP: Neue Regionalpolitik des Bundes) und an das Landwirtschaftsamt gegangen. Ich persönlich begrüsse eine Machbarkeitsstudie ebenfalls, die dann auch aufzeigen wird, ob die Chancen für einen Naturpark wirklich gegeben sind. Wir haben heute schon so viele Vorschriften in diesem Gelände, dass es eigentlich nur darum gehen kann, sie sozusagen im Markt einzusetzen. Es darf nicht sein, dass der Naturpark wieder neue Einschränkungen bringt. Diesbezüglich bin ich mit der Landwirtschaft vollumfänglich einverstanden. Wie ich gehört habe, ist der Verband Thurgauer Landwirtschaft mit dabei, aber er zahlt keinen Beitrag. Ich möchte noch einmal zum Ausdruck bringen, dass uns die Interessen der Landwirtschaft bewusst sind und wir auch wissen, dass die Landwirtschaft sowohl im Kanton Thurgau als auch in der ganzen Schweiz eine grosse Bedeutung hat und modern produzieren können muss. Mit dem VTL und dem Vorgängerverband haben wir früh Diskussionen geführt. Bei den kommenden Kapiteln werde ich jeweils darauf hinweisen, was wir geändert haben. Im vorliegenden Unterkapitel "2.1 Allgemeines" wurde auf Antrag des VTL der zweite Planungsgrundsatz eingefügt, der damit klarmachen wollte, dass die Landschaft mit der Landwirtschaft verknüpft ist. Die Landschaft wird ja von der Landwirtschaft geprägt, bewirtschaftet und gepflegt. Wir haben hier also dem Anliegen der Landwirtschaft Folge geleistet.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

2.2 Landwirtschaftsgebiete

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Weil für die Schaffung von strategischen Arbeitszonen (maximal 80 Hektaren Fläche im Kanton) vom Prinzip des Flächenausgleichs abgewichen wird, wurde der Antrag auf Nichtgenehmigung des Kapitels Landwirtschaftsgebiete gestellt. Die Mehrheit war der Ansicht, dass diese kleine Ausnahme den ansonsten konsequent umgesetzten Flächenausgleich nicht in Frage stellt. Ohne diese Ausnahme werde es nicht gelingen, die nötigen Flächen zur Schaffung der strategischen Arbeitszonen zu erhalten.

Der Antrag wurde mit 8:5 Stimmen abgelehnt.

Kommissionspräsident **Eugster**, CVP/GLP: Unter "1.3 Wirtschaft" wird die strategische Arbeitszone definiert, und unter "2.2 Landwirtschaftsgebiete" geht es darum, dass für die Schaffung solcher Zonen im Umfang von maximal 80 Hektaren im Sinne einer Ausnah-

me vom Flächenausgleichsprinzip abgewichen werden darf.

Binswanger, SVP: Ich **beantrage**, das Unterkapitel "2.2 Landwirtschaftsgebiete" zurückzuweisen. Ich verweise auf meine Ausführungen in der Eintretensdebatte. Der landwirtschaftlich nutzbare Boden ist neben Wasser und Sonne der wichtigste Produktionsfaktor für die Produktion von Nahrungsmitteln. Er kann nicht vermehrt werden. Der Druck auf die landwirtschaftliche Nutzfläche wird immer grösser: Die Siedlungsfläche nimmt zu, Strasse und Schiene benötigen laufend mehr Fläche, der Wald wächst, und wenn er weichen muss, muss auf der landwirtschaftlichen Nutzfläche wieder aufgeforstet werden, Naturschutzgebiete, Renaturierungen und ökologische Ausgleichsflächen nehmen zu, und dies alles auf Kosten der landwirtschaftlichen Nutzfläche. Das Interesse an landwirtschaftlicher Nutzfläche nimmt weltweit zu. Sie wird mehr und mehr zum Spekulationsobjekt. So hat sich zum Beispiel China schon 6 Millionen Hektaren Landwirtschaftsland in fremden Ländern gesichert. 6 Millionen Hektaren machen sechsmal die landwirtschaftliche Nutzfläche der Schweiz aus. Diesem Trend folgen weitere Länder. Wollen wir uns für die zukünftige Nahrungsmittelversorgung unserer Bevölkerung auch Landwirtschaftsland in Afrika, Kanada oder Südamerika sichern? Wir haben im Thurgau noch 2'400 Hektaren Baugebiet, das für neue Bauvorhaben genutzt werden kann. Wir kennen im Thurgau das Flächenausgleichsprinzip bei der Einzonung neuer Baugebiete, das weitergeht als die vom Bund vorgeschriebene Erhaltung der reinen Fruchtfolgeflächen. Der Kanton hat noch etwas mehr als diese Fruchtfolgeflächen. Einige Kantone jedoch verfügen heute schon nicht mehr über die vom Bund vorgegebenen Fruchtfolgeflächen, so zum Beispiel der Kanton Freiburg oder auch Zürich. Nun sollen im Thurgau zusätzlich zu den 2'400 Hektaren Baugebiet 80 Hektaren Arbeitszonen entstehen, die vom Flächenausgleichsprinzip ausgenommen werden sollen. Damit würde ein Präjudiz geschaffen und eine Tür geöffnet, die nie wieder geschlossen werden könnte. Zurzeit kennt unser Kanton noch kein praktikables Prinzip, den Flächenausgleich gemeinde- und regionenübergreifend umzusetzen. Für die zukünftige Nahrungsmittelversorgung ist dies eine grosse Herausforderung. Regierungsrat Dr. Stark hat zugesagt, ein praxistaugliches Prinzip ausarbeiten zu lassen. Bei den Arbeitszonen kann er jetzt mit der Erarbeitung eines Flächenausgleichsmodells an einem praktischen Beispiel damit beginnen. Die Summe des Kulturlandes, insbesondere die landwirtschaftliche Nutzfläche, ist für die Nahrungsmittelproduktion zu erhalten. Die Arbeitszonen sind deshalb dem Flächenausgleichsprinzip ebenso zu unterstellen, wie dies bei Neueinzonungen heute schon der Fall ist.

Bruggmann, SP: Die SP fordert, dass die gesamte Fläche des Landwirtschaftslandes nicht verkleinert werden soll. Wir wollen eine gescheite und vor allem zukunftsgerichtete Lösung. Wenn wir den Thurgau weiter in hohem Tempo und ohne Flächenausgleich zu pflastern, passiert Folgendes: Vielleicht werden ein paar Arbeitsplätze geschaffen. Viel-

leicht siedeln sich ein paar Grossunternehmen an, was uns ein paar "Steuerfränkli" bringt. Sicher fördern wir damit den Konsumtourismus und die Pendlerströme. Es rollt mehr Verkehr in den, durch den und aus dem Thurgau. Denken wir auch an die Emissionen. Sicher werden Zentren ausgehöhlt, das "Lädelisterben" schreitet voran, wenn alles ins Grüne gebaut wird. Und es braucht enorme Infrastrukturleistungen. Wir setzen auf mässiges Wachstum. Schnelles Wachstum führt zu erhöhtem Bedarf an Arbeitskräften. Wenn diese dann aus dem Ausland geholt werden müssen, regen sich diejenigen ausserordentlich darüber auf, die jetzt ausserordentliche Massnahmen für das Einrichten von strategischen Arbeitszonen fordern. Sicher nimmt die unbebaute Fläche und die Fläche für die Landwirtschaft ab. Wenn wir so weitermachen, gleicht der Kanton Thurgau bald dem Kanton Aargau wie ein Ei dem andern. Der Thurgau verliert an Attraktivität. Werden wir uns doch endlich bewusst, was unsere Stärke ist. Wir verfügen noch über viel Grünfläche, über landschaftliche Schönheit, über das, wovon andere Kantone nur noch träumen können, weil sie es unwiederbringlich verloren haben. Wir müssen zuerst einmal überlegen, wohin wir eigentlich mit unserem Thurgau wollen, wie viel Wachstum ein grüner attraktiver Kanton verträgt. Eine Mehrheit der SP-Fraktion unterstützt die Schaffung von strategischen Arbeitszonen nur, wenn die Flächenbilanz ausgeglichen ist. Wir fordern den Regierungsrat und die beteiligten Ämter zum Denken und zu unkonventionellen Ideen auf. Die ausgeglichene Flächenbilanz soll über den ganzen Kanton verteilt stimmen. Es muss Lösungen geben. Gemeinden, die grün bleiben wollen und können und Land zur Verfügung stellen, um den Flächenausgleich sicherzustellen, müssen entschädigt werden. Einige Fraktionsmitglieder lehnen die Schaffung von strategischen Arbeitszonen so oder so ab. Die SP-Fraktion steht deshalb beinahe einstimmig hinter dem Antrag Binswanger.

Niklaus, SVP: Zum Flächenausgleich allgemein: Das Flächenausgleichsprinzip ist für den Schutz des Landwirtschaftsgebietes wie auch für die Erhaltung des typisch thurgauischen Landschaftsbildes von sehr grosser Bedeutung und muss im Grundsatz, wie im Richtplan festgesetzt, unbedingt beibehalten werden. Infolge einer sehr ungleichen Bauentwicklung in den einzelnen Gemeinden und des bis heute auf Gemeindeebene angewendeten Flächenausgleichsprinzipes werden in naher Zukunft in einigen Gemeinden die erhältlichen Baulandreserven knapp werden. Wenn auch in diesen dynamischen Gemeinden, die in der Regel in Entwicklungsräumen liegen, die gemäss Richtplan gewünschte Entwicklung weiterhin stattfinden soll, muss bald einmal überlegt werden, wie das Prinzip einer ausgeglichenen Flächenbilanz in Zukunft zu handhaben ist. Grundsätzlich gilt dieses nämlich für den ganzen Kanton und nicht für einzelne Gemeinden. Es stellt sich damit die Frage, wo Flächen abgegeben werden sollen, damit Zentrumsgemeinden oder dynamische Gemeinden in Entwicklungsräumen wieder zu Bauland kommen. Die SVP fordert daher in ihrem Positionspapier zum Kantonalen Richtplan vom Kanton eine Förderung des Flächenausgleichs. Der Regierungsrat wird aufgefordert, in

Zusammenarbeit mit den Gemeinden ein praktikables Flächenausgleichssystem zu entwickeln. Angesichts dessen, dass die überbauten Bauzonen insgesamt innerhalb von nur fünfzehn Jahren von 73 % auf rund 84 % zugenommen haben, wird das Bauland schon in rund zehn Jahren zumindest in den Boomgemeinden knapp werden. Der Regierungsrat tut deshalb gut daran, das Problem bald anzugehen. Zum Flächenausgleich bei strategischen Arbeitszonen: Damit auch im Thurgau zukünftig bedeutende Betriebsansiedlungen kurzfristig und an dafür geeigneten Orten möglich werden, sind die dafür vorgesehenen strategischen Arbeitszonen unerlässlich. Zudem müssen diese zwingend vom Flächenausgleichsprinzip ausgenommen werden. Nur so werden Gemeinden bereit sein, grössere Flächen längerfristig bereitzuhalten und diese nicht für andere Bauzwecke zu nutzen. Es ist auf jeden Fall besser, für Betriebsansiedlungen solche geeignete Grundstücke bereitzuhalten und damit zu agieren, als immer nur auf meist schlechte Lösungen zu reagieren. Ohne solche strategische Arbeitszonen werden wir auch in Zukunft immer wieder vor die Tatsache gestellt werden, dass Land, das zumeist die raumplanerischen Kriterien nicht oder nur unvollständig erfüllt, bereits erworben wurde. Auch ist eine oft gewünschte kurzfristige Bereitstellung nicht möglich. Ich bitte Sie daher, den Antrag Binswanger abzulehnen.

Kappeler, GP: Die Grüne Fraktion ist keineswegs grundsätzlich gegen die strategischen Arbeitszonen im Umfang von 80 Hektaren, doch fragen wir uns schon, warum man sie aus dem Flächenausgleich ausnehmen soll. Diesbezüglich macht Kantonsrat Binswanger einen Rückwärtssalto, indem er zuerst das Hohelied auf den Flächenausgleich singt, um nachher unmissverständlich zu diesen Arbeitszonen zu stehen. Dabei haben wir im Kanton Thurgau 470 Hektaren Industrie- und Gewerbeland, die nicht überbaut sind. Warum soll man also hier vom Flächenausgleichsprinzip abweichen? Ist es einfach der Weg des geringsten Widerstandes? Wäre eine aktivere Rolle des Kantons bei der Planung von strategischen Arbeitszonen über die Gemeindegrenzen hinaus zu anstrengend? Oder streicht man die Flagge vor dem Föderalismus und der Gemeindeautonomie? Zusätzliche 80 Hektaren einzuzonen, ist in der heutigen Zeit absolut quer zu allen Bemühungen von Bund, Kanton und Umweltverbänden, die dahin gehen, die galoppierende Zersiedelung von Rorschach bis Genf irgendwann einmal in den Griff zu bekommen. Damit machen wir das bestimmt nicht. Ich danke Kantonsrat Binswanger für seinen Antrag, und ich bitte Sie, ihn zu unterstützen.

Gemperle, CVP/GLP: Der Kanton Thurgau gehört zu den wichtigsten Agrarkantonen der Schweiz. Der produzierenden Landwirtschaft kommt in der Landschaft eine zentrale Rolle zu. Die Thurgauer Landwirtschaft steht aber zurzeit unter Dauerstress. Der Konkurrenzdruck kommt dabei von allen Seiten. Der grobe Sündenfall mit den strategischen Arbeitszonen zeigt klar auf, wie fahrlässig man mit dem wertvollen Kulturland umgeht, wenn so genannte übergeordnete wirtschaftliche Interessen eine rasche Umzonung ver-

langen. Solche Hauruckübungen sind extrem problematisch. Sie werden nämlich dazu führen, dass immer mehr Grosskonzerne ihre Ausbaupläne auf der grünen Wiese statt im eigentlichen Baugebiet verwirklichen. Umgezontes Landwirtschaftsgebiet ist ja auch viel günstiger zu haben als Bauland in traditionellen Bauzonen. Da könnten auch kleine und mittlere Unternehmen auf den Geschmack kommen. Dabei sollten wir zur Schonung unserer Kulturlandflächen endlich die Nutzung vorhandener Industriebrachen an die Hand nehmen. Dies wäre ein ehrenwertes Ziel mit Zukunftspotential. Der Druck auf die Landwirtschaft kommt aber auch von den nächsten Unterkapiteln. Offenbar sollen dort die Sünden mit den strategischen Arbeitszonen wiedergutmacht werden. In den ausgedehnten Gebieten mit Vorrang Landschaft wird den Landwirten die Entwicklung ihrer Betriebe faktisch verunmöglicht. Damit tritt genau das ein, wovor ich immer gewarnt, was die Raumplaner aber immer kategorisch verneint haben: In den Gebieten mit Vorrang Landschaft gelten erhöhte Anforderungen an den Standort und die Gestaltung von Bauten. Landwirtschaftszonen mit besonderen Nutzungen werden nur in Ausnahmefällen zugelassen. Praktisch die ganze Gemeinde Fischingen liegt in dieser Zone, und Fischingen ist mit 3'000 Hektaren immerhin die flächengrösste Gemeinde des Kantons. Man legt den Bauern Fesseln an. Mit der Raumplanung soll eine Art Ballenberg-Landwirtschaft erzwungen werden. Gleichzeitig will man die Landwirtschaft auf Wettbewerbsfähigkeit trimmen und droht permanent mit dem EU-Freihandel. So geht es nicht. Schaffen wir faire Rahmenbedingungen für die Thurgauer Landwirtschaft. Dann stellen wir uns gerne dem Wettbewerb. Lassen wir nicht zu, dass die Sünden mit dem fehlenden Flächenausgleich der strategischen Arbeitszonen auch noch durch die Geschädigten ausgebügelt werden müssen. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag Binswanger zuzustimmen.

Etter, FDP: Die FDP-Fraktion hat Verständnis für die Sorgen der Landwirtschaft. Es geht immer wieder um ein Abwägen zwischen ökologischen und ökonomischen Aspekten, was manchmal zum Nachteil der Landwirtschaft gereicht. Der vorliegende Richtplan ist auch für die Landwirtschaft tragbar, sofern er vernünftig umgesetzt wird. Zu den strategischen Arbeitszonen: Ein zwingender Flächenausgleich würde zu einem unnötigen weiteren Korsett führen, das die Handlungsfähigkeit der Behörden beschneidet. Es wäre sehr schwierig, Gemeinden zu finden, die unter diesen Umständen Arbeitszonen zur Verfügung stellen würden. Der Verband Thurgauer Landwirtschaft war mit den Wirtschaftsverbänden in "Chance Thurgau" gleicher Meinung, dass solche Zonen geschaffen werden sollen. Zu jenem Zeitpunkt wurde allerdings nicht über den Flächenausgleich diskutiert. Da der Kanton Thurgau zu den 2'400 Hektaren lediglich 80 Hektaren zusätzliches Siedlungsgebiet schaffen möchte, sprechen wir von 3 %. Dies sollte verkraftbar sein. Bei den weiteren angekündigten Anträgen geht es vor allem um wohlwollendere Formulierungen zugunsten der Landwirtschaft, die im Grundsatz nicht viel ändern. Eine vernünftige Handhabung ist für die Landwirtschaft wichtiger als die Formulierung. Die innere Aufstockung mit Bauten und Anlagen in Gebieten mit Vorrang Landschaft wird auch mit der im

Richtplan enthaltenen Formulierung möglich sein. Eine Entwicklung der Betriebe wird nicht ausgeschlossen. Bezüglich der Offenlegung von eingedolten Bächen wird geltendes Recht umgesetzt, und zwar nur dann, wenn planerische und bauliche Massnahmen durchgeführt werden. Wir vertrauen darauf, dass Regierung und Verwaltung den Inhalt des Richtplanes mit Augenmass umsetzen werden. Die FDP wird deshalb dem Kapitel "2. Landschaft" gemäss Richtplan zustimmen.

Schneider, SVP: Es gibt landesweit praktisch keine bäuerliche Versammlung mehr, ohne dass nicht Voten kommen, die darauf abzielen, das Kulturland zu verteidigen. Und die Bauern verteidigen ihre Produktionsgrundlage zu Recht, denn die Lebensmittelversorgung wird in den nächsten Jahren weltweit eine der grössten Herausforderungen sein. Alle Szenarien deuten darauf hin. Für den einzelnen Bauern ist es eine Produktionsgrundlage, und ich bitte Sie, auch die Naturparkgeschichte in diesem Licht zu sehen. Die Bauern wollen Flexibilität und Produktionsgrundlage behalten, es braucht integrierte Lösungen. Mich ärgert an der heutigen Diskussion, dass man zum Vornherein sagt, dass ein Flächenausgleich nicht möglich sei. Das war schon in der Kommission so. Ich bin der Meinung, dass ein Ausgleich zumindest teilweise möglich sein sollte. Wenn wir den Antrag Binswanger unterstützen, machen wir den Weg frei für bessere Lösungen.

Arnold, SVP: Ich stimme den Überlegungen von Kantonsrat Binswanger und anderen Vorrednern insofern zu, als für die Landwirtschaft im Kanton Thurgau allerbeste Voraussetzungen geschaffen werden müssen. Der Kantonale Richtplan ist ein Instrument unter vielen anderen Ausführungsbestimmungen von Bund und Kanton zur landwirtschaftlichen Produktion und zur Bewirtschaftung der landwirtschaftlich geeigneten Flächen. Vom Bund werden im Kanton Thurgau 30'000 Hektaren Fruchtfolgeflächen gefordert, damit in wirtschaftlich schlechten Zeiten und bei Zufuhrunterbrechungen aus dem Ausland der Eigenbedarf an Nahrungsmitteln im Inland weitgehend gedeckt und sichergestellt werden kann. Wie in den Erläuterungen nachzulesen ist, kann der Kanton Thurgau das vom Bund geforderte Kontingent ohne Probleme erfüllen. Die Fruchtfolgeflächen nehmen tendenziell eher noch zu. So kann dieses Argument nicht der Grund dafür sein, dass die strategischen Arbeitszonen von 80 Hektaren dem Flächenausgleichsprinzip unterstellt werden müssen. 80 Hektaren entsprechen je nach Betrachtungsweise etwa zwei bis vier landwirtschaftlichen Existenzen. Es gilt, die Bewirtschaftungsfläche und die landwirtschaftlichen Existenzen mit zugegebenermassen ganz wenigen Arbeitsstellen möglichen Gewerbe- oder Industriebetrieben mit den entsprechenden Arbeitsplätzen gegenüberzustellen. Es geht nicht darum, irgendwo auf der grünen Wiese "Lädeli" aufzustellen oder diese Arbeitszonen mit den brach liegenden Industriezonen zu vergleichen. Es hat solche Zonen, aber sie liegen sehr oft direkt innerhalb von Wohngebieten, und da ist es verständlich, dass wir nicht dort Arbeitszonen ausscheiden. Unter einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise, und zwar wirtschaftlich und landwirtschaftlich, ergibt sich

damit doch klar die Erkenntnis, dass für diesen Sonderfall von Siedlungsgebietsvergrößerungen ohne Bedenken vom Flächenausgleichsprinzip abgewichen werden kann. Ohne Abweichen ist es nicht möglich, Arbeitszonen auszuscheiden. Es ist klar geregelt, in welchen Gemeinden solches Baugebiet innerhalb ihres Gemeindeterritoriums auszuscheiden ist. Es betrifft 23 Gemeinden an den Wirtschaftsschwerpunkten. Diese Gemeinden verfügen nicht über so grosse brach liegende Flächen, dass man hier das Flächenausgleichsprinzip anwenden könnte. Es ist übrigens grundsätzlich fatal, die Landwirtschaft gegen die Wirtschaft auszuspielen. Beide sind darauf angewiesen, dass bedarfsgerecht an geeigneten Standorten günstig produziert werden kann. Da verträgt es sich, dass ca. 80 Hektaren Landwirtschaftsflächen ohne Berücksichtigung des Flächenausgleichsprinzips zugunsten von Arbeitsplätzen und Arbeitsflächen bereitgestellt werden können. Ausserdem ist es nicht so, dass der Landwirtschaft auf einen Schlag 80 Hektaren entzogen würden. Dieser Prozess wird mit der Genehmigung des Kantonalen Richtplanes erst eingeleitet und braucht nachher sehr viel Zeit, weil über sämtliche raumplanerischen Fragen in diesem Zusammenhang auch diskutiert und sie dann gelöst werden müssen. Die Wege der heute gesetzlich vorgeschriebenen Abläufe inklusive Genehmigung durch den Souverän in den Gemeinden müssen alle noch beschritten werden. Unter diesem Gesichtspunkt bitte ich Sie, den Antrag Binswanger abzulehnen.

Böhni, CVP/GLP: Ich kann mich dem Votum von Kantonsrat Arnold voll und ganz anschliessen. Wenn jeder Landwirt seine persönliche strategische Arbeitszone hinter dem Haus haben will, erwarte ich eigentlich, dass ein gewisser Konsens stattfindet und 80 Hektaren bei Bedarf für Industrie und Gewerbe organisiert werden. Man muss die Landwirte in der Ausbildung darauf vorbereiten, dass die Flächen knapp werden.

Kommissionspräsident **Eugster, CVP/GLP:** In der Kommission haben wir das vorliegende Unterkapitel sehr kontrovers diskutiert. Es braucht neben den Emotionen auch noch einige Fakten. Die 80 Hektaren, die zur Diskussion stehen, machen 0,275 % der Fruchtfolgefläche des Kantons Thurgau aus. Das ist also nicht der Untergang der Landwirtschaft. Den Vorwurf, dass man die Industriebrachen besser nützen soll, muss ich zurückweisen. Unter "1.3 Wirtschaft" wird klar definiert, dass die Umnutzung der Industriebrachen zu fördern sei. Wenn der Antrag Binswanger durchkommt, "sterben" die strategischen Arbeitszonen, denn die Gemeinden, die überhaupt in der Lage wären, solche Zonen zur Verfügung zu stellen, können nicht zwischen 12 und 20 Hektaren Siedlungsgebiet auszonieren. Wir haben dann wohl strategische Arbeitszonen unter "1.3 Wirtschaft" definiert, können sie aber nicht umsetzen, weil der Flächenausgleich dagegen steht. Damit würde dieses Unterkapitel zur Makulatur. Aus diesem Grund hat auch die Raumplanungskommission mit 8:5 Stimmen den Antrag Binswanger abgelehnt.

Regierungsrat **Dr. Stark:** Unter "2.2 Landwirtschaftsgebiete" heisst es bei den Festsetzungen: "Die Gesamtfläche des Landwirtschaftsgebietes gemäss Richtplankarte wird

festgesetzt." Das bedeutet, dass man Fläche wieder ausgleichen muss, wenn irgendwo Fläche verändert wird. Dieser Satz war schon im Richtplan enthalten. Und weiter steht bei den Festsetzungen: "Siedlungsgebietsvergrösserungen mit erheblichem Flächen- oder Koordinationsbedarf bedürfen einer Änderung des Kantonalen Richtplanes." Auch dieser Satz war schon im Richtplan enthalten. Man ist also jetzt schon davon ausgegangen, dass man vom Flächenausgleichsprinzip abweichen muss, wenn man eine grosse neue Zone schaffen will. Darum braucht es für die Richtplanänderung ja die Genehmigung des Grossen Rates. Weil es sehr umständlich ist, mit jeder kleinen Arbeitszone den Teilrichtplan auflegen und in den Grossen Rat zu müssen, möchte man 80 Hektaren von dieser Bestimmung ausnehmen. Neu ist, dass wir zur Schaffung von strategischen Arbeitszonen pauschal 80 Hektaren herausnehmen und diese Aufgabe nach unten delegieren. Sie wissen, dass diese Prozesse sehr genau gemacht werden. Da vergibt sich der Grosse Rat nichts. Sonst wird es sehr kompliziert und sehr aufwendig und, wie der Kommissionspräsident ausgeführt hat, vermutlich nicht funktionieren. In der Realität werden strategische Arbeitszonen oft durch Arrondierung von bestehendem Industrie- und Gewerbeland geschaffen. Dass zur Schaffung der maximal 80 Hektaren strategischer Arbeitszonen nicht gleichzeitig 80 Hektaren Landwirtschaftsgebiet neu eingezont werden müssen, ist klar. Voraussichtlich werden es 60 oder 50 Hektaren oder noch weniger sein. Ziel ist es, möglichst wenig Landwirtschaftsgebiet gemäss Kantonalen Richtplan zu beanspruchen. Die Schaffung von strategischen Arbeitszonen ist nur erfolgversprechend, wenn wir nicht mehr für jede einzelne Zone eine Änderung des Richtplanes brauchen und auch die Gemeinden, die daran arbeiten, die Gewissheit haben, dass es vorwärts geht. Wir sind bereit, neue Arbeitsplätze zu schaffen, wenn sich Gelegenheiten für Neu- und Erweiterungsbauten einheimischer Betriebe oder für die Ansiedlung von neuen Betrieben ergeben, was immer auch mit Bevölkerungswachstum verbunden ist. Wir können mit solchen Arbeitszonen Interessenten auf sinnvolle Flächen lenken, die sich für neue Betriebe eignen (Lage, Landschaft, Erschliessung) und planerisch bereits ausgeschieden und erschliessungsmässig vorbereitet sind. Sie können sicher sein, dass wir solchen Interessenten wichtige Zugeständnisse abringen werden, da die Zone praktisch pflanzenfertig vorliegt und umgehend das Baugesuch eingereicht werden kann. Ich bin überzeugt davon, dass wir so Flächen sparen und bessere ökologische Ausgleichsmassnahmen umsetzen können. Neue Arbeitsplätze im Thurgau heisst weniger Pendler, weniger Verkehr und Stärkung des Thurgauer Volkseinkommens. Ich bitte Sie, den Antrag Binswanger abzulehnen.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Abstimmung: Der Antrag Binswanger wird mit 55:54 Stimmen abgelehnt.

Ende der Vormittagssitzung: 12.20 Uhr

Beginn der Nachmittagssitzung: 14.00 Uhr

Präsidentin: Als Ersatz für die heute Nachmittag abwesende Stimmenzählerin Erna Claus schlägt die FDP-Fraktion Kantonsrat Fritz Zweifel vor. **Stillschweigend genehmigt.**

Bevor wir in die Arbeit einsteigen, möchte ich mich bei der CVP/GLP-Fraktion ganz herzlich für die Organisation der heutigen "Chlausfeier" bedanken. Ich glaube, Sie sind mit mir einig: Das war super und verdient einen Applaus. Es war so super, dass sich die FDP-Fraktion spontan bereit erklärt hat, die "Chlausfeier" das nächste Jahr zu organisieren.

2.3 Gebiete mit Vorrang Landschaft

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Ein Antrag auf Nichtgenehmigung wurde damit begründet, dass die Formulierung zur Schaffung von Landwirtschaftszonen mit besonderer Nutzung in Gebieten mit Vorrang Landschaft zu restriktiv sei. Der Antrag wurde mit 10:2 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Binswanger, SVP: Ich spreche zu den Festsetzungen und **beantrage**, das Unterkapitel "2.3 Gebiete mit Vorrang Landschaft" zurückzuweisen, um eine ergänzende Formulierung im Sinne der Eingabe des Verbandes Thurgauer Landwirtschaft einzufügen, die wie folgt lautet: "In Gebieten mit Vorrang Landschaft sind Landwirtschaftszonen mit besonderen Nutzungen (gemäss Art. 16 a Abs. 3 RPG) im Rahmen einer betrieblichen Entwicklung zuzulassen, wenn für den Einzelbetrieb kein zumutbarer Ausweichstandort zur Verfügung steht." Bestehende Betriebe, insbesondere überdachter Gemüse- und Beerenbau, aber auch Zucht- und Mastbetriebe aller Tiergattungen, haben durch die restriktive Ausschlussformulierung in der Festsetzung, wonach Landwirtschaftszonen mit besonderen Nutzungen in diesen Gebieten nur in Ausnahmefällen zuzulassen seien, keine Chance für eine Bewilligung zur Erweiterung ihrer Betriebe, auch wenn von Ausnahmefällen gesprochen wird.

Kappeler, GP: Gemäss Richtplan gelten in den Gebieten mit Vorrang Landschaft die gleichen Vorschriften wie im Landwirtschaftsgebiet. Hier wird auch postuliert, dass eine erhöhte Sorgfalt bei der Gestaltung von Bauten verlangt wird. Landwirtschaftszonen mit besonderen Nutzungen sind nur in Ausnahmefällen zugelassen. Dabei handelt es sich um einen klassischen "Gummiartikel". Wer sich gegen diese moderate Form von Vorrang Landschaft wehrt, will offenbar, dass sich die Landwirtschaft ausserhalb einer geordneten Raumplanung bewegen kann. Denn scheinbar soll alles überall möglich sein. Dazu ist Folgendes zu sagen: Kantonsrat Binswanger hat schon in seinem Eintretensvotum Art. 104 der Bundesverfassung zitiert, aber sehr einseitig. Neben der Produktion hat die

Landwirtschaft gemäss der Bundesverfassung auch noch die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen sicherzustellen und für die Pflege der Kulturlandschaft zu sorgen. Das legt den Bauern nicht einfach nur Fesseln an, wie Kantonsrat Gemperle gesagt hat. Der Bund und wir alle unterstützen die Landwirtschaft auch, und für diese Einschränkung fliessen jährlich 110 Millionen Franken Landwirtschaftssubventionen in unseren Kanton. Ich finde das absolut richtig. Die Bauern sollen ihre Öko-Leistungen nicht aus Idealismus erbringen müssen, aber die Forderung, in der Landschaft uneingeschränkt alles tun zu können, auch in Gebieten mit Vorrang Landschaft und in Gebieten mit Vernetzungsfunktion, ist mit dem Auftrag des Bundes, die Landschaft zu pflegen, nicht vereinbar. Das pflegt die Landschaft nicht, sondern zerstört sie. Auf diesem Auge ist der VTL ein bisschen blind. Das ist schade, denn damit schadet er längerfristig der Landwirtschaft vielleicht mehr als er ihr nützt. Die Bauern haben den Auftrag, unserer Landschaft Sorge zu tragen, und diese Leistung wird von der Öffentlichkeit und der Politik durch Direktzahlungen abgegolten. Wer einseitig nur auf Produktion setzt und sich aus der Pflege und dem Erhalt unserer Kulturlandschaft verabschieden will, meldet sich in der öffentlichen Meinung aus der Berechtigung, Direktzahlungen zu beziehen, ab. Und das ist keine zukunftssträchtige Option, angesichts des heutigen Milchpreises nicht und auch nicht angesichts des EU-Agrarfreihandelsabkommens und des drohenden WTO-Abkommens. Ich bitte Sie, den Antrag Binswanger abzulehnen und bei der sehr moderaten Formulierung zu bleiben.

Kommissionspräsident **Eugster**, CVP/GLP: Vertreter der Landwirtschaft haben in der Vernehmlassung die Lockerung der Festsetzung verlangt, wie Kantonsrat Binswanger ausgeführt hat. Beim Vergleich mit dem alten Richtplan stellt man fest, dass sie mindestens teilweise Erfolg hatten. Die alte Formulierung lautete nämlich: "Landwirtschaftszonen mit besonderen Nutzungen werden nur in besonderen Ausnahmefällen zugelassen." Neu heisst es, dass sie in Ausnahmefällen zugelassen werden. Das Wort "besondere" hat man herausgestrichen und damit mehr Handlungsfreiheit gegeben. Das hat die Raumplanungskommission bewogen, den Antrag Binswanger mit 10:2 Stimmen bei 1 Enthaltung abzulehnen.

Regierungsrat **Dr. Stark**: Bei allem Verständnis für die Landwirtschaft wird hier über das Ziel hinausgeschossen. Die innere Aufstockung ist ohne Weiteres möglich. Aber wenn es um Zonen mit besonderen Nutzungen geht, ist es wirklich wichtig, nur Ausnahmefälle zuzulassen. Ich möchte darauf hinweisen, dass das Unterkapitel "2.3 Gebiete mit Vorrang Landschaft" seit 2003 unverändert ist. Es kam zusammen mit den Gebieten mit Vernetzungsfunktion über die Landschaftsentwicklungskonzepte in den Richtplan. Dabei geht es um Entwicklungen, die Zeit brauchen. Wir müssen einen Kompromiss finden, und ich appelliere auch an die Landwirtschaft, den Vollzug, der in der Verwaltung mit Augenmass geschieht, zu honorieren. Ich bitte Sie, den Antrag Binswanger abzulehnen.

Gemperle, CVP/GLP: Ich frage den Regierungsrat, ob ich richtig in der Annahme gehe, dass sich die Fläche mit Vorrang Landschaft über die ganze Gemeinde Fischingen, Teile von Bichelsee, das Gebiet nördlich von Frauenfeld bis an die Landesgrenze, bis praktisch an die Westgrenze des Kantonsgebietes und bis nach Konstanz ausdehnt. Das ist meines Erachtens ein grosses Gebiet, und die dort angesiedelten Landwirte sind betroffen. Ich bin wirklich auch für Nachhaltigkeit und möchte keine Lockerung der Öko-Auflagen, aber ich verlange, wenn man schon immer von EU-Freihandel spricht und damit droht, dass man auf der anderen Seite die Schrauben nicht noch weiter anzieht und unsere Kosten in die Höhe treibt. So können wir einfach nicht konkurrenzieren.

Regierungsrat **Dr. Stark**: Die grün schraffierte Fläche auf der Richtplankarte stellt die Gebiete mit Vorrang Landschaft dar. Sie sind, wie gesagt, unverändert seit 2003. Es hat keine Ausdehnung stattgefunden, das möchte ich betonen. Wir wissen, dass diese Flächen eine Einschränkung bedeuten, doch vollziehen wir das, was in den Gesetzen festgelegt ist, wie gesagt mit Augenmass.

Diskussion - **nicht weiter benützt**.

Abstimmung: Der Antrag Binswanger wird mit grosser Mehrheit abgelehnt.

2.4 Naturschutzgebiete

Diskussion - **nicht benützt**.

2.5 Gebiete mit Vernetzungsfunktion

Kommissionspräsident **Eugster**, CVP/GLP: Zu diesem Thema erfolgten in der Kommission keine Wortmeldungen.

Binswanger, SVP: Ich stelle den **Antrag**, das Unterkapitel "2.5 Gebiete mit Vernetzungsfunktion" zurückzuweisen. 1. In den Planungsgrundsätzen wird festgehalten, dass das Öffnen von eingedolten Bächen prioritär zu unterstützen sei. Ich habe in der Eintretensdebatte schon von dieser Problematik gesprochen. Zum einen ist nach einer Ausdolung die Bewirtschaftung erschwert anstatt erleichtert, zum andern geht wegen des Baches, seiner Böschungen und der beidseits vorschrittgemäss zu schaffenden 6 m breiten Öko-Flächen unverhältnismässig viel landwirtschaftliche Nutzfläche verloren. Das sind weitere Öko-Flächen, die der Nahrungsmittelproduktion entzogen werden. Der Richtplan soll im Sinne der folgenden Formulierung geändert werden: "Die Neuanlage von Hecken sowie das Öffnen von eingedolten Bächen sind mit den Landbesitzern und Bewirtschaftern zu planen und umzusetzen." Es besteht nicht die Meinung, dass die Ausdolung von Bächen verhindert werden soll, doch soll sie nicht mehr prioritär unterstützt werden. 2. In den Erläuterungen wird festgehalten, dass Bauten und Anlagen in Vernetzungsgebieten das gute Funktionieren des Vernetzungskorridors oft behindern würden. Deshalb seien Bauten und Anlagen sowie weitere Eingriffe (ich frage mich, was

für Eingriffe hier wohl gemeint sind) ausserhalb der Gebiete mit Vernetzungsfunktion auszuführen. Ebenso seien aufgrund der pauschalisierten Störungsvermutung durch Landwirtschaftszonen auch Landwirtschaftszonen mit besonderen Nutzungen ausserhalb der Vernetzungsgebiete anzusiedeln, weil sie erheblich stören würden. In Vernetzungsgebieten soll sehr wohl auf die Vernetzung Rücksicht genommen werden, jedoch soll erst dann auf eine Baute oder Anlage verzichtet werden müssen, wenn höchstwahrscheinlich zu erwarten ist, dass nach der Erstellung des entsprechenden Vorhabens die Vernetzungsfunktion erheblich behindert würde. Es gibt sehr grosse Vernetzungsgebiete, in denen es im Hinblick auf die Vernetzungsfunktion keine Rolle spielt, ob noch ein grösserer Stall steht oder nicht. Deshalb soll hier sinngemäss folgende Positivformulierung eingesetzt werden: "Bauten und Anlagen sind erlaubt, soweit sie das Funktionieren des Korridors nicht erheblich behindern. Ebenfalls sind in diesen Gebieten Landwirtschaftszonen mit besonderen Nutzungen erlaubt, sofern sie die Vernetzung nicht erheblich stören." Ich bitte Sie, meinen Antrag zu unterstützen.

Kappeler, GP: Die Formulierung bezüglich Bachausdolung, die Kantonsrat Binswanger vorschlägt, ändert im konkreten Fall kaum etwas. Ich rate dem VTL, beim Wortlaut gemäss Richtplan zu bleiben, die ausdrücklich eine Unterstützung postuliert, die beim Vorschlag von Kantonsrat Binswanger wegfallen würde. Als Bauer habe ich mehr von einer Unterstützung als von einer Planung und Umsetzung, denn Unterstützung beinhaltet wohl auch eine finanzielle Beteiligung des Kantons. Zu den Gebieten mit Vernetzungsfunktion ist generell zu sagen, dass sie primär auf dem Prinzip des Anreizes funktionieren, Öko-Flächen in diese Korridore zu legen. Das ist der Sinn der Sache. In diesen Korridoren sind dann die Öko-Flächen zusätzlich beitragsberechtigt. Gebiete mit Vernetzungsfunktion sichern damit zahlreichen Bauern ein zusätzliches Einkommen. Ein Beispiel: Eine extensive Wiese, die aber durchaus wirtschaftlich genutzt werden kann, bringt dem Landwirt pro Hektare Fr. 1'500.-- Direktzahlungen plus Fr. 1'000.-- Vernetzungsbeitrag, wenn er diese Öko-Fläche in den Korridor nimmt. Und wenn er dann noch die Öko-Qualität erfüllt, dann erhält er noch einmal Fr. 1'000.-- und kommt damit auf Fr. 3'500.-- für eine Hektare im Vernetzungsgebiet. In den Erläuterungen heisst es dazu im Richtplan: "Baurechtlich gelten in den Gebieten mit Vernetzungsfunktion die gleichen Vorschriften wie im Landwirtschaftsgebiet." Es ist nicht so, wie Kantonsrat Binswanger ausgeführt hat, dass Landwirtschaftszonen mit besonderen Nutzungen und Bauten ausserhalb der Gebiete mit Vernetzungsfunktion zu platzieren sind. Es heisst hier lediglich, dass in der Regel Landwirtschaftszonen mit besonderen Nutzungen ausserhalb der Vernetzungskorridore angesiedelt werden sollen, ebenso Bauten nach Möglichkeit ausserhalb. Mit Formulierungen wie "sollte", "in der Regel", "nach Möglichkeit" ist es eigentlich ein schwacher Richtplan. Darüber müssen wir uns im Klaren sein. Aber für Kantonsrat Binswanger und seine Vorstellung von einer uneingeschränkt produzierenden Landwirtschaft ist er noch zu wenig schwach. Ich bitte Sie, den Antrag Binswanger abzu-

lehnen.

Dr. Munz, FDP: Ich traue den Schalmeienklängen von Kantonsrat Kappeler als Präsident von Pro Natura nicht. Was ich von Pro Natura erlebe, ist alles andere, als Anreize zu schaffen. Da werden gelegentlich eher Prügel zwischen die Beine gelegt. Dies ist aber selbstverständlich mein beruflicher Eindruck und nicht mein politischer. Im Ergebnis bin ich der Meinung von Kantonsrat Kappeler. Wir haben geltendes Gesetzesrecht, was die Aufhebung der Eindolung von Bächen betrifft. Ich verweise beispielsweise auf Art. 38 des eidgenössischen Gewässerschutzgesetzes oder auf § 25 unseres Wasserbaugesetzes. Das ist umzusetzen, auch im Richtplan. Ich sehe überhaupt keinen Grund, weshalb man Dispensationen von der Umsetzung des Gesetzes in einen Richtplan schreiben sollte. Wir erzeugen damit Widersprüche innerhalb der Rechtsordnung, die für mich nicht zu rechtfertigen sind. Man spricht im Richtplan von Unterstützung, und gemäss Gesetz finden Ausdolungen dann statt, wenn bewilligungspflichtige Vorhaben vorliegen. Es ist nicht so, dass ein Bauer plötzlich einen Ukas im Haus hat, in dem es heisst, dass er ausdolen muss. Es geht um eine bau- und planungsrechtliche Massnahme, die ein Bewilligungsverfahren auslöst. Dann muss der Landwirt eine Interessensabwägung vornehmen. Man darf bei der Rechtsordnung nicht mit zwei Ellen messen. Ich bitte Sie, den Antrag Binswanger abzulehnen.

Kommissionspräsident **Eugster**, CVP/GLP: Auch hier wurde die Formulierung im Vergleich mit dem alten Richtplan gelockert, indem man bei den Ausnahmefällen das Wort "besondere" herausgestrichen hat. Ich bitte Sie im Namen der grossen Mehrheit der Kommission, den Antrag Binswanger abzulehnen.

Regierungsrat **Dr. Stark**: Ich danke Kantonsrat Dr. Munz für den Hinweis, dass dem Richtplan immer Gesetze zugrunde gelegt sind. Der Richtplan zeigt eigentlich auf, wie wir diese Gesetze umsetzen. Wir sind dazu verpflichtet. Andererseits sind wir natürlich froh, wenn der Richtplan jene grosse Beachtung findet, die er im Thurgau hat. Sie müssen sich aber bewusst sein, dass der Richtplan kein direkt anwendbares Recht beinhaltet. Der Kommissionspräsident hat darauf hingewiesen: Der grün hinterlegte Text entspricht dem alten Richtplan. Das Öffnen der Bäche bedeutet ein Gegensatz zwischen der produzierenden Landwirtschaft und der Ökologie, dem Naturschutz und vielleicht auch den Naturgefahren. Deshalb ist es richtig, dass sich eine Ausdolung lohnen muss. Es darf nicht einfach jedes Rinnsal ausgedolt werden, sondern es müssen Bäche sein. Solche Ausdolungen werden selbstverständlich mit den Landeigentümern und den Bewirtschaftern geplant und umgesetzt, und es wird auch auf die Parzellierung und auf die rationelle Bewirtschaftung geschaut. Vielleicht kann man mit einer Ausdolung sogar eine Verbesserung für die Landwirtschaft erwirken. Auch hier erfolgt der Vollzug mit Augenmass. Der Dialog ist wichtig, aber wir kommen nicht umhin, die Vorschrift der Ausdolung umzusetzen. Wir wollen unsere Landwirte nicht behindern. Unsere Landwirtschaft muss fürwahr ihre Grundlagen haben, um zu überleben, doch muss sie auch Kompromisse

eingehen.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Abstimmung: Der Antrag Binswanger wird mit grosser Mehrheit abgelehnt.

2.6 Ausbreitungshindernisse

Diskussion - **nicht benützt.**

2.7 Wald

Diskussion - **nicht benützt.**

2.8 Boden

Diskussion - **nicht benützt.**

2.9 Gewässer

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Gerügt wurde, dass der Uferschutz am Obersee zu wenig konkret formuliert sei und die Planung erst später erfolge. Darum solle dieses Kapitel nicht genehmigt werden.

Weil die Bachausdolungen mit der Formulierung: "Eingedolte Fliessgewässer sollen nach sorgfältiger Abwägung der Interessen möglichst geöffnet werden", zu stark gewichtet werden, soll das Kapitel ebenfalls nicht genehmigt werden.

Der Nichtgenehmigungsantrag wurde mit 8:4 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Moor, SP: Für den Untersee ist eine Seeuferplanung vorgesehen. Wir beanstanden, dass dies nicht gleichzeitig auch für den Obersee angegangen wird. Jedes Seeufer ist ein öffentliches Gut. Am Obersee ist dieses Grundrecht kaum mehr verwirklicht. Die privaten Begehrlichkeiten um ein Stück Seeufer wachsen ständig, und ihnen wird auch oft nachgegeben. Die Erhaltung der noch intakten Ufergebiete ist daher dringend notwendig, denn am Obersee sind nur noch 25 % naturnah. Nutzungsinteressen müssen stets mit ökologischen verbunden werden, und Renaturierungsprojekte sind ebenso voranzutreiben. Dies kann aber nur mit einer umfassenden Seeuferplanung erfolgen. Mit dem Vorschlag des Regierungsrates, zuerst die Uferplanung am Untersee zu realisieren, verstreicht zu viel Zeit, um am Obersee überhaupt noch gestalterisch eingreifen zu können. Es gibt sachlich keinen Grund, den Obersee nicht in die Planung mit einzubeziehen. Zu wünschen wäre natürlich eine gemeinsame Planung rund um den ganzen See. Ich **beantrage**, das Unterkapitel "2.9 Gewässer" zurückzuweisen und bitte den Regierungsrat, die Planung für Unter- und Obersee gleichzeitig aufzunehmen.

Kommissionspräsident **Eugster, CVP/GLP:** Die Kommission hat den entsprechenden Antrag deutlich abgelehnt. Ich bitte Sie, dem Antrag nicht zuzustimmen.

Regierungsrat **Dr. Stark:** Denken Sie auch an die Arbeitskapazitäten, die mit einem Seeuferkonzept gebunden werden. Das ist eine grosse Aufgabe, da besteht auch viel Abstimmungs- und Diskussionsbedarf mit den Eigentümern und den Gemeinden. Wir sind am Untersee und Rhein auf gutem Weg. Ich bin zuversichtlich, dass wir diese Planung im nächsten Jahr werden abschliessen können. Wir wollen das wenn immer möglich zusammen mit den Gemeinden behördenverbindlich tun. Diese Erfahrungen nützen uns sehr. Im Jahr 2011 können wir darüber entscheiden, ob wir auch am Obersee mit der Planung beginnen wollen. Nach meinem Dafürhalten ist das sinnvoll. Eine Ablehnung dieses Unterkapitels wäre eher kontraproduktiv, wenn Sie die Fassung im alten Richtplan mit jener im neuen vergleichen.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Abstimmung: Der Antrag Moor wird mit grosser Mehrheit abgelehnt.

2.10 Geotope

Diskussion - **nicht benützt.**

3. Verkehr

3.1 Gesamtverkehr

Diskussion - **nicht benützt.**

3.2 Motorfahrzeugverkehr

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS):

Die strategische Zielsetzung für den Richtplan 2009 ist die Realisierung einer Hochleistungsstrasse für eine Geschwindigkeit 80 bis 100 km/h. Diese soll kreuzungsfrei und ohne Langsamverkehr ausgestaltet werden. Zudem soll für die BTS dort, wo es sinnvoll ist, das Trasse der heutigen Kantonsstrasse benutzt werden. Infolge dieser Zielsetzung wurde die BTS-Linienführung gegenüber der Bekanntmachung im Kantonalen Richtplan auf drei Abschnitten wesentlich verändert. Diese Änderungen wurden von den Behörden der betroffenen Gemeinden mehrheitlich sehr kritisch aufgenommen. Anlässlich einer Sitzung der Raumplanungskommission kam es zu einer Aussprache mit den betroffenen Gemeindevertretern. Ihnen wurde aufgezeigt, dass die BTS als Zwischenergebnis aufgeführt ist. Dies bedeutet, dass die Linienführung der gesamten BTS im Rahmen der Erarbeitung des Netzbeschlusses intensiv zu prüfen und zu konkretisieren ist. In diesem Zusammenhang ist die Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Grundeigentümern zu vertiefen. Je nach Ergebnis der Abklärungs-, Planungs- und Projektierungsarbeiten wird die Linienführung noch kleinere oder grössere Anpassungen erfahren. Bei wesentlichen Änderungen der Linienführung gegenüber dem Kantonalen Richtplan 2009 wäre jedoch eine Richtplanänderung nötig. Das Departement hat erklärt, die Arbeiten an den Orten mit umstrittener Linienführung prioritär anzupacken, damit optimale Lösungen ge-

funden und planerisch korrekt umgesetzt werden können.

Oberlandstrasse (OLS):

Die OLS soll als Kantonsstrasse (Hauptverkehrsstrasse mit Mischverkehr, Tempo 50 bis 80 km/h) von Bättershausen bis zum Anschluss an die BTS im Raum Oberaach erstellt werden. Sie soll das bestehende Trasse weitgehend benutzen, aber auch Siedlungen entlasten. Erst wenn im Raum Langrickenbach die Verkehrsbelastung während zweier aufeinander folgender Jahre 10'000 Fahrzeuge pro Tag (DTV) überschreitet, wird sie realisiert. Auch die OLS ist als Zwischenergebnis im Kantonalen Richtplan aufgeführt; es gelten für die Planung die gleichen Bedingungen wie für die BTS.

Die meist sachliche Diskussion in der Raumplanungskommission zu den beiden Strassenprojekten war sehr kontrovers.

Ein Antrag auf Nichtgenehmigung des Kapitels Motorfahrzeugverkehr wurde mit 10:2 Stimmen abgelehnt.

Kommissionspräsident **Eugster**, CVP/GLP: Ich möchte darauf hinweisen, dass die beiden umstrittenen Strassen als Zwischenergebnisse im Richtplan aufgeführt sind. Weil ich in der Diskussion immer wieder feststellen musste, dass nicht klar ist, was ein Zwischenergebnis ist, zitiere ich aus der Einleitung: "Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, um eine zeitgerechte Abstimmung zu erreichen." Es geht also nicht um einen Netzbeschluss, um eine Festsetzung, sondern um eine Absichtserklärung, die einen grossen Spielraum lässt. Deshalb nun zu behaupten, dass der Richtplan die Linienführung enthalte, die durch eine zweite ersetzt oder mit einer zusätzlichen ergänzt werden müsse, entspricht nicht dem Stand eines Richtplanes. Ich bitte Sie, diese Ausführungen bei Ihren Voten und dann auch bei der Abstimmung zu berücksichtigen.

Kappeler, GP: Im Namen der Fraktion der Grünen **beantrage** ich, das Unterkapitel "2.3 Motorfahrzeugverkehr" zurückzuweisen. Dies tue ich aus folgenden fünf Gründen, die sich alle auf die BTS beziehen: 1. Am vergangenen Freitag veröffentlichte das DBU die Studien zum Vergleich der vorliegenden Varianten. Es stellt sich die Frage, ob wir die Annahmen über das Verkehrswachstum, die diesen Studien zugrunde liegen, einfach unkritisch übernehmen wollen. Ein Beispiel: Gemäss Studien soll der Amriswiler Ost-West-Verkehr bis 2020, also in gut zehn Jahren, von 18'000 auf 41'000 Fahrzeuge pro Tag wachsen, wobei Amriswil innerorts noch immer 15'000 Fahrzeuge auf der Ost-West-Achse verkraften müsste und somit kaum entlastet wäre. Wollen und brauchen wir eine Verdoppelung des Strassenverkehrs innert zehn Jahren? Oder brauchen wir eher mehr regierungsrätliche Visionen, wie sie Kantonsrat Somm in der Debatte vom 18. November verlangte? Darf der Strassenverkehr ohne Kurskorrektur weiterwachsen oder soll er auf ein sozial und ökologisch verträgliches Mass begrenzt werden? Brauchen wir deshalb vor einem Variantenvergleich von Strassenbauten nicht eine Gesamtverkehrsplanung, wie es Kantonsrätin Kern und ich in unserem Antrag gemäss § 52 der Geschäftsordnung

des Grossen Rates vom 11. März 2009 verlangen? Wir brauchen gesicherte Daten über die Quellen, die Ziele und die Zwecke der Fahrten, um dann den Verkehr mit grösstmöglichem Nutzen und kleinstmöglichen Kosten an Finanzen und Ressourcen planen zu können. Ein solches Mobilitätskonzept schliesst selbstverständlich alle Verkehrsträger mit ein, also auch die Schiene. Diese übergeordnete Sichtweise fehlt im Variantenvergleich völlig. 2. Der vorliegende Variantenvergleich entlässt uns nicht aus der Pflicht, die wissenschaftlichen Grundlagen zu werten. Erhält beispielsweise die Variante der Umweltverbände ein negatives Resultat im Bereich Wirtschaft, weil der Fahrkomfort kleiner ist als bei der Richtplanvariante, schneidet sie aber im Bereich Umwelt viel besser ab, weil beispielsweise Zerschneidungseffekte in der Landschaft viel geringer sind, dann müssen wir das gewichten. Uns ist der Fahrkomfort schon weniger wichtig als die Thurgauer Landschaft und die Natur. Die Ergebnisse der Studie dürfen und müssen auch deshalb kritisch betrachtet werden. 3. Ein Punkt aus dem wissenschaftlichen Vergleich der Varianten verdient unseres Erachtens besondere Aufmerksamkeit: Die Etappierbarkeit. Gerade hier schneidet die Variante der Umweltverbände deutlich besser ab als alle andern. Ich zitiere in diesem Zusammenhang aus den Studien zur Verkehrserschliessung des Oberthurgaus, die das DBU vor fünf Jahren in Auftrag gegeben hatte: "Der Ausbau der Verkehrsnetze soll etappenweise und entlang den bestehenden Problemen erfolgen. Damit können Unsicherheiten der künftigen Entwicklung besser Rechnung getragen und Fehlinvestitionen verhindert werden." Diesem eminent wichtigen Grundsatz entspricht die im Richtplan vorgeschlagene Lösung nicht wirklich. Sie muss als Ganzes gebaut werden, und erst dann erbringt sie den vollen Nutzen, die Entlastung der Bevölkerung und die Verflüssigung des Verkehrs. Im aktuellen Variantenvergleich ist diese überragend wichtige Etappierbarkeit aber nur ein Bewertungspunkt unter vielen. 4. Neu soll die Strecke der T 14 in das Grundnetz des Bundes übernommen werden. Die im Richtplan vorgesehene Linienführung, eine aus unserer Sicht recht starre Maximalforderung (siehe Ottenbergtunnel), wird wohl dazu führen, dass der Bund für Jahre und Jahrzehnte keine 800 bis 1'000 Millionen Franken für den Ausbau bereitstellen und das Bauvorhaben in dieser Form nicht akzeptieren wird. Den Medien war vor kurzem der Aufschrei von Bundesrat Leuenberger zu entnehmen, dass die Sparbemühungen des Bundes nicht zu einer weiteren Schwächung der Infrastrukturen führen dürften. In der Tat hat der Bund andere Sorgen als der Bau einer Schnellstrasse im Thurtal mit einem Verkehrsaufkommen von heute beispielsweise 12'000 Fahrzeugen täglich an der Dufourstrasse in Weinfelden. Das heisst, dass die Linienführung gemäss Richtplan zusammen mit der Übernahme in das Grundnetz dafür Gewähr bietet, dass voraussichtlich viele Jahre konkret nichts passieren wird. Dem steht der Vorschlag der Umweltverbände gegenüber, der auch ein Gesamtkonzept ist, jedoch einzelne Teilschritte zulässt, wobei jeder dieser Teilschritte bereits den vollen Nutzen erbringt. Solche Teilschritte sind bei der angespannten Finanzlage des Bundes wesentlich besser realisierbar. 5. Gemäss Zeitungsberichten soll sich nun eine Arbeitsgruppe mit der Linienführung und dem Aus-

baustandard befassen und die Koordination mit dem Bund sicherstellen. Da frage ich mich schon, weshalb der Richtplaninhalt heute genehmigt werden soll, wenn er zum Gegenstand von Diskussionen und Verhandlungen in einer Arbeitsgruppe wird. In der Medienmitteilung vom vergangenen Freitag war zu lesen: "Soweit neue Erkenntnisse markante Änderungen der derzeit aktuellen Linienführung erforderlich machen, ist auch eine entsprechende Anpassung des Richtplanes durchaus denkbar." Es ist einfach verfrüht, einen Richtplaninhalt zu formulieren, und eine Volksabstimmung ist erst recht verfrüht. Das erhoffte Ja des Volkes soll ja ein positives Ja nach Bern sein. Da nun aber nachträglich eine Gruppe die Zusammenarbeit mit dem Bund koordiniert und damit die ganze Linienführung neu diskutiert, wären die Entscheidungsgrundlagen für den Stimmbürger noch unklarer, noch mehr im Nebel als im Jahr 2005. Mit Sicherheit würde es ein zeitraubender Abstimmungskampf mit mehr als unsicherem Ausgang für die Befürworter. Das alles können wir uns mit der Rückweisung des Unterkapitels "3.2 Motorfahrzeugverkehr" ersparen. Lassen wir zuerst ein Gesamtmobilitätskonzept für 0,4 % der voraussichtlichen Baukosten erstellen und geben wir, falls das Mobilitätskonzept überhaupt einen weiteren Ausbau dieser Achse verlangen sollte, einem modularen Ausbau des Trassees eine Chance, einem Ausbau mittels örtlicher Unter- und Umfahrungen, mittels Fahrspuren für die Landwirtschaft, einem Ausbau, der anpassungsfähig an künftige Entwicklungen ist, der die Chance, dass bald einzelne Teile realisiert werden können, massiv verbessert. Ich denke da selbstverständlich an den indirekten Gegenvorschlag der Umweltverbände. Wir haben uns damit sehr kompromissbereit gezeigt und unser Abstimmungsversprechen von 2005 eingelöst, das hiess: "Es geht auch anders." Es wäre sachdienlich, wenn Sie dieses Friedensangebot für das Thurtal annehmen. Vorher müssen wir aber das Unterkapitel "3.2 Motorfahrzeugverkehr" zurückweisen.

Niklaus, SVP: Ein leistungsfähiges und wirtschaftliches Verkehrssystem ist für die zukünftige Entwicklung des Kantons entscheidend und dient insbesondere der Stärkung der Volkswirtschaft. Für die zukünftige Entwicklung des Kantons ist es wichtig, dass die Thurgauer Zentren gut in das schweizerische Verkehrsnetz eingebunden und auch untereinander gut vernetzt sind. Dies gilt insbesondere für die Zentren im Oberthurgau, die heute schlecht in das übergeordnete Verkehrsnetz eingebunden sind. Nach den neuen Planungsgrundsätzen ist die Verkehrsplanung auf die Siedlungs- und Zentrumsstruktur abzustimmen. Die Vorgabe, mit Entlastungs- und Umfahrungsstrassen und weiteren Massnahmen eine Verkehrsflussverbesserung zu erreichen und den Schutz der Wohnbevölkerung vor Immissionen zu erhöhen, muss konsequent umgesetzt werden. Dabei ist auch insbesondere dem Lärmschutz mit entsprechenden baulichen Massnahmen Rechnung zu tragen. Die im Richtplan als Zwischenergebnis enthaltene BTS ist deshalb als durchgehende Hochleistungsstrasse möglichst mit Tempo 100 km/h mit Gegenverkehr, jedoch ohne Langsamverkehr sowie mit niveaufreien Anschlüssen zu planen. Nur so können die Siedlungszentren zwischen Arbon und Bonau nachhaltig vom Verkehr

entlastet und gleichzeitig die Wirtschaftsschwerpunkte im Thur- und Aachtal verkehrsmässig optimal angebunden und verbunden werden. Wie der Kommissionspräsident bereits ausgeführt hat, ist die BTS lediglich als Zwischenergebnis und damit als noch nicht vollständig abgeklärte Linienführung im Richtplan enthalten. Die genaue Linienführung kann insbesondere in den Räumen Sulgen und Neukirch/Ebnet, wie von Regierungsrat Dr. Stark in der Raumplanungskommission bereits zugesichert, bei den kommenden Projektierungsarbeiten in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden nochmals überprüft werden. Falls erforderlich, ist der Kantonale Richtplan im Rahmen eines Nachtragspaketes vor einem Netzbeschluss nochmals anzupassen. Flankierend zur BTS ist im Sinne einer gesamtheitlichen Planung die OLS als Hauptverkehrsstrasse mit Tempo 50/80 km/h gleichzeitig mit der BTS zu projektieren. Hingegen darf diese wie geplant unbedingt erst bei Bedarf, das heisst bei 10'000 Fahrzeugen im Raum Langrickenbach, realisiert werden. Für die SVP keine Lösung der vorhandenen Probleme im Bereich Motorfahrzeugverkehr, insbesondere der dringend besseren Anbindung des Oberthurgaus, ist der von den Umweltverbänden publizierte Vorschlag einer BTS. Positiv daran ist immerhin das Bekenntnis der Verbände, dass es einen Strassenausbau braucht. Negativ sind jedoch die vielen ungelösten Probleme, von denen ich im Folgenden nur einige wenige erläutern möchte. Mit der Verbandsvariante wird in Weinfelden gegenüber der heutigen Situation trotz teurer Massnahmen insgesamt keine Verbesserung erzielt. Der Untertunnelung auf einer kurzen Strecke steht ein Mehrverkehr von über 30 % auf den nicht auszubauenden Teilstücken der kleinen Umfahrung gegenüber. Romanshorn wird nicht direkt angeschlossen, die Strasse entlang dem See wird kaum entlastet. Die Beibehaltung des Mischverkehrs auf fünf Innerortsstrecken verhindert einen flüssigen Verkehr, ist gefährlich und vom Konzept her auch kaum umsetzbar. Unklar ist, wie mit den zahlreichen Ein- und Ausfahrten von Seitenstrassen und Liegenschaften umgegangen werden soll. Auch die Idee, parallele Strassen für den Langsamverkehr als Auffahrten auf die BTS zu verwenden, ist nicht nur äusserst gefährlich, sondern signalisationstechnisch nicht durchführbar. Fast unlösbare Probleme sind auch für die Bauzeit zu erwarten, fehlt doch eine Ausweichroute für den vorhandenen Verkehr. Die am 27. November vorgestellten Vergleichsstudien des DBU bestätigen mich in meiner Auffassung. Wie daraus hervorgeht, wiegen bei der Verbandsvariante die kleinen Vorteile bei der Umwelt die Nachteile im Bereich Gesellschaft und die sehr deutlichen wirtschaftlichen Nachteile längst nicht auf. Zwar hat die Verbandsvariante gegenüber dem Zustand ohne Massnahmen Vorteile im Bereich Gesellschaft, sie ist jedoch nicht wirtschaftlich, da das Kosten-/Nutzenverhältnis negativ ist. Trotzdem belastet auch sie die Umwelt, wenn auch etwas weniger als der Vorschlag des Regierungsrates. Kantonsrat Kappeler hat ausgeführt, dass Amriswil kaum eine Entlastung erfahre. Ich gebe die Zahlen aus dem Bericht wieder: Amriswil wird bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 15'200 Fahrzeugen um 9'370 Fahrzeuge entlastet. Das entspricht rund 60 %. Im Namen der einstimmigen SVP-Fraktion bitte ich Sie, den Antrag Kappeler abzulehnen, weil der Kanton

Thurgau erstens die vom Regierungsrat vorgeschlagene BTS und später auch eine OLS aus den dargelegten Gründen braucht und zweitens endlich einen gültigen Verkehrsrichtplan benötigt. Nur so kann die mit dem Bund erreichte Abstimmung der Verkehrsplanung auch umgesetzt werden.

Indergand, SVP: Grundsätzlich bin ich nicht gegen eine Oberlandstrasse. Sie wird nötig, wenn der Verkehrsstrom in dem Ausmass wie in den letzten zehn Jahren zunimmt. Dass man Ortschaften wie Schönenbaumgarten, Zuben, Herrenhof und Langrickenbach entlasten will und eine Umfahrung plant, ist verständlich. Nachdem der Kantonsingenieur und die Planer die Umfahrung südlich dieser Ortschaften vorgestellt und auch als machbar und gleichwertig wie die ortsnahe Nordvariante eingestuft haben, bin ich nun erstaunt, dass nur die Nordvariante im Richtplan eingezeichnet ist und nun von einer ortsfernen Nordvariante gesprochen wird. Um solche Varianten einvernehmlich zu planen, ist es unabdingbar, dass man mit den betroffenen Gemeinden gemeinsam an einen Tisch sitzt und zusammen nach einer möglichen Lösung sucht. Wenn nun eine dritte Kantonsstrasse in Ost-West-Richtung auf Altnauer Gemeindegebiet zu liegen kommt, wären es drei Kantonsstrassen auf einer Breite von nicht einmal ganz 2 km. Ein weiterer Punkt ist, dass praktisch die ganze Linienführung auf Altnauer Gebiet durch die Zonen Vorrang Landschaft und Gebiete mit Vernetzungsfunktion geführt würde. Auch hier sind noch Lösungen gefragt. Ich fordere vom Regierungsrat, dass im Richtplan alle drei Varianten in der Planungsphase gleichwertig behandelt werden. Die gemäss NISTRA-Kriterien (NISTRA: Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte) nachhaltigste Linienführung ist zu wählen. Ich danke dem Regierungsrat jetzt schon für seine kooperative Zusammenarbeit.

Dr. Streckeisen, EVP/EDU: Es ist mir ein Anliegen, im Hinblick auf die weitere Planung der BTS grosses Gewicht auf die Verkehrssicherheit zu legen. Es ist bekannt, dass es auf Strassen mit Gegenverkehr und einer Tempolimite von 100 km/h sehr schwere Unfälle gibt, die oft tödlich oder mit schwerer Köpverletzung enden. Ich bitte den Regierungsrat, hier wirklich das nötige Gewicht auf die Verkehrssicherheit zu legen. Eine Ausbaugeschwindigkeit von 80 km/h - ohne Langsamverkehr selbstverständlich - gewährleistet einen gleichmässigen Verkehrsfluss aller Teilnehmer. Dadurch werden gefährliche Überholmanöver vermindert.

Schnyder, SVP: Langrickenbach ist eine ländliche Gemeinde, bestehend aus fünf Ortschaften und mehrere Weilern, mit gut 1'100 Einwohnern, drei Primarschulstandorten und mit landwirtschaftlich geprägten Strukturen. Für Ferien in einem Naherholungsgebiet bleiben die Langrickenbacher am besten zu Hause, da die Erholung bereits vor der Haustüre beginnt. Nun hat Langrickenbach die Eigenschaft, genau zwischen den Agglomerationen Kreuzlingen und Amriswil zu liegen, weshalb dieser Gemeinde nebst vie-

len Vorteilen auch ein grosser Nachteil zuteilwird. Geht es nämlich darum, den Motorfahrzeugverkehr möglichst direkt von Kreuzlingen/Konstanz in den Oberthurgau zu führen, muss unsere Gemeinde dafür herhalten. Entweder müssen die Verkehrsströme durch ihr Dorf zugelassen oder Land für eine Umfahrungsstrasse bereitgestellt werden. Letzteres ist nun im Richtplan mit der Oberlandstrasse geplant. Mit der Linienführung, wie sie jetzt auf der Richtplankarte eingetragen ist, kann sich der Gemeinderat Langrickenbach einverstanden erklären, weil erstens weder das Siedlungsgebiet von Altnau noch jenes unserer Gemeinde tangiert wird, zweitens im Bereich der geplanten Linienführung sowieso keine Siedlungsentwicklung möglich ist, drittens die Lage in der Senke die Ausbreitung der Lärmemissionen natürlich verhindert und viertens die Bewirtschaftungsstrukturen der Landwirtschaft bestmöglich berücksichtigt sind. Ausserdem kann dem Umstand, dass zwischen Altnau und Langrickenbach ein Gebiet mit Vorrang Landschaft liegt, mit einer umweltverträglichen Bauweise der Oberlandstrasse Rechnung getragen werden. Der eingetragene Vernetzungskorridor wird durch die jetzige landwirtschaftliche Nutzung nicht gefördert und könnte durch eine parallel geführte und geschickt gestaltete Linienführung sogar unterstützt werden. Ein Dorn im Auge ist dem Gemeinderat Langrickenbach allerdings die Prüfung einer südlichen Umfahrung unserer Gemeinde, die von unserer Seite überhaupt nicht gewünscht wird. Sie würde die Zerstörung eines wertvollen Naherholungsgebietes sowie die Verhinderung einer weiteren raumplanerischen Entwicklung unserer Gemeinde zur Folge haben. Die Bevölkerung selbst kann dies am besten beurteilen. Im Süden der Gemeinde führt man den Kinderwagen oder den Hund spazieren, fährt Velo, joggt oder reitet Pferde aus. Grillstellen und zahlreiche Ruhebänke zum Verweilen bestätigen, dass dieses Gebiet der Erholung dient und nicht für eine Autostrasse hergegeben werden darf. Rein topographisch gesehen macht eine südliche Umfahrung durch Waldteile, in Schlangenlinien zwischen Weilern und am Rand der Wohnzone auch keinen Sinn. Die Lärmemissionen wären im Siedlungsgebiet spürbar, das Wildgebiet mit einer jetzt schon hohen Fallrate würde noch mehr entwertet und der Verkehr der OLS würde schliesslich doch durch unsere Dörfer geführt werden. Von allen betroffenen Gemeinden wird Kompromissbereitschaft erwartet. Unser erster Kompromiss liegt darin, dass wir den von uns selbst nur zu einem kleinen Teil verursachten, künstlich verlagerten motorisierten Verkehr aufnehmen. Unser zweiter Kompromiss ist die Bereitschaft, trotz des Verlustes von landwirtschaftlich hochwertiger Nutzfläche ja zur OLS zu sagen. Langrickenbach ist jedoch nicht bereit - und dies sei betont - eine südliche Umfahrung in Kauf zu nehmen. Wir halten klar an der Forderung fest, dass es bei der Erstellung der Oberlandstrasse zu einer nördlichen Umfahrung der vier betroffenen Ortsteile kommt. Insofern danken wir dem Regierungsrat, dass zumindest auf der Karte nur eine nördliche Umfahrungsstrasse eingezeichnet ist. Wir wollen dies so verstanden wissen, dass diese Variante klar eine höhere Priorität genießt. Sollte der Richtplan vom Grossen Rat in dieser Form genehmigt werden, erwartet die Gemeinde Langrickenbach, sowohl in die Überprüfung der OLS-Variante als später auch in die Detailplanung mit

einbezogen zu werden. Und dabei ist es uns wichtig, jeweils gemeinsam mit unserer geschätzten Nachbargemeinde Altnau an einem Tisch sitzen zu dürfen.

Markstaller, FDP: Mit Blick auf die im Richtplan aufgeführte Oberlandstrasse möchte ich mit Nachdruck auf die ebenfalls erschwerten Verkehrsverhältnisse in der Region Kreuzlingen hinweisen. Das Nadelöhr Kreuzlingen - Bottighofen hat schon seit Jahren rund 22'000 Fahrzeuge täglich zu bewältigen. Da stellt sich die Frage, weshalb man den Bau der Oberlandstrasse von der Verkehrsfrequenz in Langrickenbach abhängig machen will, das mit rund 4'000 Fahrzeugen pro Tag weit weniger geplagt ist. Laut Richtplan soll die Oberlandstrasse erst bei einem Verkehrsaufkommen in Langrickenbach von täglich 10'000 Fahrzeugen gebaut werden. Der Bedarfsnachweis zum Bau der OLS ist allerdings schon heute gegeben. Die Region Kreuzlingen und die Dörfer am Obersee müssen dringend entlastet werden. Schon dreimal hat die Kreuzlinger Bevölkerung einer Umfahrung zugestimmt. Deshalb ist es für diese Region von grösstem Interesse, dass die Oberlandstrasse in einem Netzbeschluss zusammen mit der Bodensee-Thurtal-Strasse behandelt wird. Ich frage deshalb Regierungsrat Dr. Stark, ob er diese Meinung teilt und in seinen verkehrspolitischen Plänen beabsichtigt, beide Projekte voranzutreiben und in einem gemeinsamen Netzbeschluss mit nur einer Frage vorzulegen.

Meyer, CVP/GLP: Die GLP steht zum Richtplan. Auch sie sieht die Wirtschaftsachse von Frauenfeld über Weinfelden, Amriswil, Romanshorn nach Arbon. Sie steht daher auch zu einer BTS. Allerdings soll diese nach dem Motto: "So wenig wie möglich, aber so viel wie nötig", realisiert werden. Dies bezieht sich vor allem auf den Ausbaustandard. Ich möchte an dieser Stelle mein Erstaunen über die Vorgehensweise des Departementes im Vorfeld dieser Debatte ausdrücken. Mein heutiges Votum ist am letzten Wochenende unter dem Eindruck der Information durch das DBU entstanden. Die Schau, die Kantonsingenieur Andy Heller im Namen seines Vorgesetzten am vergangenen Freitag bot, machte dem Namen des Chefs alle Ehre: Sie war echt stark, für mich aber eher starker "Tubak". Lassen Sie mich kurz ausholen: Die Einladung, die mich drei Tage vorher erreichte, liess hoffen: "Vergleichsstudie Linienführung BTS" stand darauf. Aber bereits das Wort "Ergebnisse" machte mich stutzig: Gut eine Woche, nachdem sich die GLP gegenüber der Presse mit einer anderen Variante der BTS-Linienführung geoutet hatte, sollten schon Studienergebnisse vorliegen? Die zweite Präsentationsfolie machte dann vieles klar: Schwarz auf weiss war zu lesen, dass die Vergleichsstudie für die BTS-Richtplanvariante spricht. Es wurde uns mit deutlichen Worten gesagt, dass im Vergleich mit mehreren in die Studie einbezogenen Varianten die Richtplanvariante am besten abgeschnitten habe. Dies lasse sich aufgrund der ausgewählten Kriterien belegen. Wer diese Kriterien ausgewählt und vor allem wie diese dann gewichtet und benotet wurden, ist aus der Studie nicht ersichtlich. Ich würde nie so weit gehen wie der Journalist, der von einem Gefälligkeitsgutachten gesprochen hat. Er hat die Studie genauer unter die Lupe genommen und

kommt zum Schluss, dass eine andere Variante durchaus mithalten könne. Das vom Kantonsingenieur vorgebrachte "Killerkriterium", dass jene Variante der Siedlungsplanung entgegenlaufe, trifft zu, aber nur, weil nicht die neueste Variante in die Beurteilung mit einbezogen wurde. Dass im abgegebenen Bericht auch noch ein falscher Blocksatz eingeschoben war, spricht auch nicht unbedingt für die Studie. Es macht eher den Anschein, als ob man mit dem Schnellschuss starken Rückenwind für die heutige Debatte erhalten wollte. Mindestens aus meiner Sicht ist dieser Schuss aber hinten hinaus gegangen. Ob wir unter solchen Umständen den Versprechen, die Varianten würden nochmals geprüft, wirklich Vertrauen schenken können? Ich mache es, fordere Regierungsrat Dr. Stark aber auf, diese Aussage hier nochmals zu bestätigen.

Bosshard, CVP/GLP: Das Unterkapitel "3.2 Motorfahrzeugverkehr" beinhaltet als Zwischenergebnis die BTS, die in unserer Fraktion für ein gehörig Mass an Diskussionsstoff gesorgt hat. Ich betone bereits an dieser Stelle, dass wir grossmehrheitlich gegen den Antrag Kappeler stimmen werden. Dies tun wir im Wissen darum und mit der klaren Forderung, dass die Diskussion über eine definitive Linienführung und über das Vorgehen vor einer nächsten Volksabstimmung geführt werden muss, und zwar fundiert und partnerschaftlich. So könnten wir uns zum Beispiel auch vorstellen, dass schlussendlich zwei Varianten zur Abstimmung kommen. Auch würden wir nötigenfalls einer erforderlichen Richtplanänderung zustimmen. Wir zweifeln nicht daran, dass der Regierungsrat entsprechend seinen klaren Versprechen die vorgängig erwähnte Diskussion zu Entscheidungsgrundlagen zulassen wird, und unterstützen klar, dass eine entlastende BTS im Zwischenergebnis des Richtplanes verankert ist.

Binswanger, SVP: Ich spreche Regierungsrat Dr. Stark auf das von ihm in den regionalen Inputveranstaltungen vorgestellte Landwirtschaftskonzept an, das im Zusammenhang mit der Detailplanung der Strassen zur Anwendung kommen soll. Es sieht unter anderem folgende Eckpunkte vor: 1. Minimierung des Kulturlandverlustes; 2. die ökologischen Ausgleichsflächen werden auf das vorgeschriebene Minimum beschränkt; 3. die ökologischen Ausgleichsflächen sind als landwirtschaftliche Nutzfläche anrechenbar; 4. Verbesserung des Flurstrassennetzes durch Landumlegungen; 5. Einbezug der Grundeigentümer und Bewirtschafter in die genaue Linienführung; 6. Detailplanung betreffend Einbettung in die Landschaft. Ich frage Regierungsrat Dr. Stark, ob er das Landwirtschaftskonzept auch so umsetzen will.

Stephan Tobler, SVP: Ich spreche im Auftrag des Gemeinderates Egnach, weil - wie ich bereits im Eintreten erwähnt habe - die Linienführung der BTS für unsere Gemeinde etwas seltsam daher kommt. Dabei ist uns wichtig zu erwähnen, dass wir die Idee, das bestehende Trasseemöglichst zu nutzen, im Grundsatz gut finden. Allerdings muss dies dort erfolgen, wo es Sinn macht. Ich bin überzeugt davon, dass die Gemeindebehörden

in die Diskussion mit einbezogen werden müssen, denn die Gemeindebehörde, in der alle politischen Lager vertreten sind, kann am besten darüber entscheiden, was für die Gemeinde gut ist und was von der Bevölkerung getragen wird. Zu unseren Anliegen: Eine neue Strasse wie die BTS muss für alle betroffenen Gemeinden neue, positive Entwicklungsmöglichkeiten bringen. Das war in der Geschichte schon immer so: Wenn ein neuer Verkehrsträger, eine Strasse oder eine Eisenbahnlinie, realisiert worden ist, hatte dies einen Aufschwung zur Folge. Auf keinen Fall darf eine neue Strasse die Entwicklung behindern. Neukirch ist Zentrum und wichtigster Ortsteil in der Politischen Gemeinde Egnach. Hier befindet sich die gesamte Infrastruktur wie Gemeindehaus, Läden, Banken, Oberstufenzentrum, Kirche, Kirchgemeindehaus etc. Nach Richtplan ist Neukirch wie zum Beispiel Berg ein zentraler Ort im ländlichen Raum, wo eine gewisse Entwicklung möglich und auch wünschbar ist. Neukirch ist umfasst von einer so genannten Siedlungsbegrenzungslinie, der Bahnlinie und der Sportanlage. Die neue Strasse würde diesen Kreis nun schliessen. Neukirch wäre vollständig eingekreist. Jede Entwicklung wäre damit verbaut, was für uns inakzeptabel ist. Die neue Strasse käme viel zu nahe an bestehende Wohnhäuser und auch an das Richtplangebiet. Das Gelände ist dort stark fallend, und somit würde sie auf diesem Abschnitt eine enorme Steigung erhalten. Das ganze Dorf Neukirch würde von dieser Strasse ständig mit Lärm "berieselt". Was aber für uns ganz wichtig ist: Mit dieser Linienführung bauen wir keinen Meter weniger Strasse. Im Gegenteil: Erstens ist das Strassenstück, so wie es neu eingezeichnet ist, genau gleich lang, zweitens braucht es neben den Hochleistungsstrassen für die rückwärtige Erschliessung und für den Langsamverkehr zusätzliche Strassen. So bekämen wir dort ein 25 m breites Trasse. Man würde quer durch bestehende Weiler fahren, was ohne den Abbruch von Gebäuden gar nicht geht. Ringenzeichen, Stocken und Ebnet würden zerschnitten. Ringenzeichen ist immerhin ein vom Kanton als wertvoll bezeichnetes Ortsbild-Schutzgebiet. Die Anbindung beim Anschluss Arbon West ist ohne genaue Prüfung auf Papier gebracht worden und so gar nicht möglich. Die Umfahrungsstrasse ist gegenüber der Hauptstrasse "ein Stockwerk tiefer". Ich nehme nicht an, dass hier ein Lift eingebaut würde. Der Eingriff würde damit riesengross und die Umbaukosten so hoch, dass diese Verlegung sicher teurer zu stehen käme als die ursprüngliche Variante. In der Diskussion mit dem Regierungsrat wurde uns gesagt, dass es unsinnig sei, drei Hochleistungsstrassen nebeneinander zu führen. Das finden wir selbstverständlich auch. Unsere Einwohner gehen denn auch davon aus, dass die beiden Achsen durch die Dörfer und Wohngebiete von Egnach und Neukirch einen Rückbau erhalten, damit das Wohnen an diesen Strassen wieder erträglich wird. Unser Ziel ist eine und nicht drei Durchgangsstrassen durch unser Gemeindegebiet. Diese Strasse soll möglichst wenig stören und möglichst vielen dienen. Leider habe ich im Richtplan keinen Hinweis auf eine Rückbaustrategie gefunden. Das gilt nicht nur für unsere Gemeinde, sondern für verschiedene Gemeinden, in denen wesentlich weniger Durchgangsverkehr stattfinden wird. Regierungsrat Dr. Stark hat hervorgehoben, dass die Strasse nicht ohne Zustimmung der Ge-

meindebehörden realisiert wird. Zudem soll ein objektiver Vergleich zwischen den beiden Linien vorgenommen werden. Weshalb das nicht wie zum Beispiel bei Sulgen im Richtplan erwähnt wird, ist uns schleierhaft. Bevor wir unsere Zustimmung zu einer neuen Linienführung geben können, haben wir noch einige Fragen: Welches sind die Vor- und Nachteile einer solchen Verschiebung? Welches sind die Auswirkungen? Welchen Einfluss hat die Verschiebung auf die Entwicklung des Dorfes? Welche Lösung ist für den Langsamverkehr zwischen Neukirch und Arbon vorgesehen? Macht es Sinn, den Leuten, die heute wegen der Arbonerstrasse leiden, eine neue Hochleistungsstrasse auf der anderen Seite um den Gartenhag zu führen? Wie wird das Tourismusgebiet Wiedehorn erschlossen, wenn das bestehende Trasse der heutigen Umfahrungsstrasse Arbon abgebrochen wird? Macht es Sinn, dass die Autos durch die bestehenden Wohngebiete in Frasnacht oder Egnach geführt werden? Ist es technisch verhältnismässig, die heutige Kantonsstrasse auf das Niveau der Umfahrungsstrasse zu bringen? Ich habe die Aufforderung des Kommissionspräsidenten vernommen und werde den Antrag Kappeler nicht unterstützen. Ich erwarte aber vom Departementschef eine Bestätigung, dass die Fragen beantwortet werden. Es muss eine objektive Abwägung beider Varianten erfolgen. Für mich persönlich geht die Glaubwürdigkeit etwas verloren, wenn ich zwei, drei Tage vor der Behandlung im Grossen Rat mit verschiedenen Studien bedient werde. Wir erwarten von Regierungsrat Dr. Stark die Zusicherung, dass er uns seine Beurteilung der beiden Vernehmlassungsvarianten darlegen wird.

Schönholzer, SVP: Als Vertreterin der Gemeinde Sulgen sowie als Gemeinderätin muss ich die neue Linienführung, wie sie für Sulgen im überarbeiteten Richtplan vorgesehen ist, im Namen des gesamten Gemeinderates stark kritisieren. Erstaunt und mit Befremden mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass die BTS über den bestehenden Kreisel in Sulgen führt. Das ist eine Variante, die der Gemeinderat in keiner Art und Weise akzeptieren kann. Für unser Dorf mit zentralem Verkehrsknotenpunkt zweier Hauptachsen beim Kreisel, nämlich Nord-Süd von Kreuzlingen nach Gossau sowie Ost-West von Frauenfeld nach Arbon, ist diese Variante keine Lösung. Wir wehren uns vehement gegen diesen geplanten Ausbau. Als betroffene Gemeinde haben wir das Gespräch mit Regierungsrat Dr. Stark sowie mit Kantonsingenieur Andy Heller gesucht. Wir haben unserem Frust und auch unserer Wut Raum und Platz verschafft. Bedenken und Widerstand in unserer Gemeinde sind sehr gross. Sehr wichtig für uns ist die Prüfung einer engen Nordumfahrung zwischen Ürenbohl und Sulgen. Der Gesamtgemeinderat ist überzeugt davon, dass nur gemeinsam eine einvernehmliche Lösung gefunden werden kann, die mehrheitsfähig ist und letztendlich von allen Betroffenen mitgetragen wird. Ich möchte betonen, dass wir in Sulgen die BTS wollen und eine akzeptable Lösung auch mittragen werden. Alle Parteien und Gruppierungen in unserem Kanton sind sich einig, dass wir eine Entlastungsstrasse brauchen. Also stellt sich nur noch die Frage, welche Strasse raumplanerisch und wirtschaftlich für die Zukunft zu verantworten ist.

Bruggmann, SP: Die SP-Fraktion ist klar für eine Verbesserung der Bodensee-Thurtal-Achse. Das ist die Wirtschaftsachse im Kanton, und deshalb muss sie verkehrstechnisch aufgewertet und optimiert werden. Ob uns die allfällige Übernahme der Strasse in das Nationalstrassennetz froh stimmt, wissen wir noch nicht. Denn leider kann uns heute noch niemand sagen, was das genau für die Planung und den Bau dieser Strasse bedeutet. Daher bleibt uns jetzt nur die Diskussion über den vorliegenden Kantonalen Richtplan. Das kantonale Projekt beinhaltet wesentliche Änderungen gegenüber der ersten Fassung. Unsere Forderung, dass die bestehende Achse aufgewertet und optimiert werden soll, wurde zum Teil in die Planung mit einbezogen. Trotzdem können wir dem Projekt nicht zustimmen. Unsere Gründe dafür decken sich weitgehend mit denjenigen, die schon Kantonsrat Kappeler dargelegt hat. Ich verzichte auf eine Wiederholung. Nun liegt seit einiger Zeit ein Projektvorschlag der Umweltverbände für eine landschaftsschonendere Bodensee-Thurtal-Achse vor. Viele unserer Forderungen sind mit diesem Vorschlag erfüllt. Es wird weniger Land verbraucht, es ist weniger interessant für den Transitverkehr, es ist keine Entlastungsstrasse für die A 1 und insgesamt weniger gefährlich. Die druckfrisch vorliegende Vergleichsstudie ändert nichts an unserer Haltung. Wir befürworten und unterstützen beinahe einstimmig die Projektvariante der Umweltverbände und stimmen deshalb dem Antrag Kappeler zu.

Etter, FDP: Die neuen Studien, die uns letzte Woche zugestellt wurden, zeigen den Willen des Regierungsrates, die beste Lösung zu finden und nicht einfach andere Meinungen in den Boden zu stampfen, wie es immer wieder behauptet wird. Die bei der Studie im zweiten Rang stehende Variante "Blau" mit dem Ottenbergtunnel Nord hat schon in der Raumplanungskommission relativ gut abgeschnitten, doch ist es für uns schwierig und nicht sehr sinnvoll, hier und heute eine Wertung der Studien abzugeben. Aufgrund der Aussagen des zuständigen Regierungsrates in den Medien wird er die möglichen Varianten nochmals unter die Lupe nehmen. Sollte es grosse Änderungen geben, könnte man den Richtplan nochmals anpassen, auch unter Einbezug der Teilstücke in jenen Gemeinden, die mit der heutigen Lösung nicht zufrieden sind. Ich empfehle, ja zum vorliegenden Richtplan zu sagen und Vertrauen in die Aussage von Regierungsrat Dr. Stark zu haben, dass er die beste Lösung anstreben und es keinen Netzbeschluss ohne das Einverständnis der betroffenen Gemeindebehörden geben wird. Ich wiederhole meine Aussage, die ich im Eintreten gemacht habe: Es stellt sich nicht mehr die Frage, ob eine Strasse gebaut werden soll oder nicht. Nachdem verschiedene politische Richtungen eine mögliche Variante vorgelegt haben, ist deren Notwendigkeit bestätigt.

Schlatter, CVP/GLP: Ich möchte ein ausdrückliches Lob und einen ausdrücklichen Dank an Regierungsrat Dr. Stark und an Kantonsingenieur Andy Heller für die geleistete Arbeit aussprechen. Vor lauter Kritisieren vergisst man manchmal, danke zu sagen. Wir vermi-

schen beim Thema Richtplanung ständig die Festsetzungen einerseits und die Zwischenergebnisse andererseits mit der Frage eines Netzbeschlusses. Ich erinnere daran, dass vor drei Jahren ein Netzbeschluss abgelehnt wurde. Es ist verständlich, dass jede einzelne Gemeinde nun ihre Variantenpläne auf den Tisch bringt und darlegt, womit sie einverstanden ist und womit nicht. Es geht hier aber darum, zu einer Achse ja zu sagen, nämlich zur Achse von West nach Ost, die nicht dem See entlang führt, und zwar so klar und deutlich, dass auch der Bund versteht, weshalb er diese Variante in das Nationalstrassennetz aufnehmen soll. Die Details werden nachher besprochen, insbesondere auch die Linienführungen wie beispielsweise im Raum Neukirch (Egnach). Dies hat der Regierungsrat mehrmals zugesagt. Selbstverständlich können wir dann noch die Diskussion führen. Und in diesem Sinn sind auch die Anliegen der Grünliberalen Partei nicht vom Tisch, die im Bereich von Weinfelden eine andere Lösung vorschlägt. Zum Raum Amriswil: Wenn Sie das alte Vorhaben mit dem heutigen vergleichen, werden Sie sehen, dass im Vorschlag versucht wurde, die ganze Achse viel siedlungsnaher weg von Sommeri und Hefenhofen hin zu Amriswil zu nehmen. Wir sind zum Teil direkt im Siedlungsgebiet. Doch auch wir gehen davon aus, dass man mit den Anwohnern und der Gemeinde das Gespräch suchen wird, wenn es denn einmal so weit ist. Heute haben wir uns grundsätzlich zu dieser Achse zu äussern, und dazu sagen wir in Amriswil ja. Bei allem Verständnis für die Umweltverbände geht etwas natürlich nicht: Wir können nicht permanent den öffentlichen Verkehr fördern und auf der anderen Seite den Individualverkehr in unserer Region beschneiden. Ich traue den Umweltverbänden nicht. Ihnen geht es nicht um Lösungen, sondern darum, sie zu verhindern. Die Umweltverbände wollen diese Strasse nicht und deshalb dürfen wir, die sie wollen, nicht noch mehr Kompromisse eingehen. Wir brauchen im Oberthurgau eine Entwicklung und das heisst Wertschöpfung. Wertschöpfung erhalten wir von den produzierenden Betrieben, die eine Verkehrsanbindung wollen. Dort wird das Geld verdient, nicht im Ausbildungssektor. Wir möchten auch nicht ständig am Tropf des Kantons hängen. Wir wollen uns davon weg bewegen, und das gilt nicht nur für Amriswil, sondern insbesondere auch für Romanshorn und für Egnach sowie eigentlich auch für Arbon, wobei Arbon den kleinen Vorteil hat, schon über eine Teilumfahrung zu verfügen. Geben Sie uns diese Möglichkeit und stimmen Sie dem vorliegenden Beschluss zu.

Somm, GP: Kantonsrat Schlatter ist in Bezug auf die Umweltverbände und meinen Fraktionskollegen Toni Kappeler eine Runde zu weit gegangen. Ich habe hautnah miterlebt, wie Kantonsrat Kappeler in aufopfernder, selbstloser, riesiger Arbeit und mit dem festen Willen einen Vorschlag ausgearbeitet hat, konstruktiv an einer Lösungsfindung mitzuarbeiten. Zur Arbeitsweise in der Raumplanungskommission: Als neues Mitglied war ich ein bisschen schockiert über die Arbeitsweise, die an den Tag gelegt wurde. Nach dem Vernehmlassungsverfahren über den Richtplan wurde uns beispielsweise ein Variantenvergleich per Powerpoint-Präsentation durch den Kantonsingenieur vorgestellt. Im

Schnellzugstempo wurde uns die Variante "Blau", die jetzt ungefähr der GLP-Variante entspricht, präsentiert und der BTS-Variante gegenübergestellt, um dann ohne grosse Diskussion über die Varianten abzustimmen. Es geht doch hier um eine Investition von mehreren 100 Millionen Franken, um einen zukunftsweisenden Entscheid. Ich habe mich dann schriftlich darüber beschwert, worauf uns die Variante "Blau" im Nachhinein noch zugestellt wurde. In einer nächsten Sitzung habe ich gefragt, mit welchen Varianten die Variante "Blau" verglichen worden sei. Darauf habe ich eine unzureichende Antwort erhalten. Die Raumplanungskommission hat nachher darüber abstimmen müssen, ob sie eine durchgehende Schnellstrasse mit Tempo 100 km/h will oder nicht, was natürlich ein Präjudiz bedeutete, denn durch das Ja für den Strassentyp mit durchgehender Geschwindigkeit von 100 km/h war eigentlich die Diskussion über die Variante der Umweltverbände schon fast obsolet. In einer übernächsten Sitzung kamen alle unzufriedenen Gemeinden zum Zug, die uns einen halben Nachmittag lang ihre Sorgen dargelegt haben. Darunter waren nicht alle unzufriedenen Gemeinden, sondern nur diejenigen, die sich lautstark gewehrt haben. Von den andern hat man vermutlich angenommen, dass sie einverstanden sind. Und das Tüpfelchen auf dem "i" waren schliesslich die uns letzte Woche zugegangenen Studien, die wahrscheinlich das Manko der Vergleichsstudie kompensieren sollten. Ich habe diese Studien studiert und sage nicht, dass sie nicht seriös erstellt worden sind. Nur: Die Krux bei solchen Studien liegt natürlich bei der Bewertung der Kriterien. Ein Beispiel: In diesen Studien wird der Zeitgewinn berechnet, der auf einer Achse gemacht werden kann, und dann irgendwie kapitalisiert und in Franken dargestellt. Die Frage, ob man Zeit gewinnen oder Zeit verlieren kann, hat ja an sich schon fast einen philosophischen Gehalt. Wenn wir das immer so machen würden, müssten wir den Leuten eigentlich verbieten, mit dem Fahrrad oder zu Fuss zu pendeln, weil ein Zeitverlust ja ein volkswirtschaftlicher Schaden bedeutet. Zur Oberlandstrasse: Selbst in der Studie schneidet die Oberlandstrasse sehr schlecht ab, und zwar nicht nur in Bezug auf die Umweltkriterien. Sie wird auch in Bezug auf die Abstimmung mit der Siedlungsplanung negativ bewertet. Die räumlichen Verteilungseffekte sind schlecht bei dieser Strasse. Zu den bautechnischen Risiken gibt es einen Bewertungsraster, der bei -3 als schlechtester Bewertung beginnt und bei +3 als bester Bewertung aufhört. Die Oberlandstrasse wird hier mit -3 bewertet. Die Lärmbelastung in Schutz- und Erholungsgebieten und die Zerschneidungseffekte ausserhalb des Siedlungsgebietes stehen negativ zu Buche. Sehr fragwürdig finde ich die Messlatte von 10'000 Fahrzeugen im Raum Langrickenbach. Überlegen Sie sich einmal, was es für die Schweiz bedeuten würde, wenn jede Ortschaft mit einem Verkehrsaufkommen von 10'000 Fahrzeugen pro Tag eine Umfahrungsstrasse bräuchte. Ich glaube, dass da nicht nur den Bauern, sondern auch anderen Leuten mit Blick auf den Kulturlandverlust die Haare zu Berge stehen müssten. Im Raum Kreuzlingen haben wir meines Wissens nicht dreimal, sondern zweimal darüber abgestimmt, ob wir eine neue Strasse wollen. Einmal ging es allerdings nur um die Spange bis Bättershausen, wo es ein ganz knappes Resultat gab (51:49 %). Im Jahr

2005 fand die Volksabstimmung über die Südumfahrung statt, zu der 57 % des Thurgauer Volkes nein gesagt haben. 57 % haben auch im Bezirk Kreuzlingen nein gesagt. Die OLS kann man nicht isoliert nur auf Kreuzlingen bezogen anschauen, weil sie bis Oberaach geht und jetzt mindestens doppelt so viel Kulturland braucht wie die Strasse, die damals zur Debatte stand. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Kreuzlingen wurde die Südumfahrung von Fachleuten untersucht und fallen gelassen. Man hat sie gestrichen, weil das Kosten-/Nutzenverhältnis schlecht war. Ich schaue der Zukunft im Wissen darum gelassen entgegen, dass die grössten Dummheiten noch immer durch fehlendes Geld vermieden wurden.

Moor, SP: Für die Planung der OLS wurden bereits viele verschiedene konkrete Vorschläge vorgebracht. Diese Planung drängt sich aber überhaupt nicht auf. Wir **beantragen** deshalb, das Strassenbauvorhaben OLS in die Vororientierung einzustufen. Das Verkehrsproblem von Kreuzlingen ist nicht auf den Durchgangsverkehr zurückzuführen. Die Eröffnung verschiedener neuer Einkaufszentren zeigt dies auch ganz deutlich, besonders desjenigen mitten in der Stadt. Die OLS wurde auch kurzfristig in den Richtplanentwurf aufgenommen. Seit dem deutlichen Volks-Nein vor vier Jahren liegt aber keine wesentliche Änderung der Situation vor. Da ihr Bau sowieso erst dann vorgesehen ist, wenn im Raum Langrickenbach die Verkehrsbelastung 10'000 Fahrzeuge pro Tag überschreitet, ist deren Planung absolut nicht dringend. Sollte das prognostizierte Verkehrsaufkommen wirklich einmal eintreffen, haben sich die Vorstellungen, wie der Verkehr zu lenken ist, ganz bestimmt verändert. Daher scheint es uns unsinnig, bereits jetzt eine Planung einzuleiten und dafür sehr viel Geld auszugeben. Es reicht, wenn die Planung zu jenem Zeitpunkt vorgenommen wird.

Präsidentin: Wir müssen uns darüber unterhalten, ob der Antrag Moor zulässig ist oder nicht, weil wir keine materiellen Änderungen vornehmen können.

Vögeli, FDP: Ich möchte mich kurz zum so genannten Friedensangebot von Kantonsrat Kappeler äussern. 1. Diese Lösung bringt den Durchgangsverkehr weiterhin zu den Menschen in die Wohngebiete, statt sie endlich davon zu befreien. Konkret soll 60 % auf bestehenden Achsen erfolgen. Das heisst auch, dass dort, wo Wohnraum sein sollte, breitere Strassenkörper und viele Anschlusswerke stehen. Es ist einfach nicht nachvollziehbar, dass wir die Leute in den Dörfern mit Verkehr plagen wollen, wenn es eine vernünftige Lösung, die BTS, gibt. 2. Zur Idee, Weinfelden mit einer totalen Tieferlegung vom Durchgangsverkehr zu befreien, und das notabene mit dem Hinweis, dass diese Lösung billiger sei als der Ottenbergtunnel: Wir haben in Weinfelden über eine partielle Tieferlegung von rund 700 m im Jahr 2000 abgestimmt. Diese Teilstrecke kostete damals 50 Millionen Franken. In dieser Strasse liegt auch der Kanal des Abwasserverbandes Mittelthurgau. Die gesamte Tieferlegung in Weinfelden kostet demnach mit allen An-

schlusswerken wesentlich mehr als die geschätzten 200 Millionen Franken für die Tunnelösung. Übrigens haben die Stimmberechtigten von Weinfelden der T 14 mit der damaligen Linienführung inklusive Ottenbergtunnel vor vier Jahren zugestimmt. Es war mir wichtig, die Weinfelder Sicht nochmals deutlich zu machen, und ich bitte Sie, das Unterkapitel "2.3 Motorfahrzeugverkehr" zu genehmigen.

Neubauer, CVP/GLP: Ich schätze die Zukunft der Mobilität anders ein als der Regierungsrat und die Raumplanungskommission. Ich bin überzeugt davon, dass sich unsere Mobilität mit dem Schwinden der Treibstoffreserven und trotz neuer aber teurer Technologien ganz anders entwickeln wird als prognostiziert. Wir werden mittel- bis langfristig unsere Mobilität einschränken müssen, ob wir wollen oder nicht. Und das wird sich auch auf die Strassen auswirken. Wir haben jetzt die Möglichkeit, das Wünschbare vom Machbaren zu unterscheiden und das Mögliche zur Umsetzung zu bringen. Ich unterstütze deshalb den Antrag Kappeler. 1. Ich bin grundsätzlich gegen den Bau einer Hochleistungsstrasse, die im Richtplan explizit vorgesehen ist. Ich bin jedoch für den Ausbau der jetzigen T 14, der Thurgauer Wirtschaftsachse. 2. Ich glaube nicht daran, dass der Bund eine Maximalvariante unterstützt, sondern eine massvolle, flexible, entlastende, in Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Die Variante der Umweltverbände ist ein guter und konstruktiver Vorschlag. Ich bin der Meinung, dass er als solcher mindestens beim Netzbeschluss der Bevölkerung zusammen mit der Hochleistungsstrasse zur Abstimmung vorgelegt werden soll. Dies sind wir der ablehnenden Mehrheit aus dem Jahr 2005 schuldig. Nur so erhalten wir eine klare Antwort. Jetzt besteht noch die Möglichkeit, auf dieses Vorgehen einzuschwenken. Ich bitte Sie, diese Chance zu nutzen.

Kappeler, GP: Zu Kantonsrat Niklaus: Ich weiss, dass wir jetzt keine Variantendiskussion führen dürfen, aber unser Vorschlag beinhaltet tatsächlich einen Mischverkehr auf 500 m in Riedt und auf 1 km in Weinfelden Ost, aber wir haben 16 km homogenes Temporegime von Riedt bis Arbon, ohne Kreuzung oder Kreisel. Das muss man vielleicht einmal in Relation setzen. Kantonsrat Niklaus hat ferner meine Zahlen bezüglich der Entlastung von Amriswil in Abrede gestellt. Ich habe die BTS-Richtplanvariante, Verkehrsaufkommen im Jahr 2020, Fahrzeuge pro Tag, für eine Hochrechnung genommen und bin so auf insgesamt 41'000 Fahrzeuge gekommen. Das ist keine wirkliche Entlastung, wenn man den Zuwachs an Verkehr hineinnimmt. Es kommt auf die Leseart der Grafiken an. Zu Kantonsrat Schlatter: Es ist eine Unterstellung, wenn er sagt, dass ich eine Lösung verhindern und nur die Schiene will. Wir wollen zuerst ein Gesamtverkehrskonzept, das uns die Frage beantworten soll, welches der interessanteste und kostengünstigste Verkehrsträger ist. Das kann zum Beispiel für den Pendler die Schiene sein, und es wird die Strasse für den Werkverkehr sein. Ich habe den Tatbeweis erbracht und wirklich wochen- und monatelang an der BTS herumgeplant. Ich danke dem Departement für die Ingenieurunterstützung, die ich dabei hatte. Es geht mir wirklich nicht darum, etwas zu

verhindern. Ich muss auch berichtigen, was Kantonsrat Etter an der letzten Sitzung gesagt hat. Er führte nämlich aus, dass wir endlich zur Vernunft gekommen seien. Das waren wir schon immer. Wir haben schon immer gesagt, dass es auch anders geht und wir diese Achse stärken wollen. Aber wir wollen keine Schnellstrasse, sondern einen sinnvollen Ausbau der Wirtschaftsachse durch den Thurgau. Ich frage mich, ob Kantonsrat Vögeli unseren Vorschlag wirklich sauber studiert hat. 1. Die Siedlungsgebiete werden mit unserem Umfahrungsvorschlag auch entlastet. Es wird nicht durch diese Gebiete hindurch gefahren. 2. Kein Mensch und schon gar nicht die Variante der Umweltverbände spricht von einer Tieferlegung in dem Umfang, den uns Kantonsrat Vögeli jetzt unterstellt hat. In unserem Vorschlag ist die Südumfahrung Weinfelden auf 700 m tiefergelegt, und zwar bei den neuralgischen Punkten Dufourstrasse - Wilerstrasse - Model, damit man die Verkehrsampeln vermeiden kann. Es trifft zu, dass die Tieferlegung auf 700 m nach Schätzung des Tiefbauamtes zwischen 40 und 50 Millionen Franken kostet. Wenn wir noch einmal die Gelegenheit haben, über diese Varianten zu diskutieren, dann bitte ich Sie, unseren Vorschlag unvoreingenommen anzuschauen und ihm eine Chance zu geben.

Bieri, CVP/GLP: Vergessen Sie die Oberlandstrasse nicht. Kreuzlingen hat tatsächlich zweimal einer Südumfahrung zugestimmt. Ich hatte vor einigen Jahren das Vergnügen, unter Leitung von Professor Hidber, einer Kapazität, in einer ganz kleinen Arbeitsgruppe dabei zu sein, wobei beide Umfahrungen (die Chance Nord und die Südumfahrung) als sinnvoll angesehen wurden. Denken Sie daran, dass es um eine Agglomeration von 100'000 Einwohnern geht und immerhin durch die Tankstellen über den Zoll pro Jahr weit über 100 Millionen Franken generiert werden, so dass auch wieder etwas in die Region zurückkommen sollte. Ich besuchte zudem das vierte Bodensee-Forum an der Universität Konstanz, an dem sehr viel zur Wirtschaft aus der Region gesagt wurde. Zwei Unternehmer von Firmen, die für die Raumfahrt produzieren, unterstrichen vor allem den Ausbau von regionalen Zufahrtsstrassen, also von Strecken für den alltäglichen Verkehr. In diesem Sinn geht es um eine ausserordentlich wichtige und auch wirtschaftlich langfristige Investition.

Arnold, SVP: Ich beginne nicht zu philosophieren. Ich brauche Ihnen auch nicht die Tätigkeit in der Raumplanungskommission darzulegen und will auch nicht aus der Schule plaudern. Ich kann Ihnen aber sagen, dass sich die Kommissionsmitglieder mit der Sache auseinander gesetzt haben, auch wenn manchmal Vorschläge kurzfristig eintrafen. Man musste sich eben die Mühe nehmen, sich in der entsprechenden Tiefe mit der Materie zu befassen. Dann kommt man zu verschiedenen Schlüssen. Die Vorschläge der Umweltverbände sind nicht mehr als ein paar Handskizzen, die darlegen, wie man mit Tempo 50/80 km/h durch das Thurtal "hötterlet". Ich bitte Sie, dem Unterkapitel "3.2 Motorfahrzeugverkehr" zuzustimmen. Die heutige Debatte hat es gezeigt: Es ist eine Quad-

ratur des Kreises. Viele Detail- und Partikularinteressen der verschiedenen Gemeinden müssen noch gelöst werden. Darum sind die OLS und die BTS als Zwischenergebnisse im Kantonalen Richtplan aufgeführt, und der Kommissionspräsident hat bereits zitiert, was unter Zwischenergebnissen zu verstehen ist.

Moor, SP: Es hat sich mit meinem Antrag eine Unklarheit ergeben. Wir unterstützen selbstverständlich den Antrag Kappeler auf Rückweisung des Unterkapitels "3.2 Motorfahrzeugverkehr", verbunden mit dem Wunsch, dass das Strassenbauvorhaben OLS in die Vororientierung eingestuft wird.

Hartmann, GP: Leider hat die Weinfelder Bevölkerung vor acht Jahren die Variante, welche die "Freien Grünen Weinfeldern" unterstützt haben, nämlich die kleine Umfahrung teilweise zu untertunneln, abgelehnt. Eine Nachanalyse hat ergeben, dass dafür verschiedene Gründe verantwortlich waren. Zum Beispiel scheiterte das Projekt an den Kosten, am Problem der Bahnunterführung und an der ungleichen Entlastung der Anwohner. Die ungleiche Entlastung der Anwohner wird mit der Variante der Umweltverbände immer noch vorhanden sein. Das Problem der Bahnunterführung konnte behoben werden, doch kann die Variante mit dem Ottenbergtunnel das Problem aus unserer Sicht nicht lösen. Weinfeldern ist eine grosse Knacknuss. Wenn es möglich wäre, würde ich mir ein Gesamtmobilitätskonzept für Weinfeldern wünschen. Die Variante der Umweltverbände ist für uns grundsätzlich akzeptabel, doch wird das Problem Weinfeldern damit nicht gelöst. Das Kosten-/Nutzenverhältnis ist noch schlechter als im Untertunnelungsprojekt, das im Jahr 2000 abgelehnt wurde. Die Entlastung der kleinen Umfahrung ist relativ gering. Vom Gesamtverkehr durch Weinfeldern machen etwa ein Viertel Durchgangs- und drei Viertel Ziel-/Quellverkehr aus. Der gesamte Verkehr von und nach Süden wird immer grösser. Vor allem durch den Ausbau von Industrie und Gewerbe im Bereich der Umfahrung (Fachmärkte Coop, Lidl, Aldi, Migros, Denner etc.) wird der Verkehr zunehmen. Das lösen wir auch mit einem Ottenbergtunnel nicht.

Senn, CVP/GLP: Mich erinnert die Situation an die Diskussion, bei der es darum ging, den Zubringer von Frasnacht in Richtung St. Gallen zu realisieren. Wenn Sie heute das Ergebnis betrachten - man ist von Romanshorn aus in einer Viertelstunde im Zentrum von St. Gallen - dann hat man die Zielsetzung erreicht. Die Dörfer sind vollständig entlastet worden. Es ist eine Schnellstrasse entstanden. Geben Sie uns im Oberthurgau doch die Chance, uns auch in Richtung Zürich zu bewegen. Wir haben gehört, dass Frauenfeld - Weinfeldern - Amriswil - Romanshorn - Arbon die Wirtschaftsachse des Thurgaus ist. Heute gibt es drei Varianten: Die erste Variante, die von Romanshorn aus benutzt wird, führt entlang dem See über Kreuzlingen und von dort auf die A 7. Oder wir fahren über St. Gallen, was doch volkswirtschaftlicher Unsinn ist. Die dritte Variante führt über die Wirtschaftsachse. Ich bin klar der Meinung, dass es heute um die Entscheidung

geht, ob wir eine effizientere Verbindung zwischen Bonau und Arbon wollen. Dazu müssen wir jetzt ja sagen. Ich bitte Sie, den Antrag Kappeler abzulehnen.

Kommissionspräsident **Eugster**, CVP/GLP: Die Vorwürfe von Kantonsrat Somm, Mitglied der Raumplanungskommission, weise ich in aller Form zurück. Ich frage mich, ob das die Tonlage ist, um ein so genanntes Friedensangebot zu untermauern. Durch intensives Studium in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt, dem Amt für Raumplanung und dem zuständigen Departement ist es uns im Vorfeld der Richtplanarbeiten gelungen, eine gute Variante der BTS und der OLS als Zwischenergebnisse in den Richtplan aufzunehmen. Ich betone nochmals, dass es Zwischenergebnisse sind. Verschiedene Votantinnen und Votanten haben heute die Vorlage kritisiert. Weil es eben um Zwischenergebnisse geht, kann man das gute Resultat noch optimieren. Das machen wir dann nicht mehr beim Richtplan, sondern auf der Stufe des Netzbeschlusses. Dank der überzeugenden Arbeit unseres Regierungsrates sowie unserer eidgenössischen Parlamentarier ist es auch gelungen, die Bundesbehörden zu überzeugen, dass die Wirtschaftsachse des Thurgaus im Thurtal ist und darum Bundesgelder für die Thurtalachse und nicht für die Touristenstrasse entlang dem Bodensee eingesetzt werden müssen. Jetzt ist es aber ganz wichtig, dass wir auch dahinter stehen. Den Gegnern der damaligen T 14 wurde damit ein wesentliches Argument weggebrochen. Nun bringt man schnell etwas Neues und sagt, dass der Bund kein Geld habe und nichts in den Thurgau bringen werde. Ich war vor ein paar Monaten im Kanton Jura und habe mir die Augen gerieben, als ich sah, was der Bund dort alles mitfinanziert hat. Es gilt, tatkräftig und überzeugend mitzuwirken, um beim Bund auch für den Thurgau das Geld locker zu machen, das ihm zusteht. Wenn wir zögern, lamentieren und uns nicht einig sind, dann sind das keine starken Zeichen. Es gibt einen berühmten Eidgenossen, der in die Tagsatzung gerufen hat: "Macht doch endlich einmal etwas Mutiges!" Machen wir heute etwas Mutiges und stimmen wir dem Unterkapitel "3.2 Motorfahrzeugverkehr" zu.

Regierungsrat **Dr. Stark**: Zuerst möchte ich Ihnen dafür danken, dass wir einem Konsens in dieser schwierigen Thurgauer Verkehrsfrage doch näher gekommen sind. Wir stimmen darin überein, dass die T 14 von Bonau nach Arbon die Wirtschaftsachse für den Thurgau ist und wir dort die Strasse ausbauen wollen. Keine Übereinstimmung besteht darin, wie wir das machen sollen. Ein Konsens ist aber immens wichtig. Ihn braucht es auch für das Signal nach Bern, damit dort der Richtplan des Bundes angepasst wird. Ich denke da überhaupt noch nicht an die Finanzen, sondern vertraue in dieser Hinsicht auf unseren "Finanzminister" und auf unsere Finanzlage. Wir werden darum weiterarbeiten müssen. Wenn der Bund seine Pläne anpasst, ist das auf jeden Fall gut. Dass der Bund die T 14 übernimmt, wäre auch dann wichtig, wenn diese gar nie ausgebaut würde, denn damit ist er auch zuständig für den Betrieb und den Unterhalt. Und es ist für mich ein grosser Lichtblick, dass wir uns diesbezüglich einig sind. Im Raum Kreuzlingen ha-

ben wir das grösste Problem im Kanton. Das hat sich schon anlässlich der Abstimmung vor drei Jahren gezeigt. Dort besteht auch heute kein Konsens. Mit der Oberlandstrasse haben wir versucht, einen Ausweg aufzuzeigen. Es ist bestimmt einmalig, dass wir eine Strasse planen und nicht sicher wissen, ob wir sie auch realisieren. Auch die Studien bestätigen, dass es Unsinn wäre, heute eine OLS zu bauen. Aber wenn der Verkehr weiter so steigt wie er steigen könnte, ist der Bau der OLS sinnvoll. Zu Kantonsrat Kappeler: Der Richtplan selbst ist auch eine Art Gesamtverkehrsplanung, doch ist für uns klar, dass beim Übergang vom Richtplan zum Netzbeschluss ein Gesamtverkehrskonzept dazugehört. Zur Etappierbarkeit: Im Ausmass der Strasse Wil - Wattwil sehe ich natürlich auch die Realisierung der Bodensee-Thurtal-Strasse in Abschnitten. Da besteht eigentlich kein grosser Unterschied zur Variante der Umweltverbände. Ich möchte den Umweltverbänden ausdrücklich danken. Ich anerkenne ihre Arbeit sehr wohl. Auch sie sind der Meinung, dass ein Ausbau der Strasse durch das Thurtal nötig ist. Über die Art des Ausbaues haben wir keinen Konsens gefunden, aber eine Gesprächskultur entwickelt, die ich auch hier im Saal spüre. Das ist der Weg, auf dem wir so oder anders in die Zukunft schreiten müssen. Zu Kantonsrat Indergand und Kantonsrätin Schnyder: In Bezug auf die OLS ist es in der Region Kreuzlingen schwierig. Der Vertreter der Gemeinde Alt-nau möchte, dass die OLS im Süden gebaut wird, die Vertreterin der Gemeinde Langri-ckenbach wünscht, dass dies im Norden geschieht. Wir haben mit den Gemeindevertre-tern gesprochen, und ich versichere Ihnen, dass wir beide Varianten nach den moderns-ten Kriterien prüfen werden, wenn nötig auch Untervarianten. Zukünftig werden wir die Gespräche mit diesen Gemeinden zusammen führen, und dann müssen wir eine Lösung finden. Zu Kantonsrat Markstaller: Wir haben das gesamte Verkehrsproblem auf der ganzen Breite in Richtung Osten zu lösen. Da gehört Kreuzlingen dazu. Das ist enorm wichtig, denn wenn wir die BTS realisieren, gibt es ein Verkehrsaufkommen von Amriswil in Richtung Kreuzlingen, weil nicht mehr die Seestrasse benutzt wird. Dazu wird ein Netzbeschluss ausgearbeitet und vorgelegt. Die Ausführungen von Kantonsrat Robert Meyer haben mich etwas getroffen. Nach der ersten Studie kam Kritik auf, dass wir die OLS nicht berücksichtigt hätten, und die Umweltverbände wollten, dass wir auch ihre Va-riante prüfen. Wir haben im Oktober den Auftrag erteilt, die Studie möglichst schnell, noch vor der Debatte über den Richtplan im Grossen Rat, zu erarbeiten. Wir brauchten Fakten für diese Diskussion und haben einige erhalten. Sehr erfreulich war für uns, dass uns die Studie in der Arbeit bestätigt. Solche Studien gehören auf den Tisch. Wir werden die Arbeit in Absprache mit dem Präsidenten der Raumplanungskommission weiterhin begleiten. Es ist eine weitere Studie in Auftrag gegeben worden, deren Ergebnis noch nicht vorliegt. Sie soll Auskunft darüber geben, wie viel Transitverkehr die BTS vom Rheintal nach Zürich anzieht. Dass sie möglichst wenig Verkehr anlocken soll, darüber sind wir uns alle einig. Studienverfasser ist Paul Widmer, der beste Verkehrsplaner im Thurgau. Er wird von zwei anderen Büros begleitet. Korreferent ist Professor Axhausen von der ETH Zürich. Da geht es nicht einfach um ein Gefälligkeitsgutachten, sondern um

eine wissenschaftliche Studie, die erst im "Management Summary", noch nicht in der detaillierten Ausgabe vorliegt. Ich möchte Ihnen ans Herz legen, diese Studien gut anzuschauen. Sie sind wissenschaftlich erarbeitet worden. Zu Kantonsrat Binswanger: Das Landwirtschaftskonzept wird selbstverständlich umgesetzt. Es sind etwa zehn Konzepte, die wir im Zusammenhang mit dem Netzbeschluss ausarbeiten werden. Mögliche Ziele, die wir im Landwirtschaftskonzept anpeilen, sind: Möglichst wenig Land verbrauchen, Verbesserung der landwirtschaftlichen Strukturen, Bereinigung von Konflikten mit Wanderern und Spaziergängern, Optimieren der Bodenbewirtschaftung usw., was selbstverständlich zusammen mit den Umweltverbänden erfolgt. Zu Kantonsrat Stephan Tobler und zu Kantonsrätin Brigitte Schönholzer: Uns war wichtig, die Linienführung der BTS wenn immer möglich auf das alte Trasse zu nehmen, um den Landverbrauch minimieren zu können. Zudem haben wir die grundsätzliche technische Machbarkeit geprüft. Tiefer sind wir nicht gegangen. Der Richtplan ist nicht der richtige Ort, ins Detail zu gehen. Wir nehmen die Einwände aber sehr ernst und arbeiten mit den betroffenen Gemeinden zusammen. In Egnach und in Sulgen stehen zwei Varianten zur Diskussion. Eine Variante befindet sich im Richtplan, die andere werden wir gleichwertig abklären. Wir sind Pragmatiker. Wir führen Gespräche mit den Gemeindebehörden und mit der Bevölkerung. Wir machen keine Umfahrung ohne die Gemeinden. Wir sind auch froh und dankbar, dass wir Gespräche führen können. Auch in Altnau und in Langrickenbach werden beide Varianten geprüft. Die "Vergleichsstudie Linienführung BTS" hat im Übrigen gezeigt, dass die Variante "Blau" von Arbon bis Weinfelden die gleiche Linienführung wie die Variante BTS aufweist. Der einzige Unterschied besteht darin, dass sie nach Norden abschwengt, durch einen Ottenbergtunnel nördlich in Richtung Kemmental und dort auf die A 7, anstatt durch einen Ottenbergtunnel westlich nach Bonau. Der Ottenbergtunnel wird sowieso noch viel zu reden geben, auch unter den Fachleuten. Diese Diskussion muss aber nicht mehr vor dem Richtplanbeschluss geführt werden, denn irgendwann müssen wir eine Marschrichtung haben und Aufträge erhalten. Das Gesamtmobilitätskonzept Weinfelden ist auch ein Teil unseres Projektes zur Erarbeitung des Netzbeschlusses. Dass wir in allen Gemeinden, die von diesen Strassen betroffen sind, Gesamtmobilitätskonzepte ausarbeiten werden, ist selbstverständlich. Dann sind auch die Gemeindebehörden gefragt. Wenn wir eine Umfahrung von Amriswil oder von Weinfelden bauen, müssen wir wissen, was wir tun, damit der Verkehr den richtigen Weg nimmt. Und wir müssen dort, wo wir entlasten können, die richtigen Massnahmen treffen, um diese Dörfer und Städte lebenswerter zu machen. Wir haben genug abgeklärt. Das Unterkapitel "3.2 Motorfahrzeugverkehr" ist reif für die Genehmigung. Die Linienführung ist ein Zwischenergebnis und wird bei der Erarbeitung des Netzbeschlusses bis Ende 2011 definitiv bestimmt. Offen sind insbesondere die Linienführungen in Egnach, Sulgen, Langrickenbach, Altnau und beim Ottenbergtunnel. Für den Bund brauchen wir ein klares Signal mit der Genehmigung des Richtplanes, damit die eingeleiteten Beschlüsse des Bundes auch umgesetzt werden können. Die Änderung des Sachplans Verkehr des

Bundes und die Anpassung der Netzbeschlussbotschaft des Bundes wären auch dann wichtig, wenn die T 14 gar nie ausgebaut würde. Ich danke Ihnen für die Genehmigung. Sie ist wichtig für unseren Kanton.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Abstimmung: Der Antrag Kappeler wird mit 83:23 Stimmen abgelehnt.

Präsidentin: Weil weitere Abmeldungen von Ratsmitgliedern angekündigt sind, wird die Sitzung an dieser Stelle abgebrochen.