

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

Frauenfeld, 13. Dezember 2011

906

EINGANG GR			
21. Dez. 2011			
GRG Nr.	08	BS 49	397

Botschaft zum Netzbeschluss betreffend "Bodensee-Thurtal Strasse" (BTS) und "Oberlandstrasse" (OLS)

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft zum Netzbeschluss betreffend "Bodensee-Thurtal Strasse" (BTS) und "Oberlandstrasse" (OLS).

I. Vorbemerkungen

Die Bevölkerung des Kantons Thurgau ist in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich gewachsen, und alle Prognosen gehen davon aus, dass sich diese Entwicklung auch in Zukunft fortsetzen wird. Gemäss dem sogenannten „mittleren“ und für den Regierungsrat plausibelsten Szenario des Bundesamtes für Statistik werden im Jahr 2035 rund 16 % mehr Menschen im Thurgau leben als heute. Diesen grundsätzlich erfreulichen Trend wertet der Regierungsrat auch als Zeichen, dass die stetigen Bemühungen, die Attraktivität des Thurgaus als Lebens- und Wirtschaftsraum zu steigern, Früchte tragen. Das Wachstum führt allerdings auch zu erhöhtem Siedlungsdruck und einem verstärkten Mobilitätsbedürfnis. Trotz eines kontinuierlichen Ausbaus des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist die Belastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) in den Agglomerationsgemeinden und speziell auf der Aachtal-/Thurtalachse schon heute hoch (Bonau 14'500 Fahrzeuge pro Tag, Weinfelden 18'400, Bürglen 14'900, Amriswil 18'200, Neukirch 13'200) und führt entlang der Ortsdurchfahrten zu einer erheblichen Schmälerung der Lebensqualität. Ohne Entlastungsmassnahmen wird sich die Situation noch verschärfen. Es gilt daher, die heutigen Probleme zu lösen und die künftige Entwicklung mit einer stringenten Raumordnungs- und Verkehrspolitik in geordnete Bahnen zu lenken. Ziel muss es sein, von den positiven Effekten zu profitieren, ohne die Lebensqualität für die Menschen zu schmälern oder die Einzigartigkeit der Thurgauer Landschaft zu gefährden.

Wichtigstes Instrument zur Steuerung und Koordination der räumlichen Entwicklung ist der kürzlich totalrevidierte kantonale Richtplan (KRP), welcher auf den „Zielen der Raumordnungspolitik“ und dem „Raumkonzept Thurgau“ basiert. Letzteres bezeichnet Entwicklungsräume und -achsen sowie kantonale und regionale Zentren. Das Wachstum der Siedlungen soll primär auf diese Gebiete ausgerichtet werden, während der übrige „ländliche Raum“ als Produktionsgrundlage für die Land- und Forstwirtschaft dienen und als Kulturlandschaft mit den typischen Dörfern und Weilern gepflegt, gestaltet und nur noch zurückhaltend weiter entwickelt werden soll (KRP TG, Juni 2009 / Ziele der Raumordnungspolitik).

Eingebettet in diese räumliche Ordnung soll die zunehmende Mobilität durch eine verstärkte Koordination aller Verkehrsträger und ein modernes Verkehrsmanagement bewältigt werden. Das vom Regierungsrat im Jahr 2010 vorgelegte Gesamtverkehrskonzept hat die in diesem Bereich noch bestehenden Schwächen aufgedeckt. Kanton und Gemeinden sind nun aufgerufen, für eine effektive und effiziente Verkehrsorganisation zu sorgen, die den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung angepasst ist. Dabei sind negative Auswirkungen wie Landverbrauch, Verkehrsunfälle, Lärm, Abgase und Landschaftsbeeinträchtigungen nach Möglichkeit zu vermeiden (vgl. KRP, Kapitel „3.1 Gesamtverkehr“, Planungsgrundsätze).

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass der nach wie vor ländlich geprägte Thurgau eine dezentrale Siedlungsstruktur aufweist und - im Gegensatz zu vielen anderen Kantonen - über kein eigentliches innerkantonales Zentrum verfügt. Dementsprechend haben die umliegenden Städte, namentlich die Metropole Zürich, aber auch Winterthur, St. Gallen, Konstanz und Schaffhausen einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Entwicklung der ihnen zugewandten Kantonsteile. In den aktuellen Regierungsrichtlinien 2008 - 2012 schreibt der Regierungsrat dazu: „Er (der Kanton) wird deshalb besonders gefordert, den Zusammenhalt zwischen urbaneren und ländlichen Räumen sowie zwischen den einzelnen Kantonsteilen zu fördern“ (Richtlinien des Regierungsrates des Kantons Thurgau für die Regierungstätigkeit in der Legislaturperiode 2008-2012, S. 54).

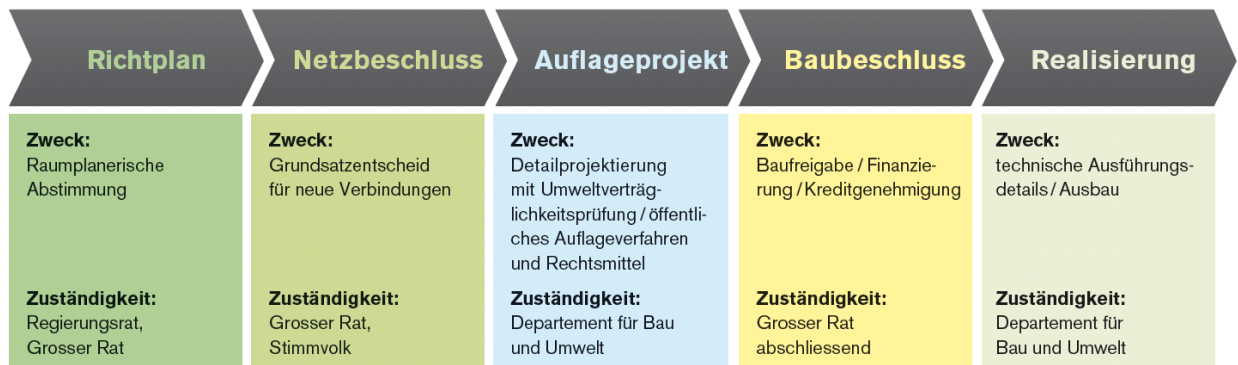
Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass die nun vorgelegten Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes mit den beiden Elementen BTS und OLS mehr sind als reine Strassenbauvorhaben. Sie sind wesentliche Eckpfeiler einer Gesamtstrategie, welche den Thurgau für die Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte fit machen soll. Die neuen Strassenverbindungen werden dazu beitragen, dem angestrebten Raumkonzept zum Durchbruch zu verhelfen, die Menschen von den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu entlasten und den Wirtschafts- und Lebensraum Thurgau auch innerkantonale noch attraktiver zu machen.

II. Zum Wesen des Netzbeschlusses

Am 4. Oktober 2011 hat der Regierungsrat mit der „Änderung 2011: Strassenbauvorhaben BTS/OLS“ des kantonalen Richtplans die generellen Linienführungen für die beiden neuen Verbindungen festgelegt. Nach dem Thurgauer Recht sind vor der Realisierung

grösserer kantonaler Strassenbauvorhaben aber fünf Phasen zu durchlaufen: Festsetzung der allgemeinen Linienführung im kantonalen Richtplan, Netzbeschluss, Auflageprojekt, Baubeschluss und schliesslich die bauliche Realisierung des Vorhabens.

Die nachfolgende Grafik zeigt diese fünf Phasen mit den jeweiligen Zuständigkeiten im Überblick:



Mit der vorliegenden Botschaft soll nun der zweite Schritt getan werden. Gemäss § 5 Abs. 3 des Gesetzes über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1) legt der Grosse Rat das Netz der Kantonsstrassen fest. Er entscheidet damit auch über die Aufnahme neuer Elemente in dieses Netz. Netzbeschlüsse sind gemäss der Konzeption des Gesetzes Grundsatzentscheide, ob zwischen zwei oder mehreren Punkten neue Kantonsstrassen gebaut werden sollen. Sie enthalten keine Details zur Linienführung, zum Ausbaustandard, zu den Anschlussbauwerken oder zur Finanzierung. Mit den Netzbeschlüssen wird den zuständigen Behörden der Auftrag erteilt, die weiteren Schritte und die Detailplanung für die entsprechenden Verbindungen in die Wege zu leiten. Dabei sind die Vorgaben des Richtplans zu beachten. Die mit der jüngsten Revision des kantonalen Richtplans im Oktober 2011 festgelegten allgemeinen Linienführungen für die BTS und die OLS sind daher – zusammen mit dem Richtplantext – die Leitlinien für die weitere Planung.

Wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung unterstehen die Netzbeschlüsse des Grossen Rates für neue Kantonsstrassen dem fakultativen Referendum, soweit sie nicht nur Umfahrungen einzelner Ortschaften betreffen (§ 5 Abs. 3 2. Satz StrWG).

Bezüglich der formellen Ausgestaltung der Netzbeschlüsse enthält das StrWG keine Vorschriften. In der Botschaft zum StrWG wurde unter den Erläuterungen zum § 5 bezüglich Form und Inhalt der Netzbeschlüsse Folgendes festgehalten: „Dieser (der Netzbeschluss) kann so ausgestaltet sein, wie er für die Nationalstrassen durch die Bundesversammlung beschlossen worden ist.“ (vgl. Botschaft zum StrWG, S. 26).

Ein Blick in den in der Botschaft erwähnten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 (Nationalstrassennetz; SR 725.113.11) zeigt, dass die entsprechenden Nationalstrassen textlich in einem Anhang aufgeführt sind.

Die N7 (heute A7) ist darin beispielsweise wie folgt bezeichnet:

N 7 Winterthur - Frauenfeld - Kreuzlingen (Grenze)

Attikon (Abzweigung von N 1) - Frauenfeld - Kreuzlingen (Grenze)

Der nun zur Diskussion stehende Netzbeschluss wurde daher in Anlehnung an das Vorgehen des Bundes ausgestaltet. Wie unten näher dargelegt wird, soll die OLS in erster Linie dazu dienen, die durch den Bau der BTS zu erwartenden Verkehrsverlagerungen auf die Achse Kreuzlingen - Amriswil aufzufangen. BTS und OLS bilden damit eine verkehrspolitische Einheit, weshalb beide Strassen mit einem einzigen Beschluss in das kantonale Netz aufgenommen werden sollen. Kommt es zur Volksabstimmung, kann demnach nur das ganze „Paket“ angenommen oder abgelehnt werden. Dementsprechend würde nur eine einzige Abstimmungsfrage gestellt.

III. Der Bund als wichtiger Partner

Wie in der Botschaft zur Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben, welche dem Grossen Rat parallel zu dieser Vorlage unterbreitet wird, ausführlich dargelegt, ist der Bund ein wichtiger Partner auf dem Weg zur Realisierung der BTS und der OLS. Mit dem 2006 erlassenen Sachplan Verkehr des Bundes (Planungsgrundlage des Bundes mit Richtplancharakter) wurde das übergeordnete Strassennetz der Schweiz neu konzipiert. Auf dieser Grundlage werden National- und Ständerat entsprechende Netzbeschlüsse fassen. Es ist vorgesehen, rund 387 km bestehende kantonale Strassen von grosser Wichtigkeit in das Nationalstrassennetz zu überführen. Es kann heute davon ausgegangen werden, dass der Bundesrat - dem Thurgauer Richtplan folgend - den eidgenössischen Räten die Aufnahme der heutigen Hauptstrassen von Bonau nach Arbon ins Nationalstrassennetz beantragen wird. Bau, Finanzierung und Betrieb der BTS werden damit aller Voraussicht nach mit Wirkung per 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen. Die OLS ist hingegen vom Kanton zu erstellen und zu bezahlen. Alle bisherigen Planungen wurden daher mit dem Bund abgestimmt, und auch die Finanzierungsvorlage ist auf diese Aufgabenteilung ausgerichtet.

Bei dieser Ausgangslage könnte sich der Kanton Thurgau bei seinem Netzbeschluss auf die OLS beschränken und darauf hoffen, dass auch der Bund die Notwendigkeit einer neuen Schnellstrasse als Ersatz für die bestehende Hauptstrassenverbindung erkennt und die BTS realisiert. Der Regierungsrat ist aber der festen Überzeugung, dass angesichts anderer Prioritäten und der knappen Mittel des Bundes für die Strasseninfrastruktur nur weit fortgeschrittene kantonale Planungen eine Chance auf eine zeitnahe und sinngemässe Realisierung durch den Bund haben werden.

Mit einem deutlichen „Ja“ des Grossen Rates und – falls es zur Abstimmung kommt – auch des Volkes zum vorliegenden kantonalen Netzbeschluss und einer konsequenten Fortführung der weiteren Planungen kann diesbezüglich ein klares Signal nach Bern gesendet werden.

IV. Blick zurück

Am 22. Juni 2004 unterbreitete der Regierungsrat dem Grossen Rat die „Botschaft zur Genehmigung der ‚Änderungen 2004 / Verkehr‘ des kantonalen Richtplans sowie zu den Netzbeschlüssen betreffend die ‚Südumfahrung Kreuzlingen‘ und die neue ‚Thurtalstrasse‘“. Schon damals ging es um eine Stärkung der Thurgauer Hauptwirtschaftsachse im Thurtal/Aachtal durch den Neubau einer Schnellstrasse von Märstetten bis nach Arbon. Gleichzeitig sollte die Agglomeration Kreuzlingen durch eine Südumfahrung ab der Autobahnausfahrt A7, Kreuzlingen Süd, bis nach Münsterlingen entlastet werden.

Begründet wurden die Vorhaben im Wesentlichen wie folgt:

- Der Kanton Thurgau wird besser an das übergeordnete Strassennetz angebunden, womit getrennte Wirtschafts- und Wohnräume näher zusammenrücken und der Wirtschaftsstandort Thurgau gesamthaft aufgewertet wird.
- Der Durchgangsverkehr wird um die Siedlungsgebiete herum geführt, womit die Lebensqualität für die Bevölkerung deutlich verbessert wird.
- Durch die Trennung der Verkehrswege werden die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen erhöht und das Konfliktpotential verringert.
- Der öffentliche Verkehr auf den Strassen (Busse) erhält mehr Spielraum und kann unbehindert zirkulieren.
- Durch die Verflüssigung des Verkehrs werden Emissionen reduziert und Staus werden vermieden.

In der Volksabstimmung vom 25. September 2005 wurden aber beide Netzbeschlüsse abgelehnt (Thurtalstrasse mit 52,8 %, Südumfahrung mit 56,5 % Nein-Stimmen).

Neben grundsätzlichen Bedenken gegen neue Strassenbauvorhaben sieht der Regierungsrat drei Hauptgründe für das Scheitern der Vorlagen: Zum einen war die Linienführung der Thurtalstrasse zu wenig detailliert abgeklärt und zum anderen bestanden noch zu viele Unklarheiten bezüglich Finanzierung der beiden Grossvorhaben. Schliesslich warf auch die Koordination der Südumfahrung Kreuzlingen mit dem übrigen Strassennetz viele Fragen auf. Entsprechend der gesetzlichen Konzeption, dass mit Netzbeschlüssen lediglich Grundsatzentscheide über neue Verbindungen gefällt werden, waren Detailabklärungen bezüglich Linienführung und Finanzierung erst in der nächsten Phase vorgesehen. Die neue Vorlage schafft nun die erforderliche Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die zu erwartenden Kosten und die Finanzierung.

V. BTS/OLS - Klarheit betreffend Linienführung und Finanzierung

Die oben zitierten Zielsetzungen sind heute nach wie vor gültig. Aufgrund der gemachten Erfahrungen wurde aber bei den Planungsarbeiten für die BTS und die OLS von Anfang an auf einen transparenten und partizipativen Prozess gesetzt. In vielen Gesprächen und Workshops mit Gemeinden, Interessenvertretern und Privaten wurden alle Vor- und Nachteile möglicher Lösungen diskutiert. Verschiedene Varianten wurden ge-

prüft und anhand anerkannter Methoden miteinander verglichen. Die verkehrlichen Auswirkungen der neuen Strassen wurden über Modellrechnungen ermittelt und bei neuen Erkenntnissen und Varianten immer wieder überprüft. Auch die Öffentlichkeit wurde mittels Orientierungsveranstaltungen, Medienmitteilungen und sogenannten Werkstattberichten laufend über den aktuellen Stand der Arbeiten informiert. Die im Zuge dieses Prozesses gewonnenen Erkenntnisse mündeten schliesslich in optimierten Linienführungen, welche alle wesentlichen Elemente wie Anschlusspunkte, Tieflagen oder Tunnel- und Überdeckungsbauwerke enthalten. Mit Beschluss des Regierungsrates vom 4. Oktober 2011 wurde das Kapitel „3.2 Motorfahrzeugverkehr“ des kantonalen Richtplans entsprechend angepasst und dem Grossen Rat zur Genehmigung überwiesen (vgl. Botschaft vom 4. Oktober 2011 zur Genehmigung der „Änderungen 2011: Strassenbauvorhaben BTS / OLS“ des kantonalen Richtplans, Stand September 2011). Der Grosse Rat hat die Richtplananpassung an seiner Sitzung vom 6. Dezember 2011 genehmigt.

Parallel zu den Planungsarbeiten wurden auch die Rahmenbedingungen für die Finanzierung der Vorhaben umfassend abgeklärt. Als Ergebnis dieser Abklärungen wird dem Grossen Rat gleichzeitig mit dem Netzbeschluss eine Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben (SVAG; RB 741.1) und damit eine Erhöhung der Verkehrssteuern im Umfang von rund 10 % unterbreitet. Alle Einzelheiten dazu können der entsprechenden Botschaft entnommen werden. Wie dort dargelegt, geht das Finanzierungskonzept davon aus, dass angesichts der übergeordneten Bedeutung der hier zur Diskussion stehenden Strassenbauvorhaben keine Gemeindebeiträge erhoben werden. Um den Gemeinden in diesem Punkt schon frühzeitig Sicherheit zu geben, empfiehlt der Regierungsrat, dass der Grosse Rat schon mit dem Netzbeschluss einen Feststellungsentscheid in dieser Frage trifft. Der beiliegende Beschlussesentwurf enthält die entsprechende Formulierung. Mit diesem Vorgehen kann sichergestellt werden, dass der Grosse Rat und allenfalls das Volk den Entscheid über den Netzbeschluss in Kenntnis der entsprechenden finanziellen Rahmenbedingungen fällen können.

VI. BTS/OLS – mehr als nur Strassen

Für den Regierungsrat sind die Planung und Realisierung einer den Bedürfnissen der Gesellschaft entsprechenden und leistungsfähigen Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung des Kantons Thurgau. Wie eingangs dargelegt, verfolgt der Thurgau dabei insbesondere eine koordinierte Verkehrspolitik. Der kantonale Richtplan mit seinen drei Säulen Öffentlicher Verkehr (ÖV), Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Langsamverkehr (LV) bildet dafür eine wesentliche Grundlage. Mit dem kürzlich vorgelegten und als rollende Planung zu verstehenden Gesamtverkehrskonzept können bestehende Lücken im System identifiziert und gezielt angegangen werden. In den verkehrsreichen Regionen werden mit den Agglomerationsprogrammen zudem lokale Mobilitätskonzepte erarbeitet und über den kantonalen Richtplan koordiniert. Entscheidend ist dabei, dass die einzelnen Verkehrsträger nicht als konkurrierende Einzelsysteme, sondern als komplementäre Bestandteile betrachtet werden. Mit den aufeinander abgestimmten Aussagen und Handlungsanweisungen der verschiedenen Konzepte und Planungen sind also Massnahmen definiert, die in eine Gesamtstrategie zur

künftigen Entwicklung des Kantons eingebettet sind. Die Thurgauer Verkehrspolitik ist damit nicht allein auf die Mobilitätsbedürfnisse ausgerichtet, sondern dient auch der Erreichung der angestrebten Entwicklungsziele in verschiedenen Bereichen. Mit Blick auf die erwähnten aktuellen Regierungsrichtlinien geht es also auch darum, regionale Disparitäten abzubauen, Umweltbelastungen für die Bevölkerung zu reduzieren sowie eine starke Stellung im Wettbewerb zu erreichen.

VII. Verkehrliche Aspekte der beiden Strassenbauvorhaben

Im Anhang sind die Zahlen und Fakten zu den aktuellen und künftigen Verkehrsbelastungen sowie zu den konkreten Verlagerungseffekten, welche die Erstellung der beiden neuen Strassen auslösen, zusammengefasst. Nachfolgend wird auf die markantesten Auswirkungen näher eingegangen.

1. BTS entlastet Thurtal-/Aachtal-Achse und Seestrasse

Die Zahlen zum durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) auf dem Thurgauer Strassennetz machen deutlich, dass die Thurtal-/Aachtalachse neben den Agglomerationsregionen Kreuzlingen und Frauenfeld mit Abstand am stärksten belastet ist. Wie eingangs erwähnt, verkehren heute auf der Thurtal-/Aachtalachse zwischen 10'700 und 18'400 Fahrzeuge pro Tag. Gemäss den aktuellen Prognosen werden diese Werte bis ins Jahr 2030 deutlich ansteigen. Die konkreten aktuellen und künftigen DTV-Zahlen für einzelne Ortsdurchfahrten auf der Thurtal/Aachtal-Achse präsentieren sich im Überblick wie folgt:

Ortschaften	DTV aktuell	Prognose DTV 2030
Bonau	14'500	16'100
Weinfelden Ost	18'400	20'800
Bürglen	14'900	17'000
Amriswil	18'200	19'700
Neukirch	13'200	16'400

Ist die BTS gebaut, ergeben sich bedeutende Verkehrsverlagerungen. Die Modellrechnungen zeigen, dass die erwünschten Entlastungs- und Verlagerungseffekte auf den Ortsdurchfahrten entlang der Thurtal/Aachtal-Achse erheblich sein werden. Gegenüber den Prognosezahlen für das Jahr 2030 (ohne BTS) werden Bonau 97 %, Weinfelden 45 %, Bürglen 59 %, Amriswil 38 % und Neukirch 48 % weniger Verkehr zu tragen haben. Mit den vorgesehenen flankierenden Massnahmen (Strassenraumgestaltungen, Verkehrslenkungsmassnahmen und Rückbauten) auf dem bestehenden Strassennetz werden sich die Entlastungseffekte noch verstärken.

Die Realisierung der BTS wird allerdings in Etappen erfolgen. Aus heutiger Sicht erscheinen drei Teilbaustrecken, welche je nach Erfordernis noch in weitere Bauabschnitte unterteilt werden können, als sinnvoll: Entsprechend der Verkehrsbelastung soll zunächst die Strecke Arbon - Amriswil West gebaut werden. Der zweite Abschnitt führt dann von Amriswil West nach Weinfelden Ost und die dritte Etappe schliesslich von Weinfelden Ost zum Autobahnzubringer A7 (inkl. Ottenbergtunnel).

Die Abschnitte und Etappen werden so festgelegt, dass sie einzeln in Betrieb genommen werden können und damit sofort zur Entlastungen führen.

Der Entlastung der Ortschaften entlang der BTS steht erheblicher Mehrverkehr auf der Strecke von Kreuzlingen nach Amriswil gegenüber. Eine attraktive Verbindung zwischen Arbon und Amriswil wird einen erheblichen Teil des Verkehrs zwischen dem Raum Kreuzlingen und Arbon von der Seestrasse auf die Achse Kreuzlingen-Amriswil-Arbon verlagern. Davon profitieren die Gemeinden am Obersee, während die Ortschaften im „Oberland“ deutlich mehr Verkehr zu tragen haben werden.

2. OLS fängt Mehrverkehr im „Oberland“ auf

Da schon nach den ersten Studien zur BTS klar wurde, dass deren Bau zu erheblichen Verkehrszunahmen zwischen Kreuzlingen und Amriswil führen würde, wurde der Ausbau der entsprechenden Verbindung von Anfang an in das Gesamtkonzept integriert. Die OLS wird die Ortsdurchfahrten erheblich entlasten, insbesondere in Oberaach, Langrickenbach, Herrenhof, Zuben, Schönenbaumgarten, Dettighofen und Lengwil.

Ursprünglich war die Realisierung der OLS allerdings an die Bedingung geknüpft, dass die Verkehrsbelastung im Raum Langrickenbach während zwei Jahren in Folge 10'000 Fahrzeuge pro Tag überschreitet (vgl. KRP 2009, Kapitel 3.2 Motorfahrzeugverkehr). Dabei ging man davon aus, dass die mit dem Bau der BTS verbundene Verkehrszunahme erst allmählich - oder allenfalls gar nie - dieses Mass erreichen würde. Im Zuge der weiteren Planungen wurden die Verkehrsprognosen überprüft. Die teilweise geänderte Linienführung, die vorgesehene etappierte Realisierung der BTS mit Beginn im Abschnitt Arbon - Amriswil und die Abstimmung mit den Bevölkerungsprognosen des Bundes führten schliesslich zu neuen Erkenntnissen. Es hat sich insbesondere gezeigt, dass mit der Eröffnung der 1. Etappe der BTS der Ortsteil Oberaach massiven Mehrverkehr tragen müsste, weshalb eine Umfahrung unumgänglich erscheint. Würde die Umfahrung Oberaach gebaut, ohne auch die weitere OLS zu realisieren, ergäben sich wiederum massive Mehrbelastungen der Ortsdurchfahrten im Raum Langrickenbach. Die Verkehrsbelastung des „Oberlandes“ wird also in jedem Fall mit dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme des voraussichtlich ersten Abschnitts der BTS (Arbon-Amriswil West) die ursprüngliche Schwelle eines DTVs von 10'000 deutlich überschreiten. Neue Bedingung für die Realisierung der OLS ist daher, dass die erste Etappe der BTS realisiert wird. Die entsprechenden Strassenabschnitte sollen gleichzeitig in Betrieb gehen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die konkreten Belastungen im Raum Langrickenbach und Oberaach bei den verschiedenen Szenarien:

Ortsdurchfahrten	DTV aktuell	Prognosen DTV 2030			
		ohne BTS/OLS	mit BTS 1. Etappe ohne OLS	mit BTS 1. Etappe und mit Umfahrung Oberaach (Teil OLS)	mit BTS/OLS
Langrickenbach (Waldhof - Zuben)	5'900 - 7'900	7'900 - 9'300	9'100 - 10'500	11'500 - 13'400	1'700 - 2'200
Oberaach	7'600	9'400	14'100	4'500	4'800

3. BTS/OLS sind keine grossräumigen Transitachsen

Nachdem schon früh Befürchtungen geäussert wurden, der Bau der neuen Strassen könnte zu erheblich mehr grossräumigem Durchgangsverkehr vom und in den süddeutschen Raum sowie zu einer Verlagerung von Fahrten, insbesondere des Schwerverkehrs von der A1 auf die neue Thurtal-/Aachtalachse führen, wurden auch diese Aspekte schon im Vorfeld umfassend abgeklärt (Studie August 2010: „Verkehrsverlagerungen und Mehrverkehr infolge Bau BTS und OLS“; Studie März 2011: „Verlagerung von Schwerverkehr von der A1 auf die BTS“).

Als Ergebnis der Abklärungen können folgende Feststellungen getroffen werden:

- Mit dem Bau der OLS werden maximal 200 zusätzliche Fahrten pro Tag vom und in den süddeutschen Raum generiert.
- Die Verkehrsverlagerung von der A1 auf die BTS beträgt gesamthaft und je nach Abschnitt zwischen 1'100 und 1'800 Fahrzeuge pro Tag (5 bis 11 % der Grundbelastung der BTS), wobei es sich vor allem um Fahrten mit Ausgangspunkt oder Ziel im Thurgau handelt.
- Wegen der längeren Fahrzeiten über die BTS und des besseren Ausbaustandards der A1 wird von den täglich durchschnittlich 900 Lastwagen zwischen den A1-Anschlüssen Meggenhus und Attikon keiner die BTS benützen.
- Hingegen entfaltet die BTS die erwünschte Wirkung als regionale Entlastungsstrasse, indem die Mehrheit der Lastwagen, welche derzeit zwischen den Anschlüssen Meggenhus und Matzingen verkehren, die BTS benutzen (durchschnittlich 50 Lastwagen pro Tag) und damit weniger Kilometer fahren wird.

4. Wenig Mehrverkehr

Eine Studie zu den durch den Bau der BTS und der OLS verursachten Verkehrsverlagerungseffekten hat ergeben, dass der durch die beiden Strassen erzeugte Mehrverkehr gering sein wird. Im Referenzjahr 2020 wird die Zahl der zusätzlichen Fahrten auf dem gesamten Strassennetz im untersuchten Raum von St.Gallen/Horn bis Frauenfeld/Diessenhofen lediglich 3400 pro Tag oder 1 Prozent der gesamten Verkehrsmenge betragen, also weniger als ein durchschnittliches Jahreswachstum. In diesen Zahlen ist der geplante Ausbau des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt.

5. Fazit

Vor dem Hintergrund der oben gemachten Ausführungen kann in verkehrlicher Hinsicht festgehalten werden, dass mit dem Konzept BTS/OLS die gewünschten Effekte eintreten und insbesondere ein grosser Teil der Bevölkerung vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann.

Zudem können die im Gesamtverkehrskonzept aufgezeigten Schwachstellen auf den entsprechenden Achsen behoben und gleichzeitig die Qualität der innerkantonalen Erschliessung der kantonalen und regionalen Zentren verbessert werden. Eine Verlagerung des Transitverkehrs von der A1 auf die BTS oder von den internationalen Nord-Süd-Strecken auf die OLS findet nicht statt. Der durch den Bau der beiden neuen Verbindungen verursachte Mehrverkehr auf dem gesamten Strassennetz ist gering.

VIII. Chancen nutzen

Von Anfang an wurde die Planung für die neuen Strassenabschnitte ganzheitlich angegangen. Dieser Weg soll im Nachgang zum Netzbeschluss auch bei den nächsten Arbeiten (Auflageprojekt, Baubeschluss) weiter beschritten werden. Dazu werden für verschiedenste Fachbereiche unter Einbezug der jeweils betroffenen Gemeinden und Interessengruppen detaillierte Konzepte und Vorgehensweisen erarbeitet und aufeinander abgestimmt. Dabei wird es darum gehen,

- die Strassenprojekte optimal in die Siedlungen und Landschaften zu integrieren, aber auch in die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen einzubetten,
- Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume bestmöglich zu schützen
- und alle sich im Zusammenhang mit der Realisierung der Strassen bietenden Möglichkeiten zur Aufwertung der Siedlungsräume, der Landschaft sowie der landwirtschaftlichen Strukturen zu erkennen und zu nutzen.

Im Rahmen dieser Arbeiten wird eine Vielzahl von Aspekten zu prüfen sein. Den drei Themenbereichen lassen sich folgende Stichworte zuordnen:

- Integration

Gesamtverkehrs- / Gesamtmobilitätskonzept; ortsspezifische Raumplanung, städtebaulich-architektonische Integration der Bauwerke; naturnahe Gestaltung von Böschungen und Überdeckungen; Landschaften miteinander verbinden; Verlust von Landwirtschaftsland minimieren; Planung von Rastplätzen; Entflechtung von Verkehr; Rekultivierung; Planungssicherheit für Gemeinden sicherstellen; Koordination von Gemeindeprojekten.

- Schutz

Verbesserung der Verkehrssicherheit; Lebensräume miteinander vernetzen, Zersiedelung vermeiden; Lärmschutzmassnahmen; natürliche Fließgewässer erhalten; Vermeidung von Konflikten in Grundwasserschutzzonen; Einrichtungen für die Verkehrssicherheit realisieren; Waldschutz und Ersatzaufforstungen; Schutz der Tierwelt; Bodenschutz und korrekte Entsorgung; Schutz historischer Verkehrswege und Bauten; Sicherung archäologischer Funde.

- **Aufwertung**

Wohnqualität entlang von Hauptstrassen verbessern; Rück- und Umbau entlasteter Strassenabschnitte; Schutz und Aufwertung einzelner Ortsbilder, Landschaften und Waldabschnitte; optimierte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr; Massnahmen für den ökologischen Ausgleich; standortgerechte Förderung der Fauna; Renaturierungen von Gewässern; zusätzliche Erholungsräume schaffen; Verbesserung der Bewirtschaftung in der Landwirtschaft (Landumlegungen); Aufwertung von Rad- und Wanderwegen.

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass sich bei dieser gesamtheitlichen Betrachtungsweise in zahlreichen Bereichen Chancen ergeben werden, sei es bei der Gestaltung der entlasteten Ortskerne, der Verbesserung der Strukturen der Landwirtschaft oder der ökologischen Aufwertung der Landschaft.

IX. Antrag

Wir beantragen Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, gemäss dem beiliegenden Entwurf den Netzbeschluss für die „Bodensee-Thurtal Strasse“ und die „Oberlandstrasse“ zu fassen und festzustellen, dass die Oberlandstrasse auf der ganzen Länge keine Ortsumfahrung im Sinne von § 27 Abs. 1 StrWG darstellt.

Über Ihre Beschlüsse wollen Sie uns in üblicher Weise benachrichtigen.

Der Präsident des Regierungsrates

Dr. Kaspar Schläpfer

Der Staatsschreiber

Dr. Rainer Gonzenbach

Beilagen

- Entwurf Netzbeschluss
- Anhang, aktuelle Verkehrszahlen und Prognosen