

2. Beschluss des Grossen Rates über die Erweiterung des Strassennetzes durch zwei neue Kantonsstrassen (Bodensee-Thurtalstrasse, BTS; Oberlandstrasse, OLS) (08/BS 49/397)

Eintreten

Präsident: Den Bericht der Raumplanungskommission zu diesem Geschäft haben Sie vorgängig erhalten. Für die Tribünenbesucher liegen Kopien auf.

(Schriftliche, nicht vorgelesene Ausführungen)

Zusammensetzung der Raumplanungskommission: Armin Eugster, Bürglen (Präsident); Max Arnold, Weiningen; Rudolf Bär, Kreuzlingen; Renate Bruggmann, Kradolf; Kurt Engel, Schlatt; Toni Kappeler, Münchwilen; Martin Klöti, Arbon; Katharina Moor, Oberhofen; Gallus Müller, Guntershausen; Andreas Niklaus, Amriswil; Urs Schneider, Amlikon-Bissegg; Daniel Vetterli, Rheinklingen; Fritz Zweifel, Scherzingen.

Vertreter des Departementes: Regierungsrat Dr. Jakob Stark, Chef DBU; Andreas Heller, Kantonsingenieur; Ueli Hofer, Kantonsplaner; lic. iur. Marco Sacchetti, Generalsekretär DBU; Andi Schuster, Tiefbauamt (Protokollführung).

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

Die Raumplanungskommission

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

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 darüber, ob zwischen zwei oder mehreren Punkten neue Kantonsstrassen gebaut werden sollen. Sie enthalten keine Details zur Linienführung, zum Ausbaustandard, zu den Anschlussbauwerken oder zur Finanzierung. Mit dem Netzbeschluss wird den zuständigen Behörden der Auftrag erteilt, die weiteren Schritte und die Detailplanung für die entsprechenden Verbindungen in die Wege zu leiten. Dabei sind die Vorgaben des Richtplanes zu beachten. Die mit der jüngsten Revision des Kantonalen Richtplanes festgelegten allgemeinen Linienführungen für die BTS und die OLS sind daher, zusammen mit dem Richtplantext, die Leitlinien für die weitere Planung.

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

Die Vorlage umfasst die folgenden wesentlichen Punkte: Der Beschluss ist in drei Teile gegliedert. Der erste Teil beinhaltet die Ergänzung des Kantonsstrassennetzes durch die BTS und die OLS. Der zweite Teil legt fest, dass aufgrund des Charakters beider Strassen keine Ortsumfahrungen im Sinne von § 27 Abs. 1 des Gesetzes über Strassen und Wege vorliegen und damit keine Gemeindebeiträge erhoben werden. Der dritte Teil regelt das Verfahren einer Volksabstimmung.

Im Eintreten führte Regierungsrat Dr. Stark aus, dass wir mit den beiden Strassen BTS und OLS die Umsetzung des Kantonalen Richtplanes und die langfristige Umsetzung des Raumkonzeptes Thurgau erreichen. Er wies darauf hin, dass unter Nutzung von bestehenden Strassentrassen die beiden Strassen BTS und OLS das kantonale Strassennetz sinnvoll ergänzen und gegenüber der früheren Planung der T 14 einen Kompromiss darstellen. Sie verlaufen siedlungsnah und entlasten die betroffenen Ortschaften zwischen 40 % und 60 %.

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

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

Mit 9:3 Stimmen beschloss die Raumplanungskommission, auf die Vorlage einzutreten.

Präsident: Das Wort hat zuerst der Präsident der Raumplanungskommission für seine einleitenden Bemerkungen zum Eintreten.

Kommissionspräsident **Eugster**, CVP/GLP: Heute geht es um den Netzbeschluss der BTS und OLS, das heisst, die beiden Strassen sollen in das kantonale Strassennetz aufgenommen werden. Es geht heute nicht um die Linienführung der beiden Strassen.

Denn anlässlich der Sitzung vom 6. Dezember 2011 wurde mit der Änderung des Kantonalen Richtplanes die Linienführung der BTS und OLS vom Grossen Rat mit deutlicher Mehrheit festgesetzt. Es geht heute auch nicht um deren Finanzierung. Die BTS wird, so wie die Sachlage heute ist, zur Bundesstrasse und somit vom Bund finanziert. Die OLS bleibt Kantonsstrasse, und sie wird vom Kanton mit der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um 10 % mitfinanziert. Ich bitte alle Votanten, diese Ausgangslage in ihren Voten zu berücksichtigen und, wie es § 23 der Geschäftsordnung des Grossen Rates vorschreibt, zur Sache zu sprechen. Die Sache ist heute der Netzbeschluss. Die Raumplanungskommission (RPK) ist eine 13er-Kommission. Bei der Abstimmung über das Eintreten war ein Mitglied abwesend. Von den 12 Anwesenden waren 9 für und 3 gegen das Eintreten. Ich bitte Sie im Namen der grossen Mehrheit der RPK, auf die Vorlage einzutreten.

Rudolf Bär, EVP/EDU: Die EVP/EDU-Fraktion dankt Regierungsrat Dr. Stark und seinem Team für die offene Kommunikation und die Konsenssuche mit der Bevölkerung, den Gemeinden und Behörden zur Optimierung der beiden Kantonsstrassen BTS und OLS. Für die Mehrheit der Fraktion ist der Netzbeschluss eine logische Folge der Richtplanbeschlüsse. Es sind grosse Anstrengungen gemacht worden, um die Linienführung mit möglichst kleinen Eingriffen in die Natur und menschenfreundlich zu gestalten. Für die Mehrheit der Fraktion ist es wichtig, dass ein klares Signal und pflanzenfertiges Paket, welches dem Richtplan entspricht, nach Bern gesandt wird. Die Minderheit der Fraktion unterstützt die Variante der Umweltverbände. Schade, dass nicht ein Teil aus dem Vorschlag der Umweltvariante in die Planung eingeflossen ist. Die EVP/EDU-Fraktion ist mehrheitlich für Eintreten auf die Vorlage und für den Netzbeschluss.

Kappeler, GP: Wir sind alle Gemeindeammänner, Juristinnen, Landwirte, Pflegefachfrauen, Architekten, Primarlehrer und Historiker. Damit will ich sagen, dass wir alle keine Fachleute sind, was die Planung des Verkehrs betrifft. Wir stehen vor einem bedeuten- den Entscheid. Es geht um mehr als eine Milliarde Franken, um die Entwicklung des Thurgaus, um sehr viel landwirtschaftliche Nutzfläche und um die Verkehrssicherheit. Vor einem Entscheid dieser Tragweite ist es meines Erachtens angezeigt, einmal zuzuhören, was Fachleute und Verkehrsplaner dazu sagen. Da wäre zum einen die Studie "Verkehrerschliessung Oberthurgau", verfasst von Infrac, SNZ, IPG und Büro Widmer im Auftrag des Baudepartementes. Ich zitiere: "Zur Schonung der Landschaft und zur Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses soll die bereits vorhandene Infrastruktur bestmöglich genutzt werden." Oder: "Auf den Bau neuer Achsen ist zu verzichten, weil diese zu grossräumigen Verkehrsverlagerungen durch den Oberthurgau führen, was zwar Verkehr auf die neuen Achsen, aber auch zusätzliche Umweltbelastung für die Region bringt." Oder: "Der Ausbau (...) soll etappenweise und entlang den bestehenden Problemen erfolgen. Damit können den Unsicherheiten der künftigen Entwicklung besser

Rechnung getragen und Fehlinvestitionen verhindert werden." Im Weiteren zitiere ich aus dem "Gesamtverkehrskonzept Thurgau" 2011, entwickelt von EWP, Infras und dem Büro Widmer im Auftrag des Kantons Thurgau: Was Kapazitätserweiterungen betrifft, "soll dabei eine angebotsorientierte Weiterentwicklung der vorhandenen Infrastruktur verfolgt werden." Oder: "Die BTS erhöht andererseits die Kapazitäten und verkürzt die Reisezeiten in Strassenverkehr. Damit konkurrenziert sie den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und fördert die Verkehrsverlagerung auf der Ost-West-Achse Richtung motorisiertem Individualverkehr (MIV)." Ich komme schliesslich noch zum Sachplan "Verkehr" des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Programm 2006. Da lese ich: "Er (der Bund) vermeidet den gleichzeitigen Ausbau von parallel verlaufenden Verkehrsträgern mit gleichen Funktionen." Oder vielleicht das Essenziellste in der Diskussion: "Ausbauvorhaben, die nicht primär dem Erhalt der Netzfunktionalität, sondern vorwiegend der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit dienen, sollen insbesondere in Agglomerationen und in den periurbanen ländlichen Räumen vermieden werden, um einer unerwünschten Zersiedelung und einem zusätzlichen Verkehrswachstum entgegen zu wirken." "Periurbarer Raum" ist der ganze Kanton Thurgau mit Ausnahme der Agglomerationen. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung äussert sich in der "Thurgauer Zeitung" vom 1. März 2010 wie folgt: "Die Anzahl schwerer Unfälle pro Strassenkilometer ist auf Autostrassen um ein Vielfaches höher als auf Hauptstrassen." Wie ist das nun mit der BTS? Mit dieser durchgehenden Schnellstrasse werden elementare Planungsgrundsätze des Bundes und Empfehlungen der wirklichen Fachleute in den Wind geschlagen. Im Gegensatz zur BTS baut der Gegenvorschlag der Umweltverbände auf den erwähnten Grundsätzen auf, die da sind: Engpassbeseitigung, Ausbau der bestehenden Infrastrukturen, keine einseitige Verkürzung der Reisezeit im MIV, um den öffentlichen Verkehr nicht zu konkurrenzieren und die Zersiedelung nicht zusätzlich zu fördern. Wenn wir heute ja sagen, und davon gehe ich natürlich aus, und sollten die Thurgauerinnen und Thurgauer auch ja sagen, wovon ich aber nicht ausgehe, müsste also der Bund ein Strassenbauvorhaben finanzieren und ausführen, welches seinen eigenen Planungsgrundsätzen widerspricht. Das wird er nicht oder sehr zögerlich tun, zumal das Geld für die vergleichsweise harmlosen Thurgauer Probleme fehlt. Die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (auto-schweiz) ist für uns Grüne nicht gerade ein Partner. Aber ich möchte sie trotzdem zitieren. auto-schweiz stimmt in einem Communiqué der Anpassung des Bundesbeschlusses vom 18. Januar 2012 über das Nationalstrassennetz zu. Das ist die Botschaft an den Ständerat und den Nationalrat, welche die Übernahme der 400 zusätzlichen Kilometer ins Grundnetz betrifft. auto-schweiz schreibt: "Voraussetzung hierfür wäre allerdings, dass die Beseitigung von bestehenden Engpässen im Nationalstrassennetz erste Priorität hat. ... Wichtig ist für uns, dass die Mittel für den Strassenbau dort eingesetzt werden, wo sie die grösste Wirkung erzielen; volkswirtschaftlich ausgewiesene Bedürfnisse müssen Vorrang haben vor politisch motivierten Ausbauplänen." Die Autolobby verlangt also Engpassbeseitigung in den

Problemräumen Zürich-Nord, A 1 Zürich - Bern, Lausanne - Genf und im Raum Basel. Die BTS gehört klar zur Kategorie "politisch motivierte Ausbaupläne". Ich gehe so weit zu sagen: Wenn wir in absehbarer Zeit eine Optimierung des Verkehrs im Thur- und Aachtal und im Raum Kreuzlingen - Münsterlingen erreichen und die Siedlungen entlasten wollen, dann müssen wir zu den Netzbeschlüssen nein sagen und den Weg für Lösungen frei machen, welche den elementaren Grundsätzen der Verkehrsplanung besser entsprechen. Ich erlaube mir eine ganz persönliche Bemerkung: Ich durfte Regierungsrat Dr. Stark in den letzten Jahren als hervorragenden Regierungsrat kennenlernen. Er ist kompetent, ausserordentlich dossiersicher, kommunikativ und volksth. Es ist mir deshalb umso unverständlicher, dass er sich für so fragwürdige, ja untaugliche und eigentlich auch schlecht legitimierte Vorlagen einsetzt.

Zweifel, FDP: Die Raumplanungskommission beziehungsweise der Regierungsrat stellt dem Grossen Rat den Antrag, die BTS und die OLS in das Netz der Kantonsstrassen aufzunehmen. Heute, 2'562 Tage nach der ersten Beratung über die so genannte T 14 und die Südumfahrung, erlaube ich mir, persönlich eine andere Haltung einzunehmen als am 9. März 2005. Es ist relativ einfach, diese andere Haltung zu begründen. Basierend auf den Zielen der Raumordnungspolitik sowie den Grundsätzen zum Gesamtverkehr zeigt das "Gesamtverkehrskonzept Thurgau" die Hauptstrategie für unseren Kanton auf. Als Folge daraus sind breit abgestützt die beiden Verbindungen BTS und OLS ausgearbeitet worden. Nach einem mustergültigen Mitwirkungsverfahren unter Einbezug möglichst aller Beteiligten wie Regionalplanungsgruppen, Gemeinden, Verbände und Bewohner, unterbreitete der Regierungsrat der Raumplanungskommission zwei überzeugende Konzepte zur Linienführung der BTS und OLS. Die beiden Konzepte sind aufeinander abgestimmt und zusammen als Ganzes zu betrachten. Die BTS und OLS ergänzen unter Nutzung der bereits bestehenden, bewährten Verbindungen das kantonale Strassennetz mass- und sinnvoll. Diese Vervollständigung des Netzes ist für den Erhalt unserer Mobilität von grosser Bedeutung und entlastet gleichzeitig die Bewohner von mehreren Zentren in unserem Kanton. Die Vorlage bietet als Paket ausgewogene Lösungen zur Behebung der derzeit und vor allem der zukünftig unbefriedigenden Verkehrserschliessung der von der Planung betroffenen Gebiete. Nachdem der Grosse Rat die Anpassung der Linienführung im Kantonalen Richtplan bereits vorgenommen hat, ist nun der Netzbeschluss als Folge ein weiterer Schritt. Dabei gilt es zu beachten, dass die beiden geplanten Verkehrsverbindungen gemeinsam zu realisieren sind. Siedlungsgebiete mit sehr hohem Durchgangsverkehr, zum Beispiel Bottighofen, werden entlastet und erfahren eine Steigerung der Wohn- und Lebensqualität. Die Verbindungen BTS und OLS erhöhen generell die Verkehrssicherheit, ganz besonders aber wird die Sicherheit in den Dörfern massiv erhöht. Als durchaus positiv kann bewertet werden, dass der Bundesrat dem Parlament am 18. Januar 2012 beantragte, den "Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz" und dessen Finanzierung anzupassen. Darin wird insbesondere

festgehalten, dass die BTS durch den Bund übernommen und auch finanziert werden soll. Die Finanzierung der OLS soll durch eine minimale Erhöhung der Strassenverkehrssteuern sichergestellt werden. Um die Gemeinden, welche grundsätzlich eine gute Lösung anstreben, zu stärken, bedarf es noch einzelner Detailabsprachen. Das Departement für Bau und Umwelt hat in der vorbildlich durchgeführten Planungsphase bewiesen, dass auf die Anliegen der Gemeinden, der Landeigentümer und der Bewohner eingegangen wird. Mit diesen neuen Erkenntnissen sollen die BTS und die OLS als Gesamtes in das Netz der Kantonsstrassen aufgenommen werden. Wir entscheiden heute, das Volk vermutlich im September dieses Jahres, welchen Thurgau wir wollen. Nutzen wir die Chance, die Probleme vorausschauend anzupacken und eine der wesentlichen Grundlagen für einen sicheren, an Lebensqualität hochstehenden, wirtschaftlich florierenden Thurgau zu schaffen. Die FDP-Fraktion ist einstimmig für Eintreten und stimmt einer entsprechenden Änderung beziehungsweise Aufnahme in das Netz der Kantonsstrassen einstimmig zu.

Bruggmann, SP: Zuerst möchte ich dem Kommissionspräsidenten meinen Dank aussprechen. Nach etlichen Irren, Wirren, Verzögerungen, Diskussionen und Mails hat letzten Freitag die überarbeitete und ergänzte Variante des Kommissionsberichtes doch noch den Weg zum Grossen Rat gefunden. Ein spezielles Dankeschön an die Parlamentsdienste für ihre immer schnelle und effiziente Arbeit. Hoffentlich haben alle Mitglieder des Grossen Rates die beiden Varianten des Berichtes auch genau gelesen und die Unterschiede studiert. Genau so ist es mit der heutigen Diskussion. Auch da liegen zwei Varianten vor. Allerdings wird die eine über den grünen Klee gelobt und die andere totgeschwiegen. Aber nur das genaue Abwägen aller Aspekte bringt unseren Thurgau weiter. Es ist unbestritten, dass auf den Thurgauer Strassen immer mehr Verkehr rollt, dass der Langsamverkehr, beispielsweise Zuckerrübentransporte, den Normalverkehr behindert, dass die Anwohner der Durchgangsstrassen in den Dörfern der Thurtalachse entlastet werden sollen und dass auf der West-Ost-Achse sehr viel lokaler Ziel-Quell-Verkehr unterwegs ist. Unbestritten ist auch: "Wer Strassen baut, wird Verkehr ernten". Dieses Zitat stammt von Jürg Dietiker, einem Experten der Verkehrs- und Raumplanung. Umstritten ist aber das Rezept zur Lösung dieser Probleme. Die einen sehen das Heil im Bau der BTS und OLS. Wir anderen überlegen uns, welche Lösungen dem Kanton Thurgau und seiner Bevölkerung in allen Bereichen dienen. Es geht nicht nur um die Verflüssigung des Verkehrs. Uneingeschränkter Strassenbau bringt noch ganz Anderes mit sich, über das wir nachdenken müssen. Wollen wir unseren Thurgau mit dem Bau der BTS für weitere Aldi, Lidl, Baumärkte und Einkaufszentren auf der grünen Wiese erschliessen? Wollen wir hektarenweise bestes Landwirtschaftsland und schöne Erholungszonen zupflastern? Wollen wir noch mehr Pendler und noch mehr Zersiedelung? Wollen wir die Bodensee-Thurtalachse auch für den Transitverkehr attraktiv machen? Wollen wir zusammen mit dem Nachfolger des Nachfolgers des Nachfolgers usw. von

Regierungsrat Dr. Stark irgendwann im Jahr 2035 die BTS einweihen? Wollen wir eine Todesstrecke quer durch den Thurgau legen? Eine nicht richtungsgetrennte Schnellstrasse, auf welcher mit Tempo 80/100 Stundenkilometern gefahren wird, wird unweigerlich zur Todesstrecke. Sie erinnern sich sicher noch an die vielen Unfälle auf der Strecke Schaffhausen - Winterthur oder auf der Strasse im St. Galler Rheintal. Diese Unfallstrecken mussten später alle entschärft respektive zu Autobahnen umgebaut werden. Das alles wollen wir nicht. Zudem sind die Kosten für dieses Strassenbauprojekt gigantisch und der Nutzen unklar. Regierungsrat Dr. Stark und seine Crew hoffen zwar darauf, dass der Bund die BTS bauen und finanzieren wird. Niemand weiss aber, ob dann auch wirklich alles realisiert wird, was heute vom Kanton versprochen und geplant wird. Niemand weiss, wann der Bund diese Strasse wirklich bauen wird. Wer heute die Staumeldungen im Radio verfolgt, weiss, dass es in der Schweiz weit wichtigere Strassenabschnitte gibt, welche auf einen Ausbau warten. Es geht auch anders. Die Lösung heisst "Umbau" und ist eine BTS-Variante, welche ausgearbeitet vorliegt, nur leider nicht dem Grossen Rat und der Bevölkerung. Sie wurde in einer Schublade des DBU versenkt. Doch nach dem Nein der Bevölkerung zur BTS und OLS im Herbst 2012 wird sich Regierungsrat Dr. Stark nur allzu gerne an sie erinnern. Die Variante "Umbau" bringt viel schneller massvolle und nachhaltig wirkende Verbesserungen der West-Ost-Achse. Sie nutzt auf weiten Strecken das bestehende Trasse und entlastet zugleich die verkehrsgeplagten Gemeinden. Nach relativ kurzen Umfahungsstrecken kehrt die BTS-Variante "Umbau" immer wieder auf das bestehende Trasse zurück. Deshalb können dringende Etappen schneller realisiert werden, und sie bringen bald die gewünschte Verflüssigung des Verkehrs. Der Landwirtschafts- und der Langsamverkehr werden auf gesonderten Fahrspuren abgewickelt. Damit würde die Bevölkerung bald entlastet und der Verkehr auf der wichtigen Wirtschaftsachse flüssiger und ruhiger. Ausserdem braucht es bei der Realisierung der Variante "Umbau" kein zweites Strassenband quer durch den Thurgau. Eine leistungsfähige Strasse genügt. Damit wird viel bestes Landwirtschaftsland erhalten. Und über die OLS brauchen wir auch nicht weiter zu diskutieren. Sie ist schlicht und einfach unnötig. Die West-Ost-Achse soll aber verbessert werden und in Zukunft allen dienen. Die Variante "Umbau" bringt eine optimierte Strasse, auf welcher der Verkehr flüssig, sicher und ruhig rollt. Die BTS Variante "Umbau" ist ein Gesamtkonzept, bei dem Engpässe gezielt und schnell beseitigt und die neuralgischen Abschnitte punktuell verbessert werden. Was wollen wir mehr? Die SP-Fraktion lehnt deshalb den Netzbeschluss ab.

Niklaus, SVP: Der Kanton Thurgau verfolgt eine koordinierte Verkehrspolitik mit einem stetigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs und einem bedarfsgerechten Ausbau der erforderlichen Infrastruktur für den Individualverkehr. Wesentliche Teile dieser Strategie sind der Bau der BTS als Entlastungsstrasse durch den Oberthurgau und das Thurtal sowie der OLS zur Verbesserung der Verbindung vom Raum Kreuzlingen in den Oberthurgau. Für die Entwicklung des Kantons ist es unabdingbar, dass die Thurgauer Zen-

tren gut in das schweizerische Verkehrsnetz eingebunden und vor allem auch untereinander optimal vernetzt sind. Dies gilt insbesondere für die Zentren im Oberthurgau, welche heute nicht oder nur schlecht ins übergeordnete Strassenverkehrsnetz eingebunden und auch innerhalb des Kantons immer schlechter erreichbar sind. Der Verkehr hat in den letzten Jahren in einem Ausmass zugenommen, dass unser Strassennetz in Amriswil, Romanshorn, aber auch in Weinfelden, Bürglen und vielen anderen Orten entlang der Thurtal- und der Seeachse an der Grenze der Leistungsfähigkeit angekommen ist. Tägliche Staus und unhaltbare Zustände für die Anwohner sind die Folge. Ohne Entlastungsmassnahmen wird sich die Situation in Zukunft noch weiter verschärfen. Insbesondere wird sich der Verkehr noch vermehrt auf kleine Landstrassen verlegen, weil auf den Hauptachsen zu den Stosszeiten kein Durchkommen mehr möglich ist. Die neusten Verkehrszählungen zeigen auf, dass der Verkehr entsprechend der Siedlungsentwicklung auf den genannten Achsen Bonau - Arbon und Kreuzlingen - Amriswil etwa doppelt so stark zunimmt wie im Durchschnitt über den ganzen Kanton. Damit bestätigt sich die im Kantonalen Richtplan festgesetzte Linienführung der BTS und OLS als richtig. Gemäss den Planungsgrundsätzen unseres Kantonalen Richtplanes muss das Strassennetz dem Gesamtziel der Thurgauer Raumordnungspolitik dienen, welches lautet: "Die Attraktivität des Kantons als Lebens- und Wirtschaftsstandort ist zu erhalten und zu fördern." Auch ist die Verkehrsplanung auf die Siedlungs- und Zentrumsstruktur abzustimmen. Gestützt darauf wurden die generelle Linienführung und der Ausbaustandard der beiden Strassen im Dezember 2011 als Festsetzung von diesem Parlament beschlossen. Der vorliegende Netzbeschluss ist nun die logische Folge dieser Richtplanbeschlüsse. Die von Kantonsrat Kappeler zitierte Studie ist veraltet und wurde vor der Verabschiedung der neuen Thurgauer Raumordnungspolitik erstellt. Die BTS und OLS erfüllen insbesondere die folgenden übergeordneten Zielsetzungen: Sie entlasten die Siedlungsräume und Ortskerne auf der Thur- und Aachtalachse, der Seestrasse sowie im Raum Langrickenbach und werten diese auf. Gleichzeitig entlasten sie viele Nebenstrassen, welche heute als Ausweichrouten genutzt werden. Zumindest indirekt entlasten sie damit auch den ländlichen Raum. Die Strassenprojekte sind gut in die Siedlungen und Landschaften integriert, aber auch optimal in den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen eingebettet. Im Gegensatz zur Vorlage 2005 liegen die BTS und OLS siedlungsnah und wo immer möglich entlang bestehender Achsen wie Bahnlinien, Gewässer oder bestehender Strassen. Dank der Siedlungsnähe ist auch die Entlastungswirkung um einiges höher, und es werden kaum unberührte Landschaftsräume betroffen. Die BTS und OLS bieten damit einen bestmöglichen Schutz für Menschen, aber auch Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume. Autostrassen gehören unter Einbezug der Verkehrsmenge zu den sichersten Strassen der Schweiz. Mit Mittelleitplanken kann die Sicherheit massiv erhöht werden. Man kann nach längeren, einstreifigen Abschnitten Überhohlmöglichkeiten mit zwei zweistreifigen Abschnitten einbauen. Auch diese Massnahmen fördern die Sicherheit. Im Gegensatz zu 2005 ist auch die Finanzierung der Strassenprojekte abge-

klärt. Für die Realisierung der OLS sollen die Verkehrssteuern moderat um 10 % erhöht werden. Die H 14 Grünegg - Meggenhus wird gemäss Antrag des Bundesrates an die eidgenössischen Räte ins Nationalstrassennetz aufgenommen, womit die Zuständigkeit für Bau, Betrieb und Finanzierung der BTS allein beim Bund liegen wird. Um den immer wieder auftauchenden Befürchtungen einer Verlagerung von Schwerverkehr von der A 1 auf die BTS respektive von der Erzeugung von Mehrverkehr durch den Bau der BTS und OLS zu begegnen, wurden vom Tiefbauamt zwei entsprechende Studien in Auftrag gegeben. Diese zeigen auf, dass die Befürchtungen unbegründet und die entsprechenden Verlagerungseffekte gering sind. Ich bitte die Gegner der Vorlage, diese Studien endlich zur Kenntnis zu nehmen. Die BTS und OLS sind damit keine grossräumigen Transitachsen, sondern dienen primär der Verbesserung der Strassenverbindungen innerhalb unseres Kantons. Die BTS und OLS sind aus den folgenden Gründen und entgegen dem angekündigten Antrag von Kantonsrat Bernhard im gleichen Netzbeschluss abzuhandeln und sie dürfen nicht in zwei unabhängige Beschlüsse aufgeteilt werden: 1. Die OLS dient in erster Linie dazu, die durch den Bau der BTS zu erwartenden Verkehrsverlagerungen auf die Achse Kreuzlingen - Amriswil aufzufangen. Die BTS und OLS bilden damit eine verkehrspolitische Einheit. 2. Die BTS und OLS bilden zusammen einen wesentlichen Eckpfeiler der Gesamtstrategie zur Entwicklung unseres Kantons. 3. Von der Ausführung der BTS alleine würde ein Teil des Kantons respektive der Bevölkerung, insbesondere im Aach- und Thurland, profitieren. Ein anderer Teil, insbesondere im Raum Langrickenbach sowie entlang dem Obersee, jedoch gewichtige Nachteile erfahren. Solche Ungleichgewichte sind nicht zu verantworten. Die SVP-Fraktion ist deshalb geschlossen gegen den Antrag zur Aufteilung der Netzbeschlüsse. Zur Alternativvariante der Umweltverbände möchte ich mich heute im Detail nicht mehr äussern. Nur so viel: Im Gegensatz zur Verbandsvariante sind die BTS und OLS langfristige Massnahmen, welche auch zur Lösung der zukünftigen Verkehrsprobleme in unserem Kanton beitragen werden. Die Verbandsvariante vermag wohl die heutigen Verkehrsprobleme an gewissen Orten etwas zu entschärfen, löst aber weder alle heutigen, geschweige jene Probleme der Zukunft. Insbesondere die Probleme, beispielsweise in Weinfelden, entlang dem See, im Raum Romanshorn und Egnach, vermag die Verbandsvariante überhaupt nicht zu lösen. Auch unsere Eisenbahnen wurden nicht nur für die nächsten paar Jahre, sondern für die nächsten hundert Jahre geplant. So ist es auch mit den Projekten der BTS und OLS. Diese stellen zumindest Generationen-, wenn nicht Jahrhundertprojekte im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik unseres Kantons dar. Mit der Realisierung der beiden Strassenverbindungen BTS und OLS werden die bestehenden Strassen entlastet, der Verkehr wird verflüssigt, die Erreichbarkeit insbesondere des Oberthurgaus verbessert sowie der Schutz der Wohnbevölkerung vor Immissionen erhöht. Die SVP-Fraktion empfiehlt deshalb einstimmig, dem vorliegenden Netzbeschluss gemäss Punkt 1 des Beschlussesentwurfes zuzustimmen. Punkt 2 dient der Klarstellung, dass die betroffenen Gemeinden von Beiträgen gemäss dem Gesetz über Strassen und Wege befreit sind.

Auch diesem Punkt stimmt die SVP-Fraktion einstimmig zu. Eine für die zukünftige Entwicklung unseres Kantons so gewichtige Vorlage ist nach Ansicht unserer Fraktion zwingend dem Volk zur Abstimmung vorzulegen. Deshalb wird auch Punkt 3 des Beschlusses einstimmig unterstützt. Ich bitte Sie im Namen unserer Fraktion, dem vorliegenden Beschlussesentwurf unverändert zuzustimmen und damit ein entsprechendes Signal an unsere Bevölkerung zu senden.

Theler, GP: Der Grosse Rat ist grüner geworden in den acht Jahren, seit ich dabei bin. Tatsächlich es ist so: Wenn es um erneuerbare Energien geht oder wie kürzlich um Biodiversität, dann staune ich fast schon, wie grün alle geworden sind. Ich meine das nicht sarkastisch. Ich habe wirklich den Eindruck, dass die Voten zu diesen grünen Themen von allen Seiten ernsthafter geworden sind. Alle wollen eine bessere Raumplanung, alle sind für mehr Biodiversität und alle sind für die Energiewende. Oder besser, damit sich niemand übergangen fühlt, die Meisten sind dafür. Das ist erfreulich. Aber heute geht es um die Wurst, und schon sind alle diese Erkenntnisse weniger wert als die unbeeinträchtigte Mobilität. So werden sich wohl vier Fünftel des Rates für die beiden grossen Strassenneubauprojekte BTS und OLS aussprechen, genau gleich wie damals vor sieben Jahren. Die Hoffnung bleibt, dass die Bevölkerung wie 2005 nochmals "grüner" sein wird als das Parlament. "Grüner" oder einfach pragmatischer: Eine hundertprozentige Mobilität kann nicht gewährleistet werden. Der Rest des Schweizer Mittellandes weiss das im Übrigen schon lange. Effizienter, mutiger und auch weitsichtiger wäre es, das Wachstum nicht weiter zu forcieren und dazu zu stehen, dass es im Angebot an Strassen und Mobilität auch im Thurgau ein paar Engpässe gibt. Der Mensch ist erfindungsreich und anpassungsfähig; auf viele Fahrten liesse sich ohne Verlust an Lebensqualität verzichten. Und manchmal muss man halt tatsächlich ein bisschen warten. Eine technische Energiewende und eine ökologische Landwirtschaft jedenfalls genügen nicht, wenn wir uns den Thurgau erhalten wollen, so wie viele sagen und so wie wir ihn kennen und lieben. Es braucht eben auch eine Verlangsamung und den Mut, einige Dinge anders zu planen und zu verändern. Ich fahre auch Auto. Wie alle anderen habe und hätte ich die Strassen am liebsten leer, wie früher im Thurgau. Doch der Thurgau hat sich verändert. Er ist wie der Regierungsrat in seiner Botschaft festhält, überdurchschnittlich gewachsen und wird dies weiter tun. Persönlich habe ich mich in den letzten acht Jahren immer gegen alle Standortförderungen und Marketingkampagnen ausgesprochen. Das Wachstum ohne Förderung wäre mir genug gewesen. Aber wie auch immer: Im Jahr 2012 muss man auch im Thurgau im Abendverkehr an einigen Orten Geduld haben. Um 18.00 Uhr ungefähr, wenn Berufs- und Freizeitverkehr zusammen kommen, wird es da und dort etwas eng. Am besten wir gewöhnen uns daran, im Rest der Schweiz gehört das nämlich schon lange zum Alltag. Und trotzdem: Auch wenn Sie eine Milliarde Franken ausgeben, viel Land zubetonieren und weiterem Verkehr und weiterer Zersiedelung Tür und Tor öffnen, werden Sie sich trotzdem daran gewöhnen müssen. Daran gewöhnen müssen,

dass wir nicht mehr unbeeinträchtigt zu jeder Zeit so schnell und überall ankommen, wie dies bei leeren Strassen theoretisch der Fall wäre. Das ist so und wird so bleiben. Bedenken Sie andererseits wie von Kantonsrätin Bruggmann erwähnt, wie selten Sie im Schweizer Radio Staumeldungen aus dem Thurgau hören. Kaum je. Es wäre deshalb angebracht, wir würden lernen, mit dem vorhandenen Strassenraum auszukommen. Bei der T 14 waren wir Grüne immer für punktuelle Verbesserungen. Die Vorlage der Umweltverbände war detailliert und realisierbar. Sie wurde nie wirklich ernst genommen. Die Planung der zwei neuen Strassenachsen bleibt so absurd wie vor sieben Jahren. Man benimmt sich immer noch so, als hätten wir im Thurgau Land zum verschwenden und als wären wir in der Pionierzeit, in welcher Erschliessungen automatisch Wohlstand und Fortschritt bedeuteten. Der Regierungsrat schreibt weiter, dass die Belastung des durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV) auf der Thurtalachse zu einer erheblichen Schmälerung der Lebensqualität führe. Und die OLS soll also auf Vorrat gleich mitgebaut werden, damit Langrickenbach nicht dereinst unter einem DTV von über 10'000 zu leiden habe. Bottighofen hat einen DTV von gut 20'000 und gehört zu den sehr begehrten Wohngemeinden. Ich lebe schon lange dort. Wenn ein DTV von über 10'000 oder 15'000 Fahrzeugen unerträglich wäre, so müssten wir das Schweizer Strassennetz überall in unvorstellbaren Dimensionen erweitern. Das ist abwegig, denn wir haben das Geld dazu nicht und vor allem haben wir das Land dazu nicht mehr. Folgender Satz in der Botschaft zum Netzbeschluss ärgert mich sehr: "Ziel muss es sein, von den positiven Effekten zu profitieren, ohne die Lebensqualität für die Menschen zu schmälern und ohne die Einzigartigkeit der Thurgauer Landschaft zu gefährden." Das ist nun aber wirklich schlicht und einfach unmöglich. Der Regierungsrat propagiert hier die Quadratur des Kreises. Die zitierte Einzigartigkeit der Thurgauer Landschaft wäre mit der BTS und OLS nicht nur gefährdet, sondern ganz klar beeinträchtigt. Dazu mindestens hätte man meines Erachtens stehen sollen.

Gallus Müller, CVP/GLP: Nach der Richtplandiskussion können wir heute den zweiten Schritt im langen Weg zu den Strassenbauvorhaben machen. Es ist heute nur der Entscheid zu fällen, dass die BTS und OLS ins Netz der Kantonsstrassen aufzunehmen sind. Je nach Standpunkt ist man für oder gegen die Strasse. Eine Mehrheit hat sich im Rahmen der Richtplandiskussion für beide Strassen ausgesprochen. Es ist also nur logisch, diese beiden Strassen auch ins Netz der Kantonsstrassen aufzunehmen. Die Argumente für und wider die Strassen wurden schon mehrmals vorgetragen und wiederholt. Unseres Erachtens ist es entscheidend, dass wir für die Zukunft die Voraussetzungen schaffen, den Strassenverkehr sinnvoll zu lenken und die Bevölkerung bestmöglich zu schützen. Dass dies mit den vorgeschlagenen Strassen möglich ist, haben die Berechnungen der Verkehrsströme aufgezeigt. Im Wissen, dass neue Strassen auch etwas Verkehr anziehen, ist es doch so, dass die Verkehrszunahme auch ohne Strassenbau stattfinden wird. Die grössere Mobilität, die wirtschaftliche Entwicklung und insbesondere

das Bevölkerungswachstum bringen in den nächsten Jahren einen deutlichen Mehrverkehr. Da es aber heute bereits grosse Belastungen für die Anwohner gibt, müssen diese mit der BTS entlastet werden. Zudem kann damit die Wirtschaftsachse durch das Thurtal nach Romanshorn - Arbon gestärkt werden. Die seitlich liegenden Gebiete werden von Umgehungsverkehr verschont. Die OLS wird nötig, damit mit der BTS eine klare Kanalisierung des Verkehrs von Kreuzlingen und Konstanz Richtung St. Gallen erfolgen kann. Die betroffenen Gemeinden müssen zwingend von diesem Zusatzverkehr entlastet werden. Eine grosse Entlastung für die Seestrasse ist durchaus eine positive Nebenerscheinung. Da es sich bei beiden Strassen um der Belastung angepasste Strassenbauten handelt, ist nicht zu befürchten, dass wir damit grossräumige Transitstrecken schaffen. Zudem ist wie bereits gehört die Finanzierung soweit nötig auch geregelt. Die CVP/GLP-Fraktion stellt sich grossmehrheitlich hinter die BTS und OLS. Und sie steht natürlich auch dahinter, dass die OLS als Kantons- und nicht als Umfahrungsstrasse gelten wird und somit von der Beitragszahlung der Gemeinden ausgeschlossen ist. Ich danke für eine Zustimmung zu den Strassenbauvorhaben.

Bernhard, CVP/GLP: Die heutige Beratung über den Netzbeschluss ist das Resultat vieler Sitzungen, Veranstaltungen und intensiver Diskussionen. Die Raumplanungskommission, der zuständige Regierungsrat und die Fachleute aus der Verwaltung haben grosse Arbeit geleistet. Das Resultat lässt sich sehen. Die CVP/GLP-Fraktion ist für Eintreten. Wir haben uns auch intensiv mit der Frage nach zwei Netzbeschlüssen auseinandergesetzt. Haben zwei Vorlagen beim Thurgauer Volk mehr Chancen als eine? Ist eine Etappierung der beiden Strassen besser als eine eventuelle Nulllösung? Die CVP/GLP-Fraktion hat mehrheitlich beschlossen, in der Detailberatung einen Antrag auf Teilung in zwei Netzbeschlüsse zu stellen.

Wittwer, EVP/EDU: In der Abwägung für oder gegen den vorliegenden Netzbeschluss gilt es zu bedenken, dass jede Lösung Vor- und Nachteile mit sich bringt. Die EDU vertritt jedoch die Meinung, dass wir mit der Zustimmung zum Netzbeschluss der Bevölkerung wie auch der Natur einen Dienst erweisen. Es ist nun einmal eine Realität, dass die Bevölkerung und die Mobilität wachsen. Und jene, welche sich nun lautstark gegen den Netzbeschluss auflehnen, sind an diesem Umstand mitverantwortlich. Die EDU erachtet den gut ausgearbeiteten Netzbeschluss als verantwortungsvoll erarbeiteten Lösungsvorschlag. Im Wissen, dass jede Verhinderung des Verkehrsflusses zusätzliche Abgase bildet, die Sicherheit und Gesundheit der Menschen gefährdet sowie die Wirtschaftlichkeit unserer Arbeitsplätze gefährdet, sehen wir uns in der Verantwortung, dem vorliegenden Netzbeschluss zuzustimmen. Zu oft und zu lange wurden in der Schweiz aus ideologischen und oder parteipolitischen Gründen Strassen verhindert, welche zu einer Entlastung führen sollten. Sind die Strassen einmal gebaut, sind sie nicht mehr weg zu denken und werden als die Lösung betrachtet. Bedenken wir auch: Wenn wir heute ein Zeichen

setzen, müssen sich viele Leute noch einige Jahre in Geduld üben, bis sie endlich das haben, was für viele von uns selbstverständlich geworden ist: Ruhe, bessere Luft und weniger Angst vor Unfällen. Das Zeichen, welches wir heute setzen können, indem wir dem Netzbeschluss zustimmen, ist für unsere Bevölkerung, für das Bundesparlament, für unsere Wirtschaft und zur Sicherung unserer Arbeitsplätze wichtig. Die Gegner der Strasse sind meist Befürworter des öffentlichen Verkehrs. Seit Jahren üben sich die Teilnehmer des Individualverkehrs mit dem Benützen des öffentlichen Verkehrs solidarisch. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs konnte dadurch massiv ausgebaut werden. Heute sollten wir ein Zeichen des Miteinanders des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs setzen. Nur die Koordination aller Verkehrsmittel bringt auf allen Seiten Gewinner hervor. Ein Gesamtverkehrskonzept ist kein Gegen-, sondern ein Miteinander. Darum brauchen wir die Solidarität auch von den Nutzern des öffentlichen Verkehrs. Velofahrer, Fussgänger, kleine und grosse Anwohner der Thurtalstrasse, Schülerinnen und Schüler, ältere und gehbehinderte Menschen; sie alle profitieren davon, wenn eine tragfähige Strasse den Verkehr aufnimmt. Zu viel steht in der Zukunft auf dem Spiel, um aus Prinzip gegen den neuen Netzbeschluss zu sein. Tun wir etwas für die Gesundheit und die Sicherheit der Menschen. Tun wir etwas für die Umwelt und für die Zukunft unseres Kantons und stimmen wir dem Netzbeschluss mit der Erweiterung des Strassennetzes durch die BTS und OLS herzlich zu.

Dr. Streckeisen, EVP/EDU: Ich spreche für die Hälfte der EVP. Wir haben heute die Chance, zur Lösung der Verkehrsprobleme im Thurtal und im Oberthurgau bei zu tragen und eine Medaille zu vergeben. Sollen wir uns da mit Bronze zufrieden geben, Silber oder gar Gold anstreben? Für uns ist die Antwort klar: Wir wollen mehr als Bronze. Wir wollen die Variante "Umbau". Die Gründe habe ich damals in der Debatte zur Festsetzung ausführlich vorgetragen. Jetzt geht es mir lediglich darum, festzuhalten, dass wir nicht Nichts tun wollen. Ich bitte den Grossen Rat, das auch wirklich zur Kenntnis zu nehmen. Immer wieder bekomme ich zu hören, dass "Etwas gehen" müsse. Das ist richtig, da kann ich beipflichten. Aber es soll eben nicht einfach "Etwas gehen", sondern wir müssen etwas Gutes tun. Etwas, das sowohl der Bevölkerung als auch der Landwirtschaft und der Umwelt gut tut. Deshalb lehnen wir den Netzbeschluss ab. Nicht weil wir Nichts tun wollen, sondern weil wir das Bessere wollen, nämlich die Variante "Umbau".

Moor, SP: Die folgenden Argumente aus der Botschaft sollten die Notwendigkeit aufzeigen, die BTS und OLS in den Netzbeschluss aufzunehmen. Die meisten Vorredner haben die Argumente unterstützt. Uns überzeugen sie nicht. 1. Dem steigenden Mobilitätsbedürfnis muss Rechnung getragen werden. Unser Gegenargument: Mit immer besseren Infrastrukturen wird dieses Bedürfnis unnötig gefördert und ob man es will oder nicht, mit neuen Hochleistungsstrassen werden ganze Landstriche auf den motorisierten Individualverkehr umgepolt. Immer schneller, immer mehr, immer besser ist die Devise un-

seres Alltags. Sie macht viele Menschen und die Umwelt krank. Das Motto für eine lebenswerte Zukunft hiesse: "Entschleunigung", also slow food statt fast food nicht nur in der Ernährung. 2. Die negativen Auswirkungen wie Landverbrauch, Landschaftsbeeinträchtigungen, Lärm, Abgase und Verkehrsunfälle würden nach Möglichkeit vermieden. Wie wird das möglich sein? Wer kennt das Rezept? Bis jetzt konnte es meines Wissens noch bei keinem neuen Strassenbau umgesetzt werden. 3. Die neue Strasse soll nur eine bessere innerkantonale Verbindung ermöglichen, und nur das. Wird dem so sein? Tempo 100 Stundenkilometer ohne Behinderung erleichtert das Einkaufen in attraktiveren Städten als unser Kanton sie bietet. Auch Arbeitsorte ausserhalb des Kantons sind schneller und bequemer erreichbar. Im Thurgau wohnen, anderswo arbeiten, dieser Trend wird sich weiter verstärken. Wir wundern uns auch sehr über die Aussage, dass der Zusammenhang über die einzelnen Kantonsteile durch die neuen Strassen gefördert werde. Wurden beispielsweise die Regionen Frauenfeld und Kreuzlingen durch die A 7 besser vernetzt? Keineswegs. Frauenfeld orientiert sich nach Winterthur und Zürich und Kreuzlingen natürlich nach Konstanz. Fahren die Kreuzlinger einmal Richtung West, dann lassen sie Frauenfeld links liegen. 4. Es wird von einem massvollen Ausbau gesprochen. Auch davon kann keine Rede sein. Im Thurtal ist eine durchgehend neue Strasse geplant, befahrbar grösstenteils mit 100 Stundenkilometern. Obwohl sie möglichst nahe entlang dem Siedlungsgebiet geführt wird, verschlingt sie wertvolles Kulturland, zerschneidet intakte Betriebseinheiten, trennt Landschaftsräume und zerstört Lebensräume von Fauna und Flora. Dies betrifft ebenso den Ausbau der OLS, vor allem im Raum Anschluss A 7 bis Schönenbaumgarten. Allein in Lengwil wird die Existenz von drei Landwirtschaftsbetrieben gefährdet, und intakte Landschaftsräume werden zerstört. Erinnern Sie sich an die zustimmenden Voten zur Erhaltung der Biodiversität? Wer damals A sagte, müsste jetzt konsequenterweise auch B sagen. 5. Dem angestrebten Raumkonzept wird mit den neuen Strassen zum Durchbruch verholfen, das heisst, die Zersiedelung wird gestoppt. Die Entwicklungen entlang neuer Strassen zeigen das Gegenteil auf. Ich habe grosse Zweifel, dass dies gerade im Thurgau durchsetzbar sein soll, wo sich die meisten Gemeinden gegen eine Zusammenarbeit und eine gemeinsame Planung stellen. Wer will denn zu Gunsten der anderen auf Entwicklung verzichten? Der Baudruck auf alle Gemeinden im Einzugsbereich wird gross werden. Neue Wohnquartiere sowie Einkaufszentren werden aber ausserhalb der Ortskerne und Bahnstationen entstehen, ausgerichtet auf den Privatverkehr. 6. Die Finanzierung ist durch die Absichten des Bundes gesichert. Die Chancen stehen 50:50. Wie kann man da von einer gesicherten Finanzierung sprechen? Auch wenn dem so wäre, so müssen wir uns doch fragen, ob die enormen Kosten von einer Milliarde Franken, das sind tausend Millionen Franken, im Verhältnis zu den effektiven positiven Auswirkungen verantwortbar sind. Wir sind zuversichtlich, dass sich die Stimmbürgerinnen und -bürger von den Versprechungen nicht täuschen lassen und dass sie Aufwand und Verlust im Vergleich zum Nutzen bedacht-sam gegeneinander abwägen. 7. Im Fazit werden weitere unglaublich positive Auswir-

kungen und Begleiterscheinungen der neuen Strassen aufgelistet. Da muss man schon Fantast sein, wenn man diesen Aussagen Glauben schenkt. Sind Sie überzeugt davon, dass Landschaften entlang von Strassen aufgewertet werden oder dass eine standortgerechte Förderung der Fauna stattfindet? Ich lasse mir gerne ein solches Gebiet entlang der A 7 zeigen. Ich wundere mich auch, dass mit keiner Aussage eine negative Auswirkung aufgezeigt, kein Verlust und keine Zerstörung erwähnt wird. Den Verkehr auf neue Strassen zu verlagern, ist die einfachste Lösung für das Problem. Ihn mit innovativen, zukunftsorientierten Strategien zu lenken oder gar zu minimieren, wäre ein Meisterstück. Verlagerung ist auf lange Zeit die kurzfristigste Lösung. Verschwenden wir unseren noch verbliebenen kostbaren Boden und Lebensraum doch nicht für unnötige Einrichtungen und überdimensionierte Strassenbauten für freie Fahrt zu jeder Zeit. Das bescheidenere Projekt der Umweltverbände garantiert die notwendigen Entlastungen einzelner Ortschaften und Quartiere ebenso, fügt sich aber in die bestehenden Siedlungsstrukturen ein und nimmt auf Landschaft und Umwelt Rücksicht.

Häni, SVP: Der Kanton Thurgau hat sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten gewaltig entwickelt. Die meisten Dörfer und Städte sind enorm gewachsen. Auch die Wirtschaft ist gewachsen und die Bevölkerung hat stark zugenommen. Die Mobilität und somit der Verkehr hat ebenfalls stark zugenommen. Die Strassen sind aber immer noch die gleichen. Im Gegensatz zu früher sind sie heute jedoch vielfach überlastet und verstopft. In den letzten Jahren und Jahrzehnten wurden an unserem Hauptstrassennetz nur noch Ergänzungen, punktuelle Verbesserungen und Unterhalt gemacht. Dabei ging es vor allem um Massnahmen für eine erhöhte Verkehrssicherheit und um die Verbesserung der Verkehrsflüsse. Viel leistungsfähiger wurden die Strassen dabei nicht. Ein grosses Problem ist der Umstand, dass sich der ganze Mischverkehr auf den gleichen Strassen abwickeln muss. Vom Radfahrer bis zum 40 Tonnen "Brummer", alles bewegt sich auf den gleichen Strassen. Als Landwirt bin ich mir bewusst, dass unsere Fuhrwerke ebenfalls zum Langsamverkehr gehören und dass wir für die schnelleren Verkehrsteilnehmer oft ein grosses Ärgernis sind. Meines Erachtens sollte die Landwirtschaft deshalb bei der Lösung des Problems Hand bieten. Der Verlust des Kulturlandes, welches für den Bau der Strassen benötigt wird, ist sicher vor allem für die Landwirtschaft sehr schmerzhaft. Wenn es zum Bau dieser Strassen kommt, dürfen die betroffenen Landwirtschaftsbetriebe nicht die Verlierer sein. Der Kanton als Bauherr muss in die Pflicht genommen werden. Die betroffenen Bauernfamilien dürfen nach dem Bau nicht nur durch Lärm belastet werden, sondern sie sollen von grosszügigem Realersatz und Landumlegungen profitieren. Am Schluss sollten alle zufrieden sein wie beispielsweise damals bei der Umfahrung Arbon. Der Verkehr hat stärker zugenommen, als er bei der letzten Strassenvorlage vor sieben Jahren prognostiziert wurde. Deshalb ist die Zeit gekommen, um im Thurgau eine langfristige Lösung des Verkehrsproblems mit leistungsfähigen Strassen anzugehen. Die "Pflasterlivariante" der Umweltverbände ist nicht zielführend und auch nicht weitsichtig.

Sie würde im Moment die betroffenen Dörfer vom Durchgangsverkehr etwas entlasten und vielleicht etwas weniger Kulturland beanspruchen. Davon bin ich aber selbst nicht einmal überzeugt, denn bei einer Trennung des Langsamverkehrs vom übrigen Verkehr müssten für den Langsamverkehr ebenfalls gut ausgebaute Strassen zur Verfügung gestellt werden. Machen wir Nägel mit Köpfen. Wir sollten zu den neuen Strassen BTS und OLS ja sagen. Wir unterstützen damit eine langfristige Lösung, von welcher für einmal auch die nächsten Generationen profitieren können.

Hartmann, GP: Dass Strassen- beziehungsweise Verkehrsprobleme nicht mit dem Bau von neuen Strassen gelöst werden können, zeigt sich am Beispiel von Weinfelden. Es stimmt, dass Weinfelden seinerzeit eine teilweise Untertunnelung der Strasse, so wie sie die Variante der Umweltverbände vorsieht, abgelehnt hat. So wie es auch stimmt, dass das Thurgauer Stimmvolk im September 2005 zu einer Strasse, in grossen Teilen gleich wie die aktuelle Vorlage, nein gesagt hat. Dennoch steht das Projekt erneut auf der Traktandenliste. Für den Wunsch der Anwohner der kleinen Umfahrungsstrasse in Weinfelden nach weniger habe ich natürlich Verständnis, vor allem weil man bei ihnen immer wieder die Hoffnung schürte, dass mit einem teuren und gefährlichen Ottenbergtunnel Besserung zu erwarten sei. Der grosse Teil des Verkehrs an der heutigen kleinen Umfahrung, ca. 60 %, ist Ziel-Quell-Verkehr. Das war so und wird so bleiben. Deshalb beruht die Hoffnung auf Besserung durch einen Tunnelbau auf einem Irrtum. Was hat sich in Weinfelden seit der letzten Strassenabstimmung verändert? Sowohl entlang der kleinen Umfahrung als auch südlich dieser Strasse in Richtung Rothenhausen wurden eine Vielzahl von Ein- und Mehrfamilienhäusern gebaut. Die Bewohner, meist mit einem oder mehreren Autos pro Familie, generieren einen erheblichen Mehrverkehr. Diese Anwohner müssen auf die kleine Umfahrung, wenn sie mit dem Auto zur Arbeit oder zum Einkaufen wollen. Ebenso wurde in den letzten Jahren eine beträchtliche Zahl von Einkaufszentren im westlichen Teil der kleinen Umfahrungsstrasse gebaut. Diese Zentren müssen täglich mit Lastwagen beliefert werden, die Mitarbeitenden fahren mit dem Auto an und die Kundschaft ist ebenfalls grösstenteils mit dem Personenwagen unterwegs. Dieser Verkehr wird durch einen Ottenbergtunnel nicht einmal halbiert. Die Zufahrt zu den genannten Einkaufszentren sowie zu den privaten Wohnhäusern wird wie bis anhin über die kleine Umfahrung führen. Sowohl Regierungsrat Dr. Stark als auch Gemeindegammann Max Vögeli haben an einer Podiumsdiskussion in Weinfelden im Oktober 2011 bestätigt, dass die Situation in Weinfelden eine besondere Knacknuss sei. Ein Zitat aus dem "Gesamtverkehrskonzept Thurgau" 2011: "Eine hohe prognostizierte Verkehrsbelastung in einer Ortsdurchfahrt muss bei hohem Quell-, Ziel- und Binnenverkehr nicht zwingend eine Umfahrungsstrasse zur Folge haben. Ein optimiertes Strassen-Betriebskonzept zusammen mit Förderungsmassnahmen beim ÖV und Langsamverkehr könnten ebenfalls zielführend sein."

Tanner, SVP: Ich wohne an einem idyllischen Ort an einer Nebenstrasse im Oberthurgau namens Siebeneichen. Doch die Idylle wird von Jahr zu Jahr mehr getrübt. Einzig am Sonntag ist sie wieder hergestellt. Grund dafür ist der aufkommende Verkehr. Obwohl es sich um eine schmale Nebenstrasse handelt, nimmt der Verkehr während der Morgen-, Mittag- und Abendstunden sehr stark zu. Diese Entwicklung müssen auch andere Anwohner an Nebenstrassen erfahren. Durch die Überlastung der Hauptstrasse Amriswil - Arbon suchen immer mehr Autofahrer eine Ausweichmöglichkeit, um schnell an ihren Arbeitsplatz zu kommen. Es ist auch klar, dass solche Nebenstrassen für solche Verkehrsbelastungen nicht geeignet sind. Es ist nicht auszudenken, wie sich das Verkehrsaufkommen ohne die BTS und OLS entwickeln würde. Eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung verlangt eine neue Strasse. Ich bin davon überzeugt, dass ohne die beiden neuen Strassen bald alle Nebenstrassen verstopft sind. Das Unfallrisiko steigt mit dieser Entwicklung rapide. Zu oft sind die Nebenstrassen auch die Schulwege für Schulkinder. Um der BTS und OLS zuzustimmen, braucht es aber keinen Sprung über den eigenen Schatten, sondern lediglich einen Vernunftssprung. Ich bitte Sie, dem Netzbeschluss zuzustimmen.

Iseli, GP: Als wir nach der gewonnenen Abstimmung 2005 von Regierungsrat Dr. Stark zu einem Treffen eingeladen wurden, waren die Erwartungen gross. Wir, die Umweltverbände, Grüne und SP, freuten uns, dass der Regierungsrat offenbar bereit war, den Willen der Bevölkerung ernst zu nehmen und mit uns nach Lösungen zu suchen. Wir waren des Lobes voll für unseren neuen Baudirektor, der eine neue Gesprächskultur pflegen wollte. Noch begeisterter waren wir, als uns sogar die Unterstützung eines Ingenieurbüros zugesichert wurde, um eine eigene Variante zu erarbeiten. Dies haben wir auch getan. Das heisst, Kantonsrat Kappeler hat es für uns gemacht. Ich danke ihm an dieser Stelle ganz herzlich für seinen riesigen, ehrenamtlichen Einsatz. Der anfängliche Überschwang wich aber bald der Ernüchterung. Die Diskussion in der Raumplanungskommission, welcher ich damals noch angehörte, zeigte, dass die grosse Mehrheit an einer Hochleistungsstrasse festhalten wollte, Abstimmungsergebnis hin oder her. Mit einer beispiellosen Kampagne, welcher wir weder finanziell noch personell etwas entgegen zu setzen hatten, wurde versucht, der Bevölkerung den alten Wein in neuen Schläuchen schmackhaft zu machen. Doch weder der Wein noch die Schläuche sind in der Zwischenzeit besser geworden. Im Gegenteil: Der Wein ist sauer und die Schläuche sind rissig. Immer mehr Thurgauerinnen und Thurgauer realisieren nämlich, dass die beiden Strassenbauvorhaben unserem Kanton mehr schaden als nützen.

Kappeler, GP: Ich erlaube mir eine Replik auf die Voten der Kantonsräte Andreas Niklaus, Gallus Müller und Guido Häni. Es wurde gesagt, dass mit der BTS die Zentren verbunden werden sollen. Genau das wollen wir auch. Wir haben im Thur- und im Aachtal einen von Fachleuten ausgewiesenen, sehr dispersen Verkehr von überall nach

überall, fein verästelt. Diesen dispersen Verkehr gilt es nun, auf einer Sammelschiene zu bündeln. Es ist nicht optimal, wenn der Verkehr irgendwo Schleichwege nimmt. Meines Erachtens ist der Umbau mit verhältnismässig vielen Anschlüssen und mit Tempo 80 Stundenkilometern das richtigere Instrument als eine Schnellstrasse, welche mehr auf den Transitverkehr ausgerichtet ist. "Umbau" ist ein Konzept über die ganze Strecke, kreuzungsfrei von Arbon nach Bonau, ohne Mischverkehr. Ich verstehe nicht, wenn gesagt wird, dass es eine kurzfristige oder zeitlich befristete Massnahme sei. Es wurde auch der Mehrverkehr angesprochen. Selbstverständlich gibt es Mehrverkehr. Das ist so sicher wie das Amen in der Kirche. Die angesprochene Studie berücksichtigt insbesondere fünf Schweizer Transportunternehmer, welche befragt wurden. Alle sind an der Linie St. Gallen - Wil - Winterthur domiziliert. Es wurden keine Ukrainer, ungarische Lastwagenfahrer, Österreicher, Franzosen oder Portugiesen gefragt. Wenn Sie an einem Donnerstagmorgen um 10 Uhr auf eine Autobahnbrücke bei Münchwilen stehen, können Sie sehen, was da für Lastwagen vorbeifahren. Ich fürchte mich vor dem internationalen Transit, denn dieser orientiert sich nach dem GPS. Insbesondere der Schwerverkehr läuft wie das Wasser in einem Bachbett; dort wo es am besten geht. Da können wir machen, was wir wollen. Wenn die Stadtautobahn in St. Gallen an die Grenzen kommt und der Verkehr auf der A 1 nicht mehr so robust ist, wie er heute bezeichnet wird, dann "Gnade uns Gott" im Thurtal. Ich verstehe auch nicht, wenn gesagt wird, dass Autostrassen sicherer seien. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung weist nach, dass es auf Autostrassen mit Tempo 100 Stundenkilometern im Vergleich zu Hauptstrassen fünf Mal mehr Verkehrstote pro Strassenkilometer gebe. Es wird zu Recht gesagt, dass es ein höheres Verkehrsaufkommen gebe. Die Autostrasse ist definitiv gefährlicher. Es wurden auch die Fahrspuren für die Landwirtschaft angesprochen. Das ist ein Teil unseres Konzeptes. Wir haben einen Verkehr und keinen Mischverkehr im Thurtal. Wir begleiten die Hauptstrasse mit zwei Fahrspuren links und rechts für den Langsam- und Landwirtschaftsverkehr. Diese dienen zugleich noch als Ersatzfahrbahn bei einer Baustelle, einem Unfall oder als Pannestreifen. Ich weiss nicht, warum man da von einer "Pflästerlivariante" sprechen kann. Das ist meines Erachtens Unsinn. Das Problem wird bei uns mindestens so gut gelöst wie bei der Variante des Kantons. Es wurde auch das Bevölkerungswachstum angesprochen. Hierzu ein Auszug aus der Dienststelle für Statistik des Kantons Thurgau: Die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter dürfte in den nächsten Jahren noch wachsen und 2020 den Höchststand erreichen. Später sinkt die Wohnbevölkerung dieser Altersgruppe auf einen tieferen Wert als heute. Wir haben im Thurgau bis 2035 gemäss Statistik ein Bevölkerungswachstum von 41'000 Personen. Davon sind 38'600 Personen im Alter von mehr als 65 Jahren. Die Bevölkerung wächst bis im Jahr 2035 im Alterssegment von 0 bis 65 Jahren um 2'400 Einwohner. Wir müssen nicht Strassen vor allem für ein Bevölkerungssegment bauen, welches wächst, aber 70 Jahre und älter ist. Natürlich fahren diese Menschen auch Auto, aber sicher nicht auf einer Hauptstrasse mit Tempo 100 Stundenkilometern.

Brägger, GP: Wenn ich mich auch noch zu Wort melde, dann werden die meisten erwarten, dass ich nichts Neues zum Thema sage. In der Tat wurde von Seiten der Befürworter wie auch der Gegner substanziell schon das meiste gesagt. Die Meinungen sind wohl weitgehend gemacht. Ich möchte aber ein paar Gedanken grundsätzlicher Art äussern, welche bisher vielleicht zu wenig Gewicht erhalten haben. Stellen Sie sich vor, dass der frischgebackene Schweizer Cupsieger "Volley Amriswil" ein Heimspiel der obersten Spielklasse im Tellenfeld austragen will. Sie wollen den Match ebenfalls besuchen und streben ihr Ziel per Velo an. Sie haben Glück. Vor der Sporthalle sind noch viele Veloabstellplätze frei, währenddem die letzten Fans, welche mit dem Auto heranzufahren, teilweise 100 Meter und mehr vom Ort des Geschehens ihre Karosse in die Wiese stellen müssen. Ist das nicht eine Zumutung? Sie ahnen, worauf ich hinaus will. Rund 300 Zuschauerinnen und Zuschauer haben das gleiche Ziel, fahren teilweise aus dem selben Quartier einige Hundert Meter zum Sportanlass und bewegen damit einzeln jeweils mindestens 1,5 Tonnen, ohne auch nur einen Gedanken darüber zu verschwenden, ob nicht eine andere Fortbewegungsart möglich, geschweige denn sinnvoll wäre oder ob man allenfalls die beiden Kollegen noch mitnehmen könnte. Warum sollte man auch? Das Auto steht geduldig vor der Haustüre, man steigt ein, dreht den Schlüssel und dann geht es ab. Der Weg von der Haus- zur Autotüre ist uns in Fleisch und Blut übergegangen. Was hat das mit der BTS und OLS zu tun? Meines Erachtens einiges. Selbstverständlich sind diverse Branchen auf eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur angewiesen. Selbstverständlich gibt es immer wieder Situationen, in denen die vier Räder mit Verbrennungsmotor eine unschlagbare Transportlösung darstellen und angemessen sind. Selbstverständlich sind auch Massnahmen entlang der bestehenden Thurtalachse nötig. Dennoch sollten wir eine Einschätzung des auf Destinationsentwicklung spezialisierten Strategieberaters Daniel Fischer nicht einfach so in den Wind schlagen. Er bescheinigte dem Thurgau letzte Woche anlässlich des Tourismusforums Euregio Bodensee touristisch ein enormes Potenzial bei den natürlichen Voraussetzungen. Diesen Trumpf sollten wir nicht leichtfertig verspielen, indem wir eine Schnellstrasse bauen, welche einerseits den Oberthurgau mit dem westlichen Kantonsteil verbindet, aber keine Transitstrecke sein soll, wobei sich mir hier die Logik nicht wirklich erschliesst. Andererseits soll sie die geplagten Strassenanwohner der regionalen Zentren entlasten, wo doch für die Städte Frauenfeld, Kreuzlingen, aber auch Amriswil bekannt ist, dass zwei Drittel Ziel-Quell-Verkehr ist, den man kaum auf eine Umfahrung bringen wird. Wir Amriswiler sollten uns deshalb keine übertriebenen Hoffnungen machen. Eine Umfahrung würde die Oberthurgauer Zentrums-gemeinde zwar entlasten, allerdings in eher bescheidenem Umfang und zeitlich begrenzt. Ein erneuter Augenschein an der Weinfelderstrasse, welche ich seit bald zwei Jahrzehnten mehrmals täglich überquere, bestätigte mich gestern Abend kurz nach 18.00 Uhr in der Annahme, dass mit einer durchgehenden Schnellstrasse hausgemachte Verkehrsprobleme nur ungenügend gelöst werden können. Zu Stosszeiten zirkulieren

95 % der Fahrzeuge mit Thurgauer Schildern, 80 % sind Personenwagen, welche zu drei Vierteln mit einer Person besetzt sind. Für wen soll die BTS gebaut werden? Für die Pendler in Richtung der Zentren im Westen bestimmt nicht. Diese wählen mit Vorteil den öffentlichen Verkehr. Anfangs Januar 2011 hat sich Regierungsrat Dr. Schläpfer in einem Interview dazu bekannt, dass es zur BTS und OLS keinen "Plan B" gäbe. Ich wage, ihm hier zu widersprechen. Es gibt ihn, den "Plan B". Er liegt auf dem Tisch der Umweltverbände bereit. Der "Plan B" beinhaltet aber auch flankierende Massnahmen wie Anreize für gemeinsame Fahrten zur Arbeit, Konzepte wie Teilen statt Besitzen, verbesserte kombinierte Angebote von motorisiertem Individual- und öffentlichem Verkehr sowie Ideen wie Duschen statt Parkplätze am Arbeitsplatz. Eine Ablehnung der BTS und OLS in der geplanten Form, ein flexibler, modularer sowie massvoller Ausbau der bestehenden Achsen würden dem Anspruch auf den immer wieder zitierten, schonungsvollen Umgang mit der wertvollsten Thurgauer Ressource, der weitgehend intakten Landschaft, gerecht und liessen nebenbei auch touristisch für unseren Kanton alle Optionen offen. Eine Schnellstrasse mit verbessertem Anschluss an die täglichen Staus, mithin an den drohenden Verkehrskollaps des Züricher Wirtschaftsraumes, würde den Thurgau seiner Einzigartigkeit berauben. Der Thurgau ist und bleibt ein Randkanton, und das ist auch eine Chance. Wir sollten sie nutzen.

Stephan Tobler, SVP: Ich danke dem Regierungsrat für die klaren Aussagen im Rahmen der Strategie für die Erschliessung des Oberthurgaus. Verkehrsträger waren seit jeher die Grundlage für prosperierendes Leben. Nicht nur bei uns, sondern in der ganzen Welt. Als die Strassen und Eisenbahnlinien gebaut wurden, stritten sich Dörfer, Städte und Exponenten, wo solche Linien durchgeführt werden und wer Bahnhöfe erhalten soll. Auch heute wollen alle eine gute Erschliessung. Alle wollen Autofahren. Da sind wir uns wahrscheinlich einig. Aber niemand will die Strassen, die Infrastrukturen, den Lärm und den Schmutz. Als Gemeindeammann der Gemeinde Egnach bin ich Vertreter der einzigen Gemeinde im Kanton Thurgau, welche von zwei Achsen, der T 13 und der T 14, und vier Bahnhöfen erschlossen ist. Zusammengezählt fahren durch unsere beiden Dörfer Neukirch und Egnach täglich rund 27'500 Autos. Bis im Jahr 2020 werden rund 32'800 Fahrzeugbewegungen erwartet, wenn nichts geht und wenn keine Entlastung stattfindet. Ich erachte das als ziemlich optimistisch. Und da sollen wir nicht reagieren? Unsere Nachkommen werden uns als unverantwortliche "Schlafmützen" hinstellen, wenn wir heute einfach warten und zuschauen. Da sind wir Egnacherinnen und Egnacher für das klare Konzept des Kantons sehr dankbar. Wir erwarten eine neue, kreuzungsfreie Schnellstrasse. Wir erwarten aber auch einen Rückbau der T 13 und T 14, denn wir wollen nicht drei Schnellstrassen durch unsere Dörfer. Damit erhalten die Dörfer auch ohne Lärm- und Immissionsschutzwände wieder erhöhte Lebensqualität. Wir haben die Verbandslösung in unserer Gemeinde mit der Behörde genau studiert und auch einen Ingenieur beigezogen. Aber wir wollen diese so nicht. Die Verbandslösung zeigt auch deut-

lich auf, dass die Leute, welche diese Variante ausgearbeitet haben, unsere Verhältnisse gar nicht kennen. Mit der Verbandslösung werden wir in den nächsten Jahren einiges über 20'000 Fahrzeuge durch die Dörfer Salmsach und Egnach erhalten, weil Romanshorn mit der Verbandslösung nicht abgeholt wird. Das ist untragbar. Romanshorn ist heute im Oberthurgau ein Kleinzentrum mit den meisten Arbeitsplätzen. Es wäre ein Schildbürgerstreich, genau diese Ortschaft, welche am meisten Fahrzeuge generiert, vor allem im Schwerverkehr, nicht mit einer Schnellstrasse abzuholen. Der Kanton Thurgau braucht die BTS und OLS. Deshalb brauchen wir heute den Netzbeschluss als Voraussetzung. Unser Ziel im Gemeinderat ist es, die Egnacher Bevölkerung mit einer 80 % Zustimmung zu diesem Netzbeschluss zu motivieren.

Schlatter, CVP/GLP: Ich danke Regierungsrat Dr. Stark und seinem Team für die hervorragende Arbeit, welche in der Vorbereitung auf diesen Netzbeschluss geleistet wurde. Man hat sich die Mühe gemacht und mit wirklich jedem interessierten Kreis gesprochen. Das war sicher nicht einfach, und es gab viel Kritik. Wir wissen alle, dass man es nicht allen recht machen kann. Ein Vorwurf kann nicht mehr erhoben werden, dass man zu wenig mit den Leuten über die Linienführung gesprochen habe. Es ist nicht einfach, in dieser Debatte nicht emotional zu werden. Ich möchte niemanden persönlich verletzen. Mit allem Respekt muss ich aber sagen, dass ich gerne jemanden der Gegner des Netzbeschlusses gesehen hätte, der an einer solchen befahrenen Strasse wohnt. Kantonsrätin Theler wohnt in Bottighofen an einer schönen Lage. Bei mir ist es nicht so. Bereits morgens um 02.30 Uhr donnert der erste Lastwagen vorbei. Wenn man wie ich an einer Strasse mit 18'500 Fahrzeugbewegungen pro Tag lebt, darf man uns nicht böse sein, wenn wir mindestens die Frage stellen, ob wir jetzt auf Ewig die Verlierer in dieser Diskussion sein müssen. Ist es so, dass der Hinterthurgau sein Problem gelöst hat? Ist es so, dass die Region West im Kanton das Problem gelöst hat und dass einfach der Bezirk Kreuzlingen und der Bezirk Arbon jetzt in den "Hut" schauen dürfen. Ich frage die Umweltverbände, ob Kühe und Pferde wertvoller sind als Menschen. Hat man mit der neuen Linienführung überhaupt nicht auf die Umweltverbände gehört? Wer das behauptet, der lügt. Man ist ortsnahe gegangen. Wir wissen alle, wie die T 14 ausgesehen hat. Beispielsweise für die Region Amriswil war das eine äusserst schwierige "Übung". Wir sind uns nicht in allen Punkten einig. Ich bin nach wie vor der Meinung, dass möglichst viel übertunnelt werden muss, auch im Raum Amriswil, aber nicht nur dort. Haben die Menschen, welche an den belebten Strassen leben, keine Rechte? Haben nur jene Rechte, welche im Grünen wohnen und nicht wollen, dass etwas erschlossen wird, weil sie ihr Problem vor der eigenen Haustüre gelöst haben? Ich respektiere Lehrer. Aber diese haben eine andere Ausgangslage, wenn sie ihr Geld verdienen. Wir haben Wirtschaftstreibende. Von diesen wurde heute viel zu wenig gesprochen. Wir haben Leute, welche sich entscheiden, ob sie ihren Klein- und Mittleren Betrieb im Raum Frauenfeld, Amriswil oder Romanshorn aufbauen sollen. Da ist es entscheidend, wie viele Stunden das Transport-

fahrzeug und nicht der Personenwagen von Romanshorn nach Frauenfeld, nach St. Gallen oder nach München braucht. Da wird über solche Dinge und nicht in erster Linie über die Steuerbelastung entschieden. Spielt denn die Wirtschaft keine Rolle? Ich war im Tourismusverband des Kantons Thurgau. Glauben die Gegner, dass man Gewerbe und Industrie durch Tourismus ersetzen kann? Da wünsche ich Glück. Wir müssen doch auch dafür besorgt sein, dass die Leute, welche hier wohnen, auch möglichst hier arbeiten können. Jene, welche immer nur den öffentlichen Verkehr fördern wollen, frage ich, wo da die Kapazitätsgrenzen sind. Haben Sie das Gefühl, dass in diesem Kanton Wachstum nur wegen des Individualverkehrs stattfindet? Das stimmt doch nicht. Wir bauen heute Kapazitäten auf, welche auch durch den öffentlichen Verkehr entstehen. Deshalb ärgere ich mich, dass ich, und ich benütze beide Verkehrsmittel, automatisch solidarisch zum öffentlichen Verkehr sein muss. Der öffentliche Verkehr ist aber immer dann nicht dabei, wenn er etwas für die anderen tun sollte. Das stört mich, und da wird man emotional. In diesem Sinne können wir unterschiedlicher Auffassung sein, wie man Netzbeschlüsse fasst, ob mit zwei oder einem Beschluss. Da vertrete ich eine etwas andere Meinung. Meines Erachtens verdienen der Raum Oberthurgau und der Raum Kreuzlingen die Solidarität des ganzen Kantons. Deshalb sollte man diese Netzbeschlüsse fassen.

Arnold, SVP: Die Meinungen sind schon längst gemacht. Die Würfel sind gefallen. "Alea iacta est", sagte Julius Cäsar 49 vor Christus, als er den Rubikon überschritt. Das war ein folgenschwerer Ausdruck. Es waren damals dieselben Römer, welche vor mehr als 2'000 Jahren eine wichtige Handelsstrasse von Vindonissa über Ad Fines nach Arbor Felix und Brigantium gebaut haben. Damals wurde das Netz erstellt und seither wird es ausgebaut, erweitert und eben den Bedürfnissen angepasst. Aus dieser Sicht müssen wir das heute sehen. Ein anderes Beispiel: Vor etwas mehr als 100 Jahren erkannten bedeutende Wirtschafts- und Baupioniere die Wichtigkeit der Eisenbahn und schufen trotz anfänglichem Widerstand auch in der Ostschweiz, wahrscheinlich gab es auch damals ähnliche Diskussionen, ein wegweisendes, modernes Schienennetz. In unserem Kanton folgte man den wichtigsten Hauptachsen, nämlich dem Thurtal über das Aachtal, den Seelinien, und später wurde auch eine Bahn in Nord-Süd Richtung von Kreuzlingen nach Wil ausgebaut. Das könnte man heute wahrscheinlich nicht mehr realisieren. Vornehmlich wählte man schon damals die Linienführung ausserhalb der Zentren. Man fürchtete den Lärm, Gestank und Russ der eisernen Ungetüme. Im Laufe der Zeit hat sich der Kanton Thurgau präzise entlang dieser Achsen entwickelt. Es wurden Arbeitsplätze geschaffen. Die Wirtschaft spielt eben immer eine Rolle. Entlang dieser Achsen sind auch Dörfer und Dorfgemeinschaften entstanden. Nun stehen wir heute wieder vor einer wichtigen Entscheidung für einen attraktiven Kanton. Es geht doch grundsätzlich um die Attraktivität des Kantons und nicht so sehr um die beiden Strassenbänder zwischen Bonau und Arbon. Wir hier im Saal haben es in der Hand. Wir müssen nun "Flag-

ge" zeigen und aufzeigen, in welche Richtung es mit unserem Kanton gehen soll. Dabei müssen wir ganz bewusst von diesem kleinkarierten Denken weg kommen. Es kann jetzt und heute nicht darum gehen, ob in zwanzig, dreissig oder vierzig Jahren ein paar Hundert Fahrzeuge dort oder ein paar Hundert Fahrzeuge an einem anderen Ort durchfahren und ob sie diese oder jene Strasse benützen. Ich will damit sagen, dass wahrscheinlich jede Prognose nicht stimmt, ob sie von Befürwortern, neutralen Personen oder Gegnern erstellt wird. Ich bin davon überzeugt, dass in diesem Zeithorizont, in welchem wir diese Strasse erstellen wollen, die Prognosen überholt oder anders sind. Denke Sie nur an die technische Entwicklung von Fahrzeugen während dieses Zeitraumes. Ich sage bewusst nicht mehr Automobile, weil es dann vielleicht andere mobile Geräte sind, welche wir benützen. Denken Sie an die Sicherheitssysteme, an die Entwicklung der heutigen Fahrzeuge, an Verkehrsleitsysteme und andere Entwicklungen, welche uns den Weg in dieser Zeit weisen werden. Ich bin auch davon überzeugt, dass der Verkehr in dieser Zeit sicherer und flüssiger wird. Man kann nicht mit Statistiken über Verkehrstote daherkommen, welche vor 20 Jahren oder mehr vielleicht noch Gültigkeit hatten. So müssen wir deshalb jetzt Verantwortung für einen attraktiven und zukunftsfähigen, aber auch naturnahen und Natur erhaltenden Kanton übernehmen. Notabene einen Kanton mit modernen Infrastrukturen und den notwendigen, ergänzenden Verkehrsnetzen. Die in der Botschaft hervorragend aufgezeigten Lösungsansätze unter den Stichworten wie "Integration", "Schutz" und "Aufwertung" lassen erkennen, mit welcher Behutsamkeit das Projekt angegangen wird. Dafür danke ich dem Regierungsrat und den kantonalen Amtsstellen. Da wird ganz seriös abgeklärt. Es wird schlussendlich keine Verlierer geben, wie das immer behauptet wird. Auch der Landwirtschaft kann mit guten Beispielen aufgezeigt werden, dass es trotz des unbestrittenen Landverbrauches möglich ist, mittels Landumlegungen bessere Betriebsstrukturen zu schaffen. Keine Existenz eines Landwirtschaftsbetriebes ist in Frage gestellt oder gefährdet. Im Gegenteil: Wir werden mit Strukturverbesserungen auch für die Landwirtschaft gute Aussichten schaffen. Ein anderes Argument der Gegner des Netzbeschlusses ist aber grotesk. Ich habe ihre Homepage besucht. Es ist geradezu makaber, wenn der Tod an die Wand gemalt wird und aus freien Stücken behauptet wird, dass es auf einer Hochleistungsstrasse dieser Art mehr Verkehrstote gäbe. Das stimmt nicht. Im Vergleich zu früher trifft das vielleicht zu, aber heute haben wir solche Verbesserungen in den Verkehrssystemen, dass es einfach nicht mehr stimmt. Das ist meines Erachtens nicht die feine Art der Auseinandersetzung, vielleicht aber ein Grund dafür, weil andere stichhaltige Argumente fehlen. Die Umweltverbände und vor allem die Grüne Partei, die Sozialdemokraten und die Gewerkschaften sind seit längerer Zeit ganz grundsätzlich generell gegen neue Strassen. Die Argumente werden nicht richtiger, je länger wir heute darüber diskutieren. Da trägt auch der wenig taugliche Vorschlag der Umweltverbände nicht dazu bei, den Kanton wirtschaftlich vorwärts zu bringen. Ich habe den sechzigseitigen Bericht gelesen. Das ist kein Vorschlag. Offenbar sind dem Verband die vielen Einwohnerinnen und Einwohner in den Dörfern

Weinfeld, Sulgen, Ried, Diessenhofen und andere mehr offenbar völlig egal. Diese "Pflästerli"-Planung ist kleinkariert und auch kein "Plan B". Es sind insgesamt 31 Kreisel, Vollanschlüsse, T-Knoten, Halbanschlüsse, Viertelanschlüsse usw. und enge Ortsumfahrungen vorgesehen. Das habe ich nachgezählt. Aber mit diesen Massnahmen lösen wir das Problem nicht. Im Gegenteil: Wahrscheinlich gibt es eher Verkehrstote an den gefährlichen Knotenpunkten wie Einmündungen, Halbanschlüsse usw. Wenn weiterhin so sorgfältig unter Einbezug der Betroffenen, darunter verstehe ich die Grundeigentümer, die Gemeinden, aber auch die Umweltverbände, zielgerichtet weitergearbeitet wird, dann erleiden wir keinen Schiffbruch wie am 25. September 2005. Davon bin ich überzeugt. Damals hiess es nämlich, dass die Linienführung zu wenig genau abgeklärt, die Finanzierung nicht geregelt sei und im Raum Kreuzlingen weiterhin offene Fragen bestehen würden. All diese Vorwürfe haben heute keinen Bestand mehr. Wir haben Planungssicherheit. Es werden keine elementaren Verkehrsgrundsätze verletzt. In der Botschaft des Bundesrates zur Anpassung des "Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz" und deren Finanzierung wird aufgezeigt, welchen Stellenwert die künftige H 14 zwischen Grünegg und Meggenhus hat und welche Anforderungen diese Nationalstrasse erfüllen muss. Die Voraussetzungen dazu sind erfüllt, nachzulesen in der 67 Seiten umfassenden Botschaft. Der Thurgauer Abschnitt mit seinen 39 Kilometern hat ebenso seine Berechtigung, wie beispielsweise eine Strasse zwischen Bellinzona und Locarno im Kanton Tessin, zwischen Spiez und Kandersteg im Kanton Bern oder in unserer nördlichen Nachbarschaft zwischen Schaffhausen und Thayngen. Oder wollen wir Thurgauer wieder einmal aus falscher Bescheidenheit auf die Aufnahme ins Nationalstrassennetz verzichten? Jetzt muss der Thurgau seine Chance nutzen, wie das vor hundert Jahren mit der Eisenbahn gemacht wurde. Und zwar ohne Wenn und Aber. Die BTS und die OLS sind in sich kohärent. Die eine Strasse funktioniert nicht ohne die andere. Es wäre unklug, unehrlich, und der gesamte Sachverhalt wäre in sich falsch, wenn getrennte Abstimmungen durchgeführt und schlussendlich allenfalls nur eine Strasse von den Stim-menden in den Netzbeschluss aufgenommen würde. Es darf diesbezüglich kein "Auseinanderdividieren" der beiden Strassen geben. Es ist unsere Aufgabe, dem Volk klaren und nicht gepanschten Wein in neuen Schläuchen einzuschenken. Ich bitte Sie, dem gesamten Netzbeschluss zuzustimmen.

Imhof, SVP: Seit rund 40 Jahren wird in unserem Kanton über neue Strassenprojekte diskutiert. Heute haben wir einen Netzbeschluss auf dem Tisch, welcher von Regierungsrat Dr. Stark und seinen Mitarbeitern äusserst gründlich und in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden, der Bevölkerung und aller Interessierten in den letzten drei Jahren erarbeitet wurde. Es wurde alles unternommen, um die Strassen möglichst umweltverträglich in die Landschaft einzubetten. Heute liegen klare Fakten betreffend Linienführung und Finanzierung vor. Für mich stellen sich folgende Fragen: Soll sich der Kanton Thurgau weiter entwickeln? Wollen wir auch in 25 Jahren einen starken Kanton?

Wollen wir eine gute Lebensqualität in den Dörfern und Städten? Wollen wir auch im Oberthurgau der wirtschaftlichen Entwicklung eine bessere Chance geben? Wollen wir den heutigen Wohlstand erhalten? Ich stehe bei diesen Fragen für ein klares Ja ein. Bei dieser Vorlage geht es um die Zukunft des Thurgaus, der sich massvoll weiter entwickeln soll. Dafür benötigen wir eine leistungsfähige Infrastruktur. Dazu gehört ein gut ausgebautes Strassennetz. Nach vierzigjähriger Diskussion ist es wohl die letzte Chance. Packen wir diese gemeinsam für die Generationen nach uns an, denn die Mobilität wird weiter zunehmen. Die Bevölkerung wird weiter wachsen. In 20 Jahren werden die Verkehrsstaus und deren Belastung für die Bewohner in vielen Ortschaften unerträglich werden. Aus diesen Gründen bitte ich Sie, dem Netzbeschluss zuzustimmen. Zur Behauptung, dass die OLS unnötig sei, möchte ich entgegnen: Das grösste Verkehrsproblem im Kanton haben wir in der Region Kreuzlingen. Die täglichen Staus gibt es nicht nur am Abend, sondern auch am Morgen, über Mittag, am Samstag und am Sonntag. Die neusten Verkehrsstatistiken beweisen dies. Dazu kommt, dass die Region Kreuzlingen boomt und überdurchschnittlich viele neue Bewohner und Betriebe anzieht. Der Transitverkehr von Lastwagen durch die Stadt Kreuzlingen kann mit einem Fahrverbot vollständig unterbunden werden. Der Reiseverkehr aus Deutschland in Richtung Rheintal, welcher an gewissen Tagen 30 % bis 40 % ausmacht, kann mit der entsprechenden Signalisation auf die OLS geführt werden. Nach den Verkehrsprognosen wird die Hauptstrasse entlang dem Obersee um 30 % bis 50 % entlastet. Wenn man gestützt auf diese Fakten behauptet, dass die OLS keine Entlastung bringe, sind das unrichtige und falsche Informationen und Stimmungsmache in Not.

Meyer, CVP/GLP: Die GLP stellt sich gegen den vorliegenden Netzbeschluss. Dies allerdings nicht, weil wir grundsätzlich gegen alle Strassen sind. Die GLP stimmt Regierungsrat Dr. Stark zu, dass sich die Siedlungen im Thurtal in den letzten Jahrzehnten entwickelt haben, die Strassen jedoch nie oder nur geringfügig angepasst wurden. Anpassungen, um die Defizite zu beheben, sind unseres Erachtens deshalb nötig. Solange allerdings die OLS im Netzbeschluss enthalten ist, und eine durch die Richtplanänderung vom 6. Dezember 2011 nachhaltige, dem ganzen Kanton nützende Linienführung der BTS nicht möglich ist, kann die GLP dem vorliegenden Netzbeschluss nicht zustimmen.

Gubser, SP: Ich möchte nicht 2'000 Jahre, sondern lediglich sieben Jahre zurückblicken. Vor sieben Jahren hat das Thurgauer Volk die T 14 abgelehnt. Verschiedene Leute hatten Mühe, dies zu akzeptieren. Regierungsrat Dr. Stark hat in das Baudepartement gewechselt, und er wollte die Sache besser machen als sein Vorgänger. Er hat die Strasse von Neuem hervorgeholt und mit den Leuten gesprochen. Aber was passiert, wenn man mit den Anwohnern einer Strasse spricht und sie fragt, wie man das Problem lösen soll? Die Strasse kommt immer weiter vom Siedlungsraum weg. Das heutige Projekt ist noch weiter weg als das ursprüngliche, und es wird immer teurer. Für das Problem des immer

teurer Werdens hat man einen Weg gefunden und ist zum Bund gegangen. Der Bund soll bezahlen. Und dort ist das ganz anderes Geld. Jetzt hat man die Hoffnung, dass der Bund die Thurtalstrasse baut. Das ist meines Erachtens eine übertriebene Hoffnung. Der Bund hat andere Probleme. Ich stamme ursprünglich aus Zürich, und ich bin ab und zu dort. Ich sehe, wo die grossen Verkehrsprobleme liegen. Wir alle hören im Radio die Staumeldungen und wissen, wo es wirklich Verkehrsprobleme gibt. Da sind diese fünf Minuten Stehen am Abend in Weinfelden oder vor Amriswil eigentlich "Peanuts". Wenn aber das Problem in einzelnen Gemeinden schwierig und die Umweltbelastungen gross sind, dann müssen wir da etwas unternehmen. Meines Erachtens müssen wir das jetzt unternehmen und morgen damit beginnen, diese neuralgischen Punkte in Weinfelden, in Amriswil und vor allem auch in Bürglen zu sanieren. Es erstaunt mich eigentlich, dass der alt Gemeindeammann von Bürglen immer noch auf den Bund setzt und damit das Risiko eingeht, dass eine bessere Lösung für sein geliebtes Bürglen damit für Jahrzehnte zurück verschoben wird. Ich möchte diese Probleme nicht zurück verschieben. Ich bitte Sie darum, mitzuhelfen, dass das Volk zum Netzbeschluss nein sagt. Sobald das Volk im September nein gesagt hat, ist die Türe für neue und bessere Lösungen weit offen. Wir von der links-grünen Seite bieten Hand zu guten und zukunftssträchtigen Lösungen. Es kann nicht die Lösung sein, wenn wir die Maxime haben, da zu arbeiten und dort, wo man wohnt, jetzt Strassen zu bauen, die einen schneller nach Zürich bringen. Das ist das Resultat dieser Schnellstrasse. Man ist noch schneller in Zürich und verstopft die Strassen, weil man dort einige Franken mehr verdient. Die Frage ist wirklich, welchen Thurgau wir wollen. Wollen wir einen grauen oder einen grünen Thurgau? Ich wohne lieber in einem grünen Thurgau.

Heim, CVP/GLP: Ich bin für das Eintreten auf die Vorlage, und ich möchte dies aus Sicht der Wirtschaft und des Gewerbes begründen: Man kann einem Buch über Katzen nichts vorwerfen, wenn darin keine Pferde vorkommen. Man kann aber einer Debatte über eine wichtige Verkehrsfrage vorwerfen, dass darin die Wirtschaft, das Gewerbe und die Arbeitnehmer bis heute nicht die ihnen zustehende Rolle gespielt haben. "Wer Strassen säht, wird Verkehr ernten." Ein zu kräftiger Slogan und wahr obendrein. Denn Strassen haben genau diese Aufgabe. Sie müssen den Verkehr aufnehmen und so effizient, umweltschonend und harmonisch wie möglich von A nach B führen. Das ist schon heute nicht einfach, und es wird in Zukunft nicht einfacher werden. Es gibt eine Macht des Faktischen, und wir müssen uns fragen, ob wir das Problem lösen wollen oder ob wir uns einen anderen Menschen herbei erziehen möchten. Vielleicht können wir uns darauf einigen, dass wir es nicht schaffen werden, den "Homo antimobilitas" zu etablieren. Also fokussieren wir uns auf die Lösung des Problems. Wir brauchen den Netzbeschluss. Wir brauchen ihn besonders aus Sicht der Wirtschaft und damit auch der Arbeitnehmer. Unsere Industrie und das Gewerbe sind auf eine moderne Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Jeder Kühlschrank und viele Güter, welche wir selbstverständlich im Ladenregal

kaufen, müssen dahin transportiert werden. Jede Tonne Karton aus Weinfelden, jede Kaffeemaschinenpumpe aus dem Oberthurgau und jedes Fläschchen Haarshampoo aus Kreuzlingen verlässt den Thurgau in der Regel über die Strasse. Das sind jeden Tag Millionen von Franken, welche so erwirtschaftet werden und sich in Löhnen, Abgaben und Wertschöpfung abbilden. Der Belastung durch den Verkehr steht also auch eine Wertschöpfung für das Gemeinwohl gegenüber. Damit rechtfertige ich nicht die Belastung, viel mehr werbe ich dafür, dass sich alle an der Lösung des Problems beteiligen. Es geht darum, dass der Oberthurgau eine effizientere Anbindung an den Winterthurer und Zürcher Wirtschaftsraum erhält und die Investoren aus Zürich neben dem Hinterthurgau auch den Mittel- und Oberthurgau als modernen Produktionsraum ins Kalkül ziehen. Wenn wir uns darauf einigen, dass wir unseren Kanton zusammenhalten wollen, indem wir die Regionen besser miteinander verbinden, dann müssen wir uns von der kleinkarierten Debatte über ein paar Problemzonen verabschieden. Jeder hat so seine Vorstellungen über eine Linienführung. Der Bau der Strasse bedeutet auch für unser Baugewerbe Wertschöpfung und für das Bau- und Nebengewerbe sichere Arbeitsplätze. Wenn wir es schaffen, dass wichtige Teile der Strasse von Thurgauer Unternehmern gebaut werden, wird das unserem Volksvermögen gut tun. Darüber darf man sich bei allem Respekt über die Diskussionen um Nebenwirkungen auch einmal Gedanken machen.

Kommissionspräsident **Eugster**, CVP/GLP: Ich kann mich damit einverstanden erklären, dass wir nicht weiter zu diskutieren brauchen. Die heute gehörten Argumente sind nicht neu. Ich bin auch davon überzeugt, dass die Meinungen schon zu Beginn der Debatte gemacht waren. Es wird versucht, alles mit Gutachten und Zitaten zu belegen. Mit den Gutachten ist es so eine Sache. Ich nehme auch am liebsten jene Gutachten als Beispiel, welche mir besser passen und meine Meinung unterstützen. So wurde in der heutigen Diskussion beispielsweise behauptet, dass die neue Strasse eine Todesstrecke sei. Man vergleicht sie mit der ehemaligen Rheintalautobahn beziehungsweise mit der Strecke von Winterthur nach Schaffhausen. In Wahrheit ist es eine Hochleistungsstrasse, wie wir sie im Thurgau bereits haben. Die Umfahrung respektive der Autobahnbzubringer von Arbon nach Meggenhus hat genau die gleiche Qualität, welche die BTS erhalten soll. Ich stelle nicht fest, dass man in der Zeitung laufend von Todesfällen und Unfällen usw. lesen kann. Von einer Todesstrasse oder Todesstrecke wurde noch nie ein Satz geschrieben. Die Argumente passen aber, um den Teufel an die Wand zu malen, wenn man etwas nicht haben will. Auch wurde behauptet, dass im Projekt 2005 verglichen mit jenem von heute gar nichts geändert habe. Wenn man das Projekt im Detail anschaut, dann muss man feststellen, dass wesentliche Änderungen vorgenommen wurden. Die Strasse ist siedlungsnah und man berücksichtigt bestehende Strassen. Das Konzept wurde massiv geändert. Man muss auch einen Schritt nach vorne machen und nicht einfach etwas behaupten. Das zur Diskussion stehende Projekt wurde vom damaligen Regierungsrat Ruprecht angestossen, in der Raumplanungskommission bespro-

chen, und dann hat es Regierungsrat Dr. Stark in vorbildlicher Weise weitergeführt. Die Behauptung, dass die Variante "Umbau" kreuzungsfrei sei, ist nicht richtig. Meines Erachtens ist auch ein Kreisel eine Kreuzung. Es stimmt auch nicht, dass die Variante ohne Mischverkehr sei. Mindestens in Weinfelden ist nichts getrennt. Man kann solche Sachen behaupten, um Stimmen zu fangen. Heute geht es aber nicht um den Stimmenfang, sondern um den Netzbeschluss. Ich bin davon überzeugt, dass die Raumplanungskommission ihre Meinung trotz der langen Diskussion nicht geändert hat und bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Regierungsrat **Dr. Stark:** Die vielen Voten von links-grüner Seite haben mir etwas Angst gemacht. Ich dachte, dass sie die so genannte Filibuster-Taktik anwenden. Aber sie haben ja auf heute die Gegenkampagne zum Projekt angesagt. Die Gegner dieser Konzeption sind sehr gut organisiert. Wir wollten beispielsweise die Unterlagen des Kantons zum Projekt allen zugänglich machen und eine Homepage erstellen. Doch die Gegner haben den Namen "BTS und OLS" bereits für sich reserviert. Ich möchte auf die Aussage eingehen: "Wer Strassen baut, wird Verkehr ernten." Strasse ist nicht gleich Strasse. Wer die BTS und OLS baut, wird den Verkehr lenken. Es wurde behauptet, dass nicht fachmännisch gearbeitet wurde. Ich stelle gerne allen alle Unterlagen zur Verfügung. Es ist für mich manchmal schwierig, dass Fakten, welche wir auf diesen Prozess erarbeitet haben, einfach ignoriert werden. Es gibt keinen Transitverkehr und es gibt kaum Mehrverkehr. Verbandsvariante "Umbau": Ich möchte für die Entwicklung dieser Variante danken. Wir hatten unser Interesse daran, damit man die einzelnen Varianten vergleichen konnte. Damit kann man nicht den Vorwurf erheben, dass man nicht gleich lange Spiesse habe. Der Ansatz der Verbandsvariante mit den alten Trassees ist hervorragend. Aber der "Teufel" liegt jetzt wirklich im Detail. Es ist ein Flickwerk. Wir haben gesehen, dass wir aus den Dörfern und Städten weg müssen. Ein grosser und schwieriger Punkt der Variante "Umbau" sind die flankierenden grossräumigen Massnahmen. Was macht man entlang des Bodensees von Romanshorn nach Kreuzlingen? Was macht man vor und in Kreuzlingen? Was macht man im Raum Langrickenbach? Mit der Umweltvariante der BTS entsteht, wenn dann die Umfahrung Amriswil erstellt ist, ein grosser Mehrverkehr im Raum Oberaach und Langrickenbach. Wie sollen wir dann jenen Verkehr aufnehmen? Die Variante ist nicht ausgereift und nicht umfassend. Die Einweihung der BTS können Kantonsrätin Bruggmann und ich hoffentlich in unseren Ämtern erleben. Meines Erachtens können wir bei einem positiven Verlauf die erste Etappe beispielsweise vom Autobahnzubringer Arbon bis an die Bahnhofstrasse Egnach im Jahr 2020 gemeinsam erleben. Staumeldungen: Wann haben wir die letzte Staumeldung aus dem Jura gehört? Im Jura wird kein massgeschneidertes Projekt wie die BTS oder OLS gebaut. Man baut eine Autobahn. Das Bessere ist der Feind des Guten. Vermutlich ist ein Strassenprojekt noch nie in diesem frühen Stadium, dem Vorprojektstadium, so gut untersucht und so gründlich erarbeitet worden wie das Tandem der Bodensee-Thurtalstrasse und

der Oberlandstrasse. Paradoxerweise war aber vermutlich auch noch nie ein Strassenprojekt in diesem frühen Stadium so umstritten. Das bedrückt mich auch. Aber wir haben das zu akzeptieren. Wir haben das Beste aus der Situation zu machen. Insbesondere muss es uns gelingen, den langen Abstimmungskampf, trotz aller Intensität, welche wir heute wohl zum ersten Mal spüren, fair und in gegenseitigem Respekt zu führen. Ich werde mich bemühen, meinen Beitrag dazu zu leisten. Vielleicht überschätzen wir alle die Bedeutung der BTS und OLS für die Entwicklung im Thurgau, weil diese Entwicklung in ihren Grundzügen von externen Faktoren bestimmt wird. Wir können eigentlich nur entscheiden, wie wir im Thurgau auf die allgemeine Entwicklung reagieren, wie wir sie steuern und in gute Bahnen lenken wollen. Hier ist und bleibt der ganze Regierungsrat der Ansicht, dass das Wachstum der Mobilität und der Siedlungen in den letzten 50 Jahren neue Konzepte verlangt, solche für die Raumentwicklung des Kantons wie im Richtplan vorgezeichnet und für den regionalen Verkehr. Das Hauptkonzept für den regionalen motorisierten Verkehr der Zukunft heisst " Bodensee-Thurtalstrasse und Oberlandstrasse". Weshalb soll der ganzen Osthälfte des Kantons eigentlich vorenthalten werden, was in allen anderen Teilen des Kantons nicht mehr wegzudenken ist? Im Bezirk Münchwilen besteht die Autobahn A 1. Das ist eine Transitstrecke, aber auch eine regionale Entlastungsstrasse. Ob die Autobahn A 7 im Bezirk Frauenfeld bis nach Kreuzlingen, die Umfahrungsstrasse Diessenhofen und natürlich auch der Autobahnzubringer in Arbon; diese Strassen nehmen wir heute selbstverständlich wahr. Merken Sie, dass da etwas im Raum zwischen Weinfelden, Kreuzlingen und Arbon fehlt? Dazu haben wir ein massvolles Konzept. Wir müssen den regionalen, motorisierten Verkehr im Mittel- und Oberthurgau kanalisieren und lenken. Den Schleichverkehr müssen wir im Einklang mit der Raumplanung und mit der Siedlungsentwicklung eindämmen. Das Projekt "Bodensee-Thurtalstrasse und Oberlandstrasse" ist massvoll und löst die wichtigen Probleme, ohne neue zu schaffen. "Den Thurgau entwickeln, aber auch grüner Thurgau bleiben." Dafür stehe ich ein.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Eintreten ist unbestritten und somit beschlossen.

Detailberatung

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Die Botschaft wurde kapitelweise diskutiert.

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

Zu Kapitel III: Auf die Frage, ob der Bund die BTS übernehme, finanziere und nach der Planung des Kantons baue und ob eine schriftliche Zusage vorliege, stellte Regierungsrat Dr. Stark fest: Es kann heute davon ausgegangen werden, dass der Bundesrat, dem Thurgauer Richtplan folgend, den eidgenössischen Räten die Aufnahme der heutigen Hauptstrasse von Bonau nach Arbon in das Nationalstrassennetz beantragen wird. Bau, Finanzierung und Betrieb der BTS werden damit mit Wirkung per 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen. Der Regierungsrat ist überzeugt davon, dass angesichts anderer Prioritäten und der knappen Mittel des Bundes für den Strassenbau nur weit fortgeschrittene kantonale Planungen eine Chance für eine zeitnahe und sinn gemässe Realisierung durch den Bund haben werden. Es ist darum wichtig, dass wir 2014 ein pfannenfertiges Paket BTS, das dem Richtplan entspricht, dem Bund übergeben können. Dazu sind der Netzbeschluss und ein überzeugendes Signal der Bevölkerung wichtig.

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

Zu Kapitel VI: Von den Strassengegnern wurde in Abrede gestellt, dass der Thurgau mit BTS und OLS eine koordinierte Verkehrspolitik verfolge, wie dies der Sachplan "Verkehr" des Bundes verlange, und sie zitierten aus dem Gesamtverkehrskonzept Thurgau: "Die BTS erhöht andererseits die Kapazitäten und verkürzt die Reisezeiten im Strassenverkehr. Damit konkurrenziert sie den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und fördert die Verkehrsverlagerung auf der Ost-West-Achse Richtung MIV."

Dem wurde entgegengehalten, dass das Nebeneinander von Bahn und Strasse keine Konkurrenzierung, sondern eine Ergänzung sei, denn der verschiedenartige Verkehr könne nicht nur auf der Bahn abgewickelt werden. Es brauche eine gut ausgebaute Hauptachse sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene.

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

Bernhard, CVP/GLP: Wie ich bereits im Eintreten erwähnt habe, stelle ich im Namen der CVP/GLP-Fraktion den **Antrag**, den Netzbeschluss über die Erweiterung des Strassennetzes in zwei Netzbeschlüsse aufzuteilen. Unsere Fraktion ist von der Notwendigkeit der beiden geplanten Strassenbauvorhaben überzeugt. Beide Strassen sind für die langfristige Umsetzung des Raumkonzeptes Thurgau von Bedeutung. In zentralen Sachpunkten unterscheiden sich aber die beiden Projekte so klar voneinander, dass sich zwei Beschlüsse und damit eine getrennte Abstimmung durch das Volk aufdrängen. 1. Die eine Strasse führt von Wigoltingen nach Arbon, die andere von Kemmental nach Amriswil. Es ist keine zwingende Abhängigkeit der beiden Strassen ersichtlich. Beides sind eigenständige Projekte. 2. Die Finanzierung der BTS übernimmt voraussichtlich der Bund, diejenige der OLS der Kanton Thurgau mit der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer. 3. Die BTS soll als kreuzungsfreie Autostrasse mit einem Geschwindigkeitsregime 80/100 gebaut werden. Im Gegensatz dazu wird die OLS als Hauptstrasse mit Tempo 50/80 konzipiert. Auf dieser Strasse werden also Verzweigungen eingerichtet, die es den Verkehrsteilnehmern erlauben, niveaugleich abzubiegen. Dieser Unterschied wird sich auch massgeblich beim Flächenbedarf der Zu- und Wegfahrten zur Hauptstrasse bemerkbar machen. 4. Als wesentlicher Unterschied wird der Betrieb und Unterhalt der BTS voraussichtlich durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) erfolgen. Für die OLS wäre das Tiefbauamt des Kantons Thurgau zuständig. Eine Trennung der beiden Beschlüsse drängt sich daher auf. Es besteht sonst die Gefahr, dass diese für die Zukunft geplanten Bauwerke Schiffbruch erleiden.

Kommissionspräsident **Eugster**, CVP/GLP: Die Raumplanungskommission hat darüber nie diskutiert. Wir wurden von Verkehrsexperten bereits in einer frühen Phase informiert, dass mit dem Anschluss der BTS an den Zubringer Arbon von Meggenhus her die OLS eine hohe Bedeutung bekommt, wird doch aus dem Raum Amriswil nach Kreuzlingen ein grosser Verkehrsfluss erwartet, weil die Seestrasse entlastet wird. Wir hatten ursprünglich im Richtplan vorgesehen, die OLS erst dann zu realisieren, wenn der durchschnittliche Verkehr im Raum Langrickenbach 10'000 Fahrzeuge pro Tag überschreiten sollte.

Anlässlich einer späteren Orientierung, die wiederum durch Verkehrsfachleute erfolgte, musste man aber feststellen, dass bei der Realisierung dieses Strassenstückes bis in den Raum Oberaach die Bedingung von 10'000 Fahrzeugen schon deutlich überschritten sein wird. Darum ist die Limite von 10'000 Fahrzeugen pro Tag aus dem Richtplan entfernt worden. Der Grosse Rat hat der Streichung zugestimmt. Damit kann die Achse Amriswil - Oberaach - Kreuzlingen von Beginn weg verkehrsgerecht gebaut werden. Für die Raumplanungskommission stellen die beiden Strassen ein Tandem dar, das nicht getrennt werden kann. Die Kommission ist auch der Meinung, dass man die beiden Strassen, obwohl sie eine andere Qualität haben, nicht gegeneinander stellen kann, sondern dass es vernünftig ist, sie in einem einzigen Beschluss vorzulegen. Zur Erinnerung: 2005 gab es zwei Beschlüsse, und beide Vorhaben haben Schiffbruch erlitten. Würde nun die BTS Zustimmung finden und die OLS abgelehnt, stünden wir vor einer schwierigen Situation. Für mich persönlich ist es deshalb unsinnig, zwei Abstimmungen durchzuführen.

Klöti, FDP: Ich bitte Sie, den Antrag Bernhard abzulehnen. Die beiden Strassenprojekte BTS und OLS bilden eine verkehrspolitische Einheit, und als diese wurden sie auch entwickelt. Als Mitglied der Raumplanungskommission konnte ich die Planung mitverfolgen und direkt mitbeeinflussen. Meines Erachtens war die Art und Weise, eine solche Verbindung zu planen, erstklassig. Dies dürfte dem Thurgau zu einem guten Ruf verhelfen. Ich spreche hier auch als Präsident der Regionalplanungsgruppe Oberthurgau, die hinter beiden zusammenhängenden Strassenprojekten steht. Für uns und für den Raum St. Gallen ist die OLS eine sehr wichtige Verbindung, denn sie wird auch den Verkehr von der Seestrasse wegbringen. Dort stellt die Verkehrsbelastung bereits jetzt eine Beeinträchtigung der Lebensqualität dar. Wenn Sie durch Gebiete und Dorfkerne mit Lärmschutzwänden fahren, ist das Signal gegeben: Die Lebensqualität ist schon stark tangiert. Das darf dem See entlang nicht so weitergehen. Der See ist ein Erholungsgebiet, eine Visitenkarte für den Thurgau. Da braucht es eine vernünftige verkehrliche Entlastung. Dies tut die OLS, die nur im Zusammenhang mit einer BTS Sinn macht.

Imhof, SVP: Regierungsrat und Raumplanungskommission haben die beiden Strassen bis heute immer als ein Projekt geplant, bearbeitet und den interessierten Bürgerinnen und Bürgern verkauft. Es steckt eine ganzheitliche Planung dahinter, in der auch der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr mitberücksichtigt werden. Im gültigen Richtplan ist die Grundkonzeption beider Strassen enthalten. Wenn nur die BTS gebaut würde, verursacht dies auf der Landstrasse Oberaach - Scherzingen unhaltbare Verkehrszunahmen. Die OLS ohne neue Verbindung zwischen Oberaach und Arbon macht auch keinen Sinn. Die BTS ist der Hauptstrang und die OLS die notwendige Ergänzung. Beide gehören zusammen, und beide müssen gleichzeitig gebaut werden. Es geht um ein Gesamtkonzept; das Eine funktioniert nicht ohne das Andere. Die unterschiedliche Strassenkategorie, Finanzierung und Unterhalt sind keine haltbaren Gründe dafür, das Projekt zu trennen. Mit einem getrennten Netzbeschluss werden beide Strassen und deren Be-

fürwörter gegeneinander ausgespielt. Das wünschen sich doch die Gegner der Strassenprojekte, und diesen Gefallen dürfen wir ihnen kein zweites Mal tun. Das taktische Manöver ist eindeutig gegen die Strassenprojekte gerichtet, insbesondere gegen die OLS. Ich bitte Sie, den Antrag Bernhard abzulehnen.

Blatter, SVP: Wenn die CVP von beiden Strassenprojekten überzeugt ist, sollte sie keine Aufteilung befürworten. Bei beiden Strassen handelt es sich um ein zusammenhängendes Projekt, um ein so genanntes Tandem, wie der Präsident der Raumplanungskommission erwähnt hat. Die eine Strasse geht ohne die andere nicht. Es gibt bereits genug verschiedene Strömungen, andere Varianten oder gar keine Strasse vorzuziehen. Mit getrennten Netzbeschlüssen werden die Befürwörter weiter aufgesplittet, und die Gegner der OLS, aber auch jene der BTS erhalten Aufwind. Denjenigen, die durch die BTS entlastet werden, wird es dann sicher egal sein, ob die OLS Zustimmung erhält oder nicht und umgekehrt. Ich persönlich bin von der Notwendigkeit beider Projekte überzeugt, weshalb ich Sie bitte, den Antrag Bernhard abzulehnen.

Schlatter, CVP/GLP: Ich unterstütze den Antrag Bernhard. Wir diskutieren über die Taktik. Das Problem dabei ist, dass man erst weiss, welche Taktik richtig war, wenn die Schlacht geschlagen ist. Es gibt verschiedene Wege, zum Ziel zu gelangen. Ich kann Ihnen versichern, dass ich als Befürwörter beide Strassen unterstützen werde, weil für mich die Ausführungen des Kommissionspräsidenten, von Regierungsrat Dr. Stark sowie von weiteren Votanten, beispielsweise von Kantonsrat Arnold, zutreffend sind. Die Frage ist nur, ob die Mehrheitsverhältnisse im Rat die Stimmung derjenigen abbilden können, die dann abstimmen werden. Akzeptiert der Bürger, dass ihm bloss ein Gesamtpaket offeriert wird? Müsste man demokratisch nicht so argumentieren: Obwohl gewünscht wird, dass der Bürger beide Strassen befürwortet, lässt man ihm die Wahl. Das ist eine taktische Frage. Es wäre in meinen Augen auch falsch, das Eine gegen das Andere auszuspielen. Aber die Mehrheiten brauchen wir auch aus anderen Regionen im Thurgau.

Regierungsrat **Dr. Stark**: Die Taktik ist ein heikles Instrument in der Politik. Man sollte sie vielleicht anwenden, aber nicht so viel darüber reden. Im vorliegenden Fall ist meine Taktik die Offenheit. Es liegt ein Gesamtpaket vor. Wir brauchen eine Lösung für die Seestrasse, für den Raum Kreuzlingen. Wir haben in mehreren Jahren etwas erarbeitet, was der ganzen Region dienen soll, von Arbon bis nach Kreuzlingen. Es geht um eine Einheit, und ich bitte Sie, diese zu belassen.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Abstimmung: Der Antrag Bernhard wird mit 82:11 Stimmen abgelehnt.

Ziffer 1

Kommissionspräsident **Eugster**, CVP/GLP: Die Raumplanungskommission empfiehlt dem Grossen Rat mit 10:3 Stimmen, die Ziffer 1 des Beschlussesentwurfes zu genehmigen.

Diskussion - **nicht benützt**.

Ziffer 2

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

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

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

Kommissionspräsident **Eugster**, CVP/GLP: Die Raumplanungskommission empfiehlt dem Grossen Rat mit 10:3 Stimmen, der Ziffer 2 des Beschlussesentwurfes zu genehmigen.

Diskussion - **nicht benützt**.

Ziffer 3

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Der Netzbeschluss untersteht dem fakultativen Referendum. Unter den Umständen, dass bereits 2005 eine Volksabstimmung durchgeführt wurde und heute auch keine Einigkeit herrscht, beantragt die Raumplanungskommission, eine Volksabstimmung durchzuführen.

Kommissionspräsident **Eugster**, CVP/GLP: Die Raumplanungskommission beantragt dem Grossen Rat einstimmig, den Netzbeschluss der Volksabstimmung zu unterstellen.

Diskussion - **nicht benützt**.

Beschlussfassung

Dem Beschlussesentwurf über die Erweiterung des Strassennetzes (Netzbeschluss) durch zwei neue Kantonsstrassen (Bodensee-Thurtalstrasse, BTS; Oberlandstrasse, OLS) wird mit 89:27 Stimmen zugestimmt.

Die Ziffer 1 des Beschlusses untersteht der Volksabstimmung. Der Beschluss geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung der Abstimmungsbotschaft an das Volk.

Beschluss des Grossen Rates

über die

Erweiterung des Strassennetzes (Netzbeschluss) durch zwei neue Kantonsstrassen (Bodensee-Thurtalstrasse, BTS; Oberlandstrasse, OLS)

vom 14. März 2012

1. Gestützt auf § 5 Absatz 3 des Gesetzes über Strassen und Wege werden die nachfolgenden Strassenverbindungen in das Netz der Kantonsstrassen aufgenommen:
 - 1.1 Bodensee-Thurtalstrasse (BTS)
Wigoltingen - Weinfelden - Amriswil - Arbon
Bonau (ab Autobahnende) - Weinfelden - Amriswil - Arbon (bis Umfahrung Arbon, Anschluss A 1.1)
 - 1.2 Oberlandstrasse (OLS)
Kemmental - Langrickenbach - Amriswil
Bätershausen - Lengwil - Kreuzlingen - Langrickenbach - Münsterlingen - Amriswil
2. Es wird festgestellt, dass die beiden Strassenverbindungen gemäss Ziffer 1 dieses Beschlusses keine Ortsumfahrungen im Sinne von § 27 Absatz 1 des Gesetzes über Strassen und Wege darstellen und damit keine Gemeindebeiträge erhoben werden.
3. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht der Volksabstimmung.

Der Präsident des Grossen Rates

Die Mitglieder des Ratssekretariates