

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

Frauenfeld, 27. September 2016

832

GRG Nr.	16	EA 9	45
---------	----	------	----

Einfache Anfrage von Hanspeter Heeb vom 31. August 2016 „Kosten einer kulturlandschonenden BTS-Variante“

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Fragesteller möchte vom Regierungsrat wissen, wie hoch die Kosten einer „kulturlandschonenden BTS-Variante“ seien. Er bezieht sich dabei auf einen Vorschlag der Umweltverbände, der eine Untertunnelung der Gemeindezentren vorgesehen habe. Der Beantwortung ist Folgendes vorzuschicken:

Die generelle Linienführung der BTS und OLS wurde 2011 vom Grossen Rat nach einem mehrjährigen partizipativen Prozess im kantonalen Richtplan festgesetzt und ist damit behördenverbindlich. Auf dieser Basis fällten die Thurgauer Stimmberechtigten 2012 den Grundsatzentscheid (Netzbeschluss) für den Bau der BTS und OLS. Seitdem hat der Kanton die Arbeiten in Absprache mit dem Bundesamt für Strassen vorangetrieben und im Frühjahr 2016 das Generelle Projekt für die erste BTS-Etappe von Arbon bis Amriswil mit einer neuen Kostenschätzung vorgelegt. Dazu waren aufwendige Projektierungsarbeiten und zahlreiche separate Studien nötig. Aktuell laufen die Arbeiten an der zweiten und dritten BTS-Etappe.

Im Rahmen des Richtplanprozesses, der 2011 in die Festsetzung der Linienführung mündete, wurde auch der Vorschlag der Umweltverbände sorgfältig in die Variantenauswahl einbezogen. Die Verbandsvariante sah vor, die Siedlungen auf der Thurtalachse einzeln zu umfahren und ansonsten das bestehende Kantonsstrassentrasse zu nutzen. Eine generelle Untertunnelung der Gemeindezentren war nicht vorgesehen (mit Ausnahme eines Tunnels in Weinfelden). Die Kosten einer BTS-Variante mit Untertunnelung der Gemeindezentren sind also nicht bekannt.

Weiter ist anzumerken, dass dem Schutz des Kulturlandes seit Beginn der Planungsarbeiten hohes Gewicht beigemessen wird. Um das Kulturland bestmöglich zu schonen,

wurde die Linienführung mehrfach optimiert und die Strecke vielerorts mit Überdeckungen versehen. Zudem hat das Tiefbauamt im Generellen Projekt für die erste BTS-Etappe zusammen mit dem Landwirtschaftsamt ein Landwirtschaftskonzept erarbeitet, das bis Ende 2018 auf den gesamten Projektperimeter BTS-OLS ausgeweitet wird und die betrieblichen Bedürfnisse der Landwirtschaft berücksichtigt. Durch Landumlegungen und Strassenrückbauten soll der Kulturlandverlust minimiert werden.

Vor diesem Hintergrund beantwortet der Regierungsrat die gestellte Frage wie folgt:

Die Kosten der beschriebenen Variante lassen sich nicht beziffern oder schätzen. Um Aussagen dazu zu machen, bräuchte es aufwendige Vorarbeiten (Abklärungen betreffend Linienführung, Geologie, Bauzustände, Umlegungen der Erschliessungen zu den Liegenschaften an der Kantonsstrasse etc.), was den Umfang der Beantwortung einer einfachen Anfrage bei weitem sprengen würde. Alleine die geschätzten Kosten für eine solche Abklärung belaufen sich auf mehrere hunderttausend Franken. Wie einleitend dargestellt, wurde die Varianten-Diskussion 2011 zudem mit dem Richtplaneintrag abgeschlossen. Der Regierungsrat sieht vor diesem Hintergrund keine Veranlassung, andere Varianten in Betracht zu ziehen.

Die aus dem NZZ-Artikel aus dem Jahr 2005 hergeleiteten 80'000 Franken pro Laufmeter Tagbautunnel beziehen sich auf den Bau unter der grünen Wiese und nicht unter bewohntem Siedlungsgebiet. Auch hat sich in der Zwischenzeit bezüglich Tunnelsicherheit und Ausbaustandards vieles markant geändert, weshalb auch die Kosten für den Tunneltagbau heute deutlich höher sind. Zudem haben die Erkenntnisse aus dem Generellen Projekt für die erste BTS-Etappe im Raum Amriswil gezeigt, dass sich lokale Baugrundverhältnisse beim Tunnelbau sehr stark auf die Kosten auswirken können.

Noch nicht in den Überlegungen des Fragestellers berücksichtigt sind im Übrigen die Kosten für die notwendigen Anschlussbauwerke bei den Ortseingängen und Ortsausgängen, die Verlegung aller Werkleitungen (Strom, Trinkwasser, Abwasser, Gas, Swisscom, Cablecom etc.) zur Untertunnelung, die Rettungsaufgänge und Abluftkamine vom Tunnel in die Gemeindezentren sowie die Funktionsweise und Anordnung des unterirdischen Parkhauses.

Die Präsidentin des Regierungsrates

i.V. Carmen Haag

Der Staatsschreiber

Dr. Rainer Gonzenbach