

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches
Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Frau Simonetta Sommaruga
Bundesrätin
3003 Bern

Frauenfeld, 19. April 2022
260

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt
2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des
Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz.

Für den Kanton Thurgau ist insbesondere das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen von Bedeutung, das dieser Vorlage zu Grunde liegt und den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen steuert. Geht es nach dem Bund, finden Investitionen künftig primär in den Zentren und Agglomerationen statt. Mehrere Ostschweizer Vorhaben werden nicht einmal im Realisierungshorizont 2040 des STEP Nationalstrassen erwähnt. Es handelt sich primär um Projekte auf sogenannten NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Dagegen wehren wir uns. Der ländlichere Raum darf nicht marginalisiert werden.

Wie gewünscht, strukturieren wir unsere Stellungnahmen nach einer kurzen Zusammenfassung gemäss dem Fragenkatalog des UVEK.

1. Zusammengefasste Rückmeldung

Der Kanton Thurgau beantragt zusammen mit weiteren Ostschweizer Kantonen, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Vorhaben wie die Bodensee-Thurthalstrasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland mit der Umfahrung Herisau müssen in das STEP aufgenommen und einem Realisierungs-

2/14

horizont zugeteilt werden (siehe Anträge auf S. 5). Allfällige Finanzierungsfragen können innerhalb des STEP thematisiert werden.

Für die Aufnahme der Bodensee-Thurtalstrasse spricht, dass sie ein umfangreiches Variantenstudium mit partizipativem Prozess durchlaufen hat, im kantonalen Richtplan verankert ist, per Volksentscheid legitimiert wurde und als Generelles Projekt nach Bundesstandards vorliegt.

Gemäss erläuterndem Bericht zur Vorlage zweifelt der Bund bei der BTS an der Zweckmässigkeit respektive der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit seinen eigenen übergeordneten verkehrs- und umweltpolitischen Grundsätzen. Aus Sicht des Regierungsrates ist es problematisch, dass der Bund mit dieser Argumentation ein sorgfältig erarbeitetes Projekt, das die Probleme vor Ort löst und die gesetzlichen Vorgaben einhält, nicht anhand der geltenden Gesetzgebung beurteilt, sondern anhand seiner eigenen Zielvorstellungen. Die BTS ist die bestmögliche Lösung für die Probleme auf und entlang der N23. Sie ist umweltverträglich und so weit als möglich optimiert. Deshalb gehört sie in das STEP Nationalstrassen.

Eigene Erhebungen zeigen, dass seit der Bahn 2000 rund 71'750 Mio. Franken Bundesgelder für den Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur beschlossen wurden, wovon ca. 653 Mio. das Gebiet des Kantons Thurgau betreffen. Dies entspricht einem Anteil von 0.9 %. Wird dies in Relation zur Einwohnerzahl (3.3 %), zur Fläche (2.4 %) oder zum Bruttoinlandprodukt (2.4 %) gesetzt, so ist ersichtlich, dass im Kanton Thurgau ein Nachholbedarf besteht.

2. Stellungnahme gemäss dem Fragenkatalog des UVEK

2.1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau ist mit den Grundzügen der Vorlage nicht einverstanden, weil das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen mehrere aus Sicht der Kantone notwendige Projekte neuer Nationalstrassen (NEB-Strecken) nicht berücksichtigt. Der Bund fokussiert damit zu stark auf die Zentren und Agglomerationen und marginalisiert den ländlicheren Raum.

Im Kanton Thurgau sieht der Bund vor, den gesamten Korridor der N23 einer umfassenden Prüfung zu unterziehen. In dieser Analyse seien alternative Ansätze, auch aus gesamtverkehrlicher Sicht, zu erarbeiten und dem Vorhaben des Kantons Thurgau, der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), gegenüberzustellen. Damit ignoriert der Bund ein umfangreiches Variantenstudium mit partizipativem Prozess (2006–2011), eine Festsetzung im Kantonalen Richtplan (Beschluss Grosser Rat 2011), einen Volksentscheid für die BTS (2012) und eine langjährige Planung, die in einem umweltverträglichen Generellen Projekt mündete (2013–2019).

3/14

In Anbetracht dieser Vorgeschichte ist es für den Regierungsrat des Kantons Thurgau nicht nachvollziehbar, dass der Bund die BTS im Vernehmlassungsentwurf nicht in das STEP aufgenommen hat. Wir halten es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen. Diese erhalten damit ein überproportionales Gewicht. Dazu zwei Beispiele:

Beispiel 1: 2020 verabschiedete der Bundesrat die Bodenstrategie Schweiz. Gemäss diesem Orientierungsrahmen strebt er an, dass in der Schweiz bis 2050 netto kein Boden mehr verbraucht wird. Obwohl dies von grosser politischer, finanzieller, wirtschaftlicher und ökologischer Tragweite ist, verzichtete der Bund auf ein Vernehmlassungsverfahren bei den Kantonen, wie es das Vernehmlassungsgesetz (SR 172.061) vorsieht. Stattdessen konsultierte die Abteilung Boden und Biotechnologie des Bundesamts für Umwelt im Sommer 2018 die kantonalen Direktorenkonferenzen und schickte die Entwürfe in Kopie zur Kenntnis an die kantonalen Bodenfachstellen. Offensichtlich war es nicht erwünscht, dass die Kantonsregierungen Stellung nehmen. Nun wird die Strategie ins Feld geführt, um Infrastrukturvorhaben zu unterbinden. Im Falle der BTS ist dies besonders stossend, weil der Kanton Thurgau grosse Vorarbeiten geleistet hat, um zentrale Bodenfunktionen über umfangreiche Kompensationen und die vollumfängliche Erhaltung der rekultivierungsfähigen Böden zu sichern. Die Ressource Boden wird also trotz BTS so weit wie möglich erhalten, selbst wenn die Fläche netto abnimmt.

Beispiel 2: Das Raumkonzept Schweiz aus dem Jahr 2012 ist ein Orientierungsrahmen für die Raumentwicklung der Schweiz. In der vorliegenden Botschaft erwähnt der Bund im Zusammenhang mit der BTS „Verträglichkeitsprobleme des zu Grunde gelegten, kantonalen Raumkonzepts mit dem Raumkonzept Schweiz“. Das Raumkonzept des Kantons Thurgau ist im Kantonalen Richtplan enthalten und wurde vom Bundesrat ohne Vorbehalte genehmigt. Die Raumkonzepte Thurgau und Schweiz folgen beide dem Ansatz der polyzentrischen Siedlungsstruktur. Die Fokussierung der Siedlungsentwicklung auf die kantonalen und regionalen Zentren ist konform mit den übergeordneten Vorgaben. Viele dieser Zentren liegen entlang der N23 auf der Ost-West-Achse des Kantons. Dem Regierungsrat sind angebliche Verträglichkeitsprobleme neu. Umso unverständlicher ist, wieso sie gegen die BTS sprechen sollten.

2.2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Gestützt auf den Sachplan Verkehr fokussiert der Bund auf die Zentren und Agglomerationen. Der Kanton Thurgau bestreitet nicht, dass die dortigen Probleme gelöst werden müssen. Er wehrt sich aber dagegen, dass **föderale Überlegungen** keine Rolle mehr spielen. Der Bund schreibt selbst: „Nationalstrassen gewährleisten, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirt-

schaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können“ (S. 7 des erläuternden Berichts zur Vernehmlassung). Unter dem Titel „langfristige Ausrichtung des Nationalstrassennetzes“ ergänzt er: „Die Erreichbarkeit der mittelstädtischen Agglomerationen und der Randregionen ist mit einer bedürfnisgerechten Ausgestaltung der Nationalstrassen gewährleistet.“ Von dieser Bedürfnisgerechtigkeit ist im STEP nicht mehr viel zu spüren. Über die Zweckmässigkeit urteilen die Bundesämter aus der Ferne. Dabei gehört es zum Schweizerischen Selbstverständnis, über die Jahrzehnte hinweg alle Regionen zu berücksichtigen. Das sorgt für den Zusammenhalt zwischen allen Landesteilen und zwischen Stadt und Land. Eine zu starke Fokussierung auf die Städte und Zentren wird den schweizerischen Verhältnissen nicht gerecht. Der föderale Aspekt ist damit zu wenig berücksichtigt.

Zudem wird die **Rolle der Strassen** von einigen Bundesämtern generell unterbewertet und deshalb ebenfalls zu wenig berücksichtigt. Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie in der Ostschweiz nehmen die Strassen und insbesondere die Nationalstrassen eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr: Einerseits dienen sie als internationale und interkantonale Transitrouten, andererseits kommt ihnen auch eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Eine gute, flächige schienengebundene ÖV-Erschliessung des ländlichen Raumes wäre nicht wirtschaftlich. Eine zweckmässige ÖV-Erschliessung kann darum nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Fahrplanstabilität bei Zubringerbussen (wesentliches Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl) ist nur durch entlastete Strassen gewährleistet. Auch die vom Bund gewünschten multimodalen Verkehrsdrehscheiben werden auf die Strasse als Zubringer zu starken schienengebundenen ÖV-Achsen angewiesen sein. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass sich längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden (öffentlicher Individualverkehr ÖIV) und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

Schliesslich wurde auch die **Charakteristik der NEB-Strecken** zu wenig berücksichtigt. Ein NEB-Strecken-Projekt kann sich stark von einem „normalen“ Nationalstrassenprojekt unterscheiden, was bei der Bewertung berücksichtigt werden muss. NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und mit Lärm- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den NEB-Strecken-Projekten können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden: Entlastung der Ortschaften vom Durchgangsverkehr, Reduktion der Lärmimmissionen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem wirkt sich dies auch positiv auf den strassengebundenen ÖV aus (z.B. Fahrplanstabilität).

5/14

tät). Diese positiven Auswirkungen der NEB-Strecken-Projekte stellen deshalb in vielen Ortschaften nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen

2.3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Keine Bemerkungen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

2.4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Das STEP Nationalstrassen ist ohne die BTS und weitere ehemals kantonale Vorhaben unvollständig. Der Regierungsrat des Kantons Thurgau beantragt deshalb:

Antrag 1: Die BTS sei in das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen aufzunehmen.

Antrag 2: Es sei fachlich zu überprüfen, ob die Bewertung der BTS ohne OLS methodenkonform sei.

Antrag 3: Die BTS sei dem Realisierungshorizont 2030 zuzuteilen.

Antrag 4: Die BTS sei in den Ausbauschnitt 2023 aufzunehmen.

Antrag 5: Die Anträge der Ostschweizer Kantone seien zu berücksichtigen. Insbesondere sei auch der Zubringer Appenzellerland mit Umfahrung Herisau in das STEP aufzunehmen.

Antrag 6: Eventualiter seien die geplanten Korridorstudien innerhalb des STEP durchzuführen. Die Ergebnisse müssen vorliegen, bevor in vier Jahren der nächste Ausbauschnitt in die Vernehmlassung geschickt wird.

Nachfolgend möchten wir Ihnen aufzeigen, warum die BTS die am besten geeignete Lösung ist, eine neuerliche Variantendiskussion nicht zielführend ist und weshalb wir die Kritikpunkte des Bundes nicht nachvollziehen können.

6/14

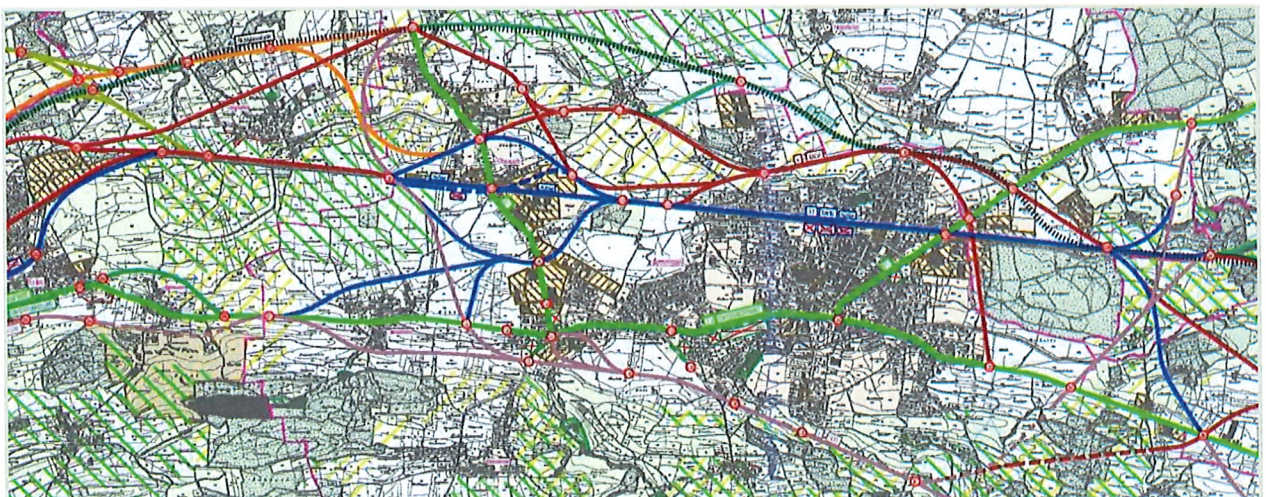
2.4.1. Begründung von Antrag 1: Die BTS ist die bestmögliche Lösung für die Probleme auf und entlang der N23.

Im Kanton Thurgau besteht Nachholbedarf, nicht Ausbaubedarf

Der Kanton Thurgau gehörte in den letzten Jahren zu den am stärksten wachsenden Kantonen der Schweiz: Lebten 1990 rund 209'000 Personen hier, sind es Stand 2021 rund 285'000 Einwohnerinnen und Einwohner. 2021 nahm das Wachstum in den Oberthurgauer Städten Arbon (1.7 %) und Romanshorn (1.3 %), welche die BTS benötigen, am kräftigsten zu. In den Vorjahren hatte Amriswil stark an Bevölkerung gewonnen. Alle Prognosen gehen davon aus, dass dieser Wachstumstrend anhalten wird. Das Strassennetz hat mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten. Quer durch den ganzen Thurgau, von West nach Ost, haben alle Verbindungen Hauptstrassen-Charakter, was den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft nicht gerecht wird.

Die BTS ist das Resultat von langjährigen Vorarbeiten, umfangreichen Variantenstudien und einem breiten Mitwirkungsprozess

Die Arbeiten am Projekt „Mobilität Thurgau – BTS/OLS“ begannen 2006 mit einem umfangreichen Variantenstudium unter Einbezug der Raumplanungskommission des Grossen Rates. Der Auszug aus dem Variantenfächer unten vermittelt einen Eindruck, wie umfangreich die Betrachtung war.



Ab 2006 erfasste das kantonale Tiefbauamt die Anliegen von 32 betroffenen Gemeinden, führte Dialoge mit mehreren Verbänden und war im Kontakt mit betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern. Allein zwischen 2006 und 2012 fanden rund 100 Workshops, Besprechungen und Informationsveranstaltungen mit jeweils über 350 Besucherinnen und Besuchern statt, dazu kamen mehrere öffentliche Vernehmlass-

7/14

sungsverfahren. Ende 2011 folgte die Festsetzung der konsolidierten Linienführung im Kantonalen Richtplan, im Frühling 2012 beschloss der Grosse Rat, das Strassennetz um die Vorhaben BTS und die Oberlandstrasse (OLS) zu erweitern. Weil dieser Beschluss umstritten war, unterstellte ihn das Parlament von sich aus direkt der Volksabstimmung. Das Volk sagte im September 2012 mit 54.6 Prozent Ja zum Netzbeschluss BTS/OLS.

Bei dieser Ausgangslage ist es für uns nicht nachvollziehbar, wie der Bund zum Schluss kommt, die bestehenden Probleme müssten vertieft analysiert und der Lösungsfächer noch einmal umfassend geöffnet werden. Auch sehen wir keinen Nutzen darin, „den gesamten Korridor einer umfassenden Prüfung zu unterziehen“. Wir können uns dieses Vorgehen nur damit erklären, dass das UVEK und der Bundesrat im ländlicheren Raum und insbesondere im Thurgau keine neue Strasse bauen wollen.

Die Summe der Schwächen auf der N23 spricht für die BTS

Verschiedene Bestimmungen des Nationalstrassengesetzes (NSG; SR 725.11) sprechen für die BTS. Nationalstrassen haben hohen verkehrstechnischen Anforderungen zu genügen. Sie sollen insbesondere eine sichere und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs gewährleisten (Art. 5 Abs. 1 NSG). Auf Nationalstrassen dritter Klasse, wie es der Abschnitt Grüneck – Arbon (West) ist, sind Ortsdurchfahrten und höhengleiche Kreuzungen zu vermeiden, wo es die Verhältnisse gestatten (Art. 4 Abs. 1 NSG). Die Nationalstrassen und ihre technischen Einrichtungen sind nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten so zu unterhalten und zu betreiben, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet ist und die Verfügbarkeit der Strasse möglichst uneingeschränkt bleibt (Art. 49 NSG).

Heute weist die N23 verschiedene Schwächen auf, die mit dem Projekt BTS behoben werden. Dies sind u.a.

- Durchfahrt durch 2 Städte (Amriswil und Weinfelden) und 10 Ortschaften (Ebnet, Neukirch, Steinebrunn, Biessenhofen, Erlen, Riedt bei Erlen, Sulgen, Bürglen, Märstetten, Bonau)
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 23'000 Fahrzeugen in Amriswil, 20'100 in Weinfelden (westlich KVA-Kreisel). Das ist vergleichbar mit der N15, die ausgebaut werden soll.
- 16 Schulstandorte im Umkreis von 250 m zur N23
- Je ein Stadthaus und ein Gemeindehaus direkt an der N23 (Amriswil und Egnach)

8/14

- 70 Fussgängerstreifen über die N23
- 16 Kreisel auf der N23 (Kreisel entsprechen höhengleichen Kreuzungen, die auf Nationalstrassen vermieden werden sollten)
- 15 ÖV-Haltestellen auf der N23
- 31 Wechsel des Geschwindigkeitsregimes von Arbon bis Bonau: total 12.5 km Tempo 50, 4.9 km Tempo 60, 0.2 km Tempo 70 und 13.8 km Tempo 80)
- Rübentransporte mit langsamen, landwirtschaftlichen Fahrzeugen auf der N23 in Richtung der Zuckerfabrik Frauenfeld
- Verschiedene Langsamverkehrs-Ausbauten (LV): rund 8.2 km mit Rad-/Gehweg, 337 m mit Radstreifen einseitig, 16.6 km mit Radstreifen zweiseitig, 357 m mit Radstreifen, Rad-/Gehweg, 1.3 km mit Radweg zweiseitig, 4.6 km ohne LV-Infrastruktur. Auf 20.4 km sind Alltagsradnetz und N23 überlagert, auf 11 km nicht.

Besonders hervorheben möchten wir die Lärmproblematik. In einer gesamtkantonalen Betrachtung reduzieren die BTS und die OLS den Lärm bei 3'414 Liegenschaften um mindestens 1dB(A). Davon profitieren 868 Liegenschaften mit Immissionsgrenzwert-Überschreitungen (IGW) und 264 mit Alarmwert-Überschreitungen (AW). Die BTS und die OLS entlasten total 20'760 Personen von Lärm (davon 6'027 im IGW- und 1'350 im AW-Bereich).

Die BTS ist umweltverträglich und so weit als möglich optimiert

Der umfassende Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zum Generellen Projekt zeigt, dass die BTS umweltverträglich ist, sprich die geltenden natur- und umweltschutzrechtlichen Bestimmungen einhält. Der Kanton Thurgau hat in seiner Planung mit geeigneten Massnahmen dafür gesorgt, dass Umweltauswirkungen soweit als möglich vermieden und begrenzt werden.

Der Regierungsrat verneint nicht, dass eine Infrastrukturanlage einen Eingriff in die Landschaft darstellt. Deshalb wurde die BTS so weit als möglich optimiert. Die vorgesehenen Überdeckungen und Tieflagen verbessern das Landschaftsbild und entsprechen den verschiedenen Umweltansprüchen. Das Gestaltungskonzept sorgt darüber hinaus für eine gute Einbettung der Strasse in die Landschaft. Berücksichtigt wurde auch der Grundsatz der Bündelung der Infrastrukturen (Nähe zu Bahnlinie, Hochspannungsleitung, bestehender Strasseninfrastrukturen). In diesem Zusammenhang wird auch das Entstehen von Restflächen vermieden (Fruchtfolgefleichen [FFF] / generell haushälterischer Umgang mit der Ressource Boden). Der Flächenbedarf für die BTS beträgt rund

9/14

82 ha. Davon sind rund 62 % versiegelte Fläche und rund 38 % Böschungen und Grünflächen. Der Verlust von Fruchtfolgeflächen wird durch Bodenaufwertungsmassnahmen kompensiert. Der Kanton Thurgau hat hier eine grosse Vorarbeit geleistet. Überdies würden auch lokale Lösungen Land brauchen. 2012 legten die Thurgauer Umweltverbände eine eigene Lösung vor, die für lokale Umfahrungen ebenfalls etwa 44 ha Land benötigt hätte (neu versiegelte Flächen und Böschungsbereiche). Die Probleme wären aber nur verlagert worden.

So weit als möglich optimiert wurde auch die künftige Siedlungsentwicklung. Das zu BTS/OLS gehörende Raumentwicklungskonzept und das Konzept flankierende Massnahmen zeigen, wie Kanton und Gemeinden raumplanerisch vorausschauend aktiv sind. Die Umsetzung findet bereits in den laufenden Ortsplanungsrevisionen statt. Auch Gestaltungspläne werden auf das Vorhaben BTS/OLS abgestimmt (z.B. Kiesabbaugebiet Weinfelden – Mauren – Bürglen). Für den Ottenbergtunnel hat der Kanton Thurgau im Zusammenhang mit Erdsondenbohrungen eine Perimetersicherung vorgenommen.

2.4.2. Begründung von Antrag 2: BTS/OLS ist eine gesamtkantonale Lösung (OLS als flankierende Massnahme zur BTS)

Die BTS als Ausbau der N23 und die geplante Kantonsstrasse OLS sind ein verkehrliches Gesamtprojekt, das nicht nur die Ortschaften im Aach- und Thurtal entlasten, sondern auch diejenigen an der Seestrasse (schweizerische Hauptstrasse H13). So weist zum Beispiel Bottighofen einen DTV von rund 20'000 Fahrzeugen pro Tag auf, der sich mit der BTS und OLS halbieren würde.

Der Bund hat die OLS bei der Bewertung der BTS nicht berücksichtigt, was unseres Erachtens nicht korrekt ist. Im Handbuch zur einheitlichen Bewertungsmethode Nationalstrassen (EBen-Handbuch) ist auf S. 50 festgehalten: „Zu den Baukosten gehören neben den eigentlichen Baukosten (inkl. Unvorhergesehenem) auch verschiedene andere Kostenarten wie (...) *flankierende Massnahmen, ohne die das Projekt nicht umsetzbar ist, ohne die der Nutzen des Projekts massiv beeinträchtigt wird oder mit denen der Nutzen des Projektes deutlich erhöht wird.*“ Da die BTS und die OLS seit Beginn des Projekts „Mobilität Thurgau – BTS/OLS“ ein verkehrliches Gesamtprojekt sind und die OLS eine flankierende Massnahme zur BTS darstellt, ist eine isolierte Betrachtung der BTS ohne OLS aus unserer Sicht nicht methodenkonform. Zudem führt dies zu einer falschen Priorisierung, da die BTS ohne OLS eine tiefere Wirkung erzielt. Dieser Punkt ist fachlich zu überprüfen.

Mit punktuellen Lösungen auf der Aach- und Thurtalachse und in anderen Teilen des Kantons würde die Verträglichkeitsproblematik nicht behoben und wahrscheinlich sogar noch verschärft werden. Wenn der Bund die BTS nicht in den STEP aufnimmt, verwirft

10/14

er damit mehr als ein einzelnes Strassenprojekt. Nach 16 Jahren Arbeit am Gesamtkonzept „Mobilität Thurgau – BTS/OLS“ müsste der Thurgau bei einer definitiven Streichung der BTS wieder bei Null anfangen. BTS/OLS sind auch Teil des Gesamtverkehrskonzepts Thurgau.

2.4.3. Begründung von Antrag 3: Die BTS ist reif für den Realisierungshorizont 2030.

Der Kanton Thurgau hat ein Generelles Projekt abgegeben

Fälschlicherweise schreibt der Bund, für die BTS würden ein „Vorprojekt aus dem Jahr 2019 und diverse Studien vorliegen“. Das ist nicht korrekt. Der Kanton Thurgau hat dem ASTRA Ende 2019 ein technisch fertiges Generelles Projekt nach Nationalstrassengesetzgebung abgegeben.

Das Volk hat bereits Ja zur BTS gesagt

Im erläuternden Bericht des Bundes findet ein bereits mehrfach erwähnter zentraler Punkt gar keine Erwähnung: Für die BTS gibt es seit 2012 einen Volksentscheid. Mit einem Ja-Anteil von knapp 55 Prozent stimmten die Thurgauerinnen und Thurgauer dem Netzbeschluss für die BTS und die OLS zu und fällten damit den Grundsatzentscheid für die Realisierung. Dies erfolgte in Kenntnis der Linienführung gemäss Kantonalem Richtplan. Diese Nicht-Erwähnung können wir uns nicht erklären. Ein positiver Volksentscheid spricht für eine baldige Realisierung.

Die BTS ist bei Bedarf etappierbar

Der Kanton Thurgau hat die BTS in zwei Etappen geplant. Sie kann auch in zwei Etappen realisiert werden.

Etappe	Abschnitt	Kilometer	Kosten
Etappe 1	Arbon West (Anschluss A1) bis Amriswil West/Oberaach (Anschluss an die kantonale OLS)	14,9	Fr. 781'871'000
Etappe 2	Amriswil West/Oberaach bis Bonau (Anschluss A7)	19,6	Fr. 812'386'000

11/14

Die BTS ist zweckmässig

Der Kanton Thurgau hat das Gesamtprojekt BTS/OLS anhand der Indikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte bewertet (NISTRA-Bewertung). Fazit: Das Projekt wird als zweckmässig eingestuft.

- **Kosten-Nutzen-Analyse (KNA):** Für das Gesamtprojekt „Mobilität Thurgau – BTS/OLS“ ist die Kosten-Nutzen-Differenz positiv, sprich das Gesamtprojekt ist volkswirtschaftlich effizient. Ins Gewicht fallen insbesondere die deutlichen Reisezeiteinsparungen, die von hohem volkswirtschaftlichem Nutzen sind, und die verbesserte Verkehrssicherheit.
- **Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA):** Positiv ist auch die Gesamtwirkung in der Kosten-Wirksamkeits-Analyse. Die erwünschten Wirkungen in den Bereichen Verkehrsqualität, Sicherheit sowie Siedlungsentwicklung und Städtebau überwiegen in diesem Fall die negativen Punkte in den Bereichen Lebensräume und Gewässer, Flächenbeanspruchung und Boden, Klimabelastung sowie Bauphase.
- **Qualitative Analyse (QA):** In der qualitativen Analyse wurden auch die bautechnischen Risiken thematisiert, die das Projekt verteuern könnten. Bei der BTS sind dies der Tagbautunnel Amriswil, die SBB-Querung Erlen und der Ottenbergtunnel mit dem Lockergesteinsvortrieb. Solche Situationen gibt es aber vielerorts.

2.4.4. Begründung von Antrag 4: Standesinitiative des Kantons Thurgau

Der Grosse Rat des Kantons Thurgau reichte mit Beschluss vom 16. März 2022 die Standesinitiative „N23 als Teil des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrasse – die BTS gehört in den nächsten STEP!“ ein.

Der Kanton Thurgau unterbreitet der Bundesversammlung damit folgende Standesinitiative: „Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) ist als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 in den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen im Rahmen des aktualisierten Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP) aufzunehmen.“

2.4.5. Begründung von Antrag 5: Ostschweizer Vorhaben

Der Strassenverkehr in Richtung Toggenburg und Alpstein wird von den A1-Anschlüssen Gossau und Winkeln durch das Siedlungsgebiet des kantonalen Zentrums Herisau geführt. Gemäss kantonalem Raumkonzept ist Herisau der wichtigste Potentialraum. Eine Perspektive für die angestrebte Innenentwicklung und eine Entlastung des Siedlungsraums im Talkessel von Herisau sind nur mit einer Umfahrung möglich. Der Güter-

12/14

transport ist nicht mit der Bahn möglich, die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Die ganze Zulieferung und Produktion im Kanton muss auf der Strasse und zur A1 erfolgen. Die direkte Anbindung an die A1 ist für beide Appenzeller Kantone für ihre wirtschaftliche Zukunft ein wichtiges und politisch breit abgestimmtes Anliegen.

2.4.6. Begründung von Antrag 6: Die Korridorstudien dürfen nicht zu Verzögerungen führen und müssen Teil des STEP sein.

Falls der Bund die vorangehenden Anträge des Kantons Thurgau ablehnt, ist es zentral, dass die sogenannte Korridorstudie umgehend durchgeführt wird. Dies gilt auch für den Zubringer Appenzellerland. Es darf nicht sein, dass es aufgrund dieser Überprüfung zu einer wesentlichen Verzögerung bei der Behebung der Problemstellen kommt. Die Ergebnisse müssen vorliegen, bevor in vier Jahren der nächste Ausbauschnitt in die Vernehmlassung geschickt wird.

2.5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die aufgenommenen Vorhaben befinden sich schwergewichtig in den grossstädtischen Räumen. Gemäss erläuterndem Bericht lösen sie die Probleme dort, wo der Handlungsdruck am grössten ist. Die Nationalstrassen haben aber auch die Erreichbarkeit der Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023 muss deshalb die nationale Kohärenz beachten, sodass ein regional ausgewogenes Nationalstrassennetz sichergestellt wird. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch in den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essenzielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar. Deshalb müssen bei der Zuteilung auch regionalpolitische Aspekte berücksichtigt werden.

Für die Beurteilung und Priorisierung der Projekte gelangte ein zweistufiges Verfahren zur Anwendung. Wir bezweifeln, dass die Bewertung der NEB-Projekte mittels EBeN (Einheitliche Bewertungsmethodik Nationalstrassen) adäquat ist. So werden z.B. Verbesserungen auf den bestehenden Strassen (insbesondere aufgrund der Verkehrsbelastung im Siedlungsraum) nur bedingt berücksichtigt:

- Reduktion Lärm- und Luftbelastung (Verbesserung Wohn- und Lebensqualität)
- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Grösseres Potenzial für Innenentwicklung

13/14

- Verbesserung ÖV-Angebote: höhere Fahrplanstabilität beim strassengebundenen ÖV, Reduktion von Anschlussbrüchen (Übergang Bus - S-Bahn)
- Attraktivitätssteigerung und Ausbaupotenzial für Fuss- und Veloverkehr

In einem zweiten Schritt erfolgte die eigentliche Priorisierung unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien (u.a. Konzentration auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck, Konzentration auf die Kerngebiete der Agglomerationen, städtebauliche Aufwertung). Gemeinsam ist ihnen ein starker Fokus auf die metropolitanen und die grossstädtischen Agglomerationen, was zwar nachvollziehbar ist, den unterschiedlichen Raumstrukturen der Schweiz aber nicht Rechnung trägt.

Die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023 ist diesbezüglich zu überprüfen.

Weitere Bemerkungen

2.6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Der Kanton Thurgau hat den Eindruck, dass die BTS und die Zürcher Oberlandautobahn nicht gleichbehandelt werden. Der Regierungsrat des Kantons Thurgau sieht die Notwendigkeit der Oberlandautobahn und zweifelt nicht daran, dass sie realisiert werden muss. Der Kanton Thurgau und der Kanton Zürich müssen aber gleichbehandelt werden – was aktuell nicht der Fall ist. Der Bund argumentiert aus unserer Sicht einseitig: Vieles, was er bei der Oberlandautobahn positiv erwähnt, berücksichtigt er bei der BTS nicht. Dafür lastet er der BTS negative Punkte an, die bei der Oberlandautobahn nicht erwähnt werden.

Im Zürcher Oberland will der Bund die Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr entlasten. Konkret handelt es sich um Fabrikgebäude und einige Wohnbauten im Aathal (DTV 28'900), um Unterwetzikon und um das Industriegebiet von Hinwil (DTV 17'500 zwischen Wetzikon und Hinwil). Von der Entlastung profitieren gemäss erläuterndem Bericht „die Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr“. Auch wenn die Frequenzen teilweise tiefer sind, ist eine solche Entlastung auch im Thurgau nötig: Die heutige Nationalstrasse N23 von Bonau bis Arbon führt durch zwei Städte und zehn Dörfer – meist als klassische Durchgangsstrasse, mit allen Nachteilen für die Anwohnerinnen und Anwohner (z.B. in Amriswil und Weinfelden mit DTV-Werten von 23'000 bzw. 18'600). Kommt hinzu: Nicht nur die Oberlandautobahn ist eine Lückenschliessung, sondern auch die BTS (N7-A1). Nicht nur die Oberlandautobahn enthält die nötigen flankierenden Massnahmen, sondern auch die BTS.

14/14

Von den Kosten her gleichen sich die Projekte ebenfalls – allerdings bei unterschiedlichem Planungsstand. Die Oberlandautobahn kostet gemäss Schätzungen 1.5 bis 1.9 Mia. Franken, was bei einer Länge von ca. 11 km 136 bis 173 Mio. Franken pro Kilometer bedeutet. Bei der rund 33 km langen BTS ergeben sich hingegen „nur“ 52 Mio. Franken pro km. Zu berücksichtigen ist der unterschiedliche Planungsstand: Die Oberlandautobahn hat aktuell die Stufe Vorprojekt mit Vorarbeiten für ein Generelles Projekt. Es bestehen noch zwei Varianten, davon eine Tunnel-Variante. Für die BTS liegt wie bereits erwähnt ein Generelles Projekt vor, alle Variantenfragen sind geklärt. Als Hinweis: Die grosse Kostensteigerung bei der BTS ergab sich zwischen Vorprojekt und Generellem Projekt u.a. wegen schwierigem Baugrund und Optimierungen betreffend Grundwasser. Bei der Oberlandautobahn muss die Verträglichkeit mit der Umwelt in den weiteren Projektierungsschritten sichergestellt werden, insbesondere in Bezug auf die Grundwasserschutzszonen. Für die BTS liegt bereits ein Umweltverträglichkeitsbericht der 2. Stufe vor, der nachweist, dass das Vorhaben mit den geplanten Massnahmen umweltverträglich ist.

Wie Sie anhand der Vernehmlassungsantwort sehen, ist die BTS für den Regierungsrat des Kantons Thurgau das wichtigste verkehrspolitische Vorhaben der nächsten Jahrzehnte. Wir hoffen deshalb auf eine wohlwollende Prüfung unserer Anträge und können Ihnen versichern, dass wir die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen schätzen und bei allen nächsten Schritten an einem guten Miteinander interessiert sind.

Mit freundlichen Grüssen

Die Präsidentin des Regierungsrates



Der Staatsschreiber

