

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

Frauenfeld, 27. Juni 2023

371

GRG Nr.	20	IN 43	498
---------	----	-------	-----

Interpellation von Josef Gemperle und Gabriel Walzthöny vom 19. April 2023 „WILWEST – Verkehrsverlagerung auf drei Hauptverkehrsachsen“

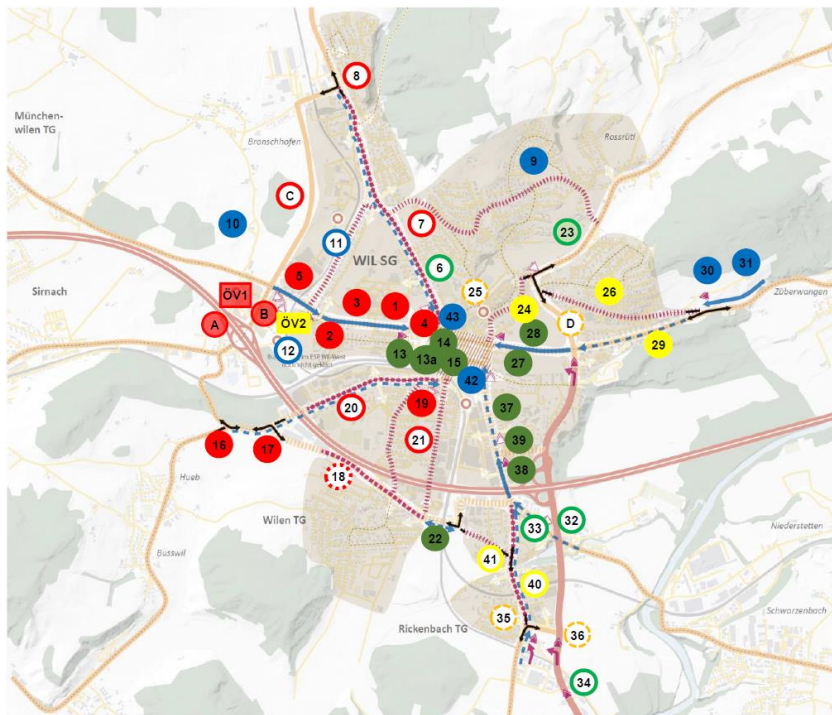
Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Interpellation (2 Erst- und 33 Mitunterzeichnende) thematisiert die Verkehrsverlagerungen im Zusammenhang mit WILWEST. Die Interpellanten befürchten insbesondere Mehrbelastungen in Bettwiesen und Tägerschen.

Das wichtigste Instrument, um die Verkehrsfragen in der Region Wil überkantonale und überkommunale zu lösen, ist das Agglomerationsprogramm der Regio Wil (AP Wil). Es enthält Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, für den Langsamverkehr und die vier folgenden Hauptmassnahmen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie flankierende Verkehrsmassnahmen für eine optimierte Verkehrsführung:

- **Autobahnanschluss Wil West** (Bundesamt für Strassen [ASTRA])
Bestandteil Massnahmenpaket Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wil West
- **Dreibrunnenallee** (Kantonales Tiefbauamt Thurgau [TBA TG])
Bestandteil Massnahmenpaket ESP Wil West
- **Netzergänzung Nord** (Kantonales Tiefbauamt St. Gallen [TBA SG])
Bestandteil Massnahmenpaket Zentrumsentlastung Wil
- **Grünaustrasse resp. Netzergänzung Ost** (TBA SG)
Bestandteil Massnahmenpaket Zentrumsentlastung Wil
- **Flankierende Verkehrsmassnahmen**
Bestandteil Massnahmenpaket Wil West und Zentrumsentlastung Wil



- A: Autobahnanschluss Wil West
 B: Dreibrunnentallee
 C: Netzergänzung Nord
 D: Grünaustrasse resp. Netzergänzung Ost
- Legende Massnahmen:**
- 1. Entlastungsphase (ZEW West):**
- 1. Etappe
 - 2. Etappe
 - 3. Etappe
- 2. Entlastungsphase (ZEW Ost):**
- 1. Etappe
 - 2. Etappe
 - 3. Etappe
- Aktuelle Massnahmen:**
- realisiert
 - in Planung (bis Phase 33)
 - in Umsetzung (ab Phase 41)
- Weitergehende Massnahmen**
- 1. Etappe
 - 2. Etappe
- ÖV-Massnahmen**
- ÖV-Massnahme 1
 - ÖV-Massnahme 2

Abbildung: Strukturierte Übersicht über alle Massnahmen in der Region Wil gemäss Projekthandbuch „Standortentwicklung Stadt und Region Wil, Optimierte Verkehrsführung / FLAMA“, Stand 1.03.2021

Ausserhalb des Agglomerationsprogramms werden in Kombination mit dem Massnahmenpaket „Zentrumsentlastung Wil“ weitere Strassenprojekte in den Politischen Gemeinden Bettwiesen und Tobel-Tägerschen umgesetzt. In den genannten Gemeinden werden die Ortsdurchfahrten unter Berücksichtigung der notwendigen Massnahmen gemäss Umweltverträglichkeitsprüfung sowie flankierende Verkehrs- und Umweltmassnahmen projektiert und realisiert. Die flankierenden Massnahmen werden jeweils im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) unter Einbezug der Politischen Gemeinden erarbeitet. Mit den BGK sollen die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöht sowie die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer verbessert werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. In Abhängigkeit der vorhandenen Strassenbreiten und der Möglichkeit des Landerwerbs werden die Strassenbreiten und deren Querschnitte neu gestaltet. Dabei werden die unterschiedlichen Bedürfnisse des Veloverkehrs (Alltagsrouten und Schülerverkehr), der Fussgängerinnen und Fussgänger (insbesondere Schülerinnen und Schüler), des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs inkl. Schwerverkehr (Gewerbe) berücksichtigt. Geprüft werden unter anderem Kernfahrbahnen innerorts (Fahrbahn mit seitlich gelben Radstreifen und ohne weisse gestrichelte Linie in der Fahrbahnmitte), Fussgängerschutzinseln und Fussgängerstreifen, Eingangstore (Inseln in der Fahrbahnmitte als Ankündigung des Ortseingangs) und Radwege ausserorts. Die weiteren geplanten Massnahmen betreffend Lärmschutz wie lärmarme Beläge und Lärmschutzwände an einzelnen Liegenschaften in Bettwiesen werden mitberücksichtigt. Damit wird sichergestellt, dass auch in Bettwiesen und Tobel-Tägerschen der künftig zu erwartende Verkehr infolge der prognostizierten Verkehrsverlagerung verträglich und sicher abgewickelt werden kann.

Es trifft zu, dass mit der Kombination aus Autobahnanschluss, Dreibrunnenallee und Netzergänzung Nord auf der Hauptachse in Bettwiesen und Tobel-Tägerschen mehr Verkehr resultiert. Der Kanton sorgt jedoch mit den genannten Massnahmen dafür, dass die Anwohnerinnen und Anwohner nicht durch zusätzlichen Lärm belastet werden. Der Verkehr wird auch künftig verträglich und sicher abgewickelt. 2040 beträgt die Verkehrsfrequenz auf der Hauptstrasse Bettwiesen bis zum Knoten Münchwiler-/Wilerstrasse in Tobel-Tägerschen laut Prognosen 6'100 Fahrzeuge pro Tag, mit dem Autobahnanschluss Wil West, der Dreibrunnenallee und der Netzergänzung Nord sind es 7'700. Für weiter nördlich gelegene Gemeinden wie Affeltrangen und Amlikon-Bissegg sind keine wesentlichen Veränderungen des Verkehrs zu erwarten. Je weiter entfernt ein Ort von Wil West liegt, desto weniger sind Verlagerungen wahrnehmbar.

Dieser lokalen Mehrbelastung, die mit gezielten Massnahmen aufgefangen wird, steht eine grossräumige und deutliche Verkehrsentslastung in der Region Wil und insbesondere dem Zentrum der Stadt Wil gegenüber. Planerische Grundlage dafür ist das Agglomerationsprogramm der Region Wil, das vom Kanton Thurgau mitgetragen wird. Der Grosse Rat hat dem Netzbeschluss für die neuen Kantonsstrassen und -wege auf dem Areal in Würdigung dieses Gesamtkonzeptes zugestimmt. Im Agglomerationsprogramm enthalten ist auch der Bau der Grünaustrasse in Wil, die als Netzergänzung Ost bezeichnet wird. Das planerische Paket West, bestehend aus Autobahnanschluss, Dreibrunnenallee und Netzergänzung Nord, und das planerische Paket Ost mit der Netzergänzung Ost beeinflussen sich gegenseitig nicht wesentlich, weder positiv noch negativ, wie Verkehrsmodellberechnungen bereits 2016 zeigten. Deshalb ist eine Etappierung gut möglich und aus verkehrlichen Überlegungen auch sinnvoll. Der Kanton Thurgau setzt mit der Realisierung von Wil West und der Netzergänzung Nord für die Politischen Gemeinden Bettwiesen und Tobel-Tägerschen flankierende Massnahmen für eine verträgliche Verkehrsabwicklung um.

Frage 1

Basierend auf den Ausführungen in der Interpellation ist unklar, welches Rechnungsmodell oder welche Modellrechnungen des Bundes gemeint sind. Sollten damit die Modelldaten „Personen-/Güterverkehr Strasse 2017 und 2050“ gemeint sein, ist anzufügen, dass methodisch das Jahr 2050 ohne und mit WILWEST miteinander verglichen werden müssen, da zwischen 2017 und 2050 eine allgemeine Verkehrszunahme stattfindet, die nicht der Standortentwicklung und den neuen Strassen zugerechnet werden kann. Auch ein nationales Modell und ein regionales Modell oder die Jahre 2050 und 2040 können nicht direkt miteinander verglichen werden. Die Modelldaten des Bundes an sich erachtet der Regierungsrat jedoch als glaubwürdig und aktuell.

Um die Auswirkungen von WILWEST zu beurteilen, erstellte das kantonale Tiefbauamt 2021 für alle Projektpartner eine Verkehrsprognose für das Jahr 2040 mit und ohne die Standortentwicklung und die dazugehörigen Infrastrukturmassnahmen. Die Prognose stützt sich auf das regionale Verkehrsmodell Wil des Kantons St. Gallen, berücksichtigt die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung und ist vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) plausibilisiert. Die in der Interpellation aufgeführten Verkehrsabnahmen und -zunahmen stimmen grösstenteils mit der durch das kantonale Tiefbauamt durch-

geführten Verkehrsprognose überein. Eine Ausnahme ist die Strecke von Täggerschen ab Knoten Münchwiler-/Wilerstrasse durch Tobel Richtung Amlikon. Hier wird eine Verkehrszunahme von weniger als 4 % prognostiziert, nicht plus 12 %.

Frage 2

Die in der Frage geäußerte Meinung, dass entlang der neu zusätzlich belasteten Strassen deutlich mehr Menschen wohnen als entlang der neu entlasteten Strassen, trifft nicht zu. Dies zeigt eine Auswertung der Daten des Gebäude- und Wohnregisters. Betrachtet wurde jeweils ein Korridor von 80 m beidseits der Strassen, womit die Auswirkungen der Verkehrsabnahmen und der Verkehrszunahmen nach fachlichen Kriterien erfasst werden können. Entlang der von den Fragestellern genannten Strecke von Tobel bis Bronschhofen AMP wohnen 1'195 Menschen. Entlang der in Münchwilen und Sirnach entlasteten Strassen sind es 1'952, in der Stadt Wil profitieren 5'461 Personen entlang der entlasteten Strassen.

Wie bereits einleitend erwähnt, sorgt der Kanton dafür, dass die Anwohnerinnen und Anwohner in Bettwiesen und Täggerschen nicht von zusätzlichem Verkehrslärm belastet werden. Koordiniert mit der Realisierung von Wil West und der Netzergänzung Nord wird in Bettwiesen ein hochwirksamer Lärmschutz-Belag eingebaut und einzelne Liegenschaften in Bettwiesen erhalten zusätzlich Lärmschutzwände. Dadurch wird in Bettwiesen nur eine Liegenschaft mit drei Personen mehr von Lärm belastet als heute, in Tobel-Täggerschen keine. Ohne projektintegrierte Lärmschutzmassnahmen wären es 99 Liegenschaften mit 618 Personen in Bettwiesen und 15 Liegenschaften mit 135 Personen in Tobel-Täggerschen. Das zeigt eine neue lärmschutzrechtliche Auswertung der SINUS AG im Auftrag des kantonalen Tiefbauamts. Die von den Fragestellern geforderten Zahlen liegen mit der neuen Erhebung bereits vor.

Fazit der neuen Lärm-Auswertung für die gesamte Region ist, dass Wil West inklusive der Netzergänzung Nord als grossräumiges Lärmschutzprojekt bezeichnet werden kann. Vor allem in den Politischen Gemeinden Sirnach, Rickenbach, Münchwilen, St. Margarethen, Wängi und in der Stadt Wil verbessert sich die Lärmsituation entlang der Strassen deutlich. Durch das Projekt Wil West inklusive der Netzergänzung Nord werden 1'573 Liegenschaften mit total 14'691 Personen vom heutigen Lärm entlastet. Die aus dem Projekt resultierende wahrnehmbare Mehrbelastung mit Lärm an 267 Liegenschaften mit 2'127 Personen im gesamten Projektperimeter wird mit Lärmschutzmassnahmen aufgefangen. Dank diesen Massnahmen profitieren in der Gesamtbeurteilung 1'803 Liegenschaften mit total 16'692 Personen von einer deutlichen Lärmabnahme. Sie stehen 53 Liegenschaften mit total 411 Personen mit einer wahrnehmbaren Lärmzunahme gegenüber, vorwiegend in Wil.

Aus Sicht Verkehrssicherheit ist wie erwähnt ebenfalls nicht mit einer Verschlechterung zu rechnen, da mit flankierenden Verkehrsmassnahmen sichergestellt wird, dass unter anderem auch eine Verbesserung des Fuss- und Schulweges in Bettwiesen und Tobel-Täggerschen erfolgt.

Frage 3

Die Hauptmassnahmen des Agglomerationsprogramms Wil werden gestaffelt umgesetzt. Vorausgesetzt, es findet sich eine Lösung zwischen den Kantonen St. Gallen und Thurgau für die Standortentwicklung Wil West, werden der Autobahnanschluss, die Dreibrunnenallee und die Langsamverkehrsverbindungen nach der Verlegung der Frauenfeld-Wil-Bahnstrecke als erstes realisiert. Im Agglomerationsprogramm ist ein Baustart bis 2025 vorgesehen. Die Realisierung der Netzergänzung Nord erfolgt erst nach der Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses, gemäss Agglomerationsprogramm frühestens ab 2028. Damit kann der Baustellenverkehr direkt über die Autobahn abgewickelt werden, um die Ortsdurchfahrten in der Region Wil während der Bauzeit zu entlasten. Die gesamte Bauzeit aller genannten Massnahmen beträgt zirka 6 bis 7 Jahre.

Die Netzergänzung Ost ist im aktuellsten Agglomerationsprogramm mit der Priorität C für eine Realisierung nach 2031 eingestuft. Sie soll erst nach der Inbetriebnahme der Netzergänzung Nord realisiert werden. Mit der vorgesehenen zeitlichen Etappierung kann der Verkehr trotz den vielen Massnahmen möglichst flüssig abgewickelt werden. Alle dazugehörigen flankierenden Verkehrsmassnahmen werden koordiniert mit den genannten Hauptmassnahmen umgesetzt.

Priorität C bedeutet, dass der von den Interpellanten gewünschte realistische Zeitplan und eine gesicherte Finanzierung noch nicht vorhanden sind. Mit der Aufnahme in das Agglomerationsprogramm ist die Massnahme aber mittelfristig eingeplant.

Anzufügen ist aber auch, dass die Netzergänzung Ost nicht jene deutliche Entlastung bringt, welche die Interpellation suggeriert. Für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Netzergänzung Ost wird lediglich eine leichte Entlastung auf den Strassenabschnitten Bettwiesen-Hauptstrasse und Tobel-Tägerschen prognostiziert. Diese wird unter Umweltverträglichkeitsaspekten als nicht wesentlich eingestuft, weil die potenziell negativen Auswirkungen der Netzergänzung Nord bereits vorher mit gezielten Massnahmen aufgefangen werden. Nichtsdestotrotz ist es auch aus Sicht des Regierungsrates wichtig, alle geplanten Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm zu realisieren, damit sich die gewünschte Wirkung über die gesamte Region entfaltet. Genau darin liegt auch der Vorteil eines Agglomerationsprogramms, das die Gesamtbetrachtung von Siedlung und Verkehr institutionalisiert.

Frage 4

Auf der Grundlage der Verkehrsmodellberechnungen zur Konzeptstudie „FlaMa und Verkehrsmanagementkonzept Zentrumsentlastung Wil SG“ vom 23. September 2016 wurden die Abhängigkeiten zwischen den genannten Hauptmassnahmen und flankierenden Verkehrsmassnahmen im Jahr 2017 untersucht und im Projekthandbuch „Standortentwicklung Stadt und Region Wil, Optimierte Verkehrsführung / FLAMA“ strukturiert. Diese Untersuchungen zeigten, dass sich die positive Wirkung der Netzergänzung Ost hauptsächlich im Osten der Stadt Wil entfaltet. Mit detaillierteren Verkehrsberechnungen sind keine grossen Erkenntnisgewinne zu erwarten. Da die Netzergänzung Ost ein Vorhaben des Kantons St. Gallen ist, wird er im Rahmen der bevorstehenden

Zweckmässigkeitsbeurteilung weitere Abklärungen tätigen. Der Regierungsrat des Kantons Thurgau sieht nicht vor, eigene Berechnungen zur Netzergänzung Ost auszulösen.

Frage 5

Auf der Grundlage der erläuterten Fakten teilt der Regierungsrat die Einschätzung der Interpellanten nicht, dass es keine Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner in Bettwiesen und Tägerschen gibt. Das kantonale Tiefbauamt hat flankierende Massnahmen für die Verkehrsabwicklung, den Lärmschutz sowie die Verbesserung der Fussweg- und Schulwegsicherheit koordiniert mit der Realisierung von Wil West und Netzergänzung Nord eingeplant. Die Netzergänzung Ost wird damit nicht überflüssig, ist aber in der Gesamtbetrachtung nicht als dringlich einzustufen.

Der Regierungsrat steht weiterhin zum Agglomerationsprogramm der Regio Wil. Eine zeitliche Etappierung der grossen Verkehrsmassnahmen hält er nach wie vor für richtig. Die gleichzeitige Realisierung aller Hauptmassnahmen würde in der Stadt Wil zum Verkehrskollaps führen und zahlreiche umliegende Ortsdurchfahrten massiv mehr belasten. Die Verkehrsfragen in der Region Wil müssen überkantonale und überkommunale betrachtet werden. Der Nutzen der Massnahmen gemäss Agglomerationsprogramm ist ausgewiesen: Der stellenweisen Mehrbelastung steht eine grossflächige und signifikante Entlastung gegenüber.

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber