

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

Frauenfeld, 18. Februar 2025
Nr. 80

24	EA 38	95
----	-------	----

Einfache Anfrage von Karin Bétrisey vom 18. Dezember 2024 „Das Projekt BTS/OLS ist Geschichte – nun soll die Mobilität in unserem Kanton endlich nachhaltig geplant werden“

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Frage 1: Welche externen Planungskosten – aufgeschlüsselt je beauftragtes Büro – sind insgesamt aus der Staatskasse Thurgau in die Planung der BTS/OLS geflossen bis zum Zeitpunkt, als dieses Strassenprojekt an den Bund übergeben und zur N23 wurde?

Der Detaillierungsgrad der Frage sprengt den Rahmen einer Einfachen Anfrage. In der nachfolgenden Tabelle werden deshalb nicht alle Aufträge nach beauftragtem Büro aufgelistet, sondern die externen Planungskosten mit einer Auftragssumme grösser als Fr. 150'000 aufgezeigt. Die Planungskosten kleiner als Fr. 150'000 sind unter Diverse zusammengefasst und machen rund 14 % der Gesamtkosten aus.

Jahre 2009–2019	Betrag
Brandenberger+Ruosch AG, Zürich	Fr. 882'219
BG Ingenieure und Berater AG, Baar	Fr. 848'313
CSD Ingenieure AG, Frauenfeld	Fr. 448'084
EBP Schweiz AG, Zürich	Fr. 218'390
Feddersen & Klostermann, Zürich	Fr. 313'771
geotopo ag, Frauenfeld	Fr. 172'895
Helbling Beratung + Bauplanung AG, Zürich	Fr. 664'146

Holinger AG, Winterthur	Fr. 279'570
INGE BTS, c/o Niklaus + Partner AG, Amriswil	Fr. 1'176'581
INGE ELOB, c/o Ernst Basler + Partner AG, Zürich	Fr. 3'131'915
INGE GEO/SC+P/PLANAR, c/o GEO Partner AG, Zürich	Fr. 500'070
INGE OLS+, c/o EDY TOSCANO AG, Chur	Fr. 960'399
Naturkonzept AG, Steckborn	Fr. 179'611
Planimpuls AG Bauingenieure, Kreuzlingen	Fr. 373'109
SINUS AG, Kreuzlingen	Fr. 269'452
Suter von Känel Wild Planer und Architekten AG, Zürich	Fr. 275'536
büro widmer ag, Frauenfeld	Fr. 584'028
Dr. Roland Wyss GmbH, Frauenfeld	Fr. 166'374
Diverse	Fr. 2'031'893
Total	Fr. 13'476'356

Frage Frage 2: Welche Lehren zieht das kantonale Tiefbauamt aus dem entstandenen Schaden dieser Fehlplanung, die von Beginn weg nur auf den Vollausbau setzte und damit zum Scheitern verurteilt war?

Von einer Fehlplanung kann nicht die Rede sein. Die Variantendiskussion rund um die Bodensee-Thurthalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS) wurde 2011 nach mehrjährigen Vorarbeiten und einem aufwendigen partizipativen Prozess abgeschlossen. Resultat war die Festsetzung der beiden Strassen im Kantonalen Richtplan (KRP). Mit der nachfolgenden Planung setzte das kantonale Tiefbauamt den Auftrag von Regierungsrat, Parlament und Volk um. Der Grosse Rat beschloss 2012 die Erweiterung des Strassennetzes um die Bodensee-Thurthalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS). Die Thurgauer Stimmbevölkerung sagte im gleichen Jahr mit 54.6 % Ja zum sogenannten Netzbeschluss BTS/OLS. Des Weiteren wurden die Budgetmittel für das Projekt jährlich vom Grossen Rat freigegeben.

Die Korridorstudie des Bundes stützte sich massgeblich auf die kantonalen Vorarbeiten ab. Auch die Linienführung der nun vorgeschlagenen Umfahrungen von Weinfeld in einem Tunnel (Ottenberg-Tunnel), von Amriswil, Neukirch und Steinebrunn (inklusive Überdeckung Amriswil) sowie die Anbindung von Romanshorn (inklusive Überdeckung südwestlich von Romanshorn) entsprechen weitgehend den kantonalen Vorarbeiten. Ein späterer weitergehender Ausbau bleibt möglich.

Die im Rahmen der BTS-Planung erarbeiteten Grundlagen sind zudem für weitere Vorhaben wertvoll und bleiben von Nutzen. Dazu gehören Planungen im Bereich Gesamt- und Langsamverkehr, die Karte der anthropogen veränderten Böden zur Fruchtfolgeflächenkompensation, der Siedlungsentwicklungsbericht mit Entwicklungsschwerpunkten, geologische Grundlagen, Messsonden zur Temperatur des Thurthal-Grundwasserstromes und vieles mehr.

3/4

Frage 3: Bis wann wird das Gesamtverkehrskonzept überarbeitet, das voll auf das Rückgrat einer durchgehend ausgebauten, zweispurigen Nationalstrasse N23 aufbaut und damit komplett überarbeitet werden muss?

Der Zeitplan für die nächste Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) steht noch nicht fest. Eine periodische Überarbeitung gibt aber bereits der Planungsauftrag 3.1 A des KRP vor. Vorerst gilt es jedoch abzuwarten, was die laufende Priorisierung der Ausbauprojekte für Schiene und Strasse ergibt, die das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Ende Januar initialisiert hat. Danach kann der Kanton die Auswirkungen für den Ausbau der N23, die OLS, den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr evaluieren.

Das GVK, das 2011 erstmalig erarbeitet und 2021 aktualisiert wurde, hat einen grundlegenden Charakter und basiert nicht auf einzelnen Projekten wie BTS und OLS. Das Konzept zielt darauf ab, dass im Kanton Thurgau die drei Verkehrsarten motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (LV) gesamtkantonal koordiniert und gleichberechtigt behandelt werden. Im GVK 2011 wurde erkannt, dass ein Langsamverkehrskonzept (LVK) erarbeitet werden muss. Dieses wurde 2017 in Kraft gesetzt und ins GVK 2021 integriert. Aktuell werden ein Güterverkehrskonzept (GüVK) und ein Mountainbikekonzept (MTBK) entwickelt. Aufgrund des Veloweggesetzes (SR 705) wird zudem der Handlungsbedarf im Langsamverkehr eruiert. Wenn diese Grundlagendokumente in überarbeiteter Form vorliegen und möglicherweise auch beim Bund neue Verkehrsgrundlagen publiziert werden, können sie zusammen mit dem bereits erarbeiteten ÖV-Konzept 2025–2030 in eine Überarbeitung des GVK münden.

Frage 4: Werden für künftige Strassenprojekte die Bewertungstools des Bundes übernommen, um weitere Schwachstellen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Kanton ganzheitlich – unter Berücksichtigung des Optimierungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr – zu bewerten und daraus Massnahmen zu entwickeln?

Die Bewertungstools des Bundes wurden für den Nationalstrassenbau entwickelt. Sie eignen sich nicht für die Bewertung von Kantonsstrassen, wie der Bund im Rahmen seiner Korridorstudie N23 feststellen musste.

Eine ganzheitliche Betrachtung gibt bereits der KRP mit den Planungsgrundsätzen im Kapitel Verkehr vor. Zu nennen ist z.B. der Planungsgrundsatz 3.1 A, wonach der Kanton und die Politischen Gemeinden für eine effiziente Verkehrsabwicklung sorgen, die sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung orientiert. Dies bedingt, dass Verkehr vermieden oder wo immer möglich auf ressourcen- und klimaschonende Mobilitätsformen verlagert wird. Hinzu kommt der Planungsgrundsatz 3.1 D, der besagt, dass der ÖV- und LV-Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen in Bezug auf die zurückgelegten Wegstrecken (Modalsplit Distanz)

4/4

zu erhöhen ist. Um dieses Ziel zu erreichen, sind das ÖV- und das LV-Angebot auszubauen und flankierende Massnahmen zugunsten des ÖV und des LV zu realisieren. Um die Effizienz des Gesamtverkehrssystems zu steigern, fördern Kanton und Gemeinden auch die kombinierte Mobilität, indem sie die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsarten optimieren (Planungsgrundsatz 3.1 F).

Frage 5: Wo steht das Projekt „Überarbeitung des Kantonswegenetzes“, dessen Bearbeitung vom Departementschef des DBU unmittelbar nach der Überarbeitung des Strassennetzes im Februar 2023 in Aussicht gestellt wurde?

Der Kanton Thurgau verfügt dank der Einführung der Übergangsbestimmung in § 21 der Verordnung zum Gesetz über Strassen und Wege (StrWW; RB 725.10) seit Sommer 2023 über ein Kantonswegenetz. Die im KRP in der Übersichtskarte „Wanderwege“ (Stand Mai 2022) enthaltenen Wanderwege sowie die in den Übersichtskarten „Radwegnetz Alltagsverkehr“ (Stand Mai 2022) und „Radwegnetz Freizeitverkehr“ (Stand Mai 2022) enthaltenen Radwegnetze bilden das Netz der Kantonswege gemäss § 5 Abs. 3 des Gesetzes über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1). Wie unter Frage 3 erwähnt, wird aktuell der zusätzliche Handlungsbedarf im Langsamverkehr eruiert, um anschliessend das Kantonswegenetz anzupassen und auch die gesetzlich nötigen Anpassungen vornehmen zu können.

Der Präsident des Regierungsrates


Der Staatsschreiber


