

Josef Gemperle Toni Kappeler
Die Mitte/EVP Grüne
Buhwil 3 Haldenstr. 4
8376 Fischingen 9542 Münchwilen

EINGANG GR <i>16. März 2022</i>			
GRG Nr.	<i>20</i>	<i>EA-13</i>	<i>286</i>

Einfache Anfrage Wil West (Standortentwicklung Wil West)

Mit dem Projekt soll ein ca. 33 Hektaren grosses Areal in den Gemeinden Münchwilen und Sirnach schrittweise zu einem modernen Wirtschaftsstandort mit 2'000 bis 3'000 Arbeitsplätzen ausgebaut werden. Das Projekt „Standortentwicklung Wil West“ umfasst einen ganzen Strauss von raumplanerischen und infrastrukturellen Massnahmen, in denen die vorliegenden Netzbeschlüsse eingebettet sind. Dies schreibt der Regierungsrat in der Botschaft zu den Netzbeschlüssen betreffend „Dreibrunnenallee“ und „Fuss- und Radwege Wil West“. **Die beantragten Netzbeschlüsse seien damit nicht nur der formell erste Schritt zur Realisierung der neuen Netzbestandteile, sondern gleichzeitig auch ein wichtiges Bekenntnis zum Gesamtprojekt „Standortentwicklung Wil West“.** Gemäss Gesamtprojektleiter Wil West sollen auf dem Gemeindegebiet Münchwilen rund 16 Hektaren von der heutigen Landwirtschaftszone in die zukünftige Kantonale Nutzungszone (KNZ) eingezont werden, auf dem Gemeindegebiet Sirnach wären es zusätzlich rund 6 Hektaren. Die gesamten Infrastrukturkosten belaufen sich auf 150 bis 180 Mio. Franken. Für den Kanton Thurgau belaufen sich die Investitionen auf schätzungsweise 50 Mio. Franken (davon Beteiligung Bund ca. 15 Mio.). Bereits sind auch Wünsche nach weiteren zukünftigen Einzonungen in Gloten bekannt geworden. Das Bedürfnis für solche Flächen sei vorhanden.

Die Standortentwicklung Wil West ist sowohl bezüglich der Kosten als auch der Auswirkungen auf Landschaft, Umwelt und Verkehrsströme eines der grössten Projekte in der Geschichte des Kantons Thurgau. Trotzdem hat es das Parlament bereits im Februar 2020 abgelehnt, über eine Interpellation zum Thema zu sprechen. Auch in der Kommission zur Vorberatung der Netzbeschlüsse betreffend der "Dreibrunnenallee" und "Fuss- und Radwege Wil West" (Standortentwicklung Wil West) musste es auffällig schnell gehen: Aufgrund eines Ordnungsantrages wurde auf die Detailberatung der Botschaft verzichtet und die Schlussabstimmung bereits in der ersten Sitzung durchgeführt. Damit wurde auch dem Wunsch der Regierung auf eine vertiefte Diskussion seitens des Parlaments erneut nicht entsprochen.

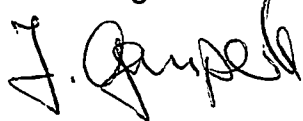
Fragen:

1. Wie werden die für die übrigen Agglomerationsgemeinden geltenden «restriktiveren Einzonungsregeln» durchgesetzt? Wird der Einzonungsverzicht abgegolten? Sind Auszonungen zugunsten von Wil West vorgesehen?
2. Wie wird sichergestellt, dass die hohen Standards bezüglich hochwertiger Arbeitsplätze und hoher Wertschöpfung eingehalten werden – auch bei mässigem Erfolg des Projekts, bei Forderungen der Wirtschaft oder Politik, die diesen Grundsätzen widersprechen? Entscheiden die zwei zuständigen Gremien aufgrund verbindlicher Reglemente über Ansiedlungs-Entscheide? Sind ihre Entscheide öffentlich?
3. Liegen heute verbindliche Vorschriften zur Energieversorgung, zu verlangten Bauvorschriften im Bereich Energie und Ökologie, zu einer biodiversitätsfördernden Arealgestaltung, zu Velo-Parkplätzen vor?
4. A1 und Bahnlinien haben im Bereich Gloten eine stark trennende Wirkung. Durch den Bau der Autobahn wurde Gloten von Wil getrennt und das Areal Wil West zweigeteilt. Wurde konkret einmal eine teilweise Überdeckung der

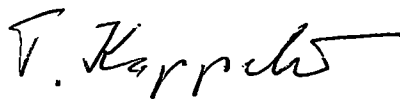
Autobahn oder anderer Strassenteile überhaupt vertieft geprüft und konkret beim Astra eingefordert? Ist der Regierungsrat bereit, sich für Grünflächen über der Autobahn einzusetzen? Ist der Regierungsrat bereit, sich beim Partnerkanton St. Gallen zu informieren, wie viele Meter Kunstbauten (Unterführungen, Tunnels, Brücken, Hangsicherungsbauten, usw.) auf der anderen Seite von Wil, nämlich auf der Strecke von Wil bis Ebnat Kappel ins Toggenburg bewilligt, bzw. verbaut wurden?

5. Es gibt widersprüchliche Aussagen betreffend Vernetzungsgebiet im Bereich der A1 zwischen Münchwilen und Wil: «Wir haben eine solche Überdeckung technisch überprüft und auch Umweltthemen angeschaut. Dieser Bereich liegt weder in einem Gebiet mit Vernetzungsfunktion von kantonaler Bedeutung, noch in einem Wildtierkorridor, noch innerhalb einer Zugroute von Amphibien oder Reptilien. Es besteht deshalb kein Bedarf.» Wenn man jedoch das Agglo-Programm der Regio Wil anschaut, sind da auch Vernetzungskorridore in der Landschaft eingetragen. Es gibt einen wichtigen Vernetzungskorridor zwischen dem Gebiet Gloten und dem Dorf Sirnach (AGGLOMERATIONSPROGRAMM WIL 4. GENERATION). Die Regio verlangt in ihrem beim Bund eingereichten Bericht: «Abgestützt auf das Zukunftsbild der Region haben die Gemeinden dies nun in ihren Planungen umzusetzen.» Ist der Regierungsrat der Meinung, nur die Gemeinden müssten «dies» bei ihren Planungen berücksichtigen? Astra und Kanton Thurgau dagegen nicht?
6. Die Legitimation für das Überbauen von derart grossen Flächen an Kulturland und Fruchtfolgefleichen wäre mit einer Volksabstimmung auch im Thurgau sicher um ein Vielfaches höher. Warum hat der Regierungsrat nicht eine obligatorische Volksabstimmung vorgesehen?
7. Ist der Ersatz der Fruchtfolgefleichen (10 ha) gesichert?
8. Wie wird der Grosse Rat künftig periodisch über den Stand des Projektes informiert?
9. Für die Realisierung von Wil West sind Ankernutzungen in den Baufeldern „Autobahn“ und „An der Allee“ von entscheidender Bedeutung. Gibt es bereits Interessenten?
10. Kann das Projekt redimensioniert werden, wenn sich abzeichnet, dass sich keine Käufer finden lassen, welche den strengen Kriterien entsprechen?
11. Wie wird sichergestellt, dass nicht grosse Investitionen in Infrastrukturen getätigt werden, bevor Käufer für die Areale vorhanden sind?
12. Wie wird sichergestellt, dass auch die flankierenden Massnahmen (z.B. Westpark), welche nicht vom Bund unterstützt werden, gleichzeitig umgesetzt werden?
13. Der Kanton St. Gallen will nachverhandeln, weil die Anforderungen in der KNZ zu streng seien. Wie ist der Stand dieser Verhandlungen?
14. Wurde vertieft mit Verkehrsprognosen abgeklärt, was für Auswirkungen der Wil-West Autobahnanschluss mit dem neuen Zubringer bis Bronschhofen für die Ortsdurchfahrten von Bettwiesen, Tägerschen, Tobel und Affeltrangen hätte? Sind die Befürchtungen der Bewohner dieser Dörfer betreffend dem prognostizierten Mehrverkehr gemäss den Verkehrsprognosen unbegründet?

Fischingen/Münchwilen, 16.03.2022



Josef Gemperle



Toni Kappeler

Begründung und Hinweise:

Zu Frage 1:

Wil West soll (...) *Industrie- und Gewerbeflächen auf dem Standort Wil West konzentrieren und dadurch der Zersiedlungen in den Gemeinden entgegenwirken* (Botschaft des Regierungsrates vom 17. 8. 2021 zu BS 20/26)

Der Prüfbericht des Bundes zum 3. Agglomerationsprogramm Wil (14. 9. 2018) hält fest: *Nach wie vor verfügt die Agglomeration über Bauzonenreserven und grössere zusammenhängende, unternutzte Areale. Auf eine Auszonung bestehender Arbeitszonen zugunsten von Wil West wird verzichtet. (...) Es bleibt deshalb offen, ob eine Konkurrenzierung von Wil West durch bestehende Arbeitszonen konsequent verhindert werden kann.*

Zu Frage 2:

Mit Wil West werden hochwertige Arbeitsplätze, eine qualitativ hochwertige Gebietsentwicklung und somit die Ansiedlung von Unternehmen mit grosser Wertschöpfung angestrebt. *Nutzungen mit sehr grossem Flächenbedarf bei gleichzeitig geringer Wertschöpfung und tiefer Arbeitsplatzdichte sollen möglichst ausgeschlossen werden.* (Botschaft des Regierungsrates vom 17. 8. 2021 zu BS 20/26)

Das wirkt etwas unverbindlich, ebenso die Aussage, dass «derzeit in den Kantonen Thurgau und St. Gallen Rahmenbedingungen festgelegt werden, die für das Gebiet die Entwicklungsleitplanken definieren».

Zu Frage 3:

Zahlreiche Publikationen zu Wil West versprechen einen Leuchtturm bezüglich klimaschonender Energieversorgung, Nachhaltigkeit und Naturnähe. Das ist erfreulich. Allerdings bleiben diese Aussagen in der Regel recht unverbindlich, sei es, dass es Absichtserklärungen sind, sei es, dass es sich lediglich um Entwürfe handelt. Hier ist mehr Verbindlichkeit, mehr Klarheit gefragt! Beispiele:

Im vorliegenden Energiekonzept werden die Energiegewinnung mit Erdwärmesonden und ein arealinternes Energienetz bevorzugt und vertieft untersucht. (FAQ, Webseite WILWEST)

Die Parteien verpflichten sich zu einer nachhaltigen Entwicklung des Areals, die sich an folgenden Zielen ausrichtet: CO2-Neutralität des Areals und energieautarke Gebäude / Mobilität: Es ist ein möglichst hoher Anteil an öffentlichem Verkehr (öV) anzustreben (...) (Entwurf eines Arealentwicklungsvertrags Wil West)

Zu Frage 4:

Die Verkehrsinfrastrukturen (insb. Autobahn A1 und Bahnlinien) haben eine stark trennende Wirkung. Im vorgestellten Projekt werden die Anforderungen an die «*landschaftliche Identität*», an das «*städtebauliche Klima*», die «*regionale grüne Achse*», an den «*Wasserhaushalt*», an die «*Hitzeminderung*», an die «*Biodiversität*», an die «*Positionierung als Landschaftsband*» und vieles mehr zwar thematisiert. Bei der Umsetzung bleiben aber wegen der drastischen Trennung durch die Autobahn viele dieser Themen auf der Strecke. Wie anders ist zu erklären, dass bereits in diesem frühen Stadium der Planung wichtige Elemente in diesem Bereich wieder über Bord geworfen wurden. Die beiden noch verbliebenden kleinen Übergänge neben dem «*Prestigekreis*» zeigen das exemplarisch auf. Überführungen könnten auch von Erholungssuchenden zur Querung der Verkehrsachsen genutzt werden. Sie wären also wichtige Orte im Freiraumverbund und sind bislang gestalterisch kaum behandelt und vor allem im Kontext zu den Strassenbauten praktisch inexistent. Wagt man auch grössere Würfe zu denken? Der 506 m lange Wihaldentunnel ist zentraler Bestandteil der Umfahrung Bazenhaid, die Umfahrung Bütschwil ist rund 3,8 Kilometer lang und hat vier Tagbautunnels und drei Brücken mit einer Gesamtlänge von rund 1,5 Kilometern beziehungsweise 200 Metern. Viele weitere Kunstbauten auf dem Weg nach Ebnet-Kappel sind im Bau oder bereits

ausgeführt. Beim Bau der A7 quer durch den Thurgau wurden vor Jahrzehnten schon Wildbrücken von stattlicher Länge realisiert Aspiholztunnel (140 m), Fuchswiestunnel (200 m), vor Kreuzlingen wurde damals ein Tunnel von 1750 m erstellt. Und die erste Grünbrücke mit Holz, die Wildtierüberführung Rynetal bei Suhr (AG) ist gar eine Bogenbinderkonstruktion aus Holz auf Wänden aus Ortbeton und bildet über der A1 sowohl Passage und als auch Lebensraum für zahlreiche heimische Tierarten. Darunter rauscht auf der gleichen Autobahn wie in Wil der Verkehr, täglich durchqueren den Kunstbau mit hölzernem Dach rund 70`000 Fahrzeuge. Im Herbst 2020 wurde die Grünbrücke fertiggestellt. Es soll nicht die Einzige ihrer Art bleiben, wenn es nach den Plänen des Bundesamts für Strassen (Astra) geht.

Zu Frage 5:

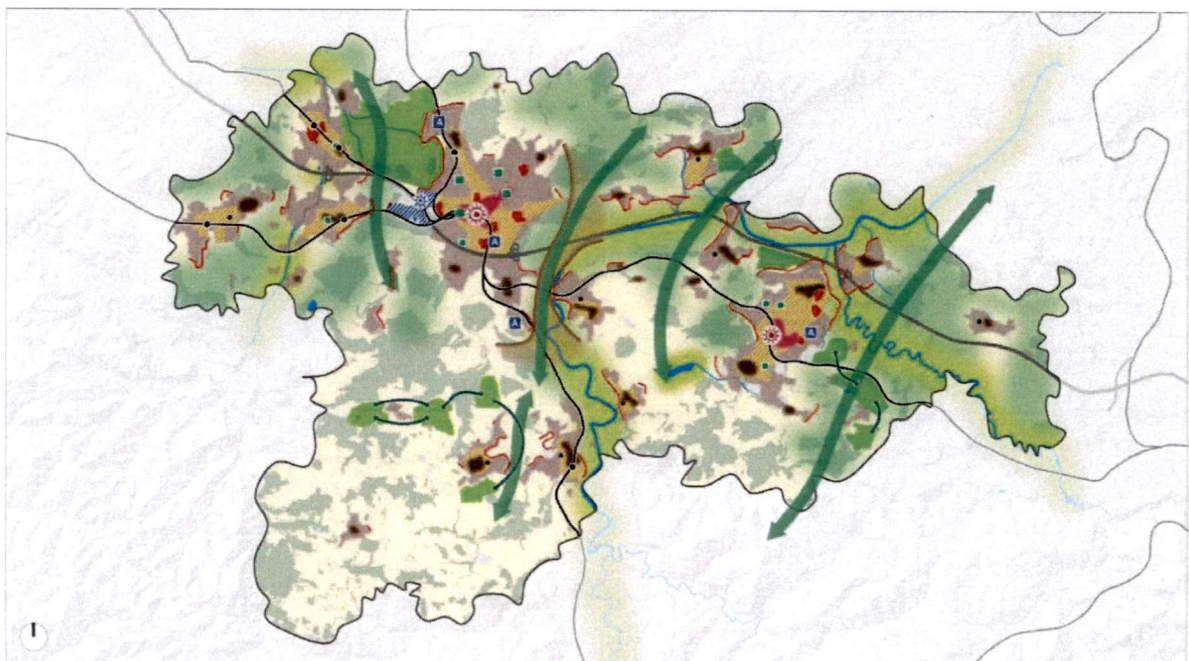
Aus dem beim Bund eingereichten Aggloprogramm 4. Generation

Analyse: Der ländliche Raum ist eine von Grünräumen und Kulturland geprägte Landschaft. Als solche erfüllt er wichtige Funktionen für die gesamte Agglomeration. Im Rahmen des AP2 und 3 wurden die Grundlagen dazu geschaffen.

Zukunftsbild: Sicherung einer langfristigen Freihaltung der offenen Landschaft und somit auch des Kulturlandes. Weiter wird dadurch den erforderlichen Schutz der Naturlandschaften und wichtiger Naturelemente gewährleistet.

Handlungsbedarf und Massnahmen: Zum Erhalt der intakten Landschaft sind die bestehenden Grünräume und Kulturlandschaften in ihrer Funktion als Landwirtschafts- und Naherholungsräume zu erhalten und gezielt aufzuwerten sowie wichtige Naturelemente zu schützen. Abgestützt auf das Zukunftsbild der Region haben die Gemeinden dies nun in ihren Planungen umzusetzen.

Abbildung 66: Zukunftsbild (Quelle: eigene Darstellung, 2021)



Siedlung

- Regionale Stadtzentren als städtische Orte stärken
- Zentrumsbereiche und Ortskerne als kommerzielle Kerne fördern
- Innenentwicklung in Vorranggebieten aktiv gestalten und umsetzen
- Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten mit Priorität aufbereiten

- WILWEST als Arbeitsstandort mit über-regionaler Strahlkraft entwickeln
- Entwicklung der kantonalen Arbeitsstandorte Gewerbe/Industrie vorantreiben
- Mit langfristig stabilen Siedlungsgrenzen die grossräumig wichtigsten Strukturen sichern

Landschaft

- Grünräume und Grünkorridore als Rückgrat der Grüninfrastruktur der Region sichern
- Flussräume auch als Naherholungsgebiete erlebbar machen und mit den Gewässerräumen in den Siedlungen verbinden
- Wichtige Schutzgebiete sichern und vernetzen
- Innerörtliche Freiräume sichern und aufwerten

Verkehr

- Hauptbahnhöfe Zentren Wil und Uzwil als Mobilitätsdrehscheiben entwickeln
- Haltestelle Wil West als Kerninfrastruktur der kombinierten Mobilität für WILWEST realisieren
- Gemeinden mit einem guten öV Angebot an die Zentren anbinden