Kantonales Tiefbauamt

Thurgau

mobilitätthurgau

Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) / Oberlandstrasse (OLS)

Werkstattbericht 3 – Herbst 2011

Im halben Jahr seit dem letzten Werkstattbericht sind die Linienführungen der BTS und der OLS intensiv mit den Gemeindebehörden und der betroffenen Bevölkerung diskutiert worden. In vielen Fällen konnten gute und akzeptable Lösungen gefunden werden. Die Konzeptarbeiten wurden weitergeführt; in diesem Heft gehen wir auf die Landwirtschaft, den Landerwerb sowie auf das Gesamtmobilitätskonzept ein. Auf gutem Weg ist auch die Finanzierung, für die der Regierungsrat einen Vorschlag in die Vernehmlassung gesandt hat.

Jakob Stark, Regierungsrat, Chef Departement für Bau und Umwelt

Inhalt

2 Der politische Prozess
3 Rechtsmittel können Bau um Jahre verzögern
4 Moderate Erhöhung der Verkehrssteuern für die OLS
5 Landerwerb im guten Einvernehmen
6 Landwirtschaft: Zusammenlegungen?
7 Die Gesamtmobilität im Blickfeld
8 Bevorstehende Meilensteine

«Mobilität Thurgau – BTS/OLS» in Kürze

Das Projekt Der Kanton Thurgau verfolgt eine koordinierte Verkehrspolitik mit einem stetigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs und einer bedarfsgerechten Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur für den Individualverkehr. Wesentliche Teile dieser Strategie sind der Bau einer neuen Entlastungsstrasse durch den Oberthurgau und das Thurtal (Bodensee-Thurtal-Strasse; BTS) sowie die Verbesserung der Verbindung vom Raum Kreuzlingen nach Oberaach (Oberlandstrasse; OLS).

Der Auftrag Im Dezember 2009 hat der Grosse Rat des Kantons Thurgau den revidierten kantonalen Richtplan genehmigt. Darin sind die generellen Linienführungen der beiden Strassen als sogenannte Zwischenergebnisse enthalten. Das für Strassenbauvorhaben zuständige Departement für Bau und Umwelt wurde beauftragt, die Machbarkeit der beiden Vorhaben genauer abzuklären: Ziel ist es, dem Grossen Rat zunächst einen Netz- und später den definitiven Baubeschluss zu unterbreiten.

In diesem Werkstattbericht Politischer Prozess, Finanzierung, Landerwerb, Landwirtschaft, Gesamtmobilität.

Bereits erschienen Meilensteine, Projektorganisation, Überblick Teilkonzepte, Workshops in betroffenen Gemeinden, Gesamtverkehrskonzept, Verkehrssicherheit, NISTRA-Methode, Tunnelvarianten, Detaillinienführungen in einzelnen Gemeinden.

Nächste Ausgaben Kantonaler Richtplan, Netzbeschluss, Raumplanung, Natur- und Landschaftsschutz, Gewässerschutz, Ortsbildschutz, Waldschutz, Rückbau

Politischer Prozess – der lange Weg bis zur Realisierung von Strassenbauprojekten

Strassenbauliche Grossvorhaben wie die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) oder die Oberlandstrasse (OLS) durchlaufen mehrschichtige planerische, politische und rechtliche Verfahren, bevor sie tatsächlich realisiert werden können.

Ergibt sich auf der Grundlage verkehrs- oder entwicklungspolitischer Überlegungen die Notwendigkeit, gänzlich neue Strassenabschnitte zu planen und zu erstellen, so werden mehrstufige Prozesse in Gang gesetzt. Die konkreten Schritte können grob in sechs Phasen (Abbildung rechts) unterteilt werden. Die einzelnen Phasen lassen sich allerdings nicht immer scharf trennen und können, je nach den aktuellen Fragestellungen, durchaus ineinandergreifen und unterschiedlich geprägt sein.

Die sechs Phasen für strassenbauliche Grossvorhaben verdeutlichen die grossen Herausforderungen des Projekts «Mobilität Thurgau – BTS/OLS», die sich zeitlich – von den Vorabklärungen bis zum Bau – gar über mehrere Jahrzehnte erstrecken.

Machbarkeit prüfen

Die technischen Vorabklärungen der Phase 1 werden weitgehend verwaltungsintern getroffen. Es geht darum, die grundsätzliche Machbarkeit eines Vorhabens zu prüfen und die generellen Rahmenbedingungen festzulegen. In dieser Phase dominieren fachtechnische Zahlen und Fakten. Liegen die Ergebnisse auf dem Tisch, geht es ein erstes Mal ans «Eingemachte».

Richtplan verpflichtet Behörden

In zahlreichen Gesprächen mit den betroffenen Gemeinden und anderen interessierten Kreisen werden in der zweiten Phase zunächst mögliche Linienführungen geprüft und diskutiert, die Ausbaustandards und weitere Eckpunkte festgelegt. Als Ergebnis wird schliesslich eine generelle Linienführung mit den wichtigsten baulichen Elementen wie Anschlussbauwerke, Tunnels, Tieferlegungen einzelner Abschnitte und Ähnliches im kantonalen Richtplan festgelegt. Bevor der Regierungsrat den entsprechenden Richtplaninhalt verabschiedet und dem Grossen Rat zur Genehmigung vorlegt, wird die Bevölkerung im Rahmen des Bekanntmachungsverfahrens aufgerufen, sich zu den Vorhaben zu äussern. Die Entscheide der Regierung und des Parlaments fallen dann in Kenntnis der entsprechenden Eingaben. Gegen den Richtplan sind keine Rechtsmittel möglich. Er verpflichtet aber die Behörden aller Stufen, bei der Wahrnehmung raumrelevanter Aufgaben auf die Festlegungen im Richtplan Rücksicht zu nehmen und stellt die Koordination aller grösseren Vorhaben sicher.

Netzbeschluss als Grundsatzentscheid

Den ersten Grundsatzentscheid über die Weiterführung des Vorhabens fällt dann der Grosse Rat in der dritten Phase im Rahmen des vom Gesetz über Strassen und Wege vorgeschriebenen Netzbeschlusses. Darin wird allerdings lediglich festgehalten, dass der Kanton sein Strassennetz mit einer neuen Verbindung zwischen verschiedenen Punkten ergänzen wird. Indem aber auf die generelle Linienführung im Richtplan verwiesen wird, werden Art und Lage der neuen Abschnitte dennoch konkretisiert. Angesichts der grundsätzlichen Bedeutung des Netzbeschlusses hat der Gesetzgeber gegen entsprechende Entscheide des Parlaments das fakultative Referendum ermöglicht. Gegner des Vorhabens können also eine Volksabstimmung über den Netzbeschluss erwirken.

Baubeschluss als Kreditfreigabe

Sind Richtplan und Netzbeschluss rechtskräftig, wird in der vierten Phase das generelle Projekt, welches eine präzise Linienführung und alle wesentlichen Elemente der neuen Strasse enthält, erarbeitet. Gleichzeitig werden die genauen Kosten erhoben. In der Folge werden die aktuellen Erkenntnisse und Projektdetails dem Grossen Rat zur Fassung des ebenfalls gesetzlich vorgesehenen Baubeschlusses vorgelegt. Dieser liegt in der alleinigen Kompetenz des Parlaments, weshalb keine Referenden oder gar Rechtsmittelverfahren möglich sind. Der Baubeschluss beinhaltet die eigentliche Bau- und Kreditfreigabe. Er ermächtigt das zuständige Departement für Bau und Umwelt, die Ausführungsprojektierung in die Hand zu nehmen.

Rechtsmittel gegen die Ausführung können den Bau um Jahre verzögern

Marco Sacchetti begleitet den politischen Prozess rund um das Projekt Mobilität Thurgau – BTS/OLS als Generalsekretär des Departements für Bau und Umwelt.

Kurzinterview mit Marco Sacchetti, Generalsekretär des Departements für Bau und Umwelt, über die fünfte und sechste Phase des politischen Prozesses für Strassenbauprojekte.

Kann nach dem Baubeschluss sofort gebaut werden?
Auch wenn Regierung und Parlament den Bau der neuen Strassen genehmigt haben, ist noch nicht endgültig sichergestellt, dass die entsprechenden Projekte auch tatsächlich realisiert werden können.

Warum?
Wie alle anderen Bauten und Anlagen dürfen auch Infrastrukturvorhaben des Verkehrs nur dann erstellt werden, wenn sichergestellt ist, dass sämtliche öffentlich-rechtlichen Vorschriften wie Umweltschutz, Gewässerschutz etc. eingehalten werden.

Kann man in dieser Phase 5 überhaupt noch Änderungen bewirken?
Direkt Betroffene und gesetzlich legitimierte Organisationen können gegen Ausführungsprojekte Einsprache einreichen und die Gesetzeskonformität nötigenfalls vom Verwaltungsgericht oder gar vom Bundesgericht überprüfen lassen. Wird von diesen Möglichkeiten Gebrauch gemacht, kann diese fünfte Phase Jahre dauern.

Und dann kann gebaut werden?
Erst wenn auch die Ausführungsprojekte rechtskräftig sind und der erforderliche Landerwerb getätigt werden konnte, kann die sechste Phase, also die Baurealisierung und schliesslich der Betrieb, angegangen werden.

Ihre persönliche Einschätzung – wann könnte frühestens gebaut werden?
Falls der Netzbeschluss angenommen wird, könnten die Bauarbeiten zwischen 2015 und 2020 beginnen.

Moderate Erhöhung der Verkehrssteuern für die OLS

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau beabsichtigt, für die Finanzierung des Baus, des Betriebs und des Unterhalts der OLS (Oberlandstrasse) die Verkehrssteuern um rund 10 Prozent zu erhöhen. Damit kann auch der zukünftige Strassenbau im übrigen Kantonsgebiet gewährleistet werden. Zu diesem Zweck hat er eine entsprechende Anpassung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben in eine breite externe Vernehmlassung geschickt.

Das heutige System für die Strassenfinanzierung eignet sich, auch in Zukunft die Aufgaben ausreichend finanzieren zu können, wenn für die OLS die Strassenverkehrsabgaben moderat erhöht werden.

Für den Regierungsrat ist die Frage der Finanzierung der geplanten Hochleistungsstrasse BTS (Bodensee-Thurtal-Strasse) und der Kantonsstrassen-Netzergänzung OLS von entscheidender Bedeutung. Für beide Strassenbauvorhaben wird mit Gesamtkosten von rund einer Milliarde Franken gerechnet. Aufgrund der aktuellen Entwicklung geht der Regierungsrat davon aus, dass der Bau der BTS durch den Bund erfolgen wird, weshalb die Planung der BTS zwar weiter vorangetrieben wird, die entsprechenden Kosten jedoch nicht Gegenstand der Finanzierungsvorlage sind.

Rund zehn Prozent mehr

Die Realisierung der OLS, welche die Region Kreuzlingen mit der BTS im Raum Amriswil verbinden soll, wird gemäss heutigem Kenntnisstand rund 220 Millionen Franken kosten. Für die Finanzierung dieses Baus – ebenso wie für den langfristigen Betrieb und Unterhalt der OLS, aber auch des übrigen kantonalen Strassennetzes – schlägt der Regierungsrat vor, die Strassenverkehrsabgaben um rund 10 Prozent zu erhöhen. Für die Steuerpflichtigen ergäben sich nur moderate Erhöhungen der kantonalen Verkehrsabgaben. Dies hätte jährliche Mehreinnahmen von vier bis fünf Millionen Franken zu Gunsten der Strassenrechnung zur Folge. Auch nach der beabsichtigten Erhöhung bliebe der Thurgau deutlich unter dem schweizerischen Schnitt der Motorfahrzeugsteuern. Ohne Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben hätte der Bau der OLS nach Ansicht des Regierungsrates untragbare Auswirkungen auf die Kantonsfinanzen.

Verzicht auf Gemeindebeiträge

Im Weiteren beabsichtigt der Regierungsrat, auf Beiträge der Gemeinden an die OLS zu verzichten. Gemäss dem heute gültigen Gesetz über Strassen und Wege hätte er die Möglichkeit, die Gemeinden an den Kosten für den Bau von Kantonsstrassen und -wegen zu beteiligen, soweit es sich um Ortsumfahrungen oder Strecken innerorts handelt. Angesichts der Tatsache, dass die BTS aller Voraussicht nach vollständig durch den Bund und damit ohne Gemeindebeiträge finanziert wird und der Bau der OLS explizit wegen der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen notwendig wird, will der Regierungsrat auf die Erhebung von Gemeindebeiträgen verzichten. Konkret können die OLS und Teile davon nicht als Ortsumfahrungen im Sinne des Gesetzes qualifiziert werden.

Mit Baubeschluss in Kraft

Es ist vorgesehen, die revidierte Bestimmung und damit die Tariferhöhungen erst mit dem Baubeschluss des Grossen Rates für die OLS in Kraft zu setzen. Damit würde zwar der Grosse Rat – und bei einem allfälligen Referendum auch das Volk – über ein Gesetz befinden, das erst in acht bis zehn Jahren in Kraft treten würde. Der Regierungsrat ist aber der Auffassung, dass schon mit dem Netzbeschluss Klarheit über die Finanzierung und die beabsichtigte Erhöhung der Verkehrssteuern herrschen muss.

Vernehmlassung bis Oktober

Zur Vernehmlassung eingeladen sind alle Politischen Gemeinden, alle im Grossen Rat vertretenen Parteien, alle grossen Verbände des Kantons sowie zahlreiche Verkehrs- und Naturschutzverbände sowie interessierte Organisationen. Die Vernehmlassung dauert noch bis Mitte Oktober 2011.

Landerwerb im guten Einvernehmen mit Eigentümern

Neue Strassen brauchen Land. Deshalb beschäftigt das Tiefbauamt einen Projektleiter für Landerwerb, der Verhandlungen mit Grundeigentümern führt. Im Sommer 2011 hat Hans Ruedi Schlatter diese Funktion übernommen, in der er unter anderem auch im Projekt «Mobilität Thurgau – BTS/OLS» mitarbeitet.

Hans Ruedi Schlatter weiss, welche Herausforderungen mit dem Landerwerb verbunden sind, war er doch als Bau- und Immobilienfachmann langjähriger Verantwortlicher für Landgeschäfte bei der Stadt Schaffhausen.

Seit Sommer 2011 arbeitet Hans Ruedi Schlatter als neuer Projektleiter Landerwerb beim Kanton Thurgau und plant umsichtig.

Was ist der Kern Ihrer Tätigkeit?

Wenn Strassen gebaut oder erweitert werden sollen, besteht meine Aufgabe darin, dass der Kanton das nötige Land für den Strassenbau erwerben kann. Diese Tätigkeit beinhaltet auch die Einräumung von Dienstbarkeiten, wie Durchleitungsrechte oder Fahrrechte über private Grundstücke. Zudem werden Vereinbarungen erarbeitet, die Landbeanspruchungen sicherstellen, die auf die Bauzeit befristet sind.

Welches sind die rechtlichen Grundlagen dafür?

Das Bundesgesetz über das Bäuerliche Bodenrecht, das Pachtrecht und das kantonale Gesetz über die Enteignung.

Was ist die besondere Herausforderung bei BTS und OLS?

Die Besonderheit ist die Dimension des Bauvorhabens. Bei üblichen Bauprojekten sind meistens weniger als 20 Verhandlungspartner daran beteiligt. Für die Projekte BTS und OLS haben wir rund 900 Grundeigentümern, die direkt vom Vorhaben tangiert sind, ein Orientierungsschreiben zugestellt. Damit machten wir die direkt betroffenen Grundstücksbesitzer auf den nun laufenden Prozess aufmerksam und gaben ihnen die Möglichkeit, sich dazu zu äussern. Ein solches Vorgehen wäre laut Gesetzgebung nicht vorgeschrieben.

Welche Verfahren kommen für den Landerwerb zum Einsatz?

Das jeweilige Verfahren kann abschnittweise festgelegt und mit den betroffenen Grundeigentümern besprochen werden. Die drei Varianten sind der freihändige Landerwerb, die freiwillige und die amtliche Landumlegung.

Was muss man sich darunter vorstellen?

Beim freihändigen Landerwerb wird das notwendige Land parzellenweise gekauft. Das bedingt oftmals Minderwertentschädigungen, wenn aus den Besitzverhältnissen Restflächen resultieren. Die freiwillige Landumlegung setzt voraus, dass sich mehrere Grundeigentümer zuteilungs- und entschädigungsmässig auf eine Gebietszusammenlegung oder Neuzuteilung einigen können. Voraussetzung dafür sind ein überschaubarer Perimeter, eine beschränkte Anzahl von Grundeigentümern und guter Wille. Es können aber keine Beschlüsse gefasst und rechtlich umgesetzt werden. Eine amtliche Landumlegung macht Sinn, wenn grossflächige Neuzuteilungen verlangt werden. Es wird ein relativ aufwändiges Verfahren nötig, bei dem beispielsweise ein Vorstand und Delegierte bestellt, Statuten erstellt und Versammlungen durchgeführt werden müssen.

Eine weitere Variante wäre die Enteignung?

Es bestehen Zielvorgaben, dass die Landgeschäfte mit fairen Lösungen realisiert werden, damit keine Enteignungen nötig werden.

Welche Ansprüche haben Grundeigentümer?

Sie dürfen mit der marktüblichen Entschädigung für Land, Gebäude und Minderwerte rechnen, wobei auch Ertragsausfälle bei Kulturen (z. B. im Obstbau) entschädigt werden. Wenn sich die Gelegenheit bietet, wird selbstverständlich auch der Realersatz geprüft, obwohl kein Anspruch darauf besteht.

Wann kann das Land wirklich gekauft werden?

Unser grundsätzliches Ziel besteht darin, die Verträge vor einer Planauflage abzuschliessen, wodurch sich weitgehend Einsprachen vermeiden lassen. Wir machen deshalb vorbehaltene Verträge, die erst rechtsgültig werden, wenn die Planauflage erfolgt ist und die Einsprachen erledigt sind. Zudem muss die Finanzierung eines Projekts sichergestellt sein.

Was reizt Sie an dieser Herkules-Aufgabe?

Dieses Vorhaben ist eine spannende Herausforderung, wobei es mir bei dieser vielseitigen Tätigkeit ein Anliegen ist, dass die Interessen der Grundeigentümer wahrgenommen werden. Das gute Einvernehmen mit den Verhandlungspartnern bildet die Basis für konstruktive Lösungsansätze, damit sich die Grundeigentümer verstanden und ernst genommen fühlen.

Landwirtschaft im Zeichen von Zusammenlegungen

Etwas mehr als die Hälfte der Thurgauer Kantonsfläche wird landwirtschaftlich genutzt. Die Landwirtschaft ist denn auch von einem Grossprojekt wie dem Bau von Strassen stark betroffen, und zwar in verschiedener Weise.

Markus Harder will für die Landwirtschaft mit Güterzusammenlegungen einen Nutzen erzielen.

Am bedeutendsten ist laut Markus Harder, Chef des Thurgauer Landwirtschaftsamts, dass Kulturland verloren geht, und zwar gleich doppelt, nämlich die für die Strasse benötigten Flächen und zusätzlich die für ökologische Ausgleichsmassnahmen sowie für die Aufforstung benötigten Flächen: «Zudem zerschneidet die Strasse die zu bewirtschaftenden Flächen. Dies verändert die Parzellengrösse und -form und erschwert die Bewirtschaftung; auch müssen oft weitere Wege in Kauf genommen werden.»

Achtsam planen

Aus Sicht der Landwirtschaft gibt es bei einem grossen Infrastrukturprojekt wie dem Bau der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und der Oberlandstrasse (OLS) folgende Primärziele, sagt Harder: «Der Kulturlandverschleiss muss in Grenzen gehalten werden, und es dürfen nicht die besten Flächen zerschnitten werden.» Wie stark die Auswirkungen sind und inwieweit diese Ziele erreicht werden können, hänge vorwiegend von der Linienführung ab. Aus landwirtschaftlicher Sicht sei grundsätzlich eine agglomerationsnahe Linienführung zu bevorzugen. Harder räumt indes ein: «Bei der Festlegung der Linienführung stehen aber landwirtschaftliche Gesichtspunkte nicht im Zentrum. Die Bedürfnisse der Gemeinden und ihre Entwicklungsabsichten stehen diesen Wünschen häufig entgegen. Für die Landwirtschaft geht es deshalb in zweiter Priorität darum, die durch das Projekt entstehenden negativen Auswirkungen zu minimieren und allenfalls in Teilbereichen Verbesserungen zu erzielen.»
Harder zählt einige Massnahmen auf, die dazu beitragen können:

- Bewirtschaftung erleichtern
- Bewirtschaftungseinheiten zweckmässig erschliessen, mit nicht zu grossen Distanzen
- landwirtschaftlichen Langsamverkehr vom Automobilverkehr entflechten
- Schnell- bzw. Hochleistungsstrassen kreuzungsfrei queren
- nicht mehr benötigte Strassen zurückbauen

Rationelle Bewirtschaftung

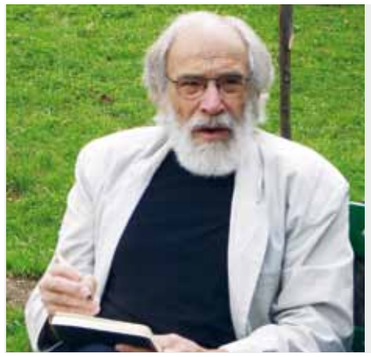
Für Landwirte sei die rationelle Bewirtschaftung der Flächen ein wichtiges Ziel. Die Bereinigung der Eigentums- und Pachtverhältnisse gelte als wichtige flankierende Massnahme beim Bau einer Strasse. Dazu erfolge im Rahmen einer Güterzusammenlegung eine Arrondierung der Bewirtschaftungsflächen: «Da im Kanton Thurgau in den meisten Gebieten die Güterzusammenlegungen schon länger zurückliegen, können Infrastrukturprojekte wie der Bau der BTS oder der OLS ein Anlass oder sogar eine Chance sein, die in der Zwischenzeit durch Aufgabe der Bewirtschaftung, Erbteilung oder andere Ursachen wieder verstärkte Parzellierung zu überwinden. Güterzusammenlegungen werden deshalb von Bund und Kanton finanziell unterstützt.» Harder weist auch darauf hin, dass im Kanton Thurgau rund 45 Prozent der bewirtschafteten Flächen Pachtland sind; sie gehören also nicht dem Bewirtschafter. Hier biete die Gesetzgebung des Bundes heute Möglichkeiten, auch Pachtlandzusammenlegungen durchzuführen und zu unterstützen. Dazu müssen allerdings noch verschiedene rechtliche Fragen geklärt und allenfalls auf kantonaler Ebene geregelt werden.
Neben diesen zentralen Massnahmen gebe es weitere Elemente, die aus Sicht der Landwirtschaft im Hinblick auf den Verlust an Kulturland und die Bewirtschaftung von Bedeutung seien. Harder erwähnt etwa die optimale Grösse von Radien bei Aus- und Auffahrten, sinnvolle Standorte für ökologische Ausgleichsflächen oder Ersatzaufforstungen an Lagen, die nicht bestes Kulturland beanspruchen.

Chancen erkennen

Die Landwirtschaft sehe sich auch in Zukunft vielfältigen Herausforderungen gegenüber, so Harder, der darin auch Chancen sieht: «Arrondierte Flächen, kurze und im Hinblick auf eingesetzte Fahrzeuge und Maschinen gut ausgebaute Verkehrswege ohne Behinderungen und Kreuzungen sind für eine rationelle Bewirtschaftung und Kostensenkung von Vorteil.» Zudem unterstreicht er, dass sowohl die Nahrungsmittelproduktion als auch die Landschaftspflege sowie die gute Erreichbarkeit der Erholungsräume für die Region von grosser Bedeutung sind.

Gesamtmobilität und Mobilität Thurgau aus Expertensicht

Verkehrsplanung heute gleicht oft einem Tanz auf dem Hochseil. Auf der einen Seite gilt es, die in vielen Dörfern über den Verträglichkeitsgrenzen liegenden Verkehrsbelastungen zu reduzieren, die Lebensqualität zu verbessern und Entwicklungsspielräume für Wohnen und Arbeiten zu öffnen. Auf der anderen Seite will man keine Landwirtschafts- und Naturflächen für neue, entlastende Infrastrukturen opfern.
Ein Expertenkommentar von Jürg Dietiker.



Jürg Dietiker
Der Autor Jürg Dietiker ist Professor für Verkehr und Städtebau an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) in Winterthur und eine international anerkannte Fachkraft in der Verkehrs- und Raumplanung. Seine Arbeits- und Forschungsschwerpunkte liegen in der nachhaltigen Verkehrsplanung und der Ergründung des Mobilitätsverhaltens.

Sowohl in den Dörfern als auch in der Landschaft lösen Verkehrsprojekte nicht selten engagierten Widerstand aus, der zum Scheitern eines Projektes führen kann.

Verkehr hat zugenommen

Dabei ist der Handlungsbedarf gross. Seit 1990 hat der Fahrzeugbestand in der Schweiz um 1 Million zugenommen. Das entspricht einer fahrenden Kolonne von 20 000 Kilometern oder 80 Fahrspuren nebeneinander vom Bodensee zum Genfersee. Vor diesem Hintergrund erstaunt es nicht, wenn auch auf den Ortsdurchfahrten im Thurgau der Verkehr entsprechend zugenommen hat und immer stärker die Wohn- und Lebensqualität, das Sicherheitsempfinden der schwächeren Verkehrsteilnehmer und die situationsgerechte Nutzung der Liegenschaften beeinträchtigt.

Lösungen dringend nötig

Neue Strassen brauchen Platz, und dieser ist knapp. Die unberührten Naturlandschaften, wie sie – im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung – auch unsere Enkel noch erleben sollen, werden immer seltener.
Zudem gilt ohne konsequente Konzepte die Erfahrung: «Wer Strassen baut, wird Verkehr ernten.» Trotz diesem Dilemma: Lösungen sind wichtig und dringend. Auswege bieten Verkehrsplanungen, die auf klaren Zielsetzungen basieren und die in ein Gesamtkonzept eingebettet sind. Die wichtigsten Anforderungen sind:
Die Projekte miteinander verbinden. Die angestrebte Entlastungswirkung einer neuen Strasse mit flankierenden Massnahmen zugunsten der Dorfentlastungen aktiv nutzen.
Partizipativ arbeiten. Zusammen mit Betroffenen und Interessierten ortsgerechte Lösungen entwickeln und die Akzeptanzbasis für deren Realisierung aufbauen.
Erste Schritte machen. Die heute aktuellen innerörtlichen Probleme durch geschickte Staffelung der Massnahmenpakete sofort angehen. Denn: Bis neue Strassen gebaut sind, vergehen Jahre.
Neue Erfahrungen nutzen. Das moderne Instrumentarium und neueste Möglichkeiten von Verkehrsplanung und Strassenbau nutzen. Von Beispielen lernen und die Erkenntnisse situationsgerecht übertragen.

Vergleichbares Beispiel Solothurn

Ein mit dem Kanton Thurgau vergleichbares Beispiel hat der Kanton Solothurn realisiert. Im Umweltverträglichkeitsbericht zum Projekt A5 zwischen Solothurn und Biel hat sich gezeigt, dass die neu entstehenden Belastungen von Natur und Umwelt durch Entlastungen in den Dörfern entlang des Jurasüdfusses kompensiert werden müssen. In einem partizipativen Planungsprozess wurde zusammen mit den betroffenen Gemeinden das Konzept der flankierenden Massnahmen entwickelt. Dieses umfasste Strassenraumgestaltungen, Fuss- und Velowege und Verstetigungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr. Durch die sachliche Verbindung der Ortsdurchfahrten mit dem Autobahnprojekt war auch die Finanzierung Bestandteil des A5-Kredites. Heute sind praktisch alle flankierenden Massnahmen realisiert.

Thurgauer Konzept bietet Chancen

Ein Zitat aus einem früheren Werkstattbericht scheint mir besonders zielführend: «Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS) werden einerseits stark belastete Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlasten und andererseits die regionale Erschliessungsqualität verbessern. Um diese Ziele möglichst effektiv zu erreichen, gilt es, ein Gesamtmobilitätskonzept zu entwickeln, das den verschiedenen Bedürfnissen gerecht wird.»

Das im Projekt verankerte Gesamtmobilitätskonzept entspricht – wie das Solothurner Beispiel – den aktuellen verkehrsplanerischen Erkenntnissen. Es stellt jedoch hohe Anforderungen an alle Beteiligten, um die unterschiedlichen Interessen unter einen Hut zu bringen und eine breite Akzeptanz aufzubauen. Das Thurgauer Konzept bietet Chancen – es kann gelingen.

Sascha Bundi, Projektleiter «Mobilität Thurgau – BTS/OLS»

« Seit dem ersten Werkstattbericht haben wir wesentliche Anpassungen diskutiert und Forderungen vor Ort entgegengenommen. »

Technisch richtig und breit abgestützt

Strassenprojekte müssen umsichtig geplant werden. Fehler bei der Planung können volkswirtschaftlich gesehen weitaus gravierendere Auswirkungen haben als bauliche Pannen.

Deshalb verfolgt Sascha Bundi, Leiter des Projekts «Mobilität Thurgau – BTS/OLS» ein Hauptziel: «Unsere Konzepte müssen überzeugen, damit sie in der breiten Bevölkerung akzeptiert sind und realisiert werden können. Es genügt nicht, einzig die im Moment technisch richtige und beste Lösung in Betracht zu ziehen. Vielmehr muss ein Bauwerk sinnvoll und zukunftsgerichtet in sein ökologisches, wirtschaftliches und gesellschaftliches Umfeld eingebunden werden. Das zeigen die Diskussionen in vielen Gemeinden, die wir in unserem Projektteam sehr ernst nehmen: Seit der Veröffentlichung des ersten Werkstattberichts haben wir wesentliche Anpassungen diskutiert und Forderungen vor Ort entgegengenommen.» Engagiert diskutiert wurde kürzlich insbesondere in Egnach, Salmsach, Hefenhofen, Amriswil, Amriswil-Oberaach, Erlen-Engishofen, Sulgen, Weinfelden, Märstetten, Wigoltingen-Bonau, Lengwil, Kreuzlingen und Bottighofen.

Die definitive Linienführung als Grundlage für einen Entscheid des Parlaments – den so genannten Netzbeschluss – soll bis Ende Jahr feststehen.

Herausgeber
KantonThurgau
Tiefbauamt
Projekt Mobilität Thurgau – BTS/OLS
Sascha Bundi
Verwaltungsgebäude Promenade
8510 Frauenfeld
Telefon 052 724 24 55
Telefax 052 724 29 51
sascha.bundi@tg.ch
www.tiefbauamt.tg.ch

Quellenangaben
Konzept/Grafik: Koch Kommunikation
Redaktion: Roman Salzmann, Anja Koletzki, Tiefbauamt
Bilder: Sascha Bundi, Mario Gaccioli, Roman Salzmann, privat.