

Botschaft zu den Beschlüssen des Grossen Rates vom 9. März 2005 betreffend Erweiterung des Strassennetzes durch zwei neue Kantonsstrassen (Südümfahrung Kreuzlingen sowie Thurtalstrasse)

Frauenfeld, 28. Juni 2005

Worum geht es ?

Ein leistungsfähiges und zeitgemässes Verkehrssystem ist für die Entwicklung des Kantons Thurgau und seiner Volkswirtschaft von entscheidender Bedeutung. Um diesbezüglich ein Optimum zu erreichen, verfolgt der Kanton Thurgau eine koordinierte Verkehrspolitik. Wo immer möglich soll der öffentliche Verkehr gefördert werden. Die stetig zunehmende Verkehrsmenge erfordert aber auch einen Ausbau des Strassennetzes.

Mit dem neuen Kapitel „Verkehr“ des Kantonalen Richtplans haben der Grosse Rat und der Regierungsrat die raumplanerischen Weichen für einen Ausbau der Bahn- und Busverbindungen sowie für die Neuerstellung einer „Südümfahrung Kreuzlingen“ und einer „neuen Thurtalstrasse“ gestellt.

Die nun zur Abstimmung kommenden Beschlüsse sind die raumplanerischen Grundsatzentscheide, ob zwischen Kreuzlingen und Münsterlingen sowie zwischen Märstetten und Arbon zwei neue Strassen geplant werden sollen. Erst nach einem positiven Volksentscheid werden die genaue Linienführung, der Ausbaustandard sowie die Finanzierung festgelegt. Das letzte Wort wird in der Folge der Grosse Rat haben, der über einen Baubeschluss

die Details zu genehmigen haben wird. Mit der Realisierung der beiden neuen Strassen werden zahlreiche Ortschaften vom Verkehr und damit von Lärm und Abgasen entlastet, das Unfallrisiko reduziert und wichtige wirtschaftliche Impulse gesetzt.

Der Verkehr auf der Strasse hat sich in den vergangenen 25 Jahren verdoppelt. Alle Prognosen rechnen mit einer weiteren Zunahme in den kommenden 25 Jahren von bis zu 50 %.

Die Abstimmungsfragen lauten:

Wollen Sie dem Beschluss des Grossen Rates vom 9. März 2005 betreffend Erweiterung des Strassennetzes durch eine neue Kantonsstrasse (Südümfahrung Kreuzlingen) zustimmen?

Wollen Sie dem Beschluss des Grossen Rates vom 9. März 2005 betreffend Erweiterung des Strassennetzes durch eine neue Kantonsstrasse (Thurtalstrasse) zustimmen?

Ausgangslage

Das Mobilitätsbedürfnis unserer Gesellschaft wächst ständig. Trotz aller Bemühungen um eine möglichst weitgehende Förderung des öffentlichen Verkehrs resultiert daraus auch eine kontinuierliche Zunahme des Strassenverkehrs. Die jährliche Verkehrszunahme auf dem Strassennetz beträgt durchschnittlich 1,5 bis 2 Prozent. Alle Prognosen zeigen das gleiche Bild: Eine Trendwende ist nicht in Sicht. Ohne Massnahmen wird diese Entwicklung an kritischen Punkten zu vermehrten Staus führen. Da der öffentliche Nahverkehr zu einem grossen Teil mit Bussen auf den Strassen abgewickelt wird, zeigen sich auch in diesem Bereich nachteilige Folgen: Die Busfahrpläne werden instabil, die Reisezeiten steigen und die Transportqualität und damit die Attraktivität nehmen ab. Diese negativen Auswirkungen sind in Spitzenzeiten in Kreuzlingen bereits Realität.

Umfangreiche Studien haben gezeigt, dass dieser Entwicklung langfristig nur mit einem gezielten Ausbau des Strassennetzes begegnet werden kann. Im Zentrum stehen dabei die Entlastung der Agglomeration Kreuzlingen durch eine Südumfahrung ab der Autobahnausfahrt A7, Kreuzlingen Süd, bis nach Münsterlingen und eine Stärkung der Thurgauer Hauptwirtschaftsachse im Thurtal/Aachtal durch den Neubau einer Schnellstrasse von Märstetten bis nach Arbon. Damit können im Wesentlichen folgende Ziele erreicht werden:

- Der Kanton Thurgau wird besser an das übergeordnete Strassennetz angebunden, womit getrennte Wirtschafts- und Wohnräume näher zusammen rücken und der Wirtschaftsstandort Thurgau gesamthaft aufgewertet wird.
- Der Durchgangsverkehr wird um die Siedlungsgebiete herum geführt, womit die Lebensqualität für die Bevölkerung deutlich verbessert wird.
- Durch die Trennung der Verkehrswege werden die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen erhöht und das Konfliktpotential verringert.
- Der öffentliche Verkehr auf den Strassen (Busse) erhält mehr Spielraum und kann unbehindert zirkulieren.
- Durch die Verflüssigung des Verkehrs werden Emissionen reduziert und Staus werden vermieden.

Fakten zum Strassenverkehr

Situation 2004

Die Grafik im Anhang 1 über die Verkehrsmengen (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr) auf dem Thurgauer Strassennetz macht deutlich, dass die Region Kreuzlingen sowie die Thurtal-/Aachtalachse neben Frauenfeld mit Abstand am stärksten belastet sind.

Im östlichen Teil von Kreuzlingen Richtung Bottighofen verkehren auf der Seetalstrasse täglich rund 12'000 und auf der Romanshorerstrasse 12'500 bis 16'500 Fahrzeuge. Die Gemeinde Bottighofen durchfahren gar rund 22'000 Fahrzeuge pro Tag und zwischen Bottighofen und Münsterlingen sind es noch rund 18'000. Die Belastung auf der Seestrasse Richtung Osten nimmt kontinuierlich

ab und beträgt in Güttingen noch rund 9'500 Fahrzeuge pro Tag.

Auf der Thurtal-/Aachtalachse präsentiert sich das Bild wie folgt: In Weinfeld benutzten täglich rund 12'500 Fahrzeuge die „kleine Umfahrung“, weitere 12'000 Fahrzeuge werden im Ortskern (Bahnhof) gezählt. In Bürglen und Sulgen werden 13'000 bis 14'000 Fahrzeuge gezählt, in Erlen rund 10'000. Amriswil ist mit rund 16'000 Fahrzeugen pro Tag belastet. Auf dem Abschnitt Amriswil-Romanshorn sind es 6'000 bis 8'000. Zwischen Romanshorn und Arbon verkehren über 15'000 Fahrzeuge.

vgl. Anhang 1, DTV Schema 2004

Situation nach Erstellung der beiden neuen Strassen

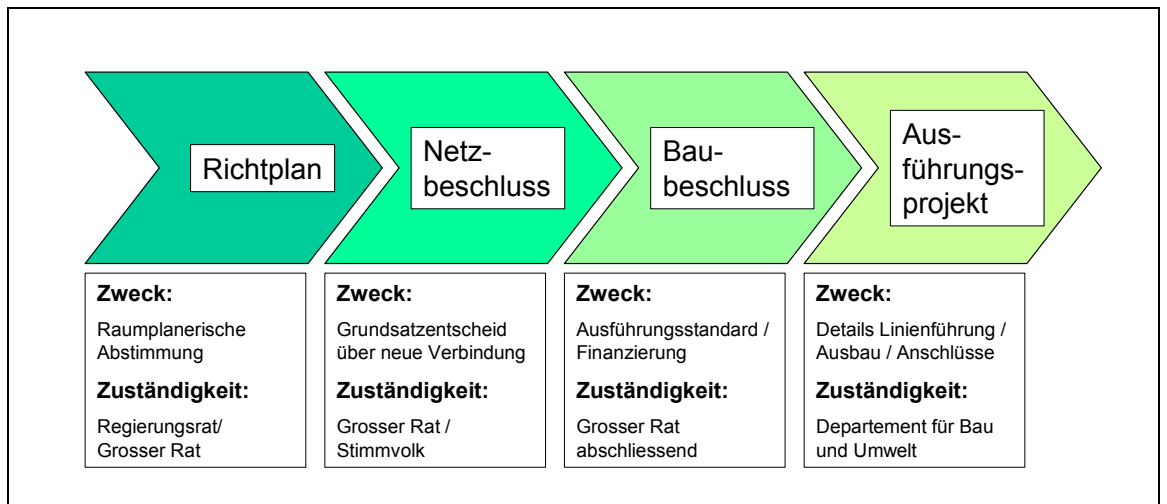
Nach Realisierung der beiden Strassenbauvorhaben sollen der Durchgangsverkehr vollständig und der Binnenverkehr so weit wie möglich über die neuen Netzelemente geführt werden. Um beim Binnenverkehr den gewünschten Effekt zu erreichen, sind flankierende Massnahmen (Verkehrsberuhigungen etc.) auf dem bisherigen Strassennetz und eine möglichst siedlungsnahe Linienführung erforderlich. Die voraussichtlichen Verkehrsverlagerungen sind mit komplexen Modellen errechnet worden und ergeben, wie die Grafik im Anhang 2 zeigt, auf allen massgeblichen Strassenabschnitten eine Entlastung von mindestens 50 Prozent. Konkret werden folgende Gemeinden entlastet: Kreuzlingen, Bottighofen, Münsterlingen, Altnau, Güttingen, Kesswil, Uttwil, Romanshorn, Salmsach, Neukirch-Egnach, Weinfeld, Bürglen, Sulgen, Erlen und Amriswil.

vgl. Anhang 2, Entlastungen / Belastungen nach dem Bau der neuen Strassen

Zum Wesen und Inhalt der Netzbeschlüsse

Netzbeschlüsse als Grundsatzentscheide

Nach dem Thurgauer Recht sind vor der Realisierung neuer Strassenbauten vier Entscheidungsphasen zu durchlaufen: Festsetzung im Richtplan, Netzbeschluss, Baubeschluss und schliesslich das Ausführungsprojekt. Die nachfolgende Grafik zeigt die vier Phasen und die jeweiligen Zuständigkeiten im Überblick:



Am 9. März 2005 hat der Grosse Rat mit der Genehmigung der vom Regierungsrat beschlossenen Richtplanänderung die raumplanerischen Weichen für die Realisierung der beiden neuen Strassen gestellt und damit auch die grobe Linienführung festgelegt. Gleichzeitig wurden die nun zur Abstimmung kommenden Netzbeschlüsse gefasst.

Netzbeschlüsse sind Grundsatzentscheide, ob zwischen zwei oder mehreren Punkten neue Kantonsstrassen gebaut werden sollen. Sie enthalten keine Details zur Linienführung, zum Ausbaustandard, zu den Anschlussbauwerken oder zur Finanzierung. Mit den Netzbeschlüssen wird den zuständigen Behörden der Auftrag erteilt, die weiteren Schritte und die Detailplanung für die entsprechenden Verbindungen in die Wege zu leiten. Dabei sind die Vorgaben des Richtplans zu beachten. Die darin festgelegte allgemeine Linienführung ist daher die Richtschnur für die weitere Planung. Selbstverständlich werden die betroffenen Gemeinden in diesen Prozess eingebunden.

Wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung unterstehen die Netzbeschlüsse des Grossen Rates für neue Kantonsstrassen dem fakultativen Referendum. Da es sich vorliegend um die wohl grössten Strassenbauvorhaben in der jüngeren Geschichte des Kantons Thurgau handelt, hat der Grosse Rat von seiner verfassungsmässigen Kompetenz Gebrauch gemacht und die beiden Beschlüsse direkt der Volksabstimmung unterstellt.

Wie die vorangehende Abbildung zeigt, wird der Grosse Rat in der Folge mit den gesetzlich vorgesehenen Baubeschlüssen Linienführungen, Ausbaustandard, Anschlussbauwerke sowie die Finanzierung festlegen. Erst danach kann das zuständige Departement für Bau und Umwelt das Ausführungsprojekt mit allen Details ausarbeiten. Im Rahmen der öffentlichen Auflage werden dann die direkt Betroffenen Gelegenheit haben, ihre Ansprüche geltend zu machen und gegebenenfalls den Rechtsweg zu beschreiten.

Details zu den Netzbeschlüssen

Entsprechend den oben gemachten Ausführungen sind ausschliesslich die Wortlaute der beiden Netzbeschlüsse Gegenstand der Volksabstimmung. Sie wurden in Anlehnung an das Bundesrecht betreffend die Nationalstrassen formuliert und

bezeichnen lediglich Anfang und Ende sowie die wichtigsten dazwischen liegenden Gemeinden als Verbindungspunkte. Damit ist klar, dass es weder um eine Kredit- noch um eine ProjektAbstimmung geht. Um dennoch eine gewisse räumliche Vorstellung der groben Linienführung zu vermitteln, wird im Sinne einer Erläuterung auf die Richtplankarte im Anhang 3 verwiesen.

vgl. Anhang 3, Übersichtskarte grobe Linienführungen gemäss Richtplan

Kurzbeschreibung der Strassenbauvorhaben

Obwohl die meisten Details erst nach den weiteren Planungsschritten vorliegen werden, wird im Folgenden kurz auf die Grundkonzeptionen der beiden Strassenbauvorhaben eingegangen.

Neue Thurtalstrasse

Die neue Strasse durch das Thurtal und das Aachtal soll als zweispurige Hochleistungsstrasse (HLS) ohne bauliche Richtungstrennung und mit Gegenverkehr nach dem Standard des A1-Zubringers Arbon erstellt werden. Die Knoten werden kreuzungsfrei gestaltet. Mit dieser Konzeption wird eine grosse Transportleistung bei Geschwindigkeiten bis 100 km/h ermöglicht. Um sowohl die Lärmimmissionen als auch die Auswirkungen auf die Landschaft zu minimieren, soll die Strasse weitgehend in Tieflage und stellenweise in Tunnels geführt werden.

Südümfahrung Kreuzlingen

Die Südümfahrung Kreuzlingen ist ihrer Funktion nach „nur“ eine Hauptverkehrsstrasse (HVS), also eine zwischenörtliche Verbindung mit hoher Leistung und Sicherheit bei mittleren Geschwindigkeiten. Sie wird dementsprechend als „normale“, vom Langsamverkehr aber freie Kantonsstrasse konzipiert.

Finanzierung

Die genauen Kosten für die Erstellung der beiden neuen Strassenabschnitte können erst nach der Detailplanung ermittelt werden. Nach heutigem Kenntnisstand wird mit Gesamtaufwendungen, inklusive der flankierenden baulichen Massnahmen auf anderen Abschnitten, von rund 600 Mio. Franken gerechnet (Neue Thurtalstrasse 400 Mio., Südümfahrung Kreuzlingen 125 Mio., flankierende Massnahmen 75 Mio. Franken). Der Bund trägt mindestens ein Drittel dieser Kosten. Der Kantonsanteil wird ausschliesslich aus zweckgebundenen Mitteln der Spezialfinanzierung (Mineralölsteuer, Motorfahrzeugsteuer, LSVA- und Autobahnvignetten-Anteil) bezahlt, so dass keine allgemeinen Steuergelder eingesetzt werden müssen.

Meinungsäusserungen aus den Beratungen im Grossen Rat

Befürworter und Befürworterinnen betonten, die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons hänge zu einem grossen Teil von einer guten Verkehrserschliessung ab. Die Gegnerschaft machte demgegenüber geltend, eine bessere Verkehrser-

schliessung vermöge die wirtschaftliche Entwicklung nicht entscheidend zu beeinflussen und garantiere keinen wirtschaftlichen Aufschwung. Im weiteren wurde seitens der Gegnerschaft befürchtet, dass jeder Kulturlandverlust die Produktionsgrundlage der Landwirtschaft verringere. Befürwortende Stimmen wiesen darauf hin, dass für den Bau der Strassen nur 1 Promille bestehenden Landwirtschaftslandes nötig sei. Es wurde hervorgehoben, dass beim Bau der T 14 grösstmögliche Rücksicht auf die Umwelt und die Landschaft zu nehmen sei. Gleichzeitig sei aber auch dafür zu sorgen, dass der Thurgau seine Stärken als innovativer, leistungsfähiger und attraktiver Kanton zur Geltung bringen könne. Der heutige Individualverkehr durch die Dörfer sei nicht mehr zumutbar. Dem hielt die Gegnerschaft entgegen, dass die Landschaft durch eine 15 Meter breite Strasse, die durch Naherholungsgebiete führe, unvertretbar beeinträchtigt werde. Emissionen von Lärm und Abgasen führten beidseits der geplanten Strassen zu einer Verminderung der Lebensqualität. Gegnerische Stimmen verwiesen zudem darauf, dass neue Strassen zusätzlichen Verkehr anziehen und der Lastwagenverkehr durch den Thurgau zunehmen würde. Befürworter machten geltend, dass das Bedürfnis der Gesellschaft nach Mobilität gross sei und der Staat dem Rechnung zu tragen habe. Das Gewerbe brauche dringend schnelle und kurze Wege; nur so könne es der Konkurrenz standhalten. Das Thurtal sei eine wichtige Wirtschaftsachse im Kanton. Mit der neuen Schnellstrasse würden die Zentren besser verbunden und könnten zu einer ausgeglichenen wirtschaftlichen Entwicklung der Regionen beitragen. Die Gegnerschaft erachtete demgegenüber den Kulturland- und Wohnqualitätsverlust als zu hoch. Der Transitverkehr sei zudem mit Abfluss von Kaufkraft in die Zentren verbunden. Befürwortenden Stimmen wiesen darauf hin, dass mit der Umfahrungsstrasse der Raum Kreuzlingen bis Münsterlingen von hohem Verkehrsaufkommen entlastet werden könne. Fast 22'000 Fahrzeuge pro Tag am Ostrand von Kreuzlingen seien Grund für den dringenden Bau der Südumfahrung. Dagegen wurde geltend gemacht, dass die Südumfahrung die Verkehrsprobleme in andere Regionen und Aussengemeinden verlagere. Zudem führe ein grosser Teil des Verkehrs auch weiterhin ins Zentrum zu Freizeit- und Einkaufsangeboten. Der Grosse Rat stimmte schliesslich den beiden Netzbeschlüssen mit 75:36 respektive mit 78:33 Stimmen zu.

Erläuterungen zu den häufigsten Argumenten der Gegner und Gegnerinnen

Zu den am häufigsten vorgebrachten Argumenten der Gegner und Gegnerinnen der beiden Strassenbauvorhaben ist Folgendes festzuhalten:

Argumente der Gegnerschaft	Erläuterungen des Regierungsrates
<i>Neue Strassen ziehen Verkehrsströme an.</i>	Der Transitverkehr aus dem Süddeutschen Raum Richtung Rheintal ist und bleibt gering. Die Einführung der LSVA hat zu ersten Verlagerungen des Güterverkehrs auf die Schiene geführt und macht Umwege unattraktiv.
<i>Zu viel wertvolles Kulturland geht verloren.</i>	Angesichts der erheblichen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ist ein Kulturlandverlust von ca. 50 ha (= 1‰) der gesamten Kulturlandfläche im

	Thurgau vertretbar. Zudem ergeben sich im Rahmen der durchzuführenden Landumlegungen Gelegenheiten zu Strukturverbesserungen.
<i>Das Landschaftsbild wird erheblich beeinträchtigt.</i>	Eine optimierte Linienführung mit Tief-lagen und Tunnels minimiert den nicht zu vermeidenden Eingriff in die Land-schaft.
<i>Statt der Strasseninfrastruktur sollte der öffentliche Verkehr ausgebaut werden.</i>	Der öffentliche Verkehr im Thurgau wird laufend ausgebaut, vermag aber das stetige Verkehrswachstum nicht annähernd aufzufangen. Der Schie-nenverkehr eignet sich besonders für die Verbindung von Agglomerationen, lässt sich aber aus Frequenzgründen nicht beliebig erweitern (Kapazität). Der Busverkehr ist ebenfalls auf funktionie-rende Strassen angewiesen.
<i>Die Umwelt wird beeinträchtigt.</i>	Für das Ausführungsprojekt muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchge-führt werden, die belegt, dass alle Vor-schriften zum Schutz der Umwelt ein-gehalten werden. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind durch Ersatz-massnahmen zu kompensieren. In den bevölkerungsreichen Siedlungs-gebieten wird die Belastung sinken.
<i>Es sind hohe Investitionen mit einem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis erforderlich.</i>	Die baulichen Investitionen von ca. 600 Mio. Franken sind über zweckgebundene Mittel (Mineralölsteuer, Motor-fahrzeugsteuer) ohne allgemeine Steu-ergelder finanzierbar. Der Bund wird nach geltendem Recht mindestens ein-en Drittel der Kosten übernehmen.
<i>Die prognostizierte Verkehrsentwick-lung ist reine Angstmacherei.</i>	Die Verkehrsprognosen, die von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des Strassenverkehrs von 1,5 bis 2 Prozent ausgehen, basieren auf ver-lässlichen Statistiken und Entwick-lungsschätzungen. Zwischen Kreuzlin-gen und Bottighofen lag der tatsächli-che Zuwachs von 2003 auf 2004 sogar bei über 4 Prozent. Für eine Trend-wende bestehen keinerlei Signale.
<i>Hochleistungsstrassen mit Gegenver-kehr sind „Todesstrecken“.</i>	Hochleistungsstrassen mit Gegenver-kehr sind dafür konzipiert, grosse Ver-kehrsmengen bei relativ hoher Ge-schwindigkeit aufzunehmen. Gemes-

	sen am Verkehrsvolumen ist die Unfallrate auf solchen Strassen viel kleiner als auf normalen Kantonsstrassen mit all ihren Konfliktmöglichkeiten. Die Verkehrstrennung erhöht die Verkehrssicherheit.
<i>Ein Ausbau der bestehenden Strassen (T14) mit örtlichen Umfahrungen und Untertunnelungen ist billiger und schonender.</i>	Diese Lösung wäre weit über 200 Mio. Fr. teurer und würde gemäss den Rechtsgrundlagen zu einer Kostenbeteiligungspflicht der betroffenen Gemeinden führen. Zudem kämen auf die Gemeinden Kosten von 60 - 80 Mio. Fr. für die Verlegung von Kanalisationen und Werkleitungen hinzu. Die langen Bauzeiten mitten im Siedlungsgebiet brächten auch unerträgliche Beeinträchtigungen für die Bevölkerung und den Detailhandel.

Empfehlung des Regierungsrates

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

Der Thurgau und seine Volkswirtschaft sind für eine positive Entwicklung auf eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Mit den beiden Strassenbauvorhaben können wichtige Impulse gesetzt werden und weite Teile der Bevölkerung von übermässigem Verkehr und seinen negativen Auswirkungen entlastet werden. Die beiden neuen Strassenabschnitte sind zusammen mit dem kontinuierlichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs wichtige Elemente der koordinierten Thurgauer Verkehrspolitik.

Der Regierungsrat empfiehlt Ihnen zusammen mit dem Grossen Rat, der die beiden Vorlagen mit 75:36 respektive mit 78:33 Stimmen genehmigt hat, der Erweiterung des Strassennetzes durch die neuen Kantonsstrassen (Südumfahrung Kreuzlingen sowie Thurtalstrasse) zuzustimmen.

Der Präsident des Regierungsrates
R. Eberle

Der Staatsschreiber
R. Gonzenbach

**Beschluss des Grossen Rates
betreffend Erweiterung des Strassennetzes durch eine neue Kantonsstrasse
(Südümfahrung Kreuzlingen)**

vom 9. März 2005

1. Gestützt auf § 5 Absatz 3 des Gesetzes über Strassen und Wege wird die nachstehende, neu zu erstellende Strasse in das Netz der Kantonsstrassen aufgenommen:

Kreuzlingen Bernrain-Lengwil-Bottighofen-Münsterlingen

Kreuzlingen Bernrain (ab Autobahnanschluss A7, Kreuzlingen Süd)-
Lengwil-Bottighofen-Münsterlingen (Einmündung in Seestrasse)

2. Dieser Beschluss wird der Volksabstimmung unterstellt.

Der Präsident des Grossen Rates
R. Peter

Die Mitglieder des Ratssekretariates
M. Moinat-Höltschi
G. A. Sgier

**Beschluss des Grossen Rates
betreffend Erweiterung des Strassennetzes durch eine neue Kantonsstrasse
(Thurtalstrasse)**

vom 9. März 2005

1. Gestützt auf § 5 Absatz 3 des Gesetzes über Strassen und Wege wird die nachstehende, neu zu erstellende Strasse in das Netz der Kantonsstrassen aufgenommen:

Märstetten-Weinfeld-Amriswil-Romanshorn

Bonau (ab Autobahnende)-Weinfeld-Amriswil-Arbon (bis Umfahrung Arbon) inklusive Spange Romanshorn

2. Dieser Beschluss wird der Volksabstimmung unterstellt.

Der Präsident des Grossen Rates
R. Peter

Die Mitglieder des Ratssekretariates
M. Moinat-Höltschi
G. A. Sgier