

FDP.Die Liberalen Kanton Thurgau, Bahnhofstrasse 8, 8594 Güttingen

Eidg. Departement für Verkehr und Umwelt
Energie und Kommunikation
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
3011 Bern

Güttingen, 22. April 2022

Per Mail: netzplanung@astra.admn.ch

**Vernehmlassungsvorlage
zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2024-2027
zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen,
zum Verpflichtungskredit und
zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen Thurgau

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga, sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 26. Januar 2022 das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die FDP.Die Liberalen des Kantons Thurgau hat die Unterlagen intensiv studiert und mit Interesse gelesen. Die Partei beschäftigt sich seit mehreren Jahrzehnten mit der in der Vorlage erwähnten Bodensee-Thur-talstrasse (BTS) und ihren Vorgängerprojekten. Dazu verweisen wir auf die Chronik, in welcher der lange Weg des Vorhabens ersichtlich ist: <https://bts-ols.tg.ch/chronik.html/2661>. Die FDP Thurgau hat sich stets dafür eingesetzt, dass auch der Kanton Thurgau genügend erschlossen ist, um angemessen an der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung teilzuhaben. Aus Sicht der Freisinnigen ist eine Erschliessung des peripheren Kantons Thurgau mit dem öffentlichen Verkehr, aber auch für den motorisierten Individualverkehr von entscheidender Bedeutung für dessen Zukunft. Der Kanton Thurgau möchte nicht primär Geld aus dem Finanzausgleich erhalten, sondern nach Möglichkeit selbst mit seiner innovativen Wirtschaft zum Erfolg der Schweiz beitragen.

Die FDP.Die Liberalen des Kantons Thurgau bedankt sich für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können. Das vom Bundesrat in die Vernehmlassung geschickte Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) 2024-2027 ohne die Bodensee-Thurtal-Strasse löste bei uns Entrüstung und Enttäuschung aus. Zehn Jahre nach dem klaren Grundsatzentscheid der Thurgauer Bevölkerung erwarten wir endlich verbindliche Aussagen zum Realisierungszeitpunkt der BTS.

Dies zeigt auch die von einem breit abgestützten Komitee getragene Petition «BTS umsetzen – jetzt!». Alle Thurgauer Mitglieder im nationalen Parlament aus den bürgerlichen Parteien, Parteispitzen und Vertreter aus Wirtschaftsverbänden unterstützen das Anliegen. Die ersten 1000 Unterschriften wurden in gerade mal zwei Tagen gesammelt. Das Ziel von 5000 Unterschriften wurde früh erreicht und weit übertroffen. Dies zeigt, dass das Thema die Bevölkerung in der Region stark bewegt.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga, sehr geehrte Damen und Herren, es geht um viel – nicht nur für uns, sondern auch für die ganze Schweiz. Wir ersuchen den Bundesrat eindringlich, die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) in das STEP, Realisierungshorizont 2040, aufzunehmen.

Die FDP.Die Liberalen Thurgau äussert sich in der Folge vor allem zum Projekt N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS). Die Stellungnahme orientiert sich in der Folge an der vorgegebenen Fragenstruktur.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein. Es gibt grundsätzliche Überlegungsfehler und Fehlgewichtungen in der Vorlage, allen voran die einseitige Perspektive auf die Zentren. Die Schweiz lebt nicht nur von den Zentren, sondern auch von den Peripherien. Ein ausgewogener Mix der Förderung von Zentren, Agglomerationen und Peripherien ist eine grosse Stärke der Schweiz und hat das Land erst so erfolgreich gemacht. Die Peripherien an die nationalen Netze anzubinden und nicht eine ganze Region abzuhängen, ist zum einen wichtig für die Entwicklung des ganzen Landes. Die Bedeutung dieses Aspekts hat mit dem zunehmenden Dichtestress in den letzten Jahren noch markant zugenommen. Zum anderen ist es auch für den Zusammenhalt des Landes eminent wichtig, dass auch peripher gelegene Regionen ernst genommen und gefördert werden.

Auch spezifisch in Bezug auf die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) sind Fehler in der Vorlage enthalten. Dies zeugt davon, dass die Situation im betroffenen Gebiet offenbar unbekannt ist. Die FDP Thurgau lud deshalb Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga, zu einem Austausch in den Thurgau ein. Dies wurde mangels Zeit abgelehnt. Auch das Angebot, die offensichtlich fehlenden Informationen in Bern zu übermitteln, wurde nicht angenommen. Die FDP.Die Liberalen des Bezirks Arbon organisierte am 18. Februar 2022 zudem eine Diskussionsveranstaltung zum Thema. Auch daran wollte das ASTRA nicht teilnehmen und in einen Dialog treten. Gerne stehen die Exponentinnen und Exponenten der FDP Thurgau weiterhin zur Verfügung, um diese Lücke mit Ihnen Frau Bundesrätin Sommaruga und dem ASTRA zu schliessen.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Der Thurgau gehört zu den am stärksten wachsenden Kantonen der Schweiz. Er ist doppelt so dicht besiedelt wie der Kanton Bern. Die Thurgauer Bevölkerung ist heute so gross wie diejenige der Kantone Graubünden und Jura zusammen. Der Bezirk Arbon ist doppelt so dicht besiedelt wie der Bezirk Frauenfeld.

Die Hauptstrasse Weinfelden-Amriswil verzeichnet doppelt so viel Verkehr wie die N7 zwischen Kreuzlingen und Frauenfeld. Die Hauptstrasse östlich von Kreuzlingen ist die am stärksten befahrene im Kanton. Zur Milderung dieser unglaublichen Belastung für die Bewohner der betroffenen Städte und Dörfer gibt es das per Volksabstimmung angenommene Projekt BTS/OLS. Dabei handelt es sich um ein fein abgestimmtes Gesamtpaket mit der Bodensee-Thurtalstrasse (Verantwortung Bund) und der Oberlandstrasse (Verantwortung Kanton). Es wird auch benötigt, um der zunehmenden Zahl von strassengebundenen Pendlern und Gewerbetreibenden innerhalb der kantonalen Regionalzentren unnötige Stauzeiten zu ersparen. Das Argument des Klimaschutzes verfängt dabei nicht. Auch Elektroautos oder andere künftige Formen der Mobilität sind auf diese Infrastruktur angewiesen.

Als vor rund 60 Jahren die erste kantonsquerende Strasse geplant wurde, zählte der Kanton Thurgau 166'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Ende 2020 waren es 288'000. Dies entspricht einer Zunahme um über 70 Prozent. Das Bevölkerungswachstum hat sich in der letzten Generation zudem stark beschleunigt: Zwischen 1990 und 2020 ist die Thurgauer Bevölkerung von 200'000 auf 288'000 Einwohnende angewachsen, was einer Zunahme von 42 Prozent entspricht. Die Infrastruktur hat mit dem Wachstum Schritt gehalten, nur bei den Strassenverbindungen wurde dies bislang versäumt. Dies hemmt die Entwicklung in einem Landesteil, der vor allem punkto Ernährungswirtschaft und Industrie sowie produzierendem Gewerbe für die ganze Schweiz von Bedeutung ist.

Bei unserer geografischen Lage kann ein Projekt wie die BTS nicht mit den gleichen Kriterien beurteilt werden, wie eines im Raum Zürich, Basel oder Bern. Die Erschliessung des Oberthurgaus hängt von der BTS ab. Eine entsprechend ausgebaute N 23 in Form der BTS ist wichtig für die hier ansässige Wirtschaft wie auch für die Sicherheit der Benutzerinnen und Benutzer der N 23. Dazu zählen Velofahrende und Zufussgehende, welche sich heute auf einer übermässig vom MIV und LKW-Verkehr belasteten Strasse durchkämpfen müssen.

Bei der BTS handelt es sich um eines der grössten Lärmschutzprojekte der Schweiz. So hat der Kanton Thurgau bei rund 16'000 Liegenschaften Lärmmittlungen durchgeführt (gesamter BTS- und OLS-Strassenperimeter). Bei ca. 4'200 Liegenschaften können die Lärmbelastungen durch das Gesamtprojekt um mehr als 1 dB(A) reduziert werden. Bei ca. 800 Liegenschaften erhöhen sich die Lärmbelastungen um mehr als 1.0 dB(A). Bei ca. 2'800 Liegenschaften halbieren sich die Lärmbelastungen (Reduktion ≥ 3.0 dB(A)). Bei rund 300 Liegenschaften verdoppeln sich die Lärmbelastungen (Zunahme ≥ 3.0 dB(A)).

Die Siedlungsentwicklung, die Landwirtschaft und der Schutz der Landschaft wurden bei der jahrelangen und umfangreichen Planung der BTS und der OLS immer mitbedacht und in ergänzenden Konzepten bearbeitet. Die Gemeinden entlang der BTS haben ihre Ortsplanungen auf den Verlauf der Nationalstrasse und die entsprechenden Anschlusswerke angepasst.

Eine Studie der Industrie- und Handelskammer Thurgau zur Regionalwirtschaftlichen Bedeutung der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) aus dem Jahre 2018 zeigte klare Resultate: Drei Viertel der Unternehmen in der Region messen dem Bau der BTS und der OLS eine grosse bis sehr grosse Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Thurgau zu. Besonders in den östlichen Bezirken des Thurgaus wird von den Befragten ein hoher regionaler Nutzen durch die BTS/OLS erwartet. Insgesamt beurteilen die überwiegende Mehrheit der befragten Unternehmen ebenso wie alle befragten Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten die Auswirkungen von BTS und OLS als klar positiv.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen

- 3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?**
Ja. Die Ausführungen dazu sind nachvollziehbar und verständlich dargelegt.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

- 4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?**

Die Ausführungen im Teil STEP Nationalstrasse sind verständlich und ausführlich abgehandelt. Eingang ins Programm finden jene Projekte, die nötig und aus Sicht der Nachhaltigkeit (Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt) sinnvoll sind. Die aus aktueller Sicht prioritären und zweckmässigsten Projekte werden dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen. Die Nichtberücksichtigung der Bodensee-Thurthalstrasse (BTS) im STEP Nationalstrassen ist daher absolut unverständlich.

Gerne teilen wir Ihnen unsere Gedanken dazu mit, unter Bezugnahme zu Ihrem Erläuternden Bericht, Anhang 5, S. 91, N 23, Bodensee-Thurthalstrasse (BTS). Die kursiv aufgeführten Sätze sind Zitate aus dem Erläuternden Bericht zur Verständlichkeit unserer Stellungnahme.

Der Kanton Thurgau sieht zwischen Bonau und Arbon-West eine vollständige Neutrassierung der bestehenden N23 vor.

- Diese Aussage ist falsch. Rund 25% der BTS verlaufen auf oder entlang bestehender Strassen- oder Schienentrassen (Quelle: Botschaft des Regierungsrates zur Volksabstimmung vom 23. September 2012, S. 18). In der Erarbeitung des Projektes wurde dies explizit verfolgt.

Für das Vorhaben liegen ein Vorprojekt aus dem Jahr 2019 und diverse Studien vor.

- Für das Vorhaben liegt ein nach Vorgaben des ASTRA erarbeitetes Generelles Projekt vor (und nicht ein nach kantonalen Vorgaben erarbeitetes Vorprojekt). Es wurden durch den Kanton Thurgau Vorleistungen erbracht. Das Projekt ist planerisch bereits deutlich weiter als vergleichbare Projekte, welche sich bereits im STEP Nationalstrasse befinden. Es wurden rund 80 Fachdossiers erarbeitet, welche zu den rund 600 Plänen des Generellen Projektes dem Bund abgegeben wurden.
- Auch auf kommunaler und regionaler Ebene wurden zahlreiche Studien und Grundlagen zum Thema erarbeitet. Seit dem deutlichen Volksentscheid aus dem Jahre 2012 wurden die Ortsplanungen der betroffenen Gemeinden überarbeitet und auf die BTS ausgerichtet. Sämtliche Planungen und Entschiede, die mit dem Projekt in Zusammenhang stehen oder stehen könnten – und das ist ein grosser Teil – werden jeweils auf die Kompatibilität mit der BTS geprüft und abgestimmt.
- Das Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee ist eng mit der Realisierung der BTS verflochten. Dieses wurde vom Bund sehr gut bewertet. Im Prüfbericht vom 14.09.2018 schreibt der Bund denn

auch: "Das Programm weist einen gut nachvollziehbaren roten Faden auf. Es verfolgt einen gesamtgesellschaftlichen Planungsansatz und gewährleistet eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Zudem wird das Thema Landschaft umfassend behandelt und mit griffigen Massnahmen angegangen."

Aus nationaler Sicht weist der Abschnitt in Bezug auf die Funktionalität bis auf die bestehende Umfahrung von Arbon (gravierend) und die Ortsdurchfahrt von Weinfeldern (mittel) keine, oder nur geringe Probleme auf. Die Verkehrsbelastung weist auf weiten Strecken keine kritische Grösse für eine Verkehrsentflechtung auf. Hingegen bestehen auf längeren Abschnitten mittlere und punktuell auch grössere Probleme mit der Verträglichkeit. Diese betreffen vor allem die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze. Auch bezüglich Sicherheit bestehen punktuell grössere Probleme.

- Es ist nicht ersichtlich, wieso die Probleme auf der bestehenden Umfahrung von Arbon (ist damit die ehemalige A1.1 zwischen Arbon-West und Meggenhus gemeint?) als gravierend und bei der Ortsdurchfahrt von Weinfeldern als mittel bezeichnet werden und ansonsten von keinen oder nur geringen Problemen ausgegangen wird. Die Zahlen belegen eindeutig, dass auch an anderen Orten Probleme bestehen. Bei der Durchfahrt in der Stadt Amriswil wird 2030 beispielsweise ein DTV von 20'300 Fz/d prognostiziert (Quelle: Botschaft des Regierungsrates zur Volksabstimmung vom 23. September 2012, S. 9). Auf der Nationalstrasse N23 hat es 70 Fussgängerstreifen, 16 Kreisel, 15 Bushaltestellen, 20 km Velo-Alltagsrouten sowie 73 betriebliche und 26 bauliche Defizite auf der Ausnahmetransportroute. Entlang der Nationalstrasse N23 liegen 16 Schulstandorte. 20'760 Personen werden dank der BTS und der OLS um mindestens 1 dB(A) von Lärm entlastet. Wie die nationale Beurteilung der "Probleme" definiert ist, geht nicht aus dem erläuternden Bericht hervor, jedoch würde sich ein genauer Blick auf die Verkehrsprognosen in den abgegebenen Unterlagen lohnen, um festzustellen, dass die DTV-Zahlen für alle Ortsdurchfahrten der heutigen N 23 für den ländlichen Kanton Thurgau mittlere bis grosse funktionale Probleme auslösen.
- Bei der BTS geht es indes nicht nur um die aus verschiedenen Gründen dringend benötigte Verkehrsentlastung, sondern auch um die Erschliessung einer ganzen Region. Dazu haben wir bereits Ausführungen gemacht.
- Die Entflechtung des Verkehrs ist ein wichtiges Anliegen des Vorhabens. Während der Stosszeiten ist ein gefahrfreies Velofahren auf oder Queren der N23 heute kaum möglich. Die BTS ist also nicht nur eine Infrastruktur für den MIV und LKW-Verkehr, sondern insbesondere schafft sie auch für den Langsamverkehr genügend Platz, um diesen attraktiv zu gestalten.

In der Summe und gemessen an der gesamten Sanierungsstrecke resultiert aus nationaler Sicht ein geringer Problemdruck. Diese Einschätzung differiert wesentlich zu jener des Kantons, der die Verkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten und bei den grossen Kreuzungsstellen sowie die bestehende Verbindungsqualität zu den Zentren als untragbar erachtet.

- Wir verstehen, dass im Vergleich aus nationaler Sicht Probleme um Zürich und Weinfeldern anders beurteilt werden als aus Thurgauer Sicht. Es geht aber schlichtweg nicht um die gleichen Probleme und nicht um die gleiche Ausgangslage. Eine Nordumfahrung Zürich mit sieben Spuren kann nicht mit der Hauptstrasse N 23 in Weinfeldern oder Amriswil verglichen werden. Hier wäre eine umfassendere Beurteilung unter Berücksichtigung der Unterschiede der einzelnen Regionen angezeigt.

Der Bund anerkennt die hohe regionale Bedeutung des Vorhabens sowie die grossen Anstrengungen des Kantons Thurgau für die Erarbeitung und umfassende Abstimmung des Vorhabens. Auch ist er sich bewusst,

dass auf der Achse Probleme bestehen, die es anzugehen gilt. Hingegen hat er Zweifel, dass der gewählte Ansatz in Anbetracht der Klimadebatte, der Bodenstrategie des Bundesrates (Flächenbedarf), diverser Grundsätze im Sachplan Verkehr, Teil Programm und die im Verhältnis zum erzielten Nutzen sehr hohen Erstellungskosten zielführend ist. Hinzu kommen Verträglichkeitsprobleme des zu Grunde gelegten, kantonalen Raumkonzepts mit dem Raumkonzept Schweiz und die Befürchtung, dass voraussichtlich nötige technische Anpassungen das Projekt zusätzlich verteuern werden.

- Es ist schön, dass die Probleme anerkannt werden. Zehn Jahre nach dem positiven Volksentscheid im Thurgau wäre es aber angebracht, daraus auch verbindliche Aussagen zu machen. Eine Aufnahme ins STEP ist deshalb unabdingbar. Optimierungen am Projekt können und sollen dennoch vorgenommen werden.
- Die regionale Bedeutung kann tatsächlich nicht hoch genug eingeschätzt werden. Neben der bereits erwähnten Studie der Industrie- und Handelskammer Thurgau aus dem Jahre 2018 spricht auch die vom Kanton Thurgau in Auftrag gegebene NISTRA-Bewertung (vom ASTRA entwickelte Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte) aus dem Jahre 2019 eine klare Sprache. Bei Gesamtprojektkosten von Fr. 1,769 Mrd. resultiert eine jährliche positive Nutzen-Kosten-Differenz von Fr. 22 Mio. Seinen wirtschaftlichen Hauptnutzen zieht das Projekt aus den Reisezeiteinsparungen, die auf jährlich Fr. 100 Mio. beziffert werden. Zu den Kosten ist zudem zu erwähnen, dass bei anderen Projekten, welche ins STEP Nationalstrasse aufgenommen werden resp. bereits aufgenommen sind, bedeutend höhere Baukosten pro Kilometer veranschlagt werden. Zudem sind punktuelle Massnahmen in ihrer Gesamtheit nicht günstiger als die sauber geplante und abgestimmte BTS.
- Das Argument der Klimadebatte ist nicht nachvollziehbar. Auch neue Mobilitätsformen sind auf Infrastruktur angewiesen. Der öffentliche Verkehr wird den Verkehr nie alleine bewältigen können. Siehe dazu auch S.118 im erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage: *Die Massnahmen im Agglomerationsverkehr und die vorgesehenen Ausbauten im Schienenverkehr bringen eine gewisse Entlastung der Nationalstrassen mit sich. Für eine umfassende Beseitigung der Kapazitätsprobleme im Nationalstrassennetz werden sie aber nicht ausreichen.* Die BTS wird zudem viel dazu beitragen, dass sich der Verkehr verflüssigt und der Langsamverkehr attraktiver wird.
- Bodenstrategie des Bundesrates (Flächenbedarf): Jede neue Strasse verbraucht bisherige Fruchtfolgefläche (FFF). Die BTS wurde in diesem Wissen umfassend geplant und in den einzelnen Fachdossiers immer wieder optimiert. Darum sind die im Bericht erwähnten Überdeckungen eingeflossen – die Verträglichkeit mit dem Landschaftsbild, Lärmschutz, Wiederherstellung von Wildkorridoren etc. waren die Absichten. Der Flächenbedarf der BTS beträgt rund 82 ha. Davon sind rund 60% versiegelte Fläche und der Rest Grünflächen inkl. Böschungen. Für eine 32 km lange Autostrasse ist dies eine sehr optimierte versiegelte Fläche. Um den Verlust der FFF zu kompensieren, hat der Kanton bereits während der Planung ein entsprechendes Fachdossier bearbeitet und Kompensationen mit Bodenaufwertungsmassnahmen eingeplant. Die BTS wurde auch entsprechend an bestehende Verkehrsträger geplant, um nicht unwirtschaftliche Restflächen entstehen zu lassen.
- Den Hinweis, dass es Verträglichkeitsprobleme mit dem Raumkonzept Schweiz geben soll, weisen wir entschieden zurück: Das Raumkonzept Schweiz ist kein verbindliches Konzept. Dieses war nie in einer Vernehmlassung und ist nicht genügend legitimiert, um sich jetzt darauf abzustützen.

In Anbetracht dieser grundsätzlichen Vorbehalte verzichtet der Bundesrat auf die Aufnahme des Vorhabens ins STEP Nationalstrassen. Er sieht vor, den gesamten Korridor einer umfassenden Prüfung zu unterziehen. In dieser Analyse sind alternative Ansätze, auch aus Sicht Gesamtverkehr zu erarbeiten und dem Vorhaben

des Kantons Thurgau gegenüberzustellen. Akute Probleme, beispielsweise in Bezug auf die Sicherheit oder die Entflechtung des Veloverkehrs vom übrigen Verkehr, sind im Rahmen der Erhaltungsplanung voranzutreiben.

- Es ist ein Affront, die jahrelangen professionellen Planungen des Kantons Thurgau als untauglich zu taxieren. Gerne halten wir fest, dass diese durch Fachleute erstellt und begleitet wurden. Die angesprochene umfassende Prüfung und die Gegenüberstellung alternativer Ansätze zum abgegebenen Projekt BTS wurde bereits vor Jahren durchgeführt. Es gibt Alternativprojekte mit anderen Linienführungen, Projekte aus Sicht anderer Parteien, welche umfassend verglichen wurden. Die Methode dazu stammt vom ASTRA: Nachhaltigkeits-Indikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte (NISTRA).
- Wir sind erstaunt, dass das ASTRA die akuten Sicherheitsprobleme und die Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs vom übrigen Verkehr nicht umfassend angehen will. Dies führt zu unhaltbaren Verzögerungen, massiven Mehrkosten und schliesslich zu einem unbefriedigenden Resultat.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Absicht, die fünf Vorhaben Kapazitätserweiterung Wankdorf – Schönbühl, Schönbühl – Kirchberg, 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof), Rheintunnel Basel und 2. Röhre Fäsenstaubtunnel dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen, können wir nachvollziehen.

Das STEP Nationalstrassen umfasst Erweiterungsprojekte, die notwendig sind, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen. Eingang ins Programm finden jene Projekte, die nötig und aus Sicht der Nachhaltigkeit (Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt) sinnvoll sind. Aus dieser Argumentation heraus verstehen wir nicht, dass die BTS nicht in das STEP aufgenommen wurde.

Das Vorhaben BTS hat einen umfassenden Planungsprozess durchlaufen, ist räumlich abgestimmt und weist einen sehr guten Bearbeitungsstand auf. Die Bevölkerung wurde breit einbezogen. Es ist nicht nur ein Generelles Projekt vorhanden, sondern es wurden zusätzlich rund 80 Fachdossiers erarbeitet, die sich mit allen Herausforderungen rund um einen Strassenbau in der heutigen Zeit beschäftigen und die neusten Entwicklungen einbeziehen.

Bei der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) geht es nicht nur um eine Strasse: Die BTS ist ein Entwicklungsprojekt, ein Erschliessungsprojekt, ein Lärmschutzprojekt, ein Umweltprojekt und vor allem ein Projekt für die Bevölkerung in einem peripheren Kanton. Die Verträglichkeit mit der Umwelt wurde bereits während der umfassenden, ganzheitlichen Erarbeitung des Projektes ständig optimiert. Natur- und Landschaftsschutz, Gewässerschutz, Ortsbildschutz, Waldschutz, Landwirtschaft, Rückbau, Landerwerb, Umgang mit FFF und Raumplanung wurden umfangreich abgehandelt.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir sind enttäuscht, dass die jahrelangen modellhaften Planungen und der deutliche Volksentscheid von 2012 nicht dazu geführt haben, dass die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) in die Vernehmlassungsvorlage aufgenommen wurde. Wir sind jedoch überzeugt, dass der Bundesrat die dargelegten Argumente nachvollziehen

kann und damit auch die Notwendigkeit der Umsetzung dieses Projekts sieht. Dies ist uns ein grosses Anliegen, im Sinne des Kantons Thurgau und der ganzen Schweiz. Abermals stellen wir unsere Unterstützung in Aussicht und bekräftigen, dass wir für einen Austausch gerne zur Verfügung stehen.

Wir danken für Ihre Aufmerksamkeit und freuen uns, wenn Sie bei der Weiterbearbeitung dieses Geschäftes die Vorschläge der FDP Thurgau berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

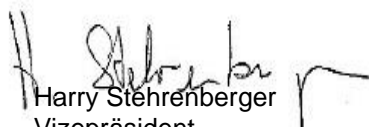
FDP.Die Liberalen Thurgau



Gabriel Macedo
Parteipräsident



Martina Pfiffner Müller
Vizepräsidentin



Harry Stehrenberger
Vizepräsident