

Karin Bétrisey
GRÜNE
Niederholzstr. 9
8593 Kesswil

Stefan Leuthold
GLP
Spannerstr. 30
8500 Frauenfeld

Markus Brüllmann
SP
Birkenweg 1
8280 Kreuzlingen

EINGANG GR 2. Juli 2025			
GRG Nr.	24	EA 71	185

Einfache Anfrage

„Synthesebericht Korridorstudie N23 – Transparenz schaffen“

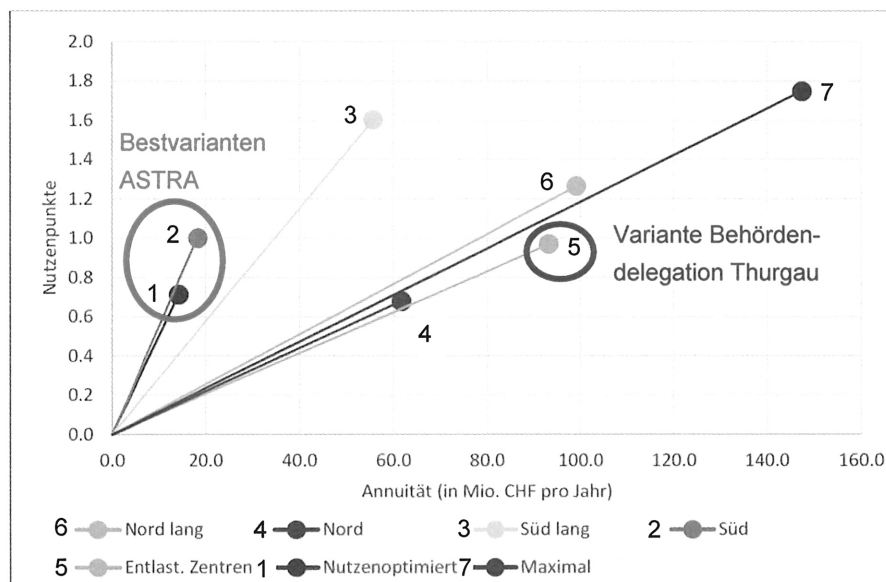
Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat am 22. Mai 2025 den Synthesebericht «Korridor N23 Thurtal – Bodensee» auf seiner Webseite publiziert.

Es lohnt sich, diesen Bericht zu studieren und eigene Schlüsse daraus zu ziehen. Folgende interessanten Zitate sind darin zu finden:

Kap. 7.2: Bewertung der Varianten im Überblick:

«Für die fachliche Bewertung von entscheidender Bedeutung ist die Gegenüberstellung des Nettonutzens mit den Kosten der Variante. Das daraus resultierende Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis (WKV) zeigt, wie gut ein Franken investiert ist; je steiler die Gerade zwischen dem Nullpunkt sowie den Nutzen und den Kosten der Variante in der nachfolgenden Abbildung, desto besser ist das WKV.

Mit 0.54 resp. 0.50 das klar beste WKV weisen die **Varianten Süd** und **Nutzenoptimiert** auf. Sie generieren mit 1.0 resp. 0.71 einen respektablen Nettonutzen und verursachen mit rund 18 resp. 15 Mio. CHF die deutlich tiefsten Jahreskosten, auf Grundlage der vorhandenen Unterlagen.» (Nrn. 1 und 2 in der nachfolgenden Abbildung)



«Am ungünstigsten sind die WKV der Varianten **Entlastung Zentren**, **Nord**, **Maximal** und **Nord lang**. Ihre WKV liegen zwischen 0.10 (Variante Entlastung Zentren) und 0.13 (Variante Nord lang). Verantwortlich dafür sind die teuren Umfahrungen von Weinfelden und von Amriswil mit der Anbindung von Romanshorn. Die beiden Umfahrungen verursachen zusätzliche Kosten von rund 1.6 Mrd. CHF (75 Mio. CHF pro Jahr) ohne den Nettonutzen im vergleichbaren Umfang erhöhen zu können.» (Nr. 5 in der Abbildung)

Kap. 8: Empfehlung und Würdigung

«Die Mitglieder des Kantons und der Regionen in der Behördendelegation (...) halten eine südliche Umfahrung von Amriswil für politisch nicht realisierbar. Zudem fehlten wichtige Grundlagen für die Beurteilung der technischen Machbarkeit. Entsprechend verzichtete die Behördendelegation, bestehend aus Vertretern des ASTRA sowie des Kantons Thurgau und der Planungsregionen Oberthurgau und Mittelthurgau auf die Weiterverfolgung der drei Varianten mit einer südlichen Umfahrung von Amriswil. Von den verbliebenen vier Varianten mit einer nördlichen Umfahrung von Amriswil verständigte sich die Behördendelegation auf die Weiterverfolgung der Optimierungsstrategie **Entlastung Zentren.**»

«Dafür waren folgende Beweggründe massgebend:

- Mit den beiden grossen Umfahrungen können die drei grössten Zentren Weinfelden, Amriswil und Romanshorn stark vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dies ermöglicht in den drei Zentren namhafte Verbesserungen beim Fuss- und Veloverkehr sowie beim öffentlichen Verkehr und bildet die Voraussetzung für die Aufwertung der am dichtesten besiedelten Siedlungsgebiete im Planungsperimeter.
- Mit den Umfahrungen von Weinfelden und Amriswil **werden zwei substantielle Strecken der Maximalstrategie realisiert. Die Aufwärtskompatibilität bleibt gewährleistet.**»

Offenbar wurden die «Aufwärtskompatibilität» von der Behördendelegation sehr hoch gewichtet und damit das Festhalten an der vom Kanton ausgearbeiteten Linienführung der BTS. Damit stellt sich diese gegen die Fachmeinung des ASTRA, das die Variante **Erweiterte Zentren** als eine der «ungünstigsten Varianten» bezeichnet.

Im **Kapitel 9.2 Weitere Massnahmen** sind zahlreiche Massnahmen aufgelistet in den Kategorien MIV, Öffentlicher Verkehr und Fuss-/ Veloverkehr, aufgelistet nach Zuständigkeit Bund/Kanton/Gemeinden. Bei 8 Massnahmen steht der Kanton im Lead.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Warum wurde die Publikation des Syntheseberichts weder den Teilnehmenden des Workshops - bestehend aus Vertretern der Politik und Interessenvertretern - noch der Thurgauer Bevölkerung mitgeteilt?
2. Warum hat der Regierungsrat die vom ASTRA als am besten bewerteten Varianten und damit wohl chancenreichsten für die Aufnahme in einen weiteren Ausbauschnitt des Bundes «übersteuert» und als «politisch nicht realisierbar» eingestuft?
3. Warum fehlte dem Regierungsrat der Mut, dem Resultat des ASTRA zu vertrauen und vom bisher eingeschlagenen Weg (Linienführung BTS) abzuweichen zuhanden einer fachlich fundierten Lösung, die auf einheitlichen Kriterien basiert, die auch bei weiteren Korridorstudien angewendet werden?
4. Bis wann wird der Regierungsrat die 8 Massnahmen, bei denen er im Lead ist, umsetzen (Zeitprogramm mit Kostenschätzung)?
5. Welche konkreten Massnahmen stehen dabei in der Priorität des Regierungsrates?

Wir bedanken uns im Voraus für die Beantwortung.

Kesswil, 2. Juli 2025



Karin Bétrisey



Stefan Leuthold



Markus Brüllmann