

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 72 18b

Einfache Anfrage

„Haltung des Regierungsrats zur OLS – Transparenz schaffen“

Der am 22. Mai 2025 publizierte Synthesebericht des Bundesamts für Strassen ASTRA kam zum Schluss, dass die Varianten **Süd** und **Nutzenoptimiert** das «klar beste Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis WKV» aufweisen.

Für die fachliche Bewertung von entscheidender Bedeutung ist gemäss ASTRA die Gegenüberstellung des Nettonutzens mit den Kosten der Variante. Das daraus resultierende Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis (WKV) zeigt, wie gut ein Franken investiert ist. Die im Voraus festgelegte Bewertung inklusive Gewichtung wurde für die Korridorstudien N18 (Delémont – Hagnau), N23 (Thurtal – Bodensee) und N25 (St.Gallen – Appenzell) vereinheitlicht.

Kapitel 7.2 Bewertung der Varianten im Überblick:

«Gegen die Varianten **Süd**, **Süd lang** und **Nutzenoptimiert** sprechen die bautechnischen und politischen Risiken einer Südumfahrung von Amriswil. Eine solche wurde in den bisherigen Arbeiten des Kantons nicht in Erwägung gezogen. Entsprechend kritisch beurteilen der Kanton und die Regionen die Realisierbarkeit und die Genehmigungsfähigkeit einer Südumfahrung von Amriswil.»

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**.»

** «In diesem Gremium vertreten waren das ASTRA, der Regierungsrat des Kantons Thurgau, kantonale ChefbeamtlInnen sowie regionalen Planungsträger»*

Von drei Punkten in der nachfolgenden Begründung lautet einer:

«Die Nordumfahrung Amriswil ist **kompatibel mit der OLS** und leitet deren Verkehr ohne Umweg um Amriswil und die nachfolgenden Siedlungsgebiete herum.»

Es ist damit offensichtlich, dass die Südumfahrung von Amriswil von der Behördendelegation und dort wohl massgeblich dem Regierungsrat offenbar kategorisch abgelehnt wurde, um die Realisierung der OLS weiterhin zu ermöglichen.

Die Einschätzung, eine Südumfahrung sei «politisch nicht realisierbar» wird in Frage gestellt. Über die politische Realisierung wird die gesamtschweizerische Bevölkerung mit einer Volksabstimmung zu den geplanten Ausbauschritten des Bundes entscheiden. Zuvor die nationalen Räte über die Aufnahme in einen Ausbauschritt. Bei einer Auswahl von Projekten in nächste Ausbauschritte müssten Projekte mit den günstigsten WKV priorisiert werden und deutlich kostengünstigere Varianten bessere Chancen haben.

Zudem ignoriert der Regierungsrat, dass die Bevölkerung die OLS nie wollte. In der Botschaft zur Abstimmung von 2012 ist unter «Worum geht es?» Folgendes zu lesen: «Finanzierung der OLS durch moderat erhöhte Strassenverkehrsabgaben sichern. (...). Die Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben erfolgt jedoch nur, wenn das Thurgauer Stimmvolk dem Netzbeschluss zur Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und zur OLS zustimmt.»

Die Bevölkerung lehnte diese Abstimmung zur Finanzierung der OLS mit 59.9% deutlich ab.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Warum hat der Regierungsrat die Südumfahrung von Amriswil als «politisch nicht realisierbar» eingeschätzt, obwohl jene Varianten in den Bewertungen klar besser abgeschnitten haben?
2. Besteht der Hauptgrund darin, dass der Regierungsrat damit die Realisierung der OLS über den Seerücken weiterhin ermöglichen will?
3. Wie steht der Regierungsrat zur OLS, die vom Thurgauer Volk anlässlich der Volksabstimmung vom 23. September 2012 mit 59.9% klar abgelehnt wurde?
4. Welche Resultate brachte die neue aktualisierte Verkehrsmodellrechnung des Tiefbauamts für den Vollausbau der vierspurigen B33 Allenspach – Konstanz, den Ausbau der OLS und die Variante «Entlastung Zentren» bezüglich Verkehrsentslastung im Thurtal und auf der Seelinie?
5. Würde die Querverbindung OLS auch zu Mehrverkehr von Deutschland via Amriswil nach Osten und Süden führen (St.Gallen/Rheintal/via St. Bernardino ins Tessin)?

Wir bedanken uns im Voraus für die Beantwortung.

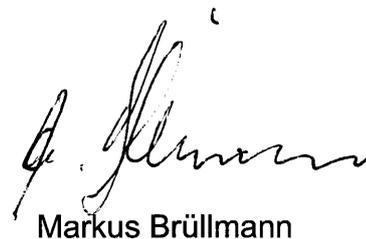
Kesswil, 2. Juli 2025



Karin Bétrisey



Stefan Leuthold



Markus Brüllmann