

BTS und wirtschaftliche Entwicklung im Thurgau:

Politische Entscheide, Fake-News, Fakten und Nachhaltigkeit bei der Verkehrsplanung

Alle Thurgauer Regionen sind an das Schweizer Nationalstrassennetz angeschlossen, dennoch behaupten BTS-Befürworter, der Thurgau werde abgehängt, wenn die BTS nicht gebaut werde. Die Verkehrsinfrastruktur ist einer von vielen Standortfaktoren für die Unternehmen. Der Neubau der N7 von Frauenfeld nach Kreuzlingen hat keinen zusätzlichen Entwicklungsimpuls für die betroffenen Regionen ausgelöst. Dies haben Untersuchungen gezeigt. Die Behauptung, der Oberthurgau werde ohne BTS von der kommenden wirtschaftlichen Entwicklung abgehängt, kann nicht belegt werden und widerspricht zudem den gemachten Erfahrungen mit Bau der N7.

Wird der Thurgau abgehängt?

Die Regionen Frauenfeld und Kreuzlingen sowie der Hinterthurgau sind seit Jahrzehnten an das Schweizer Autobahnnetz angeschlossen. Auch der Oberthurgau hat Richtung Osten und Süden über die N23 einen direkten Autobahnanschluss. Das Projekt BTS betrifft nur wenige Teile des Thurgaus, die alle jetzt schon einen direkten oder indirekten Zugang zum Schweizer Autobahnnetz haben. Die Behauptung „der Thurgau“ – also der ganze Thurgau - werde abgehängt, ist falsch und eine Fake-News. Sie entspricht einer verkehrspolitischen Vorstellung aus dem letzten Jahrhundert.

Mit welchen Fakten argumentiert der Bund

Der Entscheid des Bundes über die BTS ist in einem ausführlichen Bericht¹ und 5 Factsheets (Faktenblätter) enthalten. Folgende Kriterien werden in den Factsheets ausführlich entwickelt:

1. Verkehrliche Entwicklung auf den Nationalstrassen und Engpässe:
Auf den Thurgauer Nationalstrassen gibt es keine Engpässe und Problemstufen
2. STEP Nationalstrassen: Planungsschritte und Prioritäten:
Erweiterungsprojekte wie die BTS wurden umfassend beurteilt und einheitlich bewertet mit einer Kosten-Nutzen-Analyse, einer Kosten-Wirksamkeitsanalyse und einer qualitativen Analyse. Zusätzliche Kriterien wurden in der Phase 2 berücksichtigt: Konzentration auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck (Beseitigung von gravierenden Engpässen), Konzentration auf die Kerngebiete der Agglomerationen, sowie weitere Kriterien wie z.B. der Projektierungsstand
3. STEP Nationalstrasse: Projekt und Nutzen
Die BTS ist nicht im Ausbauprogramm mit Realisierungshorizont 2040 enthalten. Im Bericht des Bundes ist folgende Begründung für den Entscheid des Bundesrats enthalten:

Der Bundesrat teilt die Ansicht, dass auf der N23 Probleme bei der Verträglichkeit und der Funktionalität bestehen. Im nationalen Vergleich sind die Probleme aber insgesamt gering. Das Vorhaben zieht einen hohen Flächenbedarf nach sich, bedingt – trotz umfassender Anstrengungen zur Erhöhung der Verträglichkeit – beträchtliche Eingriffe in die Landschaft und verursacht im Vergleich zum erzielten Nutzen sehr hohe Kosten. In der Summe bestehen Zweifel an der Kompatibilität des Vorhabens mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes. Der Bundesrat sieht deshalb von der Aufnahme des Vorhabens ins STEP Nationalstrassen ab.

Es ist aber unbestritten, dass auf der N23 Handlungsbedarf besteht. Die bestehenden Probleme müssen vertieft analysiert und entschärft werden. Dabei wird der Bund den Lösungsfächer noch einmal umfassend öffnen, auch

¹ STEP Nationalstrassen erläuternder Bericht 26.01.2022 (Bericht STEP) sowie Factsheets 1-5 ASTRA 2022, <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/weiterentwicklung.html>

grundsätzliche Alternativen in die Überlegungen miteinbeziehen und diese dem vorliegenden Lösungsansatz des Kantons Thurgau gegenüberstellen. (Bericht STEP, S. 41)

Die Untersuchungsergebnisse werden im Bericht folgendermassen zusammengefasst:

„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. 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. (Bericht STEP, S. 87/88)

Für die BTS müsste der Bund den Hauptteil der Baukosten von 1,712 Milliarden CHF übernehmen (aktuelle Kostenschätzung des Kantons). Für den Entscheid, ob die BTS in das Ausbauprogramm 2040 aufgenommen wird, hat der Bund die verschiedenen kantonalen Projekte verglichen. In diesem Vergleich schneidet die BTS so schlecht ab, dass der Bundesrat dem Parlament empfohlen hat, die BTS nicht in das Ausbauprogramm 2040 aufzunehmen. Der Problemdruck wird im Vergleich zu den anderen Projekten in der Schweiz als gering bezeichnet, namentlich in Bezug auf die Verkehrsbelastung. Die Nachteile der BTS werden im Bundesratsentscheid klar genannt: beträchtliche Eingriffe in die Landschaft und zu hohe Kosten im Vergleich zum erzielten Nutzen. Der Thurgau ist bereits heute an das Schweizer Nationalstrassennetz angeschlossen, der zusätzliche Ausbau und Anschluss mit der BTS ist im gesamtschweizerischen Vergleich zu teuer, hat ein zu geringes Verkehrsaufkommen und bewirkt zu starke Eingriffe in die Landschaft. Bundesrat und Bundesamt für Strassen (ASTRA) wollen den Thurgau nicht abhängen, er ist vielmehr bereit, bestehende, lokale Probleme wie die Umfahrung von Arbon oder die Ortsdurchfahrt von Weinfeldern vertieft zu untersuchen.

Der Strassenverkehr wird von den Teilnehmenden oft emotional wahrgenommen. Die IHK-Thurgau verwendet bei ihrer kritischen Stellungnahme zum BTS-Entscheid des Bundesrats das folgende Foto:



Auf dem Foto verkehren auf einer Länge von 1 - 1,5 km 3 LKW's und 10 PKW's – im Thurgau mag das viel Verkehr sein, aber gesamtschweizerisch ist dieses Verkehrsaufkommen gering. Das Foto

belegt die Hauptgründe für die Ablehnung der BTS durch Bundesrat und Bundesverwaltung. Jede Strasse zerschneidet die Landschaft und bewirkt Eingriffe in die Natur. Die finanziellen Mittel des Bundes sind begrenzt, er kann nicht überall Strassen bauen. Priorität hat auf der Bundesebene die Beseitigung der Verkehrs-Engpässen – es gibt für den Bund im Oberthurgau zu wenige Engpässe.

Was bringt die BTS für die wirtschaftliche Entwicklung des Oberthurgaus?

Wird der Oberthurgau ohne BTS in den nächsten Jahrzehnten von der wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz abgehängt, wie die Oberthurgauer Stadt- und Gemeindepräsidenten behaupten? Welche volkswirtschaftliche Bedeutung haben Nationalstrassen? Schweizer Nationalstrassen bilden ein dichtes Netz v.a. im Mittelland. An dieses ist der Oberthurgau bereits angeschlossen. Er ist nicht abgehängt, mit der BTS soll nur der Anschluss Richtung Westen ausgebaut werden. Die Auswertung der Verkehrszählungen des Bundes hat gezeigt, dass das Verkehrsaufkommen dafür zu gering ist. Die bestehenden Anschlussmöglichkeiten sind ausreichend.

Die Stadt- und Gemeindepräsidenten behaupten, dass der Oberthurgau in den nächsten Jahrzehnten wegen der fehlenden BTS nicht mehr von der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes profitieren könne. Das ist eine gewagte Behauptung. Das Wirtschaftswachstum in einer Region wird von einem breiten Strauss von Faktoren (Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften, politische Stabilität, Boden- und Liegenschaftspreise, Einkommen, Einwohnerzahlen, Steuerfuss sowie die Erreichbarkeit über Strassen und Schiene usw. beeinflusst). Wachstumstreiber für die Zukunft sind die neuen Technologien. Die Informationstechnologie mit dem WEB als Transporttechnologie sind wesentliche Elemente für das Wachstum. Für den Transport der Daten werden keine Strassen gebraucht, die Daten haben kein Gewicht. Das „Home Office“ während der Corona-Pandemie hat gezeigt, wie wichtig diese neuen Technologien sind, die weitgehend unabhängig vom Strassennetz sind. Die Strassen sind ein wichtiger Teil für Infrastruktur. Die Behauptung, die BTS sei unabdingbar für die wirtschaftliche Entwicklung des Oberthurgaus in den nächsten Jahrzehnten kann nicht belegt werden. Das veraltete Wachstumsmodell aus dem letzten Jahrhundert ist kaum mehr geeignet für die wirtschaftliche Entwicklung in den nächsten Jahrzehnten.

Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und das ASTRA haben im Juni 2005 eine Studie veröffentlicht mit dem Titel „Wirkungsketten Verkehr – Wirtschaft“. Dort wurde auch unter Beiziehung eines Thurgauer Ingenieurbüros untersucht, welche Folgen der Bau der A7 für die Thurgauer Regionalwirtschaft hatte. Die Studienergebnisse sind ernüchternd:

„Bei den regionalwirtschaftlichen Auswirkungen lässt sich der Einfluss der A7 nur mit relativ grossen Unsicherheiten messen und beurteilen. Immerhin kann festgestellt werden, dass die Erreichbarkeit der Region verbessert wurde und davon ... vor allem die Standortregion profitiert hat. Diese Verbesserung hat aber nach unserer Einschätzung zu keinem bedeutenden, zusätzlichen Entwicklungsimpuls in der lokalen Wirtschaft geführt“.(Ecoplan/Büro Widmer, 2004, S. 148)²

„Zumeist zeigt die Literatur und auch die Fallstudie, dass von einer pauschalen Gleichsetzung „bessere Verkehrserschliessung = regionalwirtschaftlicher Entwicklungsimpuls“ gewarnt werden muss (Studie 2005, Zusammenfassung S. 6 (UVEK/ASTRA) bzw. S. 7 (Ecoplan))

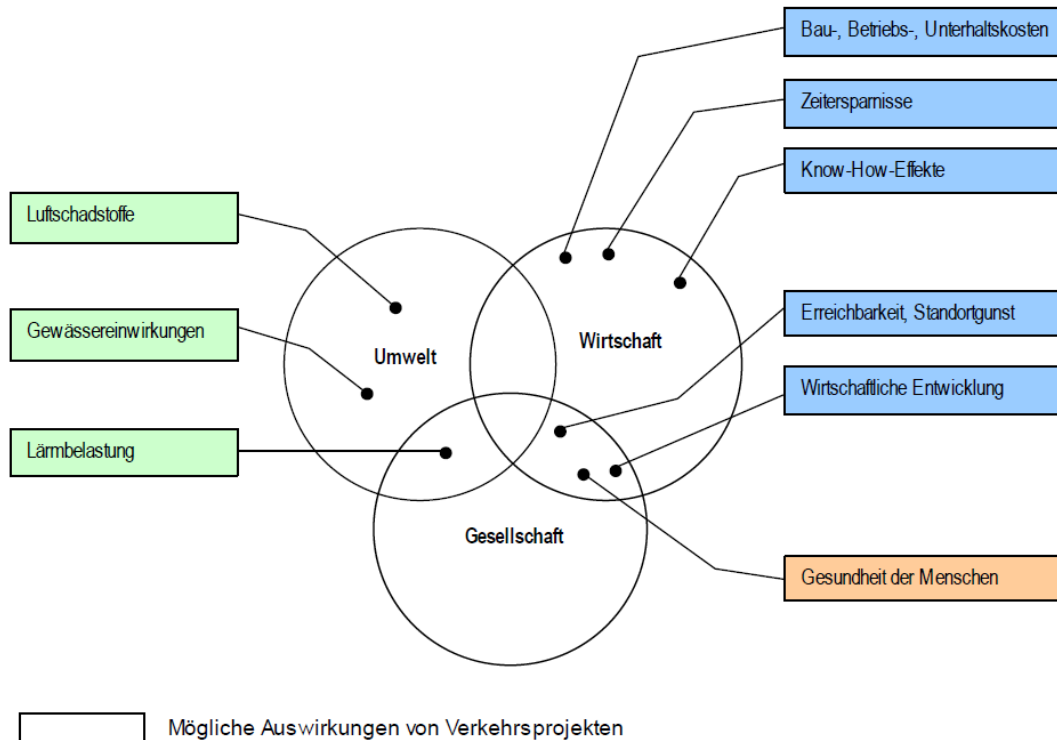
Die Oberthurgauer Interessenvertreter messen der BTS eine volkswirtschaftliche Bedeutung zu, die die beim Bau der Autobahn A7 im Thurgau nicht eingetreten ist.

² Studie: <https://ecoplan.ch/de/projekte> -> Verkehr -> 03/2004 Studie und Kurzfassung als pdf

Nachhaltige Projekte im Oberthurgau und in der Region Weinfelden

In ihrer Studie zur A7 verwenden ecoplan und das Büro Widmer einen interessanten Ansatz für die Nachhaltigkeit in der Verkehrsentwicklung:

Grafik 2: Drei-Kreise-Modell der Nachhaltigkeit (mit ausgewählten Indikatoren – nicht vollständig)



Im Bericht STEP wird eine nachhaltige Perspektive für die Lösung von Verkehrsproblemen im Oberthurgau aufgezeigt. Lösungen müssen punktuell dort ansetzen, wo die Probleme sind: bei der Gesundheit der Menschen, den Luftschadstoffen, den Gewässereinwirkungen und der Lärmbelastung. Der Bund ist bereit, hier den Lösungsfächer zu öffnen. Das gibt die Chance, die Folgewirkungen der bestehenden Strassen zu verringern und regionale Lösungen dort zu suchen, wo die Verkehrsbelastung hoch ist wie in Arbon oder in Weinfelden.

Dr. Marcel Bühler