

Interkulturelles Grümpelturnier

Thurgau Am Samstag, 10. Juni, findet auf der Kleinen Allmend in Frauenfeld ein interkulturelles Amateur-Fussballturnier mit zwölf Mannschaften statt. Angemeldet haben sich bereits Teams der Kantonspolizei, des Bundesamts für Zoll und Grenz-sicherheit und des kantonalen Amts für Wirtschaft und Arbeit. Dem Ball nachrennen werden ausserdem Teams der Nigerianischen Gemeinschaft, des Vereins Des Sourires pour le Togo, der Afrikanischen Gemeinschaft Thurgau und des Vereins Kickers Frauenfeld.

Veranstalter ist ein Verein namens Bridge; dessen Präsident ist Lawane Fousseni aus Felben-Wellhausen. In der Ausschreibung wird darauf hingewiesen, dass im Thurgau 25 Prozent der Bevölkerung einen Migrationshintergrund haben. Das Turnier soll die Verbindungen zwischen den verschiedenen Gemeinschaften, Behörden und Organisationen im Thurgau stärken. Gesucht werden weitere Teams von Vereinen mit Migrationshintergrund oder von öffentlichen Institutionen (geschlechtergemischt oder -getrennt). Die Teilnahmegebühr beträgt 100 Franken pro Mannschaft. Anmeldung bis zum 31. März (Tel. 079 193 4224, vereinbridge@bluewin.ch, www.vereinbridge.ch). (red)

Thurgau: Freiwillig Energie sparen

Mangellage Der Thurgauer Regierungsrat empfiehlt, gewisse Energiesparmassnahmen freiwillig weiterzuführen. Dazu zählen das Ausschalten von Repräsentativbeleuchtungen, das Schliessen von Fenstern und Rollläden in der Nacht oder die Reduktion von Beleuchtungen in Gängen von Gebäuden. Die im September beschlossenen Massnahmen hat er vorzeitig auf Ende Februar aufgehoben. Ursprünglich sollten sie bis Ende März gelten. Dass es nun noch zu einer Energiemangellage kommen wird, wird von Fachleuten als unwahrscheinlich angesehen. Der Regierungsrat dankt allen Mitarbeitenden für das Mittragen der getroffenen Massnahmen. Das Ziel war, den Verbrauch von Strom und Wärme im Winter 2022/23 um 15 Prozent zu reduzieren. Gemäss ersten Ergebnissen wurden 10 Prozent erreicht. (red)

Schulen bauen Sozialarbeit aus

Thurgau Der Verein Schulsozialarbeit Thurgau ist nach Angaben seines Präsidenten Michael Klingenstein (Arbon) erneut stark gewachsen und hat nun 77 aktive Schulsozialarbeiter, wie einer Medienmitteilung zur Mitgliederversammlung vom Dienstag in Amriswil zu entnehmen ist. Es gebe auch immer mehr Anfragen von Schulen, die sich beim Aufbau einer Schulsozialarbeit beraten lassen möchten. (red)

«Es ist recht viel Zug im Kamin»

Wie sieht die Zukunft der BTS aus? Astra-Direktor Jürg Röthlisberger verspricht, 2024 Klarheit zu schaffen.

Hans Suter

Im Gegensatz zur Ausführung sind die Ziele klar: Mit dem Bau der Bodensee-Thurthalstrasse (BTS) zwischen Arbon und Bonau und der Oberlandstrasse (OLS) zwischen Kreuzlingen und Amriswil soll das stark gewachsene Verkehrsaufkommen kanalisiert und gelenkt werden. Zudem sollen die Städte und Dörfer im Mittel- und Oberthurgau wirksam entlastet und besser miteinander verbunden werden. Bereits im Jahr 2012 sagte das Thurgauer Stimmvolk Ja zum entsprechenden Netzabschluss.

Umstritten ist das Wie. Die BTS wurde 2022 im strategischen Entwicklungsprogramm (Step) Nationalstrassen auf die lange Bank geschoben, dann 2023 unter Vorbehalt wieder leicht aufgewertet und soll nun einer Korridorstudie unterzogen werden. So will es der Bundesrat. Was das genau für die BTS wie auch den Zubringer Appenzellerland in Herisau bedeutet, versuchten der Direktor des Bundesamtes für Strassen (Astra) Jürg Röthlisberger, der Thurgauer Baudirektor Dominik Diezi und der Appenzell Ausserrhoder Bau- und Volkswirtschaftsdirektor Dölf Biasotto am Mittwoch vor den Medien zu erklären.

Situation wird analysiert mit einer Korridorstudie

Wer von Astra-Direktor Jürg Röthlisberger abschliessende Klarheit erhoffte, wurde enttäuscht. «Wir anerkennen die Problematik, sind aber nicht sicher, ob das die beste Antwort auf die vorhandenen Krankheiten ist», äussert er sich in freundlichem Ton. «Wir wollen zuerst die Krankheit richtig verstehen, bevor wir Medikamente einsetzen.» Dazu soll eine sogenannte Korridorstudie gemacht werden. «Das haben wir auch noch nie gemacht. Aber Handbücher dazu geschrieben», räumt Röthlisberger freimütig ein. Bei sieben Projekten in der Schweiz, darunter die BTS und der A1-Zubringer Appenzellerland, sind in den Augen des Bundesrates Vertiefungen nötig. Dies, weil die Planung nicht mehr aktuell ist, Zweifel an Lösungsvarianten bestehen, eine mangelnde Kompatibilität mit Bundesvorgaben besteht oder



Der Thurgauer Baudirektor Dominik Diezi (links), Astra-Direktor Jürg Röthlisberger und der Ausserrhoder Baudirektor Dölf Biasotto informieren über die Korridorstudien. Bild: Andrea Stalder

die Wirtschaftlichkeit fehlt. Allerdings anerkennt Röthlisberger, «dass Amriswil und Weinfelden grössere Verkehrsprobleme, aber auch Verfügbarkeits- und Anbindungsprobleme haben». Das wolle man nun untersuchen.

Zehn Jahre Planungs- und Bauzeit nötig

Die Korridorstudie endet mit einer allgemeinen Lösungskonzeption. Damit ist die BTS aber noch längst nicht gebaut. Zeitlich lässt sich Röthlisberger aus guten Gründen nicht festlegen. Zu gross sind die politischen und juristischen Unwägbarkeiten. Ein Meilenstein erscheint dennoch am Horizont: Gemäss Zeitplan soll bis Ende Mai 2024 Klarheit über einen allfälligen Ausbau der N23, wie der Bund die BTS nennt, bestehen. Danach folgen die politischen und möglichen juristischen Prozesse. «Wir gehen mit allen Grosseprojekten vor Bundesgericht», lautet die Erfahrung von Röthlisberger. Für den Fall, dass es dennoch ohne Zusatzschleife durch die Gerichte ablaufen sollte, veranschlagt der Astra-Direktor für ein Einzelprojekt wie die

BTS etwa zehn Jahre. Kritisch betrachtet ist zu bilanzieren: Viel Neues ist an diesem Mittwoch nicht ans Licht gekommen. Röthlisberger sieht das positiver: «Wir können heute die Gewissheit geben, dass sich der Bund der Probleme bewusst ist.» Seine zweite Botschaft: «Es ist ein Bekenntnis, etwas dagegen tun zu wollen.» Dies, indem eine Schwachstellenanalyse durchgeführt und der Variantenfächer geöffnet wird. Das Resultat müsse aber mehrheitsfähig sein und einer Konkurrenzbeurteilung mit anderen Regionen in der Schweiz standhalten. Dann lässt sich Röthlisberger doch noch ein Zeitziel entlocken: «Wir wollen belastbare Vorschläge machen bis zum nächsten Step.» Das bedeutet, er hat maximal zwei Jahre Zeit. Er betont denn auch: «Es ist recht viel Zug im Kamin.»

«Offenheit für die Überlegungen des Bundes»

Der Thurgauer Baudirektor Dominik Diezi begrüsst, «dass wieder Dynamik ins Dossier kommt». Der Bund anerkenne den Handlungsbedarf bei der N23, und der Problemdruck sei

unbestritten. Aus kantonaler Sicht sei die BTS immer noch die beste Lösung. «Aber es braucht Offenheit für die Überlegungen des Bundes.» Diezi ist zuversichtlich, dass aus der Korridorstudie konkrete Massnahmen resultieren werden. «Der Kanton wird die Korridorstudie mit seinen Fachleuten unterstützen», betonte der Regierungsrat. Die BTS habe derzeit den Status eines Vorprojekts. Die Ziele des Kantons Thurgau seien weiterhin eine bessere Anbindung des Oberthurgaus in Richtung Westen und eine Entlastung der Bevölkerung entlang der N23. «Wir haben alles Interesse daran, zusammen mit dem Bund weiterzukommen.»

Die Bedeutung der Nationalstrassen

Die Nationalstrassen stellen die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung sicher und verbinden und erschliessen alle Landesteile und Regionen. Zudem entlasten sie das nachgelagerte Strassennetz und sollen Wachstum und Wohlstand ermöglichen. Das Netz umfasst 2254,5 Kilometer und ist seit 2020 vollständig dem Astra

unterstellt. Bereits heute ist dieses über weite Teile stark ausgelastet. Im Jahr 2021 resultierten 21 000 Stautunden. Ohne Gegenmassnahmen werden im Jahr 2024 über 450 Kilometer des Nationalstrassennetzes regelmässig überlastet sein, prophezeit Jürg Röthlisberger. Bei der Lösung gehe es aber nicht nur um Kapazitätserweiterungen, sondern auch um die Pflege und den baulichen Unterhalt. Aber auch um das Verkehrsmanagement, indem beispielsweise Pannestreifen ungenutzt würden.

Das Ganze ist mit hohen Kosten verbunden. Für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen beantragt der Bundesrat die Bundesversammlung für die Jahre 2024 bis 2028 knapp 8,8 Milliarden Franken. Davon entfallen 1,8 Milliarden Franken auf den Betrieb, 4,7 Milliarden Franken auf den Unterhalt und 2,3 Milliarden Franken auf den Ausbau. Insbesondere um diese 2,3 Milliarden Franken herrscht ein grosser Wettbewerb in den Kantonen und Regionen. Alle wollen ihre Verkehrsprobleme möglichst rasch gelöst haben.

Nationalstrassen-Anschluss für das Appenzellerland

Jochen Tempelmann

Wie die BTS war auch der Zubringer Appenzellerland bereits von langer Hand geplant: Seit Jahrzehnten wünschen sich beide Appenzell eine Anbindung ans Nationalstrassennetz. Der Zubringer Appenzellerland, der in der Planung als Nationalstrasse N25 bezeichnet wird, soll die A1 zwischen Winkeln und Gossau mit dem Appenzellerland

verbinden. Dölf Biasotto, Land- und Vorsteher des Bau- und Volkswirtschaftsdepartements von Appenzell Ausserrhoden, führte die Problematik an der Medienkonferenz aus: Da das topografisch schwierige Appenzell nur wenige Bahnan-schlüsse hat, werde der Strassenverkehr langfristig bedeutend bleiben – für den Gütertransport, aber auch den Individual- und öffentlichen

Verkehr. «Das Tor zum Appenzellerland muss offen bleiben», begründet Biasotto die Relevanz des Projekts.

Mehrere Nadelöre im Appenzellerland

Heute zwängt sich der Verkehr durch mehrere Nadelöre. Einerseits leidet Gossau unter dem Durchgangsverkehr, insbesondere aber Herisau: Hier bündelt sich das gesamte Verkehrs-

aufkommen in Wohngebieten. Der Zubringer Appenzellerland soll beide Engpässe mithilfe von Umgehungsstrassen und Tunnels beseitigen – so sahen es zumindest die bisherigen Pläne vor. Mittlerweile haben sich die Vorschriften des Bundes geändert, sodass die ursprünglichen Pläne nicht mehr umgesetzt werden können.

Biasotto zeigt sich daher erfreut, dass das Astra mit der Kor-

ridorstudie noch einmal neu ansetzt. Dass das Bundesamt die Pläne für beide Projekte wieder aufgenommen hat, wertet der Ausserrhoder Landammann vor allem als Erfolg der Ostschweizer Regierungskonferenz ORK. Nach dem zwischenzeitlichen Aus für die Pläne hatte sich eine Delegation bei Astra und Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga für die Wiederaufnahme eingesetzt.