



Die Gegner der geplanten Bodensee-Thurthalstrasse lachen sich ins Fäustchen. Das Thurgauer Tiefbauamt stellt für die Schnellstrasse Tempo 80 statt 100 zur Disposition - auch aus Sicherheitsüberlegungen. Die Gegner fühlen sich bestätigt.

Planer gehen im Thurtal vom Gas

Schnellstrasse quer durch den Thurgau

Die Bodensee-Thurthalstrasse (BTS) verläuft vom A7-Abzweiger bei Bonau bis zum A1-Zubringer bei Arbon quer durch den Thurgau. Die Oberlandstrasse (OLS) ist eine neue Hauptstrasse, die den Verkehr aus der Region Kreuzlingen Richtung St. Gallen auf die BTS lenken soll.



Quelle: Bundesamt für Landestopographie, Karte: oas

CHRISTOF WIDMER

FRAUENFELD. Der Thurgau will quer durch den Kanton eine neue Schnellstrasse – darauf sollen aber die Autos nicht mit 100, sondern nur mit 80 Kilometer pro Stunde fahren dürfen. Das kantonale Tiefbauamt zieht dieses Tempolimit für die geplante Bodensee-Thurthalstrasse (BTS) ernsthaft in Betracht. Die Tendenz sei, dass auf der Schnellstrasse dereinst durchgehend Tempo 80 herrsche, sagt Gesamtprojektleiter Sascha Bundi. Das ist neu. Bisher war von Tempo 80/100 die Rede – auch in der Botschaft zur kantonalen Abstimmung vor zwei Jahren, in der sich die Thurgauer für die BTS ausgesprochen hatten.

Dass sich der Kanton jetzt überlegt, Tempo 100 fallenzulassen, hat mit Sicherheitsüberlegungen zu tun. Die BTS wäre wie der A1-Zubringer

bei Arbon eine nicht richtungsgrenzte Autostrasse. Dort haben kürzlich Frontalkollisionen drei Todesopfer gefordert. Weiterer Grund für durchgehendes Tempo 80 ist der Verkehrsfluss. Der Handorgeffekt aus Abbremsen und Beschleunigen bliebe bei einheitlichem Tempo aus.

Keine langsamen Fahrzeuge

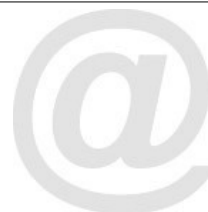
Vom Verkehrsverband TCS kommen positive Signale zu den Überlegungen um Tempo 80. «Wenn es die Sicherheit erhöht, soll man es machen», sagt Sektionspräsident Marco Vidale. Auch mit Tempo 80 könne man noch von einer Schnellstrasse sprechen. Schliesslich dürften auf der BTS keine langsamen Fahrzeuge fahren, die den Verkehr aufhalten.

Kritisch äussert sich dagegen Remo Michel, der Präsident des ACS

Thurgau: «Wenn man schon eine Strasse baut, die auf Tempo 100 ausgelegt ist, sollte man auch mit 100 fahren können.» Tempo 80 sei nur bei neuralgischen Punkten wie Einfahrten oder Tunnels sinnvoll. Aber auch dort wäre Michel eine flexible Lösung am liebsten: Ein Verkehrsleitsystem, das das Tempolimit abhängig vom Verkehrsaufkommen festlegt. Michel fordert eine Gesamtschau, die auch berücksichtigt, dass Fahrzeugassistenzsysteme künftig Standard seien. Sie werden zum Beispiel dafür sorgen, dass Autos die Sicherheitslinie nicht mehr überfahren.

Politisches Kalkül?

Der ACS-Präsident wittert hinter der Diskussion im Tiefbauamt auch einen politischen Schachzug: «Mit



Online-Ausgabe

St. Galler Tagblatt AG
9001 St. Gallen
071/ 272 76 66
www.tagblatt.ch

Medienart: Internet
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
UUpM: 249'000
Page Visits: 1'137'067

Online lesen

Themen-Nr.: 641.039
Abo-Nr.: 641039

Tagblatt Online, 21. Mai 2014, 07:02 Uhr

Die BDP nimmt die Überholspur



Eine dritte Auto-Fahrspur soll auf der Ausserortsstrecke Bürglen–Sulgen das Überholen erleichtern. (Bild: Reto Martin)

Auf der Thurtalstrecke kommt es in den Stosszeiten öfters zu Stau. Die BDP fordert zur Entlastung eine dritte Fahrspur. Die Gemeindeammänner von Sulgen, Bürglen und Weinfeldern halten wenig davon. Unterstützung kommt von Links-Grün.

THOMAS WUNDERLIN

WEINFELDEN. Den Verkehr auf der Thurtalstrecke bezeichnet der Thurgauer BDP-Präsident Markus Berner als Katastrophe. Der Amriswiler Kantonsrat will nicht auf den Bau der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) warten, um etwas gegen das Verkehrsproblem zu tun: «Die Gewerbler stecken im Stau fest.» Deshalb beantragen er und die vier andern BDP-Kantonsräte, dass der Regierungsrat einen Bericht über eine « Akutmassnahme Strassenausbau Sulgen-Weinfeldern » erarbeiten soll.

Die BDP will auf den Ausserortsstrecken Sulgen-Bürglen und Bürglen-Weinfeldern drei Fahrspuren einrichten. Eine davon soll als Überholspur dienen, abwechselnd in beide Fahrtrichtungen. Ausserdem soll die Ortsdurchfahrt Bürglen verbessert werden. Als die BDP die Idee anfangs Jahr ankündigte, bezeichnete sie Baudirektor Jakob Stark als Pflästerlipolitik. Er forderte Geduld, der Baubeginn der BTS sei 2025 zu erwarten. Ihn reue jedes Stück Kulturland für eine fragwürdige Teillösung.

Die BDP weist nun daraufhin, dass der Kanton eine dreispurige Strecke ohne Zukauf von Kulturland bauen könnte. Für drei Spuren brauche es eine 11,2 Meter breite Fahrbahn. Im fraglichen Abschnitt verfüge der



Online-Ausgabe

St. Galler Tagblatt AG
9001 St. Gallen
071/ 272 76 66
www.tagblatt.ch

Medienart: Internet
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
UUpM: 249'000
Page Visits: 1'137'067



Themen-Nr.: 641.039
Abo-Nr.: 641039

Kanton mehrheitlich über Strassenparzellen von 12 Metern Breite.

Regierungsrat gegen Pflästerli

Die drei Gemeindeammänner an der Strecke halten dennoch wenig von der BDP-Idee. «Ich wehre mich nicht dagegen», sagt der Bürger Erich Baumann, «aber es darf nicht dazu führen, dass die BTS vom Tisch ist.» Er bestätigt, dass Bürglen vom Ost-West-Verkehr stark belastet wird, immer mehr auch vom Nord-Süd-Verkehr. «Die Stauzeiten am Kreisel nehmen zu.» Baumann glaubt nicht, dass die Bürger Ortsdurchfahrt ohne BTS wirklich entlastet werden kann. «Links und rechts ist alles zugebaut.» Das Problem liege nicht ausserorts, sondern beim Rückstau aus dem Innerortsbereich.

«Drei Spuren würden nicht helfen», meint auch der Sulger Gemeindeammann Andreas Opprecht. Vielleicht könne man «ab und zu einen Traktor» überholen. Er hoffe auf einen baldigen Bau der BTS. «Eine grossräumige Lösung ist besser als Pflästerlipolitik.»

Ihm sei schleierhaft, weshalb die BDP wieder das «System Flickwerk» propagiere, meint der Weinfelder Gemeindeammann und FDP-Kantonsrat Max Vögeli. Das Thurgauer Volk habe im September 2012 mit der klaren Zustimmung zum Netzbeschluss BTS/OLS weitsichtig entschieden. «Ich habe mich persönlich und für Weinfelden auch immer für eine Gesamtlösung eingesetzt.» Der ACS Thurgau sei nicht gegen den BDP-Vorstoss, sagt Sektionspräsident Remo Michel. Doch: «Wir bauen weiterhin auf das Gesamtkonzept.» Gemeint ist die BTS, die auf der gesamten Strecke Arbon-Bonau den Verkehr in Fluss bringen soll. Der BDP-Vorschlag würde nur die Nadelöhre auf Sulgen und Weinfelden verlagern. Wichtig sei, die BTS zur Baureife zu bringen.

BTS-Gegner Kappeler: Für VW

Die BDP hatte 2012 die Nein-Parole zur BTS herausgegeben, vor allem, weil die Oberlandstrasse damit verknüpft war. Toni Kappeler (GP, Münchwilen) hatte BTS und OLS abgelehnt. Nun gehört er zu den 13 Mitunterzeichnern des BDP-Vorstosses, die vor allem aus den Fraktionen der SP und der Grünen kommen. Laut Kappeler entspricht die BDP-Idee den Forderungen der BTS-Gegner: «Wir waren immer gegen den Rolls-Royce und für den VW.» Er sei nur im Detail anderer Meinung. Das Hauptproblem sei der Mischverkehr: «Ein Traktor bremst 90 Autos.» Der Langsamverkehr solle weg von der Strasse gebracht werden.

BDP-Präsident Berner zeigt sich offen für solche Kritik. Die BDP habe die Idee präsentiert, die Verwaltung solle nun die Details prüfen und allenfalls bessere Ideen vorlegen: «Wir wollen nicht die Arbeit für sie machen.» Es könne nicht sein, dass zwanzig Jahre nichts gehe.



Tempo 80 will der Kanton linke Kreise an Bord holen.» Die lehnen die BTS nämlich nach wie vor ab – unter anderem mit dem Argument, dass es sich dabei um eine neue Todesstrecke handle. Der grüne Kantonsrat Toni Kappeler, Präsident von Pro Natura Thurgau und eingefleischter BTS-Gegner, will von solchen Avancen nichts wissen. «Langsam habe ich das Gefühl, dass unser Argumentarium aus dem Abstimmungskampf bestätigt wird», sagt er, «Tempo 100 ohne Richtungstrennung ist nicht zeitgemäss und gefährlich.»

Auch eine BTS mit Tempo 80 kommt für Kappeler nicht in Frage. Dafür sei sie zu gross dimensioniert – etwa die Verzögerungstreifen oder Kurvenradien. Wenn der Kanton ernsthaft Tempo 80 in Betracht ziehe, könne er gerade so gut die Alternativvariante der Umweltverbände verwirklichen. Diese hatten eine Art BTS light vorgeschlagen. Der Kanton hat diese Pläne als untauglich verworfen.

Die Gegner setzen darauf, dass die BTS nie gebaut wird. Dies auch angesichts der unsicheren Finanzierung. Nach kantonaler Planung sollte der Bund das 800-Millionen-Projekt bezahlen. Nach dem Nein zum höheren Autobahnvignettenpreis ist aber noch nicht klar, ob und wann der Bund neue Strecken in sein Nationalstrassennetz übernimmt. Der Kanton rechnet mit einem Baubeginn für die BTS im Jahr 2020.



Thurgauer Zeitung
 8501 Frauenfeld
 052/ 723 57 57
 www.thurgauerzeitung.ch

Medienart: Print
 Medientyp: Tages- und Wochenpresse
 Auflage: 38'329
 Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 641.39
 Abo-Nr.: 641039
 Seite: 29
 Fläche: 13'762 mm²

Umstrittene BTS-Planung nach Vignetten-Nein

FRAUENFELD. Mit einer Einfachen Anfrage kritisieren Thurgauer Kantonsräte aus vier Parteien, dass der Regierungsrat die Planung der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) vorantreibt. Dies sei eigentlich Sache des Bundes, erklären Jost Rüegg (GP, Kreuzlingen), Matthias Rutishauser (SVP, Dettighofen), Klemenz Somm (GLP, Kreuzlingen) und Barbara Kern (SP, Kreuzlingen). Offenbar wolle die Regierung nur den politischen Druck in Bern erhöhen, damit der Bau der BTS vor andere, dringlichere Projekte Schweiz vorgezogen werde. Ein solches Vorgehen sei «unlauter und sicher nicht im Interesse einer sachgerechten Schweizer Verkehrspolitik».

BTS-unabhängige Entlastung

Für den Thurgauer Steuerzahler seien die Gelder verloren. Das Thurgauer Volk habe der

BTS-OLS zugestimmt unter der Annahme, dass Unterhalt, Planung und Bau dieser Strasse zu 100 Prozent vom Bund übernommen werden. Die Finanzierung der Oberlandstrasse (OLS) sei bekanntlich verweigert worden. Unter anderem fragen die vier Parlamentarier den Regierungsrat, ob er unabhängig vom BTS-Bau neuralgische Punkte auf der Strecke Arbon-Bonau mit Lärmschutzmassnahmen und Langsamverkehrskonzept entlasten will.

Auch das Komitee zum Schutz des Seerückens und der Verein zum Schutz von Kulturland in ländlichen Gemeinden fordern die sofortige Einstellung der BTS/OLS-Planung. «Wenn das Thema in 20 oder 30 Jahren wirklich wieder aktuell werden sollte, haben sich Fakten wie das Mobilitätsverhalten und die techni-

sche Entwicklung deutlich geändert», heisst es in einer Stellungnahme. «Wer will dann noch mit veralteten Plänen ein Projekt realisieren?»

ACS für andere Finanzierung

Der ACS Thurgau hingegen unterstützt die Regierung in ihrem Ziel, die BTS zu realisieren. Nach dem Nein zur Vignetten-Preiserhöhung müssten die Abgaben der Strassenbenützer nun zweckgebunden für die Strassen eingesetzt werden, so wie es die Milchkuh-Initiative fordere, verlangt der Autofahrer-Verband. Ein Netzbeschluss ohne Verknüpfung mit einer zusätzlichen Gebühr sollte jetzt das Ziel sein. Als Lösung sieht der ACS einen Strassenfonds, in welchem die Mittel nicht in anderen Kassen verschwinden. «Dann kann auch die BTS realisiert werden.» (wu)



BB Werbungs- und Verlags AG
8501 Frauenfeld
052/ 720 88 80
www.frauenfelderwoche.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 29'422
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 641.39
Abo-Nr.: 641039
Seite: 21
Fläche: 16'289 mm²

Positives Medienecho bestärkt ACS Thurgau – die BTS muss gebaut werden

Der ACS Thurgau ist erfreut über das positive Medienecho, welches die Interessenvertreter der Automobilisten als klare Sieger des Abstimmungswochenendes vom 24. November sieht. Die Mehrheit der Schweizer Bevölkerung hat erkannt, dass die Strasse heute mehr als kostendeckend und deshalb eine Vignettenpreiserhöhung nicht das richtige Rezept ist. Die Abgaben der Strassenbenützer müssen nun zweckgebunden für die Strassen eingesetzt werden – so, wie es unter anderem auch die Milchkuh-Initiative fordert. Dann kann auch die BTS realisiert werden.

«Wir wollen die BTS.» Das hat der ACS Thurgau während des Abstimmungskampfes betont. Der ACS Thurgau steht deshalb hinter dem Bau der BTS und unterstützt die Regierung in ihrem Ziel, die BTS zu realisieren. Doch von den 9,5 Milliarden Franken, welche Auto- und Motorradfahrer jährlich bezahlen, fliessen rund 70 Prozent in die

Kassen von Bund und Kantone, sowie in die Finanzierung der Bahninfrastruktur ab. Weil sich zu viele aus dem Topf der Strassenbenützer bedienen, bleibt zu wenig Geld für die elementaren Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs übrig. Wird das Problem dieser Zweckentfremdung gelöst, sind auch genug finanzielle Mittel für den Bau der geplanten Strassenprojekte vorhanden. Ein Netzbeschluss, ohne Verknüpfung mit einer zusätzlichen Gebühr sollte deshalb jetzt das Ziel sein. Als Lösung sieht der ACS Thurgau deshalb einen Strassenfond, in welchem die Mittel nicht in anderen Kassen verschwinden. Dies entspricht einer Gleichbehandlung mit den Teilnehmern des öffentlichen Verkehrs, welche mit dem FABI einen solchen erhalten sollen. Verkehrsgänge können so fair und effektiv angegangen werden, wie zum Beispiel den Bau der BTS.

Die Stimmen der BTS Gegner bleiben

nicht ungehört. Mit der Abstimmung über die BTS/OLS wurde aber klar, dass die Thurgauer Bevölkerung neue Strassen will. Wie das Abstimmungsergebnis vom vergangenen Abstimmungssonntag zeigt, ist auch im Thurgau die Variante Gebührenerhöhung unerwünscht. Dies ist sehr erfreulich und gibt dem ACS Thurgau Recht, die Finanzierung der BTS nicht über eine Gebührenerhöhung, sondern über bereits von Auto- und Motorradfahrern bezahlte Gelder zu finanzieren – ohne Zweckentfremdung!