

Kurzbeschreibung der BTS „Ausbau“ (Variante Umweltverbände):

- Hauptverkehrsstrasse*, Tempo 80
- 60 % Strasse auf dem bestehenden Trassee
- Kein Mischverkehr; separate Fahrspuren für den Landwirtschafts- und Langsamverkehr. Diese dienen auch als Pannestreifen, als Ersatzfahrbahn bei Baustellen, als Verzögerungs- und Beschleunigungsstrecken bei den Einfahrten.
- Kein Stop and Go: Niveaufreie Anschlüsse – „Hosenträger“ – und durchgehend Tempo 80; mit folgenden Ausnahmen:
 - o 500m Tempo 60 in Riet, Strassenumbau zu „Berner Modell“ (Mittelstreifen für Linksabbieger)
 - o 3.8 km Tempo 60 und zwei Kreisel in Weinfeldern
- Weinfeldern: Der Verkehrsfluss wird da verbessert, wo er eh fliesst – auf der Südumfahrung, denn hier befinden sich die Einkaufszentren, Lagerhäuser, die Industrie. Anbindung des Südquartiers an das Zentrum Weinfeldens durch einen 700m langen Tunnel. (BTS gemäss Richtplan: ca. 3.5 km langer Ottenbergtunnel)
- Die BTS „Ausbau“ kehrt immer wieder auf das bestehende Trassee zurück. So kann in relativ kleinräumigen Bauabschnitten etappiert werden, und jede Etappe bringt schon den verkehrlichen Nutzen. Damit ist die Variante „Ausbau“ an künftige Entwicklungen anpassungsfähiger und jederzeit modifizierbar, was bei einer Planungs- und Bauzeit von 15 Jahren (?..) ein entscheidender Vorteil ist. Tatsächlich ist heute ungewiss, welche Strasse wir 2025, 2030... brauchen:
 - o Demografische Entwicklung: Gemäss der Dienststelle für Statistik wird die Thurgauer Bevölkerung bis 2030 um rund 35 000 Einwohner wachsen. Der Anteil der über 65jährigen wächst um 33 300. Das heisst, jener Teil der Bevölkerung, der auf das Auto angewiesen ist, wird unwesentlich zunehmen.
 - o Fahrzeugbau: *Dem Elektromobil gehört die Zukunft* (ASTRA-Direktor R. Dieterle, Sonntagszeitung 3.1.2010). Im Jahr 2025 wird ein erheblicher Teil der Fahrzeugflotte extrem leise und umweltfreundlich unterwegs sein! Auch bei den LKW sind weitere Fortschritte zu abgasarmen, leiseren Fahrzeugen zu erwarten. Das Argument, die Strasse müsse aus Gründen des Schutzes der Anwohner vor schädlichen Abgasen und Lärm fernab vom Siedlungsraum über (bestes) Landwirtschaftsland geführt werden, verliert durch die künftige Fahrzeugtechnik an Bedeutung.
 - o Wirtschaftliche Entwicklung: Wir entwickeln uns immer mehr zu einer Dienstleistungsgesellschaft mit einer umfassenden IT-Vernetzung, was den Transport von Personen und Waren zum Teil unnötig macht. (Home office“ – die neue Form von Heimarbeit – nicht mehr am Webstuhl, sondern am Computer.)
 - o Finanzen: Sowohl die demografische Entwicklung wie auch der Erhalt unserer Infrastrukturen stellen für den Staat riesige finanzielle

Herausforderungen dar. Geld wird nur noch für die allernotwendigsten Bauvorhaben vorhanden sein. Ob da die BTS gemäss Richtplan 2009 dazugehört, ist mehr als fraglich. Der Thurgauer Regierungsrat hat beantragt, dass die BTS ins Grundnetz des Bundes übernommen wird. Doch der Bund will nur Hauptstrassen für den überregionalen Verkehr übernehmen und hat dringendere Verkehrsprobleme zu lösen als den vergleichsweise moderaten Strassenverkehr im Thurtal. (DTV zwischen Amriswil und Sulgen: 10 600; zwischen Bürglen und Weinfelden: 15 300; Rosengartenstrasse in Zürich: 64 950, A1 bei Wallisellen: 139 150) „Ausbau“, die Variante der Verbände, entspricht deshalb besser den Grundsätzen und Möglichkeiten des Bundes, denn man könnte mal jene Etappen realisieren, wo der Bedarf gross ist, später weitere Etappen, den dann herrschenden Bedürfnissen angepasst... und müsste sich nicht gleich für ein Bauwerk von über 800 Millionen Fr. verpflichten. Dies wurde deutlich anlässlich eines Gesprächs (April 2010) mit den zuständigen Bundesämtern ASTRA und ARE.

- Flankierende Massnahmen: Wir verlangen ein ganzes Bündel von Massnahmen, welche Verkehr vermeiden und optimieren, die Wohn- und Lebensqualität verbessern, die Umwelt schonen und die Natur schützen. Dazu gehören ein Strassengüter-Verkehrskonzept inkl. Verladestationen für Bahntransporte, fussgänger- und velofreundliche Strassenraumgestaltung der Ortsdurchfahrten, Mobilitätskonzepte von Kanton, verkehrsintensiven Einrichtungen und grossen Gemeinden, ökologischen Ausgleich.

T.Ka. 6. 2010