

Protokoll der Jahresversammlung Pro Aachtal/Thurtal vom 22. Sept. 2010

Frohsinn Weinfeld 19.35 Uhr – 22.00 Uhr

Traktanden

1. Teil

1. Begrüssung, Protokoll vom 25. Sept. 09
2. Jahresbericht des Präsidenten
3. Jahresrechnung und Revisorenbericht
4. Wahlen
5. Verschiedenes, allg. Umfrage

2. Teil

Referate Ernst Ritzi zum Verkehrsrichtplan und Toni Kappeler zur Variante BTS der UV

1. Teil Jahresversammlung des Vereins

1. Ernst Frischknecht begrüsst eine stattliche Zahl von Vereinsmitgliedern und entschuldigt Kassier Hans Gisler, Monika Stähli und Rita Schirmer vom Vorstand; dazu Peter Gubser, Susanne und Emil Frischknecht, Alex Itten, Susanne Oberholzer und Barbara Bieger
2. Im Jahresbericht streift E. Frischknecht den Wandel in der Landschaft und die Gefahr, dass sie durch neue Strassen weiter zerschnitten und zersiedelt werde. Er zitiert Beat Haag als ehemaligen Chef des Raumplanungsamtes, der kritisiert, dass jegliche Bautätigkeit unkritisch als Wirtschaftsleistung anerkannt wird ohne die Nachteile wie Landschaftsbeeinträchtigung und Landverbrauch als ökologischen Verlust einzuschätzen.
Die nach 5 Jahren sei zwiespältig, denn trotz des Neins zur T14 bleiben die Behörden und eine Mehrheit des Parlaments bei einem Vollausbau einer Hochleistungsstrasse durch den Oberthurgau – mit einigen Kompromissen, die aber von den jeweiligen Gemeinden bekämpft werden.
Mit einem Dank an die Vorstands- und alle Vereinsmitglieder für die Unterstützung schliesst der Präsident seinen Rückblick.
3. Jahresrechnung und Revisorenbericht
Hans Senn legt die Rechnung vor; das Vermögen ist auf rund Fr. 16 000.- angestiegen. Der Revisorenbericht wird genehmigt und verdankt.
4. Wahlen
Zur grossen Freude der Anwesenden ist Joe Brägger bereit, im Vorstand mitzuwirken und die Region Amriswil zu vertreten. Einstimmig wird er gewählt und erklärt Annahme der Wahl.
5. Umfrage wird nicht benutzt; Schluss der JV 20.10 Uhr

2. Zweiter und öffentlicher Teil

1. Referat von Ernst Ritzi: "Der kantonale Verkehrsrichtplan 2009"

Richtpläne sind Absichtserklärungen und behördenverbindlich; erster Verkehrsrichtplan aus dem Jahre 1986, dann 1996 und 2009.
Statt der Seeachse nun der Schwerpunkt im Thurtal/Aachtal, was mit dem Begriff „Entwicklungsachse“ charakterisiert wird. Die BTS weist einige Änderungen im Vergleich zur T14 auf: In Bürglen und Sulgen z. Teil auf bestehender Strasse, nach Oberaach hin neben der Bahnlinie und in Egnach

nahe am Dorf; doch Tempo 100 soll bleibe. Geplant ist ein ein sog. Netzbeschluss des Kantonsrates, der dem fakultativen Referendum unterstellt wird. Zur BTS soll detaillierte Abklärungen geben, dann folgt der „Baubeschluss“ und das „Ausführungsprojekt“
Zur kantonalen Finanzierung sagt Ernst Ritzi, dass innerorts die Gemeinden Anteile zu berappen haben, ausserhalb jedoch nicht, was die Opposition der Gemeinden gegen eine Strassenführung durchs Dorf erklärt. Heute sind aus der Spezialfinanzierung jährlich 40 Mio Fr. zur Verfügung, davon höchstens 20 Mio für Neubauten!
Die Befürchtung aus dem Publikum, dass der Kanton vorsorglich eine 4-spurige Autobahn einplane, teilt der Referent nicht. Noch ausstehend ist die Evaluierung der GPL Variante mit Anschluss an die A7 durchs Kemmental.

2. Referat von Toni Kappeler: „Nein zur BTS; JA zu Umbau“

Das Konzept der Variante beruht auf dem Baukastenprinzip: Realisieren, was nötig ist! Also dort bauen, wo Engpässe sind und so einen Umbau in Etappen bewerkstelligen.

Toni Kappeler listet die Nein-Argumente auf:

1. BTS mit Tempo 100 ist Todesstrecke
2. Sie zerschneidet wertvolle Landschaftsgebiete (Ruppertsmoos) und führt zur Zersiedlung; die markanten Tunneleingänge sind störend
3. Die BTS erhöht die Kapazität und zieht Schwerverkehr an
4. Es sieht so aus, dass der Kanton die BTS selber bauen muss; d. h. sie kommt ins sog Ergänzugsnetz. Damit würden Mittel für den allgemeinen Strassenunterhalt und für andere Investitionen fehlen.
5. Für die Wirtschaft ist der Bau einer Autostrasse nicht vorrangig
6. Die Unterhaltskosten – vorab der Ottenbergtunnel – sind hoch
7. Erst wenn die BTS ganz gebaut ist (2025), erfüllt sie ihren Zweck; wie aber verläuft die Entwicklung?
8. Der Volksentscheid war gemäss Botschaft ein Grundsatzentscheid über den Bau einer Hochleistungsstrasse; die BTS unterläuft ihn.

Die Verkehrsentwicklung in den letzten Jahren zeige eine moderate Zunahme und bei den „automobilen“ Erwachsenen sogar eine schwache. Des weiteren verringerten die aufkommenden Elektroautos die Immissionen ganz allgemein, was innerorts Entlastung bringe.

Der vorgeschlagene Umbau sei ein Kompromiss zugunsten der Landschaft, der Natur und der Anwohner.

Dazu trage Tempo 80 und Tempo 60 auf bestehenden Strassenstücken bei; der geplante Streifen für landwirtschaftliche Fahrzeuge vermeide Staus und mit flankierenden Massnahmen in den Dörfern würden auch Anwohner profitieren.

In der anschliessenden angeregten Diskussion klärt Toni Kappeler u. a., was Hosenträgeranschlüsse sind und wo eine erste Etappe gebaut werden könnte: Bürglen, Amriswil oder auch ausserorts ein Abschnitt, um die „Multifunktion“ der Strasse zu erproben.

Klar ist auch, dass der Kanton mit einem grossen Propaganda Aufwand sein teures Projekt anpreisen wird und die Gegner ihre eigene Strategie entwickeln sollen.

Schluss der Veranstaltung 22.00 Uhr

Ernst Frischknecht