

Wolfgang Schreier  
Co-Präsident VCS TG  
Rothausstrasse 16  
8280 Kreuzlingen  
Tel. 071 688 2837  
E-Mail: [schreier@econophone.ch](mailto:schreier@econophone.ch)  
Internet: [www.vcs-tg.ch](http://www.vcs-tg.ch)

Verkehrs-Club der Schweiz  
Association Transports et Environnement  
Associazione Traffico e Ambiente



## **Medienmitteilung vom 19. Mai 2011: Agglomerationsprogramme statt BTS und OLS**

**Das neue Thurgauer Gesamtverkehrskonzept (GVK) empfiehlt anstelle von neuen Autostrassen den Umbau der bestehenden Strassen. Damit sind die umstrittenen Bauvarianten der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und der Ober-Land-Strasse (OLS) in Frage gestellt. Mit dieser kompetenten Rückendeckung werden sich die Umweltverbände weiter für einen Umbau der T14 und für die Agglomerationsprogramme mit der 3V-Strategie einsetzen: Den motorisierten Verkehr auf den bestehenden Strassen „Vermindern, Verlagern und Verträglicher“ machen.**

### **BTS und OLS sind schlecht vereinbar mit Empfehlungen der Experten, Gerichtsurteil und Thurgauer Volksabstimmungen**

Die vom Kanton Thurgau beauftragten Experten empfehlen im neuen Gesamtverkehrskonzept (GVK) auf Seite 65 eine „angebotsorientierte Weiterentwicklung der vorhandenen Infrastruktur“ statt zusätzlich einer Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und einer Oberland-Strasse (OLS) mit angehängter Kreuzlinger Südspange. Die gleiche Strategie wurde vor 9 Jahren in den drei Studien zur Verkehrserschliessung des Oberthurgaus vorgeschlagen und nicht die ähnlichen, damals geplanten Autostrassenprojekte: T13 mit der Kreuzlinger Südumfahrung und T14 durch das Thurtal. Diese Strategie wurde vom Bundesgericht im Urteil gegen die Kreuzlinger Südspange bekräftigt. Warum wird an diesen Strassenbauprojekten und einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer festgehalten, welche das Thurgauer Stimmvolk schon mehrmals verworfen hat? Mit so einer Verkehrspolitik kommen die Demokratie, der Rechtsstaat und die betroffenen Landgemeinden unter die Räder. Warum werden die übermässigen Belastungen des Strassenverkehrs und die Staus nicht zuerst an den grössten Verkehrsquellen in den Städten bekämpft?

### **BTS und OLS verursachen im Thurgau mehr motorisierten Strassenverkehr**

BTS und die OLS verdoppeln die Strassenkapazität im Thurtal und im Kreuzlinger Osten von zwei auf vier Fahrspuren. Das ermöglicht mehr Verkehr, der sich nach den bösen Erfahrungen entlang der A1 und auf vielen anderen Autostrassen langsam aber sicher von maximal 20'000 auf 40'000 Fahrzeuge pro Tag verdoppeln wird. Der Transitverkehr ist heute im Thurgau marginal und hat in der Region Konstanz-Kreuzlingen einen Anteil von nur zwei Prozent. Auf Grund einer riskanten Modellrechnung wird behauptet, BTS und OLS würden nur wenig Transitverkehr anziehen. Darin wurde die folgende Entwicklung nicht berücksichtigt: Mit häufigeren Staus wird die Autobahn A1 mitten durch die Stadt St. Gallen unattraktiver und dadurch die BTS ungewollt zum Bypass der A1 durch das Thurtal umfunktioniert. Deshalb lässt sich der Transitverkehr nur dann auf dem bestehenden Autobahnnetz halten, wenn auf

die BTS verzichtet und die A13 aus dem Alpenrheintal nicht mit der OLS nach Konstanz verlängert wird.

### **3-V-Strategie nutzt die freien Bahnkapazitäten mit weniger Umweltbelastungen**

Dringender, wichtiger und wirksamer als BTS und OLS sind andere Massnahmen. Der Strassenverkehr muss zuerst auf den überlasteten Zufahrten im Osten von Frauenfeld und Kreuzlingen mit der 3V-Strategie „Vermindert, Verlagert und Verträglicher gemacht“ werden. Dafür wurden die Agglomerationsprogramme entwickelt. Diese müssen zügig und engagiert umgesetzt werden. Südlich von Winterthur bewältigen die beiden Bahngleise mehr Güter- und Personenverkehr ohne Staus als die sechsspurige Autobahn. Im Thurtal kann und muss die gleich grosse Kapazität der Bahn besser genutzt werden. Die Umweltbelastungen der Bahn sind viel kleiner als die der Strasse und lassen sich mit verkraftbarem Aufwand begrenzen.

### **Agglomerationsprogramme und 3-V-Strategie wirksamer als BTS und OLS**

Die Massnahmen der Agglomerationsprogramme werden innerhalb der Stadt Zürich schon seit Jahrzehnten erfolgreich umgesetzt. Es wird weniger mit dem Auto in die Stadt gefahren. Das ist selbst in Stosszeiten wieder mit wenig Staus und freiem Parkplatz am Ziel möglich. Der 3V-Strategie hat Zürich seinen Spitzenplatz als attraktive und lebenswerte Stadt zu verdanken. St. Gallen und Winterthur gehen den gleichen Weg. Die 3V-Strategie ist wie in Schaffhausen auch in den kleineren Thurgauer Städten anwendbar, überzeugend und erfolgversprechend.

Wolfgang Schreier, Co-Präsident der VCS-Sektion Thurgau