

N23 /BTS: Gut so – der Bund hat entschieden

Im Dezember 2024 präsentierte das Bundesamt für Strassen ASTRA die Resultate der Korridorstudie N23. Was der Bund zum Ausbau der Strecke Grüneck – Arbon sagt, wurde mit grossem Interesse erwartet. Für die Freunde der Bodensee-Thurtalstrasse BTS und des motorisierten Individualverkehrs war das Verdikt des ASTRA geradezu ein Schock: Die BTS ist vom Tisch; die vom ASTRA errechneten Kosten von 3.3 Milliarden Franken und der hohe Landverbrauch widersprechen den Kriterien des Bundes, ein Projekt in das Strategische Entwicklungsprogramm STEP aufzunehmen. Erinnern wir uns: Der Regierungsrat versprach vor der Volksabstimmung zur BTS, sie koste 800 Millionen und der Bund würde bezahlen... Von bürgerlicher Seite reagiert nun die Politik mit Vorstössen zum Strassenbauprogramm. So verlangt eine Motion eine Standesinitiative, dass der Bund die BTS dennoch realisieren soll.

Das Komitee BTS-OLS-NEIN, das Seerückenkomitee, SP und Grüne, VCS Thurgau, Pro Velo Thurgau – jene Parteien und Gruppierungen, die die BTS abgelehnt hatten – sehen sich durch die kluge Beurteilung durch das ASTRA bestätigt. Besonders erfreulich ist, dass der Bund als kurz- und mittelfristige Massnahme die Entwicklung des Velo- und Fussverkehrs in den Vordergrund stellt und Unterstützung anbietet! Ziele sind: ein möglichst durchgehendes Velonetz, Verkehrssicherheit, Querungen für Fussgänger und Velo sichern. Im weiteren sollen gefährliche Knoten saniert und durch einen weiteren Ausbau des öV der Anteil des Autoverkehrs am Gesamtverkehr gesenkt werden. Und erst als langfristige Massnahme ist der Ausbau der Bundesstrasse N23 geplant, gemäss Aussage des ASTRA wäre eine Eröffnung «sicher nicht vor zwanzig Jahren»... Über die vom ASTRA ausgewählte Variante «Entlastung Zentren» kann man geteilter Meinung sein. Sie beinhaltet einen teuren Ottenbergtunnel und eine Nordumfahrung von Amriswil, kehrt aber jeweils auf das bestehende Trasse zurück. Hier müssen andere Massnahmen wie Strassenraumgestaltung, Lärmschutz, Verflüssigung des Verkehrs in Knoten für bessere Wohnqualität sorgen.

Ob die OLS – die keinen relevanten Beitrag zum Verkehrsproblem in Kreuzlingen leisten kann – oder ob die BTS: Im Thurgau wird seit 25 Jahren und für viele Millionen Franken geplant. Die BefürworterInnen der ASTRA-Studie und GegnerInnen der BTS haben anlässlich einer Medienkonferenz in Amriswil die «Autofreunde» eingeladen, vom toten Ross BTS herunterzusteigen. Es ist Zeit, weniger zu lamentieren und zu lobbyieren – vielmehr, heute und jetzt konstruktiv an realistischen Lösungen mitzuarbeiten.

Für die Teilnehmerinnen/Teilnehmer der Medienkonferenz: Toni Kappeler, Peter Gubser, Co-Präsidium BTS-OLS-NEIN