

Robert Meyer Regula Streckeisen
CVP/GLP EVP/EDU
Höhenweg 37 Amriswilerstr. 20
8360 Eschlikon 8590 Romanshorn

EINGANG GR 9. Mai 2012		
GRG Nr.	08 EA 108	439

Einfache Anfrage zu Informationen des Regierungsrates betreffend BTS und OLS

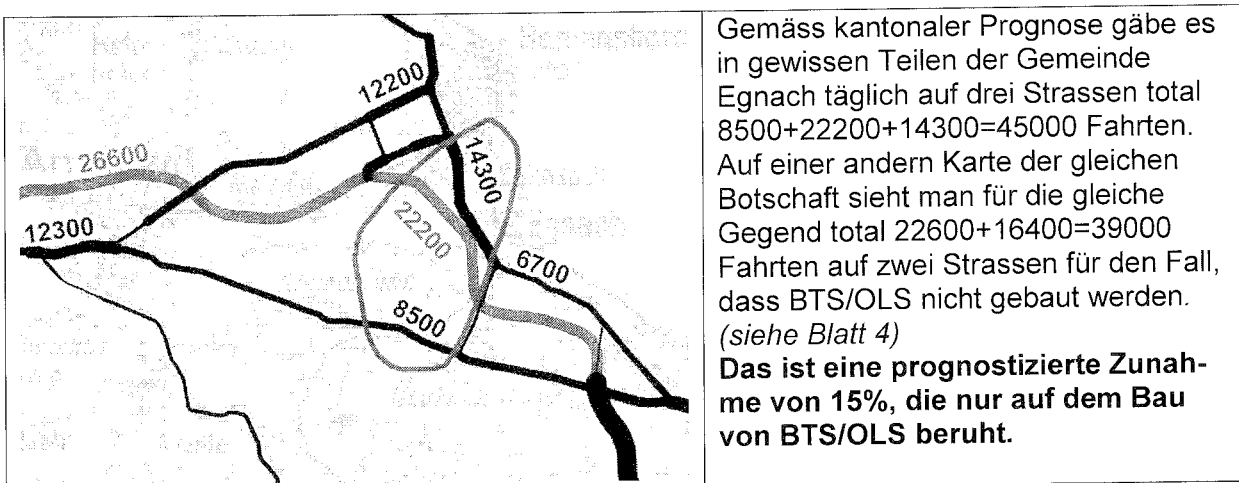
Unsere Fragen beziehen sich auf die Botschaft des Regierungsrates vom 13.12.11 an den Grossen Rat zum Netzbeschluss betreffend BTS und OLS und auf das Dossier vom 13.4.12 auf der Homepage des DBU zu BTS und OLS.

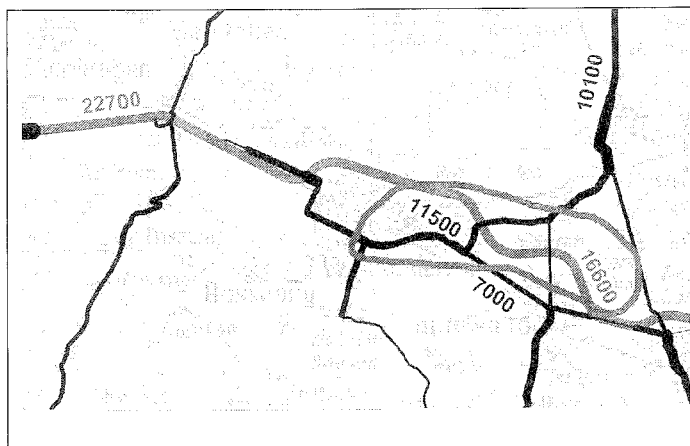
Frage 1: Wie gedenkt der Regierungsrat die missverständlichen Zahlen im Raum Romanshorn-Salmsach zu präzisieren?

In Botschaft und Dossier wird der an der Arbonerstrasse in Salmsach gemessene DTV-Wert von 19200 so dargestellt, als ob er auch für Romanshorn gelten würde. An der Arbonerstrasse in Romanshorn wurde jedoch im Jahr 2010 ein DTV von 13900 gemessen.

Frage 2: Wie erklärt der Regierungsrat die aus Frage 1 ersichtliche Verkehrszunahme auf der Arbonerstrasse zwischen Romanshorn und Salmsach um 5300 Fahrzeuge bei einem Abstand der Messstellen von ca. 1 km? Wurde in Salmsach der Querverkehr bei der Kreuzung mitgezählt? Falls ja, wie gedenkt der Regierungsrat die daraus folgende unverständliche Verkehrsprognose von 22600 für die Arbonerstrasse zu korrigieren? Oder handelt es sich um ein lokales Verkehrsproblem, das durch die BTS kaum zu entlasten wäre?

Frage 3: Wie beurteilt der Regierungsrat die Feststellung, in der Botschaft vom 13.12.2011 an den Grossen Rat sei an einigen Orten eine merkliche Zunahme des Gesamtverkehrs aufgrund des Baues von BTS und OLS zu errechnen, insbesondere in Weinfelden und der Gemeinde Egnach. Die nachfolgenden Ausschnitte aus den Prognosen zu Verkehrszahlen für das Jahr 2030 in obgenannter Botschaft zeigen das auf:





Man kann zwei Zahlen für die Gemeinde Weinfeld addieren und eine Summe von $11500+16600=28100$ täglichen Fahrten sehen.

Auf einer andern Karte der gleichen Botschaft sieht man für die gleiche Gegend total 20800 Fahrten für den Fall, dass BTS/OLS nicht gebaut werden.

Das ist eine Zunahme von 35%, die nur auf dem Bau von BTS/OLS beruht.

Frage 4: Wie begründet oder erklärt der Regierungsrat, weshalb bei der Verkehrsstatistik 2011 viele für die beiden Strassenprojekte wichtige Daten mit „kein Wert“ aufgeführt sind? Dies betrifft sowohl Messdaten entlang der BTS-Richtplanstrecke als auch Daten in Kreuzlingen sowie auf dem Trasse der OLS.

Frage 5: Anhang 7 des Dossiers widmet sich auf insgesamt 6 Seiten der Beurteilung des Vorschlags „Umbau“ der Umweltverbände. Dazu stellen wir 4 Fragen:

- Weshalb erwähnt der Regierungsrat mit keinem Wort, dass sich dieser Vorschlag noch im Stadium eines Vorprojektes befindet und somit nicht 1:1 mit dem ausgereiften Projekt von BTS und OLS verglichen werden kann?
- Weshalb rechnet der Regierungsrat mit Gegenverkehr auf den Langsamverkehrsspuren, obwohl diese Spuren in beiden Fahrtrichtungen vorgesehen sind?
- Weshalb rechnet er mit insgesamt etwa 40 Liegenschaften, welche ganz oder teilweise abgebrochen werden müssten, obwohl die Linienführung erst bei einer Weiterentwicklung des Projektes fix festgelegt würde?
- Ist der Regierungsrat bereit, in diesen Bereichen Änderungen am Dossier vorzunehmen?

Frage 6: Was unternimmt die Regierung, um die aufgrund der vorgelegten Fragen und Zahlen notwendigen Korrekturen möglichst rasch der Bevölkerung und den politischen Parteien mitzuteilen?

Mit bestem Dank für die rasche Beantwortung unserer Fragen und freundlichen Grüßen,
Robert Meyer

Regula Streckeisen