

Entwurf einer Präsentation für eine einfache Anfrage und eine PK

Einstiegsfrage

Hat der RR zur Kenntnis genommen, was vor Ostern von einem pensionierten Mathematik-lehrer an RR Stark betreffend Fehlinformationen zum Netzbeschluss gemeldet wurde?

Frage 1:

Was hält die Regierung der Meldung entgegen, in der Botschaft vom 13.12.2011 an den Grossen Rat hätte er z.B. für Romanshorn einen viel zu hohen Verkehrswert fürs Jahr 2010 genannt und deshalb ganz falsche Verkehrs-Prognosen fürs Jahr 2030 sowie für den Nutzen von BTS/OLS für die Seegemeinden erhalten?

Effektive Verkehrszahlen gemäss Publikationen des Tiefbauamtes (Jährl. Zunahme:0.33%)

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Romanshorn | 13600 | 14000 | 14000 | 14500 | 14500 | 14400 | 14300 | 14400 | 13900 | 14394 |

Dokumentation zur Manipulation in Botschaft des Regierungsrates z.H. Grosser Rat



Auf Fehlern aufbauende, unsinnige Prognose



Ergänzend kann man festhalten: Wenn der Trend der vergangenen 10 Jahre bis zum Jahre 2030 anhält und man keine Bremsmassnahmen ergreift, hat man an Stelle der prognostizierten Verkehrszahl 22600 nur einen Wert von 15300.

Die Prognose, bei der man angeblich sogar Bremsmassnahme berücksichtigt hat, ist also 48 % höher als die Zahl, die man korrekterweise und ohne Bremsmassnahmen erreicht.

Also ist klar:

Keine neuen Strassen fordern, sondern Prognosen ohne Manipulationen präsentieren!

Kleine Ergänzung zur Frage 1:

In einer grossen Dokumentation des Tiefbauamtes vom 12.4.2012 (Eine Serie von Ungeheimheiten wurde am 30.3.2012 an RR Stark und Armin Eugster gemeldet), sieht man eine genaue Ortsbezeichnung für die beanstandete Verkehrszahl 19200. Es wird erwähnt, es handle sich um eine an der Arbonerstrasse in Salmsach gemessene Zahl. Für die Romanshornstrasse in Egnach wird der Wert 14300 genannt. Somit bleibt Frage 1 brisant. Die Zahl 19200 täuscht etwas vor, was nicht der Tatsache für die Seestrasse entspricht. Eine derartige Eingabe ins Verkehrsmodell könnte aber eine Ursache für unsinnige Simulationsergebnisse sein.

Frage 2

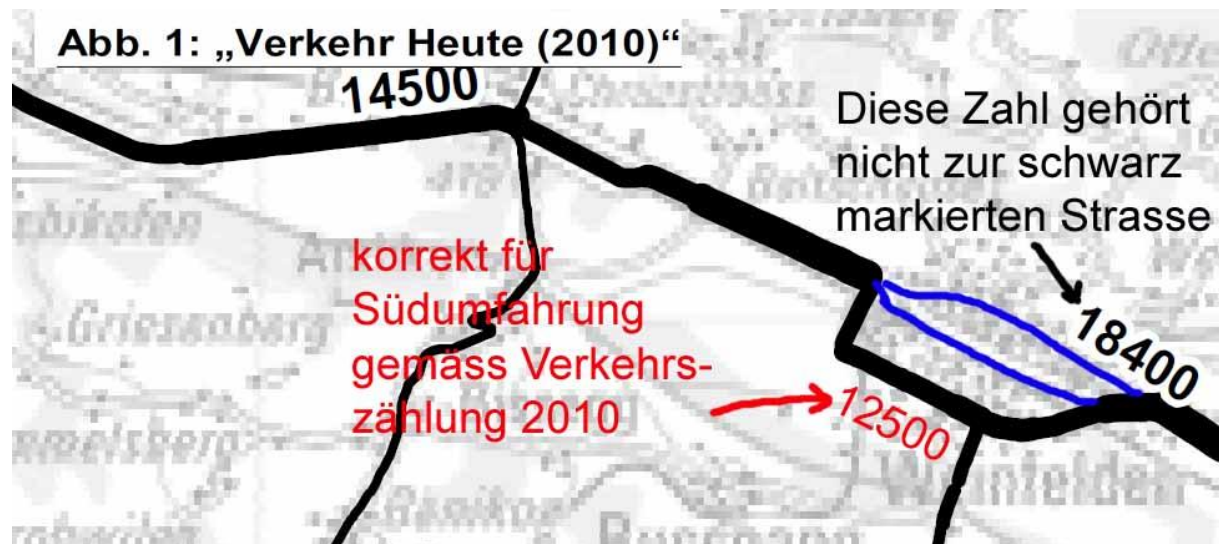
Was hält die Regierung der Meldung entgegen, ein Ottenbergtunnel zur Umfahrung von Weinfeldern sei für den Bund indiskutabel, weil der Verkehr auf der Südumfahrung die kritische Grösse von 15000 täglichen Fahrten erst in siebzig Jahren erreichen wird, sofern der Trend der letzten zehn Jahre unverändert bleibt?

Effektive Verkehrszahlen gemäss Publikationen des Tiefbauamtes (Jährl. Zunahme:0.26%)

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Weinfeldern | 12200 | 12500 | 12100 | 12200 | 12400 | 11800 | 12000 | 12300 | 12500 | 12808 |

(Es handelt sich bei diesen Zahlen um die grössten Messwerte an der Südumfahrung, die in der Botschaft schwarz markiert ist. Die rot markierten Zahlen werden auf Blatt 4 dokumentiert)

Dokumentation zur Manipulation in Botschaft des Regierungsrates z.H. Grosser Rat



Frage 3

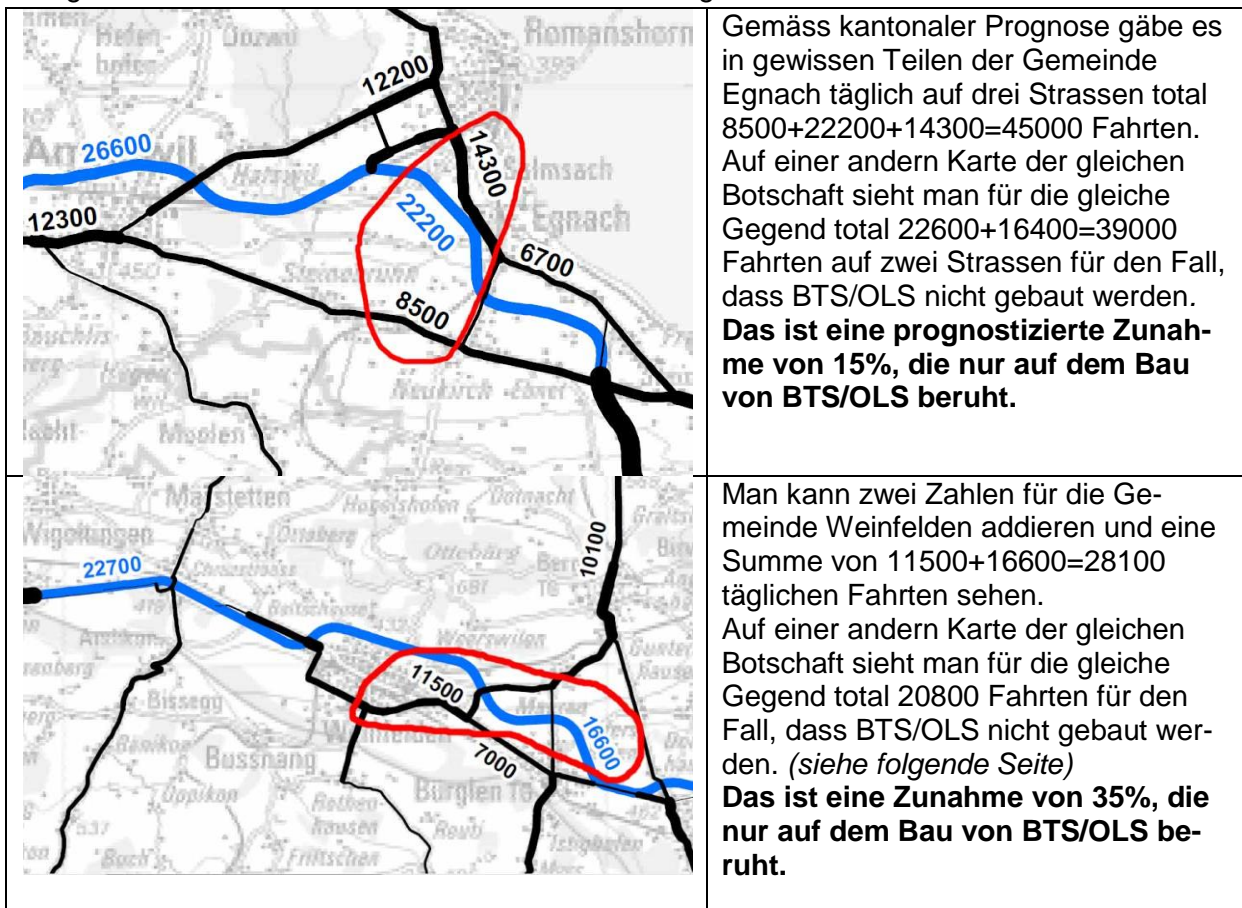
Was hält die Regierung der Meldung entgegen, in der Botschaft vom 13.12.2011 an den Grossen Rat hätte er ganz falsche Aussagen betreffend die Zunahme des Gesamtverkehrs aufgrund des Baues von BTS/OLS gemacht?

Ausschnitt aus Botschaft:

Wenig Mehrverkehr

Eine Studie zu den durch den Bau der BTS und der OLS verursachten Verkehrsverlagerungseffekten hat ergeben, dass der durch die beiden Strassen erzeugte Mehrverkehr gering sein wird. Im Referenzjahr 2020 wird die Zahl der zusätzlichen Fahrten auf dem gesamten Strassennetz im untersuchten Raum von St.Gallen/Horn bis Frauenfeld/Diessenhofen lediglich 3400 pro Tag oder 1 Prozent der gesamten Verkehrsmenge betragen, also weniger als ein durchschnittliches Jahreswachstum. In diesen Zahlen ist der geplante Ausbau des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt.

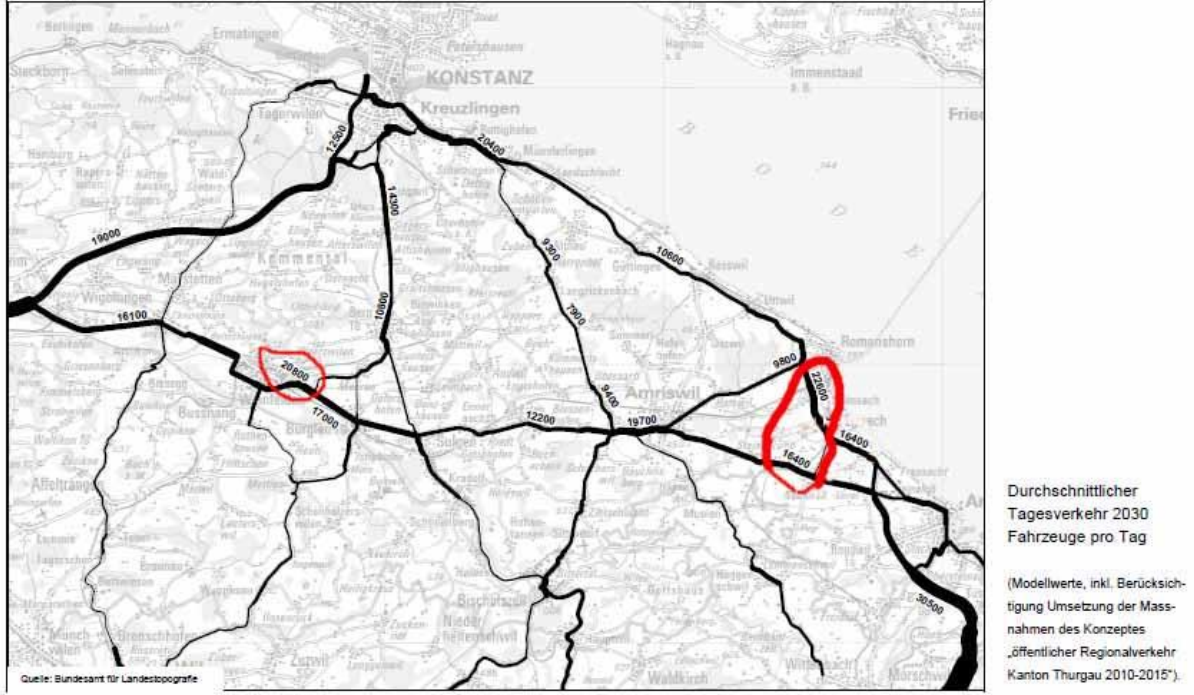
Prognosen zu Verkehrszahlen fürs Jahr 2030 in der gleichen Botschaft:



Schlussfrage:

Was unternimmt die Regierung, damit der grosse Glaubwürdigkeitsverlust in Grenzen gehalten werden kann?

Abb. 2: „Verkehr Zukunft (2030), ohne BTS/OLS“



Dokumentation der korrekten Zahlwerte fürs Jahr 2010 für Romanshorn und Weinfelden



Ergänzungen für interessierte Leserinnen Leser (Relativierung des Nutzens für die Seestrasse)

Betrachtungen zum gemeldeten Verkehrswert2010 für Salmsach (Arbonerstrasse) und zu andern Vorspiegelungen falscher Tatsachen

(Adresse für Dokumentation vom April 2012:

http://www.bts-ols.tg.ch/documents/12_04_13_Dosser_BTS_OLS.pdf)

| | |
|---|------------------------|
| Beanstandete Meldung in der Botschaft an den Grossen Rat: | 19200 (Anhang) |
| Meldung betreffend Egnach (Romanshorerstrasse) | 14300 (Seite 15, oben) |
| Meldung betreffend Salmsach (Arbonerstrasse) | 19200 (Seite 15, oben) |
| Belegt für Romanshorn (Arbonerstrasse) | 13900 (DTV 2010) |

Die genannte Zahl bleibt auf jeden Fall merkwürdig und rechtfertigt eine Anfrage.

Weshalb wird nicht mit dem gut belegten Wert der Arbonerstrasse Romanshorn gearbeitet?

Handelt es sich bei der notierten Zahl um eine Hochrechnung aus einer kurzen Messreihe?

Man darf auf jeden Fall davon sprechen, es handle sich um eine Vorspiegelung falscher Tatsachen (Für den Raum Weinfelden lautet der Vorwurf gleich)

Details dazu:

Herr Stark und seine Mitarbeiter fanden innerhalb von 5 Tagen keine Erklärung für die offensichtliche Diskrepanz zwischen den oben genannten, rot markierten Zahlwerten.

Sie haben auch nachher nichts mehr gemeldet.

Jetzt könnten sie melden:

Der Unterschied liegt daran, dass es sich um verschiedene Messstellen handelt. Das würde gut tönen.

Wenn es tatsächlich in Salmsach so grosse Verkehrszahlen gibt und wenn es auf der nahen Arbonerstrasse in Romanshorn sowie auf der Romanshorerstrasse in Egnach viel tiefere Werte gibt, dann handelt es sich um ein lokales Verkehrsproblem, bei dem auch die BTS nichts nützt.

Zur gleichen Einsicht führte ein Gespräch mit einer Person aus Salmsach, die beruflich oft unterwegs ist im Raum Romanshorn/Salmsach. Sie sagte: *Es gibt beim Verkehrsaufkommen zwischen der Arbonerstrasse in Salmsach und Romanshorn keinen erfassbaren Unterschied. Die Stauzeiten bei der Lichtsignalanlage in Salmsach bzw. bei den nahen Kreiseln in Romanshorn sind bekannt, aber kurz. Die Stausituationen sind offensichtlich durch Lokalverkehr verursacht und lassen sich mit neuen Strassen nicht beseitigen. Die Salmsacher haben den Bau eines Kreisels an Stelle der Lichtsignalanlage abgelehnt.*

Andere Merkwürdigkeiten bei Zahlen des Tiefbauamtes:

Auf **Seite 14** (mitte) wird ein grosses Verkehrswachstum von 4.4% auf der Strecke Kreuzlingen-Arbon genannt. Das steht in grossem Gegensatz zur nachweisbaren Zunahme von jährlich 0.33% in Romanshorn in den letzten 10 Jahren.

Für Altnau ist ein Wachstum von 0.98% nachweisbar.

Das wurde dem Departement vor Veröffentlichung des Berichtes gemeldet.

Neue Untersuchungen zeigen:

Verkehrswachstum an der Arbonerstrasse aufgrund der erfassbaren Zahlen von 2005 bis 2011: 1.45%. (Gut erklärbar durch Zunahme des Lokalverkehrs zum neu eröffneten Aldi)

Also ist das genannte Verkehrswachstum von 4.4% auf der Seestrasse eine blosser Behauptung oder eine unsinnige Berechnung.

(Auch hier würde ich von der **Vorspiegelung falscher Tatsachen** sprechen, die in diesem Fall Sacha Bundi zuzuschreiben ist. Der betreffende Abschnitt enthält auf der ersten Zeile die Worte „in den letzten 10 Jahren“. Man muss gut aufpassen, damit man merkt, dass sich die Zahlen durch Vergleich der Jahre 2010 und 2011 ergeben. Bei den DTV-Werten habe ich allerdings keine Zahlenpaare gefunden, welche die genannten Wachstumswerte belegen. Klar ist aber, dass sie zwar ins Auge stechen, aber nicht repräsentativ sind)

Auf **Seite 14** (mitte) wird ein grosses Verkehrswachstum von 5% auf der Strecke Scherzingen-Oberaach genannt. Das steht in grossem Gegensatz zur nachweisbaren Zunahme von jährlich 0.6% in Scherzingen Süd in den letzten 10 Jahren.

(Für Langrickenbach kann man zwar für diesen Zeitraum ein Wachstum von 5.99% nachweisen. Hinter diesem Anstieg steckt angeblich die Umplatzierung der Messstelle an einen Ort, an dem auch der Querverkehr von Altnau nach Sulgen erfasst wird. Zunahme von 3100 auf 5900 Fahrten von 2007 bis 2009)

Auf **Seite 14** (mitte) wird ein grosses Verkehrswachstum von 3.7% auf der Strecke Bonau-Arbon genannt. Auch diese Zahl hat nichts zu tun mit der langfristigen Verkehrsentwicklung. Das lässt sich belegen durch die nachweisliche Verkehrszunahme von 0.26% auf der Südumfahrung von Weinfeldern oder von 1.19% in Weinfeldern West oder 2.23% in Sulgen.

Also sind die andern genannten Verkehrszunahmen von 5% bzw. 3.7% ebenfalls blosser Behauptungen oder unsinnige Berechnungen.

Es ist bemerkenswert, dass man für Bischofzell während 10 Jahren ein effektives Verkehrswachstum von 2.06% nachweisen kann. Dieser Wert liegt offensichtlich über dem kantonalen Durchschnitt und sollte meiner Meinung nach zeigen, wo grosser Handlungsbedarf besteht.

Vielleicht findet man noch andere Ungereimtheiten oder Manipulationen, z.B. bei den Kostenberechnungen. Wer macht sich auf die Suche?

Ernst Johner, 25.4.2012 (ernstjohner@hotmail.com)

Grundlagen: Publierte DTV-Werte (mittels Suchmaschine auffindbar durch die Schlüsselwörter „DTV“ und „Thurgau“
Excel-Tabelle, die bei Bedarf geliefert wird

Für die Seestrasse und die Verbindung durchs Oberland sollte man die folgenden Gegenüberstellungen beachten:

| | 2010 gemäss DTV-Daten | Wachstum von 2002-2011 gemäss Statistik | Nullwachstum 2010-2030 dank Massnahmenpaket | 2010 gemäss TBA | 2030 ohne BTS/OLS Plausibilitätsbetrachtung | 2030 mit BTS/OLS Plausibilitätsbetrachtung | Strassenutzen Plausibilitätsbetrachtung | Wachstum 2010-2030 gemäss TBA | 2030 ohne BTS/OLS gemäss TBA | 2030 mit BTS/OLS gemäss TBA | Strassenutzen Taktische Zahlen des TBA |
|----------------------|-----------------------|---|---|-----------------|---|--|---|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--|
| Bottighofen | | | | 18900 | | | | 0.4% | 20400 | 14400 | 29% |
| Scherzingen West | 18200 | 0.69% | 0% | | 18200 | 16200 | 11% | | | | |
| Güttingen | 9900 | | | | 9900 | 7900 | 20% | | | | |
| Kesswil | | | | 10000 | | | | 0.3% | 10600 | 5500 | 48% |
| R'horn Kreuzl.Str. | 13700 | 1.45% | 0% | | 13700 | 11700 | 15% | | | | |
| R'horn Arbonerstr. | 13900 | 0.33% | 0% | | 13900 | 11900 | 14% | | | | |
| Salmsach Arbonerstr. | | | | 19200 | | | | 0.9% | 22600 | 14300 | 37% |
| Egnach R'hornerstr. | | | | 14300 | | | | 0.7% | 16400 | 6700 | 59% |
| Scherzingen Süd | 5100 | 0.60% | 0% | | 5100 | | | | | | |
| Langrickenbach | | | | 5900 | | | | 2.9% | 9300 | 2200 | 76% |
| Langr. total | | | | | | | | | | 18800 | |

Bemerkungen:

- Unter "Wachstum" ist jährliches Wachstum zu verstehen
- Massnahmenpaket=Konzept "Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2010-2015"
Plausibler Nutzen von BTS/OLS auf Seestrasse=2000 Fahrten/Tag=50% der offiziell für Kreuzlingen genannten Obergrenze des Transitverkehrs
- Im Modell des TBA kommen die Eingabewerte aus einer schwarzen Kiste und die Ausgabewerte aus einem Computermodell
- Man kann sich fragen, woher die total 2200+16600=18800 Fahrten/Tag in Langrickenbach fürs Jahr 2030 stammen, wenn es in Kreuzlingen jetzt täglich maximal 4000 Transitfahrten gibt

Bei dieser Gelegenheit kann man anfügen:

Wenn wir im Thurgau durch 50 km neue Strassen viel Mehrverkehr erzeugen, ist es ein schwacher Trost, dass es auf den neuen Strassen pro gefahrenen Kilometer weniger Verkehrsoffer gibt.