

Agglomerationsprogramm Konstanz-Kreuzlingen statt Südspange

An der Jahresversammlung des Vereins "Komitee zum Schutz des Seerückens" wurde über die erstaunlichen Erfolge mit dem Bahn- und Busverkehr im Thurgau informiert. Diese sind eine wichtige Vorleistung für das Agglomerationsprogramm Konstanz-Kreuzlingen. Dieses soll für attraktivere Siedlungen mit weniger Folgeschäden für Mensch und Umwelt durch den motorisierten Verkehr sorgen. Leider wird in Kreuzlingen immer noch umgekehrt geplant. Zuerst die Strassenlücke "Südspange" (1. Etappe der Südumfahrung) schliessen und dann die Planungslücke.

An der Jahresversammlung des Vereins „Komitee zum Schutz des Seerückens“ informierte Werner Müller, der Leiter des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr, über eine ermutigende Entwicklung des Bahn- und Busverkehrs. Die „Bahn 2000“ mit Taktfahrplan und mehr Regional- und Schnellzügen ist nicht nur in den städtischen Agglomerationen ein Erfolgsmodell sondern auch in ländlichen Regionen. In diesem Jahr sind im Thurgau fast eineinhalb Mal so viele Fahrgäste mit der Bahn oder dem Bus gefahren als 10 Jahre vorher. Dank dem Projekt „bambus“ beförderten die Kreuzlinger Regionalbusse in diesem Jahr schon dreimal so viele Fahrgäste als noch vor drei Jahren. Beim Stadtbus sind es sogar viermal mehr. Gleichzeitig stagnierte der Autoverkehr auf den meisten Kreuzlinger Strassen, nachdem er jahrzehntelang ebenso zugenommen hatte wie heute der Bahn- und Busverkehr.

Das Projekt „bambus“ war eine wichtige Vorleistung für das Agglomerationsprogramm Konstanz-Kreuzlingen. Darüber informierten Werner Müller mit Walter Abegglen, Gemeinderat Kreuzlingen. Beide sind Mitglieder der Kommission für dieses Programm, welches der Bund bis zur Hälfte der Investitionskosten subventionieren könnte. Damit sollen erstens Siedlungsformen mit weniger Mobilität gefördert werden. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten sind wieder am gleichen Ort zu ermöglichen. Zweitens ist ein grösserer Teil der Autofahrten auf Bahnen, Busse, Füsse und Velos zu verlagern. Drittens sind alte Strassen zu sanieren und erst zuletzt wären neue Strassen zu prüfen. Das Agglomerationsprogramm hat bestehende Strassen zu entlasten und die Folgeschäden des Strassenverkehrs für Mensch und Umwelt zu mindern. Gleichzeitig kann damit die Zersiedlung gebremst, der Land- und Energieverbrauch gesenkt und die Standortqualität ebenso wie die Gesundheit verbessert werden.

Leider wurde bisher mit der „Südspange“ in Kreuzlingen immer noch umgekehrt geplant: Zuerst die „Strassenlücke“ schliessen und erst dann die „Planungslücke“. Früher wurde dieses umstrittene Strassenstück ehrlicher bezeichnet als erste Etappe der Kreuzlinger Südumfahrung oder der Autostrasse T13 über den Seerücken. Die „Südspange“ hatte das Kreuzlinger Stimmvolk allein im Jahr 2001 mit einem Zufallsmehr befürwortet auf Grund einer Botschaft, in der ein grosser Bundesbeitrag versprochen wurde. Der Bund hatte diesen Beitrag aber schon vorher verweigert. Das Bundesgericht entschied im Jahr 2003 erneut gegen die „Südspange“ auf Grund von rechtlichen Vorgaben, denen das ganze Schweizer Volk zugestimmt hat. Das Thurgauer Stimmvolk doppelte im Jahr 2005 nach und stimmte ebenfalls gegen die Kreuzlinger Südumfahrung. Sollen die Schweizer und Thurgauer Volksrechte in Kreuzlingen mit der „Südspange“ übergangen werden auch wenn die Volksrechte heute überall in der Politik ein dominierendes Thema sind? Wäre dem Vertrauen in die Kreuzlinger Politik nicht besser gedient durch ein mit mehr Öffentlichkeit geplantes Agglomerationsprogramm?

Komitee zum Schutz des Seerückens