

5. Interpellation Susanne Oberholzer betreffend Autobahnhalbanschluss Pfyn (04/IN 44/323)

Beantwortung

Präsident: Die Antwort des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Die Interpellantin hat das Wort zu einer kurzen Erklärung.

Oberholzer, SP: Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung meiner Interpellation zum Autobahnhalbanschluss Pfyn. Einen Teil meiner Fragen hat der Regierungsrat zufriedenstellend beantwortet, doch gerade in Bezug auf den Zeitpunkt der Realisierung und die Auswirkungen auf die Verkehrsmenge im Dorf Pfyn selbst stellen sich mir weitere Fragen. Ich wünsche mir weiterführende Erklärungen und **beantrage** deshalb Diskussion.

Abstimmung: Diskussion wird mit grosser Mehrheit beschlossen.

Diskussion

Oberholzer, SP: Der Autobahnhalbanschluss Pfyn ist ein Paradebeispiel für ein Strassenprojekt, das über Partei- und Dorfgrenzen hinweg Zustimmung findet. Der Grund dafür ist klar: Keine komplizierten neuen Streckenführungen und keine neuen Strassen. Es handelt sich bei diesem Halbanschluss um eine ökologisch und ökonomisch äusserst sinnvolle Lösung. So wünschen wir uns von der SP Strassenbauprojekte. Wie notwendig dieser neue Autobahnhalbanschluss ist, kann momentan jeder von Ihnen selbst beobachten. In Felben wird der Verkehr zurzeit umgeleitet, da die Brücke beim Römerhof erneuert werden muss. Auf der Bahnhofstrasse fahren nun diejenigen Autos, die bis anhin von Frauenfeld Ost über Felben in Richtung Osten fuhren. Die Anwohnerinnen und Anwohner in Felben leiden unter dem Mehrverkehr, es kommt zu gefährlichen Kreuzungsmanövern mit Lastwagen, die verbotenerweise über die Bahnhofstrasse fahren, und mit Postautos. Zwei Drittel dieses Verkehrs müssten nicht durch das Dorf fahren, weder auf der Bahnhofstrasse noch auf der Hauptstrasse. Der Autobahnhalbanschluss Pfyn würde Felben von diesem Verkehr entlasten, der gerade jetzt das gesamte Dorf belastet. Der Regierungsrat schreibt, dass der Autobahnhalbanschluss ca. 2010 realisiert werden könnte. Wie realistisch ist denn nun diese Zeitangabe? Hat der Regierungsrat bereits weitere konkrete Informationen aus Bern erhalten? Dort wurde ja in Aussicht gestellt, dass die Planung in diesem Jahr wieder aufgenommen werde. Die regierungsrätliche Antwort weist auf eine zögerliche Haltung hin. Ich erwarte, dass der Thurgauer Regierungsrat sämtliche Möglichkeiten ausschöpft, auf eine rasche Realisierung des Halbanschlusses hinzuwirken. Es reicht nicht, zu warten, bis die Genehmigung des Antrages

eintrifft, oder dann gar einfach Bedauern auszudrücken, dass es nicht geklappt hat. Die Region braucht diesen Anschluss, und zwar so rasch wie möglich. Laut der Abschätzung, die in der Beantwortung unter Punkt 2 aufgeführt ist, sind die Prognosen für Frauenfeld Ost und Felben mit Halbanschluss besser. Allein bei der Thurbrücke müsste mit Mehrverkehr gerechnet werden. Woher kommen diese zusätzlichen 2'000 Autos? Sind es die Autos aus Felben selbst, die den Autobahnanschluss benutzen, anstatt in Frauenfeld Ost auf die Autobahn zu fahren? Oder woher stammt der prognostizierte Mehrverkehr? Einige Stimmen aus Pfyn befürchten, dass das Dorf von Mehrverkehr belastet werden wird. Wenn die 2'000 Autos pro Tag, die zusätzlich die Thurbrücke passieren werden, alle durch Pfyn fahren, sind die Stimmen berechtigt. Allerdings gehe ich davon aus, dass die Autofahrerinnen und Autofahrer vom Seerücken, die bisher durch Felben und Frauenfeld Ost gefahren sind, neu den Autobahnhalbanschluss benutzen werden, und diejenigen, die vom Seerücken nach Müllheim gefahren sind, dies auch weiterhin tun werden. Hier sind flankierende Massnahmen nötig. Der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort von der Prüfung einer Umgestaltung des Knotens Hauptstrasse/Steckbornerstrasse in Pfyn. Diese Umgestaltung muss nicht nur geprüft, sondern dringend umgesetzt werden. Wer bezahlt eine solche Umgestaltung und weitere flankierende Massnahmen in Pfyn? Pfyn braucht diese Massnahmen. So würden wir etwas schaffen, was im Bereich Strassenbau in den letzten Jahren leider nicht möglich war, nämlich eine Verbesserung im Thurgauer Strassennetz, die ökologisch und ökonomisch sinnvoll ist, den Autofahrenden und dem Langsamverkehr entgegenkommt und alle Betroffenen zufriedenstellt. Ich fordere den Regierungsrat auf, alles daran zu setzen, dass der Autobahnhalbanschluss Pfyn in kürzester Zeit realisiert wird.

Bär, EVP/EDU: Die EVP/EDU-Fraktion dankt für die Beantwortung. Wir appellieren an den Regierungsrat, mit dem Autobahnhalbanschluss Pfyn bei der Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes am Ball zu bleiben. Nach dem Nein in Frauenfeld zur F 21 ist es wichtig, den Halbanschluss Pfyn zu fördern, um die Stadt Frauenfeld und das Dorf Felben vom alltäglichen Verkehr und Schwerverkehr zu entlasten. Den Grundstein dafür haben wir im Thurgau mit der Aufnahme in den Richtplan 2005 gelegt.

Engeler, GP: Der Halbanschluss bei der Thurbrücke in Pfyn hat als Provisorium beim Bau der Autobahn schon einmal bestanden. Was die Einfahrt in Richtung Zürich angeht, wäre er ohne grossen Aufwand möglich. Was die Ausfahrt von Frauenfeld her betrifft, wäre er wegen des starken Verkehrsaufkommens nicht so einfach zu verwirklichen. Da müsste in Richtung Pfyn die Hauptstrasse überquert werden, und das bei einer unübersichtlichen Stelle. In der Antwort hofft der Regierungsrat, dass die Kosten vollumfänglich durch den Bund übernommen werden. Was passiert, wenn dem nicht so ist? Wenn der Halbanschluss Pfyn verwirklicht würde, wäre der Kantonsstrassenabschnitt Felben - Pfyn - Dettighofen betroffen, der Mehrverkehr aufnehmen müsste. Auf diesem

Abschnitt müsste der Kanton Sanierungsmassnahmen mit Querschnittsoptimierungen treffen, zum Beispiel für die Steckbornerstrasse in Pfyn. Als Müllheimer müsste ich hinter diesem Ansinnen stehen. Wenn ich jedoch die Entlastung von Felben und die gleichzeitige Mehrbelastung von Pfyn in Betracht ziehe, ist das Projekt mehr als fragwürdig. Ein solcher Halbanschluss würde den Verkehr vom ganzen Seerücken anziehen, der heute auf den Anschluss Müllheim und die Anschlüsse Frauenfeld Ost und Frauenfeld West verteilt ist. Ich ersuche den Regierungsrat, den Sachverhalt genau anzuschauen und nicht mit der Entlastung eines Dorfes das nächste Dorf zu belasten.

Eugster, CVP: Die CVP-Fraktion erachtet den Bau des Halbanschlusses Pfyn für dringend nötig. Der Bauherr ist bekanntlich der Bund, und darum bitten wir das zuständige kantonale Departement, beim Bund den nötigen Druck aufrecht zu erhalten, dass dann bei der anstehenden Sanierung des A 7-Abschnittes Pfyn - Müllheim auch der Halbanschluss realisiert wird.

Lüscher, FDP: Die FDP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die umfassende und klare Beantwortung der aufgeworfenen Fragen. Mit Freude stelle ich als Verantwortlicher der Regio Frauenfeld fest, dass diese Verkehrsmassnahme von der Interpellantin und 49 Mitunterzeichnenden unterstützt wird. Dies ist insofern erfreulich, als man seit der Bekanntmachung des Agglomerationsprogrammes Frauenfeld im Frühjahr 2006 weiss, dass sich in Pfyn auch Opposition dagegen äussert, die eine starke Mehrbelastung im Dorf befürchtet. Dies nicht zuletzt darum, weil mit dem Anschluss Pfyn der Raum Steckborn/Untersee besser an die Nationalstrasse angebunden wird. Im Gegensatz zu den siebziger Jahren, als die A 7 noch in Pfyn endete, verfügen wir aber heute in Müllheim über einen nächsten Vollanschluss. Trotzdem muss von einer Zunahme der Verkehrsbelastung in Pfyn ausgegangen werden, die stark durch die generelle Verkehrszunahme in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren beeinflusst wird. Demgegenüber steht eine massive Abnahme des Durchgangsverkehrs von 50 % bis 60 % in Felben und eine erhebliche Reduktion im Zufahrtbereich zum Anschluss Frauenfeld Ost. Das Agglomerationsprogramm der Regio Frauenfeld wurde im Frühjahr 2007 als erstes in Bern eingereicht und im Dezember nach der Abstimmung über die F 21 überarbeitet. Der Halbanschluss Pfyn wurde der Prioritätsstufe A, das heisst der ersten Phase des Infrastrukturfonds des Bundes, zugeordnet. Die Kosten von 5 Millionen Franken teilen sich in 4 Millionen für den Anschluss und in 1 Million für Massnahmen in Felben und Pfyn auf. Hier stimmen die Angaben im Agglomerationsprogramm der Regio Frauenfeld mit jenen in der Antwort des Regierungsrates überein. Seitens der Regio Frauenfeld wie auch des Regierungsrates wird davon ausgegangen, dass diese Investition zum Nationalstrassenbau gehört und damit gemäss NFA auch durch den Bund zu finanzieren ist. Diesbezüglich werden die Besprechungen vom 27. Mai und insbesondere vom 9. September mit dem Amt für Raumentwicklung in Bern Klarheit schaffen müssen. Es muss von allen Beteiligten ein

grosser Einsatz geleistet werden, klafft doch zwischen den bisher 30 eingereichten Agglomerationsprogrammen und dem Infrastrukturfonds eine Finanzierungslücke von 4 bis 5 Milliarden Franken. Für den Halbinschluss Pfyn ist daher eine Überführung vom Agglomerationsprogramm zum Bundesamt für Strassen (ASTRA) zwingend, damit die Finanzierung gesichert ist. Deshalb wird der Regierungsrat gebeten, sich vehement dafür einzusetzen, dass das ASTRA dieses Projekt zusammen mit der Strassensanierung der A 7 in ihr Programm aufnimmt. Der Halbinschluss Pfyn ist ein zentrales Projekt im Rahmen der Entflechtung von Siedlung und Verkehr.

Arnold, SVP: Der Regierungsrat gibt klare Antworten auf die aufgeworfenen Fragen der Interpellantin. Da gibt es eigentlich nichts mehr hinzuzufügen, und die Fraktion der SVP kann den Aussagen nur zustimmen. Es bleibt zu hoffen, dass das von der kantonalen Verwaltung eingereichte Gesuch zur raschen Realisierung des Halbinschlusses Pfyn nicht irgendwo in einer unteren Schublade des Arbeitspultes des zuständigen Ingenieurs verschwindet, sondern zügig an die Hand genommen wird. Der Regierungsrat führt in seiner Antwort aus, dass das ASTRA mit Schreiben vom 25. Mai 2007 mitgeteilt habe, dass der eingereichte Bericht geeignet sei, um die angestrebten Wirkungen des neuen Anschlusses zu erkennen. Das lässt vermuten, dass es unter Umständen doch noch einige Zeit dauern wird, bis dieser nach meiner Meinung absolut notwendige Autobahnhalbinschluss gebaut wird. Den jüngeren Personen im Saal ist es vielleicht nicht bekannt, dass dieser Halbinschluss bereits einmal existierte. Er wurde anfangs der achtziger Jahre am Ende des damaligen Autobahnteilstückes gebaut und nach der Weiterführung der A 7 bis nach Müllheim leider wieder abgebrochen. Die Pläne müssten eigentlich nur aus dem Archiv des Tiefbauamtes hervorgeholt und überarbeitet werden. Danach wäre die Realisierung innerhalb von wenigen Monaten möglich, wenn dies die zuständigen Instanzen tatsächlich auch nur wollten. Und daran zweifle ich etwas. Ich fordere den Regierungsrat auf, den notwendigen Druck bei den ASTRA-Leuten in Winterthur aufzusetzen, damit der Halbinschluss möglichst rasch realisiert wird.

Komposch, SP: Die NFA macht die Ausgangslage klar: Die Planung des Projektes "Halbinschluss Pfyn" liegt beim Bund. Dies soll den Regierungsrat jedoch nicht davon abhalten, sich mit aller Deutlichkeit für dessen Realisierung einzusetzen. Diese Meinung vertritt die Mehrheit der SP-Fraktion. Ich verzichte auf die Aufführung aller schon genannten Argumente, möchte aber auf die vorherrschende Meinung des Bezirkes Steckborn hinweisen. Der Wunsch nach dem Halbinschluss ist im Bezirk Steckborn gross. Die Gemeinden am Untersee beklagen die so genannte psychologische Hürde des Seerückens. Man sagt, dass potentielle natürliche sowie juristische Zuzüger aufgrund der ineffizienten Verbindungsinfrastrukturen von einer Wohnsitznahme auf der Seeseite abgehalten würden. Die Steckborner sind überzeugt, dass der Halbinschluss Pfyn die wirtschaftliche Entwicklung des Bezirkes ankurbeln und wesentlich beeinflussen würde. Bei

aller Euphorie für dieses Projekt gilt es jedoch, Abklärungen zu treffen, welche Auswirkungen der Halbanschluss für die Gemeinde Pfyn hätte, ob und wenn ja welche Massnahmen getroffen werden müssten und wer für deren Finanzierung aufkommen würde. Möglicherweise kann uns der zuständige Regierungsrat diese Fragen heute schon beantworten.

Häni, SVP: Es ist schon erstaunlich, aus welchen Kreisen auf einmal neue Strassen gefordert werden. Grundsätzlich bin aber auch ich der Meinung, dass der Autobahnhalbanchluss Pfyn für den Raum Seerücken und Steckborn/Untersee eine gute Lösung wäre. Wenn zur besseren Anbindung dieser Region noch ein Beitrag zur Lösung des Verkehrsproblems in Frauenfeld Ost geleistet wird, kann man fast nicht gegen dieses Vorhaben sein. Die Gemeinde Pfyn müsste allerdings mit einem nicht unerheblichen Mehrverkehr rechnen. Darum ist die Pfyner Bevölkerung diesem Bauvorhaben gegenüber gespalten. Diejenigen, die oft in Richtung Zürich unterwegs sind, befürworten eine bessere Anbindung, die anderen, die an der Hauptstrasse oder an der Steckbornerstrasse wohnen, fürchten sich vor dem Mehrverkehr. In der regierungsrätlichen Antwort auf die Frage 2 werden die Verkehrszahlen für das Jahr 2023 mit und ohne Halbanschluss prognostiziert. Dabei wird aufgezeigt, dass ein Drittel der Fahrzeuge, die Felben durchfahren, bei der "Prognose ohne Anschluss 2023" gleich wie beim "Zustand ohne Anschluss 2003" gut 500 m weiter auf der Thurbrücke nicht mehr erscheint. Dafür fehlt mir etwas der Glaube. Für mich stellt sich zudem die Frage, ob der Verkehr, der heute von Steckborn über Müllheim auf die A 7 fährt und nach der Realisierung des Halbanschlusses zum grossen Teil über Pfyn fahren würde, auch mit eingerechnet wurde. Der Gemeinderat Pfyn wünscht deshalb im kommenden Sommer eine erneute Verkehrszählung, wenn das Verkehrsaufkommen durch den Tourismusverkehr zum Untersee erhöht ist. Zudem wäre es für die Pfyner Bevölkerung interessant, zu erfahren, welche flankierenden Massnahmen als Folge des grösseren Verkehrsaufkommens in der Gemeinde Pfyn geplant sind. Sind nebst der Umgestaltung des Knotens Hauptstrasse/Steckbornerstrasse durch den Kreisel weitere Massnahmen für die Fussgängersicherheit oder Lärmschutzmassnahmen vorgesehen? Auch die Frage der Kostenbeteiligung der Gemeinde an allfällige flankierende Massnahmen innerorts ist für die Pfyner Bevölkerung von Bedeutung. Solche Kosten müssten nach meiner Meinung Bestandteil des Gesamtprojektes sein und sollten die Gemeinde Pfyn neben dem Mehrverkehr nicht auch noch finanziell belasten. Der Wunsch nach Verkehrsentlastung der Gemeinde Felben-Wellhausen sowie der Stadt Frauenfeld ist absolut verständlich. Der Solidaritätsgedanke sollte aber auch für Pfyn gelten.

Guido Brunner, GP: Ich spreche für eine Minderheit der Grünen Fraktion. Der Halbanschluss bringt Gefahren, die in der Antwort des Regierungsrates nicht enthalten sind. So wird der Seerücken für die Besiedlung attraktiver, da die Verkehrsverbindungen nach

Frauenfeld und weiter nach Winterthur und Zürich schneller werden. Wie geht der Regierungsrat damit um? Ich weise in diesem Zusammenhang auf die Projektidee eines Kulturlandschaftsparkes Seerücken hin, die von einer vermehrten touristischen Nutzung des Seerückens und nicht von einer weiteren Besiedlung desselben ausgeht. Der allfällige Mehrverkehr aus dem Gebiet des Seerückens sollte 1'000 Fahrzeuge pro Tag nicht übersteigen. Eine Minderheit der Grünen Fraktion kann hinter dem Halbanschluss stehen, wenn die Hauptstrasse durch Felben aus dem Kantonsstrassennetz entlassen und die neue Ortsdurchfahrt auf die versprochene siedlungsorientierte Ausgestaltung redimensioniert wird. Darunter verstehen wir Tempo 30 und eine Umgestaltung des Strassenraumes. Dieser Umbau müsste vom Kanton als Vorleistung für die Übernahme der Kantonsstrasse eingebracht werden. Wir sehen in der Entlastung von Felben mehr als nur eine Chance, vielmehr den klaren Auftrag, die Strasse, die nicht mehr als Durchgangsstrasse benützt wird, zu redimensionieren.

Regierungsrat **Ruprecht**: Ich beschränke mich auf ergänzende Bemerkungen zur Antwort des Regierungsrates und auf die Beantwortung einiger Fragen. Am 19. Dezember 2006 haben wir dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) mit unserem Antrag Folgendes erläutert: Der Halbanschluss Pfyn ersetzt den vom Bundesrat im generellen Projekt vom 18. August 1972 genehmigten Vollanschluss Engwilen, der einmal auf dem Seerücken vorgesehen war. Mit dem Anschluss Engwilen hätte das Hauptstrassennetz nur geringfügig entlastet werden können; es wäre fast nur zu Verkehrsverlagerungen gekommen. Der Halbanschluss Pfyn hingegen zeigt ein sehr gutes Kosten-/Nutzenverhältnis. Ich verweise hier auf die Tabelle auf Seite 2 der regierungsrätlichen Antwort. Wir haben die Auswirkungen des Halbanschlusses Pfyn entsprechend der Weisung des ASTRA betreffend Beurteilung zusätzlicher Nationalstrassenanschlüsse untersucht. Der Bund war immer zuständig für die Anschlüsse an die Autobahn. Das hat nichts mit der NFA zu tun. 1960, als das Grundnetz bei den Nationalstrassen geplant wurde, sah man 180 Anschlüsse in der ganzen Schweiz vor. Heute sind es etwa 400 Anschlüsse. Das ASTRA hat wegen der Dichte dieser Anschlüsse sehr grosse Vorbehalte, weil der Verkehrsfluss gestört wird. Wir sind aus siedlungstechnischen Gründen anderer Meinung: Wenn wir die Siedlungen entlasten wollen, brauchen wir mehr Anschlüsse. Das wird eines der Probleme sein. Der Halbanschluss Pfyn wird bezüglich Nachhaltigkeit klar positiv beurteilt (Wirtschaftlichkeit, Auswirkungen auf die Gesellschaft und Umwelt). Der Nutzen für die bestehende A 7 und die Gesamtheit des betroffenen Gebietes ist gross. Die mit dem Vorhaben verbundenen Störungen auf der Stammachse (Autobahn) sind gering und daher vernachlässigbar. Am 22. März 2007 besprach der Kantonsingenieur das Problem zum xten Mal mit dem ASTRA. Anlässlich dieser Besprechung hat das Bundesamt festgehalten, dass die Ausarbeitung der aufeinander abzustimmenden Programme und Beschlüsse vor einem Entscheid zu den Anschlüssen Pfyn und Wil West abzuwarten sei, und das ist ein weiteres Problem. Alle warten aufeinander, und da besteht die Gefahr ei-

nes zeitlichen Vakuums, das zwar bestritten wird. Die Situation wird langsam etwas unübersichtlich: Zur Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes (WEN): Definition der Engpässe und der Lösungsansätze. Daraus folgen alternativ a) Bewirtschaftung mittels Verkehrsmanagements, b) Ausbau oder c) Netzergänzungen (zum Beispiel Pfyn und Wil West). Zum neuen Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (NEB): Dieser Beschluss hat einen Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen, die ihrerseits auf den Sachplan Verkehr abstellen, und mit dem Sachplan Verkehr wird nach verkehrsträgerübergreifenden Lösungen gesucht. Was die Strasse nicht kann, vermag allenfalls die Schiene zu leisten und umgekehrt. Mit der Netzzuordnung Strasse beispielsweise wird definiert, welche Strecken künftig durch den Bund geplant, gebaut und unterhalten werden. Das Grundnetz im Thurgau sind die A 7 und die A 1, ferner nach Vorschlag des ASTRA die jetzige T 13. Wir pochen stattdessen immer noch auf die T 14. Also ginge das Grundnetz zu 100 % zulasten des Bundes, und für ein so genanntes Ergänzungnetz im Kompetenzbereich der Kantone richtet der Bund Beiträge aus. Die neue Ordnung kommt vor das Parlament, wobei der Entscheid nicht vor 2010 erwartet wird. Die Programmbotschaft Engpassbeseitigung (PEB) und die Engpässe auf dem Nationalstrassennetz (PSV) betreffen den Thurgau nicht, sie verzögern aber die Gesamtschau durch den Bund. Die Programmbotschaft Agglomerationsverkehr (PAV) betrifft den Thurgau hingegen sehr. Wir haben im Thurgau fünf vom Bund anerkannte Agglomerationen. Das Agglomerationsprogramm ist Teil des Infrastrukturfondsgesetzes. Zweck ist die finanzielle Unterstützung der Agglomerationen bei Infrastrukturbauvorhaben. Im Infrastrukturfondsgesetz wird eine Reihe von dringenden Projekten genannt, die vorrangig finanziert würden. In Frauenfeld wäre das zum Beispiel die F 21 gewesen. Ziel der PAV ist, dass bis Herbst 2009 über ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen an den Bundesrat entschieden wird. Der Kantonsingenieur und ich sind ständig in Kontakt mit den Bundesbehörden. Die Erarbeitung der Programmbotschaften ist äusserst anspruchsvoll. Wir haben 26 Kantone, alle mit Forderungen und Wünschen. Die Programmbotschaften sind im Korsett der zur Verfügung stehenden Mittel zu koordinieren, nach Möglichkeit haushaltsneutral. So haben die Kantone Anträge zur Aufnahme verschiedenster Strassenabschnitte in das Grundnetz mit einer Gesamtlänge von 400 km gestellt. Diese Aufklassierungen würden zusätzliche Bundesmittel erfordern, die andere vorgesehene Mittelzuteilungen an die Kantone entsprechend reduzieren würden. Im Sommer 2008 erwarten wir vom Bund das Vernehmlassungsverfahren zum neuen Netzbeschluss, und frühestens 2009 liegen dann die Botschaftsentwürfe zu NEB, PEB und PAV etc. vor. Optimisten hoffen, dass Ende 2009 Beschlüsse vorliegen, Realisten rechnen eher mit mindestens einem Jahr zusätzlicher Bearbeitungszeit. Das heisst, dass ein Inkrafttreten nicht vor 2010 zu erwarten ist. Nun hatten wir am 9. Mai den Direktor des Bundesamtes zu einer weiteren Aussprache im Thurgau zu Besuch. Mit dabei waren einer seiner Vizedirektoren und der neue Filialleiter der zuständigen Region in Winterthur, der neue Baudirektor, der Kantonsingenieur und der Generalsekretär des DBU.

Wenn wir auf all diese Bundesbeschlüsse warten müssen, dann dauert es seine Zeit bis zur Realisierung. Darum wollten wir die Leute vom Bundesamt ein weiteres Mal davon überzeugen, dass die Anschlüsse Pfyn und Wil West vorgezogen werden sollten. Pfyn hat einen ausserordentlich grossen Nutzen. Der Halbanschluss reduziert die Verkehrsbelastung in Felben um fast 70 %. Der Anschluss Wil West dient zwei Kantonen, St. Gallen und Thurgau, und aus geographisch-politischen Überlegungen erwarten wir hier ein klares Signal, wie seinerzeit auch bei der F 21, die aus geographisch-politischen Überlegungen den Vorzug erhalten hatte. Der Direktor des ASTRA hat auf die Gesamtschau mit dem erforderlichen Zeitbedarf verwiesen, uns aber in Bezug auf die Chancen zur Realisierung der beiden Anschlüsse Hoffnungen gemacht. So sind wir optimistisch, dass wir beziehungsweise der Filialleiter der zuständigen Region in Winterthur im Frühjahr 2009 grünes Licht erhalten. Wir bleiben selbstverständlich am Ball. Wir sind aber auf das Ja des Bundes angewiesen, und zwar nicht nur wegen der Finanzierung. Wenn der Bund nicht einverstanden ist, dürfen wir nicht bauen, auch wenn wir die Anschlüsse selber bezahlen würden. In Pfyn erhält die Steckbornerstrasse fast 50 % Mehrverkehr im Jahr 2023, und da sind selbstverständlich flankierende Massnahmen (Kreisel, Fussgängerübergänge, Trottoirs etc.) nötig. Wir haben mit dem seinerzeitigen Gemeindeammann gesprochen, der einverstanden war. Wir gehen davon aus, dass er die Mehrheit des Gemeinderates vertrat. Die Abtretung der Strasse in Felben ist noch nicht im Detail besprochen, wird aber mit Sicherheit ein Thema sein. Sie wäre Voraussetzung für die Umgestaltung zur Reduzierung des Verkehrs. Da finden wir bestimmt ein offenes Ohr bei der Gemeindebehörde. Zu Kantonsrat Häni: Die Finanzierung des Anschlusses geht zu Lasten des Bundes. Der Anschluss kostet nicht 5 Millionen, sondern 3 Millionen Franken. Der Rest wäre dann für flankierende Massnahmen vorgesehen. Vor allem in Pfyn, aber auch in Felben, werden gewisse Massnahmen nötig sein. Zum Verkehr auf der Thurbrücke: Die Thurbrücke befindet sich nördlich des Anschlusses auf die Autobahn. Dort haben wir eine permanente Messstelle. Der Verkehr verteilt sich dann in Richtung Müllheim, wo er etwa gleich bleiben, und in Richtung Steckborn, wo er ansteigen wird. Heute wird aus dem Seegebiet hauptsächlich der Anschluss Müllheim frequentiert, nachher wird es der nähere Anschluss Pfyn sein, weshalb Mehrverkehr auf der Steckbornerstrasse anfallen wird, der noch nicht endgültig gelöst ist. Der Anschluss Müllheim wird entlastet, was nicht unbedingt nötig wäre. Das gleiche Problem haben wir auch beim Anschluss Wil West, das wir morgen mit den zuständigen Behörden besprechen werden.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Präsident: Das Geschäft ist erledigt.