Kantonales Tiefbauamt

Thurgau

mobilitätthurgau

Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) / Oberlandstrasse (OLS)

Werkstattbericht 1, Dezember 2010

Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und Oberlandstrasse (OLS) sind Jahrhundertprojekte. Sie sollen Dörfer und Städte im Mittel- und Oberthurgau verkehrstechnisch entlasten und die Lebensqualität verbessern. Parallel dazu sollen der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr gefördert werden. Über den Stand der Planungsarbeiten orientiert dieser erste Werkstattbericht «Mobilität Thurgau – BTS/OLS». Weitere Werkstattberichte werden vierteljährlich folgen und sollen wertvolle Diskussionsgrundlagen liefern.

Andy Heller, Kantonsingenieur

Inhalt

2 Herausforderung für Sascha Bundi
3 Jakob Stark: «Heute den Thurgau von morgen planen»
4 Wie werden Gemeinden besser verbunden und entlastet?
6 Sicherheit hat oberste Priorität
7 Gemeinden bestimmen Linienführung mit
8 Bevorstehende Meilensteine

«Mobilität Thurgau – BTS/OLS» in Kürze

Das Projekt Der Kanton Thurgau verfolgt eine koordinierte Verkehrspolitik mit einem stetigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs und einer bedarfsgerechten Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur für den Individualverkehr. Wesentliche Teile dieser Strategie sind der Bau einer neuen Entlastungsstrasse durch den Oberthurgau und das Thurtal (Bodensee-Thurtal-Strasse; BTS) sowie die Verbesserung der Verbindung vom Raum Kreuzlingen nach Oberaach im Oberthurgau (Oberlandstrasse; OLS).

Der Auftrag Im Dezember 2009 hat der Grosse Rat den revidierten kantonalen Richtplan genehmigt. Darin sind die generellen Linienführungen der beiden Strassen als sogenannte «Zwischenergebnisse» enthalten. Damit wurde das für Strassenbauvorhaben zuständige Departement für Bau und Umwelt beauftragt, die Machbarkeit der beiden Vorhaben genauer abzuklären: Ziel ist es, dem Grossen Rat zunächst einen Netz- und später den definitiven Baubeschluss zu unterbreiten.

Werkstattberichte Dies ist die erste Ausgabe aus der Reihe von Werkstattberichten über das strategische Verkehrsprojekt «Mobilität Thurgau – BTS/OLS».

Vorschau In den folgenden Ausgaben erhalten Sie im vierteljährlichen Rhythmus Informationen über den Projektfortschritt und weitere Themenkreise im Zusammenhang mit der Planung der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und der Oberlandstrasse (OLS) – zum Beispiel: Gesamtmobilität, Raumplanung, Natur- und Landschaftsschutz, Gewässerschutz, Ortsbildschutz, Waldschutz, Landwirtschaft, Rückbau, Landerwerb, Finanzierung.

Herausforderung für Sascha Bundi

Sascha Bundi macht sich die Planung der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und der Oberlandstrasse (OLS) zur persönlichen Herausforderung. Zusammen mit weiteren ausgewiesenen Fachleuten organisiert und koordiniert der Ingenieur als Projektleiter das strategische Thurgauer Verkehrsprojekt «Mobilität Thurgau – BTS/OLS». Sein Credo: «Nachhaltig und bedürfnisgerecht planen.»

Die Aufgabenbereiche von Sascha Bundi sind ein gutes Beispiel dafür, dass fundierte politische Diskussionen nur dann gewinnbringend geführt werden können, wenn zuvor professionelle Arbeiten im Hintergrund geleistet werden.

Tägliche Knochenarbeit

Sascha Bundi setzt mit seinem Team in täglicher Knochenarbeit um, was das Parlament des Kantons Thurgau, der Grosse Rat, im Dezember 2009 genehmigt hat: den neuen kantonalen Richtplan. Das kantonale Tiefbauamt unter der Leitung von Kantonsingenieur Andy Heller hat den Auftrag erhalten, die Verkehrserschliessung im Thurtal und im Oberthurgau genauer abzuklären. Im Verwaltungsgebäude an der Promenadenstrasse in Frauenfeld wurde deshalb ein Projektbüro eingerichtet, wo Projektleiter Sascha Bundi die Planung koordiniert.

Sascha Bundi ist als Projektleiter mit der Planung der verbesserten Thurgauer Verkehrserschliessung und der Entlastung der Dörfer beauftragt.

Oft unterwegs

Sascha Bundi ist aber kein «Schreibtischtäter», im Gegenteil: Er und sein Team sind oft unterwegs. Dabei gilt es, auf die vielen Stimmen zu hören. Die grosse Herausforderung bestehe darin, «die unterschiedlichsten Gemütsbewegungen, Anforderungen und Wünsche in die technischen Abklärungen einfliessen zu lassen». Es ist ihm ein Anliegen, die bewohnten Gebiete vom Verkehr zu entlasten sowie die Standortvorteile und die Lebensqualität mit einer optimalen Verkehrserschliessung zu unterstützen. Immer wieder erhalte er aus den Gemeinden wertvolle Impulse, die es zu verarbeiten gelte: «Mir fällt auf, dass die persönlichen Erfahrungen in den Ortschaften sehr hilfreich sind, um gute Lösungen gemeinsam zu erarbeiten. Das ist eine aufwendige, aber spannende Aufgabe.»

Sicherheit hat Priorität

Der Familienvater, der selber oft mit Auto, Velo oder Zug unterwegs ist, gibt der Sicherheit oberste Priorität: «Das ist eines der grossen Anliegen, die ich bei Gesprächen mit Menschen aus den Gemeinden immer wieder höre. Zum Glück können wir in der Planung gut darauf eingehen: Strassen, Velorouten und Schulwege können aufgrund des heutigen Wissensstandes und der ständig fortschreitenden Technik immer sicherer und möglichst getrennt voneinander gebaut werden.»

Jakob Stark: «Heute den Thurgau von morgen planen»

«Der offene Dialog und ein durchdachtes Gesamtverkehrskonzept sind grosse Chancen, wenn wir heute die Verkehrserschliessung des Kantons Thurgau von morgen erfolgreich planen wollen», sagt Jakob Stark, Regierungspräsident und Chef des Departements für Bau und Umwelt. Er stellt sich deshalb auch gerne kritischen Fragen.

Jakob Stark macht sich stark für eine Strassenplanung, die auf dem Dialog mit der Bevölkerung, den direkt betroffenen Gemeinden und allen Interessengruppen beruht.

Herr Stark, warum braucht es überhaupt neue Strassen im Mittel- und Oberthurgau?
Die Strassenplanung muss mit der räumlichen Entwicklung des Thurgaus übereinstimmen. Die Siedlungen sind gewachsen, das Strassennetz hingegen blieb unverändert.

Was versprechen Sie sich von neuen Strassen?
Es braucht vor allem eine Verkehrsentlastung von Stadt- und Dorfstrassen und einen flüssigen regionalen Transitverkehr, mit dem regionale Zentren gut erschlossen werden.

Wie muss deren Ausbau aussehen?
In welcher Form neue Strassen gebaut werden müssen, ist Gegenstand der momentanen Strassenplanung.

In diesem Zusammenhang wurden die Begriffe «Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS)» und «Oberlandstrasse (OLS)» geprägt. Warum?
Die BTS führt vom Bodensee ins Thurtal, vom Ober- in den Mittelthurgau. Die OLS führt vom Raum Amriswil über den höher gelegenen Landstreifen auf dem östlichen Seerücken, das Oberland, und verbindet den Oberthurgau mit der Region Kreuzlingen.

Und warum braucht es neue Namen für alte Linienführungen?
Das sind komplett neue Linienführungen, die zum Teil auf bestehenden Strassenteilen verlaufen werden. Zudem ist der Ausbaustandard gegenüber dem Projekt von 2005 deutlich tiefer. Die neuen Namen sollen für Klarheit sorgen.

Noch sind aber die Lösungen nicht auf dem Tisch. Wo liegen die Knackpunkte?
Tausende Menschen und viele Interessengruppen sind von solchen Projekten betroffen. Deren Ansichten sind wichtig und müssen in unsere Planungen einfliessen. Deshalb gehen wir zu den betroffenen Gemeinden, Verbänden, Ämtern, Fachstellen und Privatpersonen. Nur in einem intensiven Dialog können wir alle Probleme erkennen und optimale Lösungen finden.

Was wird zum Beispiel konkret abgeklärt?
Zunächst steht ganz klar die Linienführung der neuen Strassen im Vordergrund. Weiter ist die Gesamtmobilität ein wichtiges Thema: Wenn wir dank der neuen Linienführung Städte und Dörfer vom Durchgangsverkehr entlasten können, müssen zugleich der Langsam- und der öffentliche Verkehr aufgewertet werden. Ziel ist es, die Lebensqualität zu steigern und die Menschen vor Lärm zu schützen. Wir beschäftigen uns mit dem Natur- und Landschaftsschutz, dem Gewässerschutz, dem Ortsbildschutz, dem Waldschutz, mit Sicherheitsaspekten und dem Landerwerb.

Worin ist man sich einig?
Einig ist man sich grundsätzlich darin, dass die Verkehrsentlastung der Dörfer und Städte im Mittel- und Oberthurgau notwendig ist. Viele Detailfragen müssen aber noch geklärt werden.

Welche Rolle spielt der Bund?
Erfreulich ist, dass der Bundesrat unseren kantonalen Richtplan genehmigt hat. Die Verantwortung für die Planung von BTS und OLS liegt aber klar beim Kanton. Das Bundesamt für Strassen (Astra) wird regelmässig über den Stand der Arbeiten direkt informiert und bei Fragen einbezogen. Dies ist vor allem wichtig, weil vom eidgenössischen Parlament noch Beschlüsse gefasst werden müssen. Davon ist auch der Status der heutigen Hauptstrasse von Bonau nach Arbon abhängig. Je nach Entscheid könnte sie vom Bund übernommen werden. Ob die Anpassung dieses Bundes-Netzbeschlusses aber Tatsache wird, ist noch offen. Deshalb wird die BTS weiterhin als kantonales Projekt geplant, das aber die Grundlagen berücksichtigt, die auf Bundesebene gelten.

Würde man also nicht besser zuwarten?
Wir dürfen angesichts des grossen Handlungsbedarfs auf keinen Fall zuwarten. Unsere Projektarbeiten zeigen, dass es für die Realisierung solcher Strassen Jahrzehnte braucht. Unsere gegenwärtigen Vorarbeiten müssen so oder so gemacht werden. Je weiter unsere Arbeiten in Abstimmung mit dem Astra fortgeschritten sind, umso eher wird der Bund das Projekt auch umsetzen, falls er die Strasse übernehmen wird.

Wie werden Gemeinden besser miteinand

Meilensteine

2006 Variantenstudien über Gesamtstrecke von Arbon bis Bonau

Frühling 2007 Präsentation von zwei Hauptvarianten für die BTS

Herbst 2007 BTS-Variante wird in kantonalen Richtplan aufgenommen

2008 Vernehmlassung und öffentliche Bekanntmachung des Richtplans

Anfang 2009 Tiefbauamt erteilt Aufträge, um Ideen der Umweltverbände zu konkretisieren

Frühling 2009 Präsentation neue Linienführung OLS nach intensiver Diskussion in der betroffenen Region

Sommer 2009 Variantenbeurteilung Ottenbergtunnel Nord und BTS: BTS schneidet am besten ab, aber Variante Ottenbergtunnel Nord muss weiter geprüft werden

Herbst 2009 Umweltverbände präsentieren Alternative für lokale Umfahrungen

Dezember 2009 Genehmigung Richtplan im Grossen Rat

Seit Frühling 2010 Workshops mit Gemeindevertretern

September 2010 Studie zeigt auf, dass die Verlagerungs- und Transiteffekte von BTS und OLS gering sind

Oktober 2010 Genehmigung kantonaler Richtplan durch den Bundesrat

Grosse Strassenprojekte sind oft umstritten. Das hat sich auch in der Entwicklung der Verkehrsplanung für den Mittel- und Oberthurgau gezeigt. Wie sollen die Dörfer innerkantonal besser verbunden und verkehrstechnisch entlastet werden? Es gibt verschiedene Alternativen, die derzeit geprüft werden.

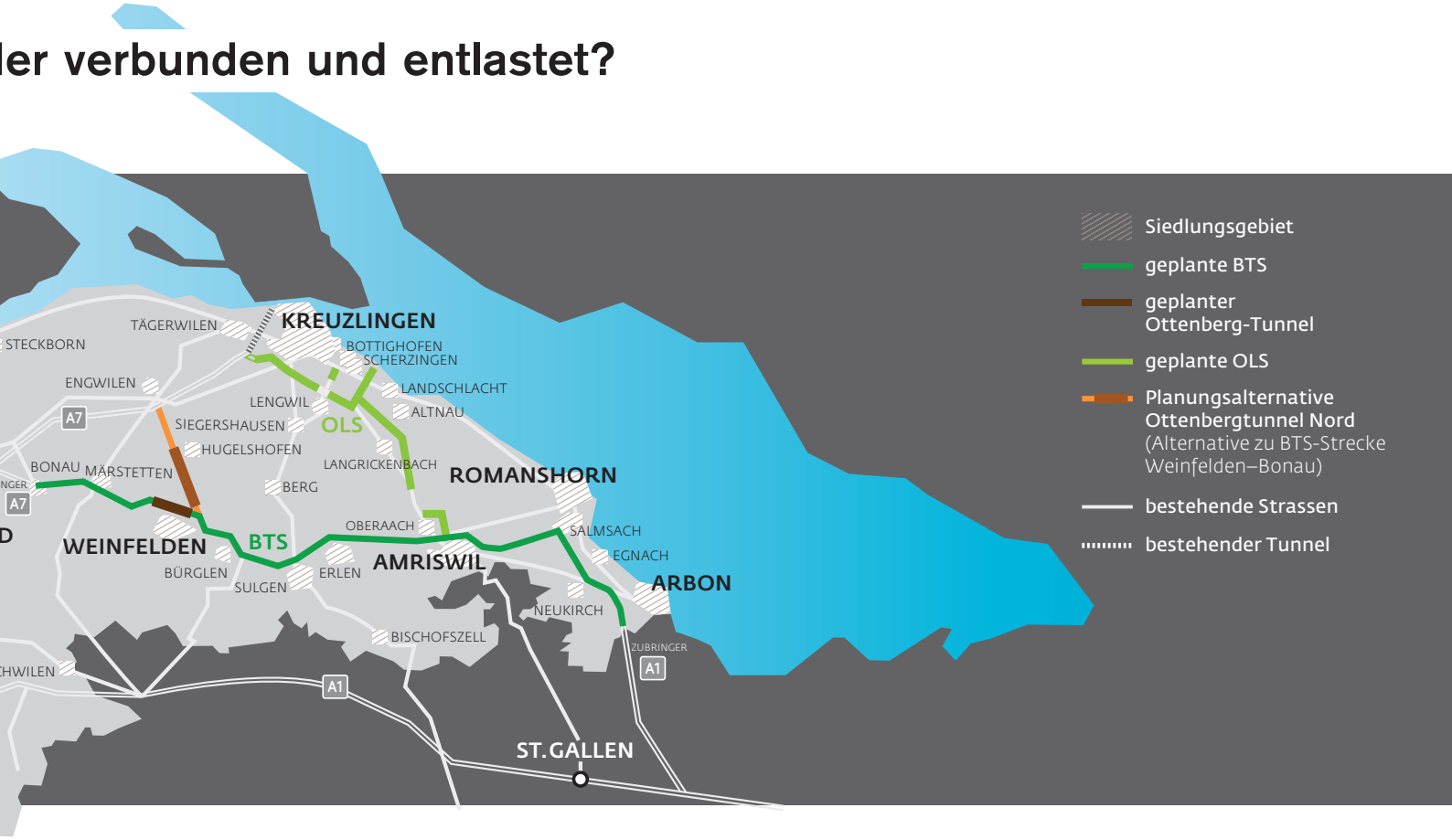
Ende September 2005 wurden in einer Volksabstimmung die beiden Schnellstrassen T14 und Südumfahrung Kreuzlingen abgelehnt. Damit war klar, dass für die betroffenen Gemeinden und Städte nach modifizierten Entlastungsmöglichkeiten gesucht werden muss.

Anerkannte Untersuchungsmethoden
Seither wurden verschiedene Alternativen geprüft. Siedlungsnähere Lösungen mit reduziertem Landverbrauch standen im Vordergrund, im Raum Kreuzlingen soll auf eine Schnellstrasse verzichtet werden. Das Tiefbauamt hat dabei nicht nur eigene Varianten untersucht, sondern auch Alternativrouten von Umweltverbänden untersuchen lassen. Dabei hielt man sich an anerkannte Methoden, die verschiedene Punkte berücksichtigen, zum Beispiel die langfristigen Auswirkungen auf Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt. Die Bodensee-Thurtal-Strasse zwischen Arbon und Bonau sowie die Oberlandstrasse zwischen Oberaach und der Autobahn A7 bei Kreuzlingen haben in allen unabhängigen Studien am besten abgeschnitten. Allerdings schnitt die Variante Ottenbergtunnel Nord (siehe separater Text) in einer Studie wenig schlechter als die BTS ab. Deshalb wird auch die Variante Ottenbergtunnel Nord weiterhin in die Projektbearbeitung einbezogen.

Linienführung wird diskutiert
Das Tiefbauamt ist in der Planung auch auf Anliegen eingegangen, möglichst die bestehende Strasse für die Linienführung der BTS zu nutzen. Dies muss allerdings eingehend geprüft werden, damit sinnvolle Varianten entstehen. Workshops in allen betroffenen Gemeinden sollen über geeignete Lösungen Aufschluss geben. Ebenso werden die Tempolimiten variieren: Auf der BTS ist grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 100 Kilometern pro Stunde vorgesehen. Aus Sicherheitsgründen wird sie aber auf einzelnen Abschnitten auf 80 Kilometer pro Stunde begrenzt werden.

Geringer Transiteffekt
BTS und OLS sind so konzipiert, dass sie als grossräumige Transitachsen nicht attraktiv und ungeeignet sind. Dies ergab eine Studie, die das Departement für Bau und Umwelt beim Büro Widmer, Verkehrsingenieure, Frauenfeld, in Auftrag gegeben hatte. Die

ler verbunden und entlastet?



Studie zeigt, dass die BTS kaum als reine Transitstrasse durch den Thurgau benutzt werden wird. Ist sie vollständig gebaut, werden zwar täglich zwischen 1100 und 1800 Fahrzeuge die BTS und nicht mehr die A1 benutzen. In der Mehrheit werden es jedoch Fahrten mit Ziel oder Ausgangspunkt im Thurgau sein, womit bisherige Umwegfahrten über die A1 (beispielsweise Fahrten von Arbon nach Frauenfeld via St. Gallen) entfallen. In der Summe können so täglich viele Autokilometer eingespart werden.

› Weitere Informationen:
www.tiefbauamt.tg.ch

«Ottenbergtunnel Nord»: Variante zur A7

Die alternative Linienführung der Bodensee-Thurtal-Strasse, die Variante Ottenbergtunnel Nord wird derzeit geprüft. Vom Ostrand Weinfeldens würde diese Route nordwärts durch einen Tunnel unter dem Ottenberg hindurch zu einem Anschluss an die Autobahn A7 bei Engwilen führen.

Oberlandstrasse: Realisation nur wenn nötig

Die Oberlandstrasse (OLS) ist als Ergänzung der bestehenden Hauptstrasse gedacht und wird im gleichen Ausbaustandard ebenfalls als «normale» Hauptstrasse geplant. Sie soll von Amriswil-Oberaach über Langrickenbach und Lengwil zur A7 bei Kreuzlingen führen. Allerdings wird sie nur dann gebaut, wenn der Verkehr stark zunähme, und zwar erst bei einem Aufkommen von über 10'000 Fahrzeugen pro Tag im Raum in Langrickenbach; dort verkehren heute zwischen 4000 und 5000 Fahrzeuge. Die zusätzlichen Verlagerungen von Verkehr aus dem süddeutschen Raum auf die OLS werden auf maximal 200 Fahrzeugfahrten pro Tag geschätzt. Dies entspricht zwischen 2 und 3 Prozent der Grundbelastung der OLS.

Die OLS wird als herkömmliche Hauptstrasse geplant.

Sicherheit hat oberste Priorität

Die Verkehrssicherheit ist bei der Planung von Strassen besonders bedeutungsvoll. Deshalb wird die Sicherheit im Projekt «Mobilität Thurgau – BTS/OLS» in einem eigenen Teilkonzept thematisiert.

Der Autobahnzubringer bei Arbon zur A1 bewährt sich seit Jahren und ist vergleichbar mit der geplanten Bodensee-Thurtal-Strasse.

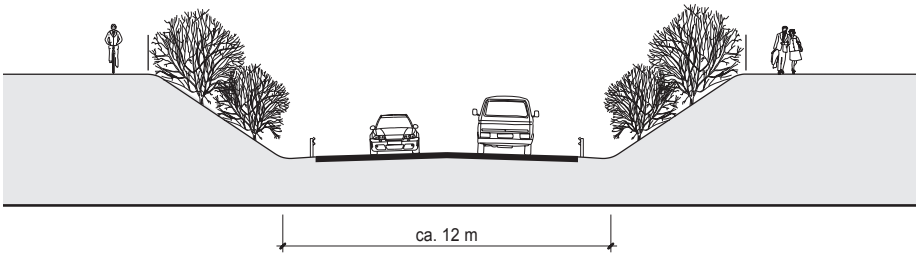
Eines der wichtigsten Teilziele der Projektplanung besteht darin, die Anzahl der Unfälle zu reduzieren und die Unfallfolgen zu vermindern. Dabei werden Themen wie zum Beispiel die Leistungsfähigkeit der Strassen, deren Belastbarkeit, die Verkehrsqualität oder auch Überholmöglichkeiten geprüft. Richtungsgetrennte Fahrbahnen werden im Sicherheitskonzept ebenfalls in Erwägung gezogen. Diese Faktoren haben neben den Auswirkungen auf die Sicherheit auch Einfluss auf die Gestaltung des zukünftigen Querschnittes (siehe Abbildung) der Bodensee-Thurtal Strasse (BTS).

Zweispurig vorgesehen

Grundsätzlich ist die BTS gemäss dem kantonalen Richtplan als zweispurige Hochleistungsstrasse mit einem Verkehrsregime 80/100 km/h vorgesehen. Die OLS hingegen wird als zweispurige Hauptverbindungsstrasse mit einem Verkehrsregime 50/80 km/h geplant. Die aktuellen Arbeiten befassen sich in erster Priorität mit den vorhandenen nationalen Normen, Richtlinien und Empfehlungen aus Fachkreisen. Die Planung befindet sich mitten in einer frühen Phase und lässt deshalb noch keine konkrete Aussage zur Ausgestaltung des Strassenraums, insbesondere der Strassenverkehrssicherheit zu.

Unfälle vermeiden helfen

Gegenwärtig werden Forschungsergebnisse ausgewertet und Analysen von Fachgremien durchleuchtet, damit festgestellt werden kann, wie die Strassenquerschnitte ausgestaltet werden könnten. Dabei werden die neusten Erkenntnisse berücksichtigt. Eine wichtige Rolle spielt die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu). Die bfu gibt Erfahrungen und Auswertungen aus Unfällen weiter und leitet daraus Empfehlungen und Verbesserungsvorschläge ab, die das Projektteam «Mobilität Thurgau – BTS/OLS» in die Planung einbezieht.



So könnte die zukünftige Bodensee-Thurtal-Strasse im Querschnitt aussehen.

Gemeinden bestimmen Linienführung mit

Die Planung der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und der Oberlandstrasse (OLS) wird gemeinsam mit den Gemeinden vorangetrieben. Deshalb führen die Verantwortlichen des Verkehrsinfrastrukturprojekts «Mobilität Thurgau – BTS/OLS» seit einigen Monaten Workshops mit Behördenvertretern durch. Dabei werden die Vor- und Nachteile von Linienführungen neuer Strassen, der neuen Strassenquerschnitte, lokale Bedürfnisse sowie flankierende Massnahmen diskutiert.

«Ziel der Workshops ist es, dass die Befindlichkeiten und Meinungen in den verschiedenen Dörfern und Städten in die Planung einbezogen werden können», sagt Kantonsingenieur Andy Heller, dem der intensive Dialog besonders wichtig ist. Deshalb wird er Anfang 2011 an öffentlichen Veranstaltungen frühzeitig und umfassend informieren und in betroffenen Gemeinden den Dialog mit der Bevölkerung aufnehmen. Projektleiter Sascha Bundi zieht aus mehreren Arbeitssitzungen mit Gemeinderäten eine positive Zwischenbilanz.

Forderungen gehen auseinander

Insbesondere Gemeinden, die unmittelbar von einer geplanten Strasse betroffen sind, bemühen sich sehr intensiv darum, dass die Linienführung auf ihrem Gebiet optimal und sicher ist. Bundi ist froh, dass angesichts vieler Wünsche und Anregungen über die Veränderungen und deren Auswirkungen gesprochen werden kann. Dabei gingen die Forderungen von Umweltverbänden und Gemeindebehörden zum Teil auseinander.

Lärm eindämmen

Befürchtungen nimmt Bundi vor allem im Hinblick auf den Lärmeinfluss neuer Strassen wahr. Im gegenseitigen Einvernehmen könnten in der Regel Lösungen gefunden werden, welche die Lärmeinwirkungen reduzieren: «Die Strassen sind so konzipiert, dass sie im nötigen Abstand zu den Wohngebieten verlaufen. Dadurch ist der Lärmeinfluss auf die Siedlungsgebiete kleiner als heute, weil der Verkehr nicht mehr mitten durch die Ortschaften fliesst. Zudem beabsichtigen wir, an exponierten Stellen die Strassen tiefer zu legen, was die Lärmimmissionen zusätzlich verringert.»

Kantonsingenieur Andy Heller (zweiter von rechts) und Projektleiter Sascha Bundi (ganz rechts) stehen persönlich im engen Kontakt mit Gemeindebehörden – hier anlässlich eines Workshops mit Vertreterinnen und Vertretern aus Altnau und Langrickenbach (von links nach rechts): Beat Pretali, Rita Barth, Fabienne Schnyder und Markus Hausammann.

Das Thema Sicherheit und flankierende Massnahmen für den Langsamverkehr werden ebenfalls in jedem Workshop angesprochen, sagt Bundi: «Gerade die Schulwege und die Wegführung für den Fahrradverkehr oder die Fussgänger müssen mitberücksichtigt werden. Wir prüfen zum Beispiel Forderungen nach sicheren Übergängen wie Brücken und suchen nach guten Alternativen für die direkt Betroffenen.»

Workshops in verschiedenen Gemeinden organisiert

In vielen Gemeinden ist das Tiefbauamt im Gespräch mit den Behörden und führt Workshops durch: Altnau, Amriswil, Bottighofen, Bürglen, Egnach, Erlen, Hefenhofen, Kreuzlingen, Langrickenbach, Lengwil, Märstetten, Münsterlingen, Roggwil, Romanshorn, Sulgen, Weinfelden und Wigoltingen. Geplant sind erste Workshops mit Behörden auch in Kemmental und Wäldi. Die Verantwortlichen sind mit diversen anderen Gemeinden in Kontakt und bleiben überdies offen für Anregungen oder weitere Veranstaltungen. Die Ergebnisse der Workshops werden den Einwohnerinnen und Einwohnern in den ersten Monaten des Jahres 2011 an öffentlichen Informationsversammlungen vorgestellt.

Bevorstehende Meilensteine

Winter 2010/11 Weitere Workshops mit Gemeindevertretern und einzelnen Gemeinden

März / April 2011 Öffentliche Orientierungen in betroffenen Gemeinden

Ab Sommer 2011 Erarbeitung Netzbeschluss Thurgau

April 2012 Verabschiedung Netzbeschluss Thurgau im Grossen Rat

Herbst 2012 Eventuell Volksabstimmung Netzbeschluss Thurgau

Jakob Stark,
Regierungspräsident

« Der Richtplan zeigt den Thurgau der Zukunft: Neue Gebäude zum Wohnen und Arbeiten entstehen an vorgegebenen Orten. In Dörfern und Städten wird verdichtet gebaut. Zersiedelung wird verhindert, Landschaften bleiben erhalten. Der Thurgau entwickelt sich und bleibt trotzdem unser «grüner Thurgau». Die koordinierte Verkehrspolitik trägt viel dazu bei. Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr werden stark gefördert. Beim motorisierten Individualverkehr unterstützen neue Strassen die Ziele des Richtplans. Dank BTS und OLS erhält der Strassenbau in der Osthälfte des Kantons ein klares, langfristiges Konzept. BTS/OLS sind das Rückgrat des Thurgaus der Zukunft. »

Herausgeber

KantonThurgau
Tiefbauamt
Projekt Mobilität Thurgau – BTS/OLS
Sascha Bundi
Verwaltungsgebäude Promenade
8510 Frauenfeld
Telefon 052 724 24 55
Telefax 052 724 29 51
sascha.bundi@tg.ch
www.tiefbauamt.tg.ch