Kantonales Tiefbauamt

Thurgau

mobilitätthurgau

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

Werkstattbericht 4 – November 2011

Ein weiterer Meilenstein ist geschafft: Nach der Auswertung der öffentlichen Bekanntmachung von Mai bis Juli 2011 sowie weiteren Gesprächen mit Gemeinden und Interessenvertretern hat der Regierungsrat des Kantons Thurgau am 4. Oktober 2011 beschlossen, die überarbeitete und optimierte Linienführung für die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS) im Kantonalen Richtplan festzusetzen.
Der vorliegende Werkstattbericht 4 beinhaltet eine Übersicht zur geplanten Linienführung, kurze Erfahrungsberichte von Gemeindevertretern und -vertreterinnen sowie die neuen Verkehrsprognosen für Langrickenbach. Zudem berichten wir über den nächsten wichtigen Schritt: den sogenannten Netzbeschluss.

Sascha Bundi, Projektleiter «Mobilität Thurgau – BTS/OLS»

Inhalt

2 Die Linienführung im Kantonalen Richtplan
4 Übersichtsplan
6 Langrickenbach: neue Verkehrsprognosen
7 Netzbeschluss – der nächste Schritt
8 Jakob Stark: «Noch stärker ans Herz gewachsen»

Die Linienführung im Kantonalen Richtpl

«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 des Kantons Thurgau 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.

In diesem Werkstattbericht Richtplanänderungen/Festsetzungen 2011, Ausblick auf Netzbeschluss.

Bereits erschienen Meilensteine, Projektorganisation, Überblick Teilkonzepte, Workshops in betroffenen Gemeinden, Gesamtverkehrskonzept, Verkehrssicherheit, NISTRA-Methode, Tunnelvarianten, Detaillinienführungen in einzelnen Gemeinden, politischer Prozess, Verkehrssteuern, Landerwerb, Landwirtschaft, Gesamtmobilität.

Nächste Ausgabe Kantonaler Netzbeschluss

Die Linienführung der Bodensee-Thurtal-Strasse und der Oberlandstrasse sollen im Kantonalen Richtplan grundsätzlich und für Behörden verbindlich festgelegt werden. So hat es der Thurgauer Regierungsrat am 4. Oktober 2011 entschieden. Nach Auswertung der öffentlichen Bekanntmachung von Mai bis Juli 2011 beantragt er die Festsetzung der Linienführung durch den Grossen Rat.

Der Kantonale Richtplan zeigt den Behörden von Gemeinden, Kanton und Bund auf, wie sich der Thurgau räumlich entwickeln soll. Bereits im rechtskräftigen Kantonalen Richtplan (KRP) von 2009 sind die generellen Linienführungen der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) zwischen Bonau und Arbon und der Oberlandstrasse (OLS) vom Raum Kreuzlingen nach Amriswil von zentraler Bedeutung. Bislang waren aber noch nicht alle Fragen geklärt. Deshalb wurden beide neuen Strassenverbindungen erst als sogenannte Zwischenergebnisse eingestuft. Mit der Auswertung der öffentlichen Bekanntmachung konnten die generellen Linienführungen der beiden Vorhaben nun in den letzten Monaten so weit bereinigt werden, dass sie als Festsetzungen in den KRP überführt werden können. Es entspricht dem konzeptionellen Charakter eines Richtplans, dass noch nicht alle Details feststehen. So kann die präzise, für Grundeigentümer verbindliche Linienführung erst im Rahmen der Detailprojektierung festgelegt werden: Bevor die Ausführungsprojektierung für die beiden Strassen in Angriff genommen werden kann, muss im Nachgang zur Richtplanänderung noch der sogenannte Netzbeschluss gefasst werden (siehe Beitrag auf Seite 7).

Im Einklang
Die Einwände im Raum Engishofen waren eine grosse Herausforderung, aber mit der Linienführung südlich der Bahnlinie haben wir gemeinsam eine gute Lösung erarbeitet. Bis jetzt hörte ich aus unserer Gemeinde dazu keine negativen Stimmen. Natürlich ist es immer schwierig, die Anliegen Direktbetroffener und den Gesamtnutzen in Einklang zu bringen. Dies scheint nun zu gelingen.
Roman Brülisauer, Gemeindeammann Erlen

Grundkonzept bestätigt

Der heute gültige KRP wurde am 16. Dezember 2009 vom Grossen Rat und am 27. Oktober 2010 vom Bundesrat genehmigt. Art. 9 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) verlangt, dass Richtpläne überprüft und nötigenfalls angepasst werden müssen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben. Grund für die vorliegenden Änderungen sind die weiter abgeklärten und überarbeiteten Linienführungen für die BTS und die OLS. Die vorliegenden Änderungen wurden in der Zeit vom 16. Mai bis zum 15. Juli 2011 entsprechend den gesetzlichen Vorgaben öffentlich bekanntgemacht. Insgesamt wurden rund 300 Stellungnahmen mit rund 1000 Unterschriften eingereicht. Die grösste Anzahl der Eingaben stammte von Privatpersonen, 24 von Gemeinden, 5 von Regionalplanungsgruppen, 33 von Parteien, Firmen, Verbänden und Interessengemeinschaften und 6 von Verwaltungsstellen. Die einzelnen Einwendungen beantwortete das Departement für Bau und Umwelt bis Mitte November.

Die Auswertung der Stellungnahmen hat ergeben, dass die im gültigen Richtplan enthaltene Grundkonzeption der beiden Strassen richtig ist. Die BTS soll als kreuzungsfreie, zweispurige Hochleistungsstrasse mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit zwischen 80 und 100 km/h erstellt werden. Die OLS

an: Resultat einer breiten Mitwirkung

Gemeinsamer Prozess
Wir haben aufgrund von Rückmeldungen aus der Bevölkerung den Kanton kontaktiert. Miteinander konnte eine gute Lösung gefunden werden: Mit der Tieflage auf dem ganzen Gemeindegebiet sind wir sehr zufrieden. Eine weitere Forderung ist jedoch noch offen: Im Bereich Tunnel Hölzli zeichnet sich aber ebenfalls eine Verbesserung zum Schutz unserer attraktiven Wohngebiete ab.
Priska Schwarz,
Gemeindeammann Hefenhofen

hingegen wird als Kantonsstrasse mit Mischverkehr und maximalen Geschwindigkeiten von 50 km/h (innerorts) beziehungsweise 80 km/h (ausserorts) ausgelegt; auf den geplanten Neubaustrecken ist kein Langsamverkehr vorgesehen. Mit der Bekanntmachung hat sich zudem der Vorentscheid des Regierungsrats bestätigt, für den Ottenbergtunnel die ursprüngliche Variante mit einem Tunnel in Ost-West-Richtung festzusetzen.

Verbesserungen in Siedlungsnähe
Aufgrund der Stellungnahmen wurden verschiedene Änderungen geprüft und vorgenommen. Am meisten diskutiert wurden mögliche Lärmbeeinträchtigungen in Siedlungsnähe oder befürchtete Auswirkungen auf Landschafts- und Ortsbilder. Wo die Linienführung näher als 200 Meter an Siedlungsrändern vorbeiführt, wurden deshalb – nebst den schon vorgesehenen Überdeckungsabschnitten auf der BTS – zusätzliche Überdeckungen in den Richtplan aufgenommen, nämlich Egnach – Wilenstrasse; Salmsach – Schulstrasse; Sulgen – Uerenbohl; Wigoltingen – Bonau.

Die grössten Änderungen der Linienführung sind im Raum Amriswil-Oberaach bis Erlen-Engishofen festzustellen. Im intensiven Planungsprozess wurden mögliche Linienführungsvarianten der BTS sowie der Anschluss an die OLS analysiert und diskutiert. Als Bestvariante konnte die Linienführung südlich des bestehenden Bahntrassees festgelegt werden. Hinsichtlich der Anbindung der OLS an die BTS erscheint die nun vorliegende westliche Umfahrung von Oberaach unter Abwägung aller Umstände als die beste Lösung. Die Überdeckung bei Fischenhölzli und die Linienführung im Gebiet Schrofen-Oberaach sowie der Anschluss Sulgen werden erst im Rahmen der Detailprojektierung geklärt. Auf dem Gemeindegebiet von Hefenhofen soll die BTS durchgehend tiefergelegt werden.

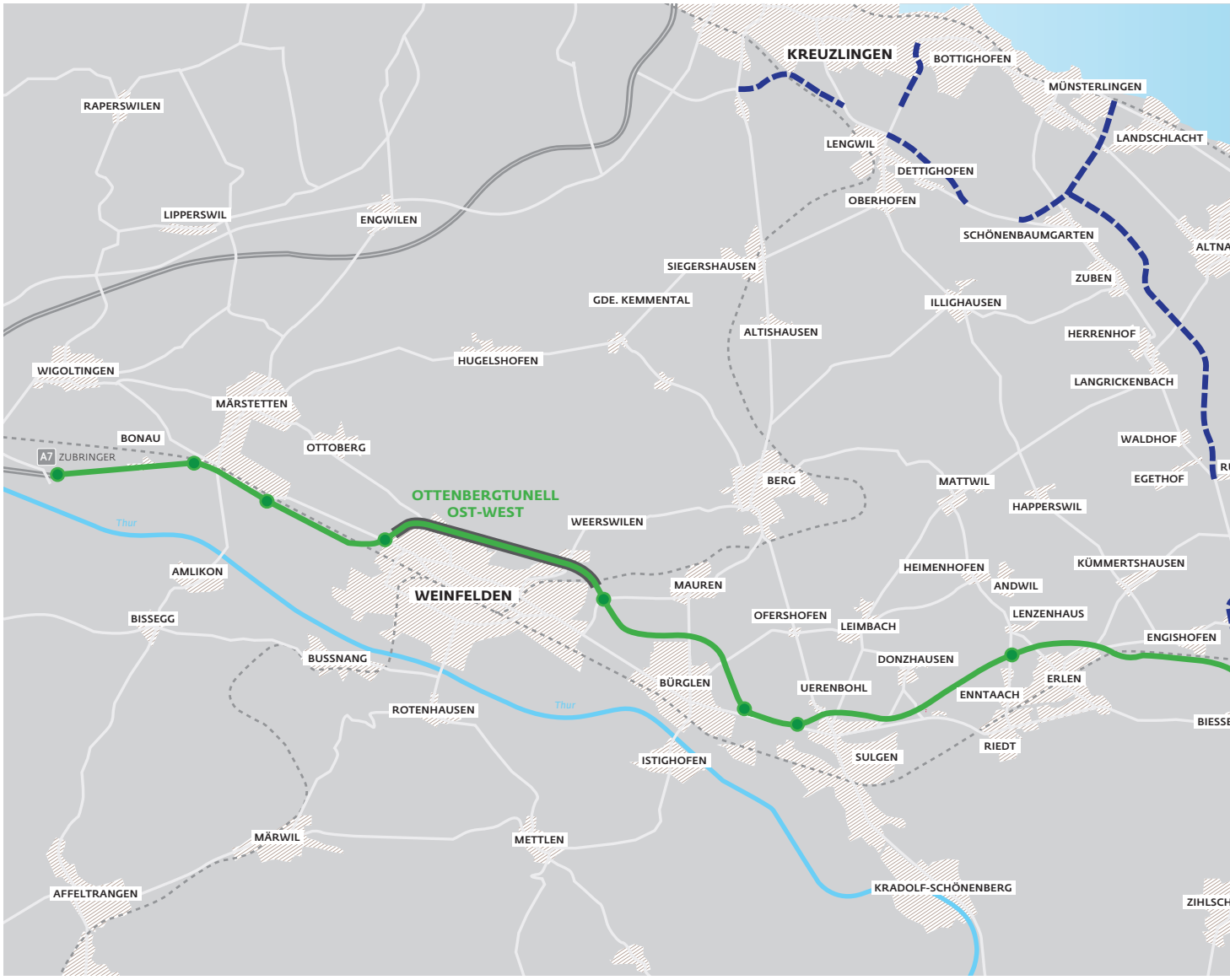
Bessere Lebensqualität
Die Kantonsvertreter prüften alle Ideen, selbst aussergewöhnliche Lösungsvorschläge der Behörde und der Bevölkerung. Dadurch konnte für Bonau ein echter Mehrwert geschaffen werden: Die neue Strasse wird am gleichen Ort durchführen wie die heutige, wobei sie überdeckt sein wird. Das ist ein gutes Beispiel, wie mit dem Bau einer Strasse sowohl die regionale Verkehrserschliessung als auch die lokale Lebens- und Wohnqualität verbessert werden können.
Sonja Wiesmann,
Gemeindeammann Wigoltingen

Optimierte Linienführung
Der Kanton plant ein Jahrhundert-Strassenbauwerk, das für die Region Amriswil sehr wichtig ist. Die neue Nähe der BTS und somit Verkehrsverlagerung in die Siedlungsnähe wurde von verschiedenen Komitees aus der Bevölkerung und dem Stadtrat nicht einfach akzeptiert. Dank mehreren Workshops mit Betroffenen ist es meistenorts gelungen, eine optimierte Linienführung und Bauwerke im Planungsprozess einzubringen. Der Stadtrat Amriswil wird auch in den weiteren Planungsphasen für mehrheitsfähige Lösungen einstehen.
Martin Salvisberg, Stadtammann Amriswil

Nahe der Bahnlinie
Bei der Überarbeitung der Linienführung wurde darauf geachtet, dass die bisherigen Planungsgrundsätze beibehalten werden: So erfolgt die Trassierung möglichst tief und entlang bestehender Strassen oder Schienen. Beispiel dafür ist der BTS-Abschnitt zwischen Weinfelden und Märstetten. Die BTS wird in diesem Bereich neu durchgehend südlich des bestehenden Bahntrassees verlaufen. Die Infrastrukturstränge von Bahn und Strasse werden so gebündelt und die Landzerschneidung minimiert. In Märstetten kann die BTS zudem neu auf dem bestehenden Strassentrassee geführt werden.

Übersichtsplan Linienführung

Der Kantonale Richtplan zeigt den Behörden von Gemeinden, Kanton und Bund auf, wie sich der Thurgau räumlich entwickeln soll. Die Festsetzung der Linienführung im Kantonalen Richtplan umfasst eine Karte im Massstab 1:50'000 sowie Erläuterungen zur Linienführung, zum Schutz der Landschaft und zur Aufwertung der Siedlungsräume. Die BTS wird im Richtplan als zweispurige Hochleistungsstrasse (80/100 km/h) aufgenommen, die zwischen Bonau und Arbon die Orte im Thurtal entlastet und verbindet. Zudem verbessert sie die Anbindung an Zürich und St.Gallen. Die OLS zwischen Bätershausen und Oberaach schliesst eine Lücke im Netz der Kantonsstrassen und entlastet einzelne Gemeinden vom Durchgangsverkehr.



BTS
Hochleistungsstrasse (80/100 km/h)

OLS
Kantonsstrasse (50/80 km/h)

Anschluss BTS

Bahnlinie

Detaillierte Karte und textliche Ergänzungen:
www.raumplanung.tg.ch

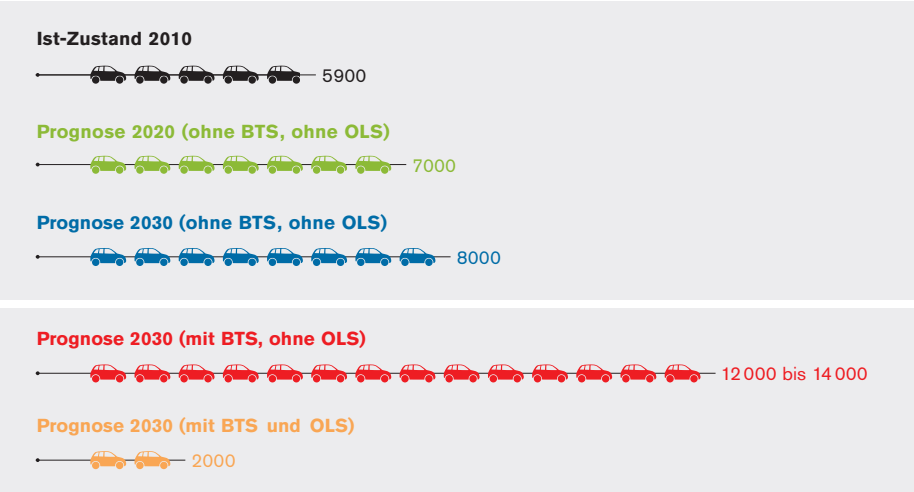
Langrickenbach: neue Verkehrsprognosen bis 2030

Seit dem 29. März 2011 liegen die neuesten Szenarien der Bevölkerungsentwicklung des Bundesamts für Statistik (BFS) vor. Diese Zahlen hat der Kanton Thurgau zum Anlass genommen, seine Verkehrsprognosen zu vertiefen und das Verkehrsmodell an das künftige Verkehrsangebot und die Verkehrsnachfrage anzupassen. Um den gewünschten Entlastungseffekt zu erreichen, geht der Regierungsrat von der neuen Bedingung aus, dass die Oberlandstrasse (OLS) gleichzeitig mit der 1. Etappe der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) zwischen Arbon und Amriswil realisiert werden muss.

Bevölkerungsprognosen sind eine wichtige Grundlage für die Berechnung von Verkehrsmodellen. Verändert sich die Zahl der Bevölkerung, verändert sich auch das Verkehrsaufkommen auf Schienen und Strassen. Verkehrsmodelle werden herangezogen, um die Auswirkungen von Infrastrukturprojekten zu analysieren und um die unterschiedlichsten Entwicklungen zu berechnen: das Verkehrsaufkommen, die Veränderungen von Verkehrsbeziehungen und Verkehrsströmen sowie die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modalsplit). Ausserdem dienen Modelle dazu, um künftige Engpässe im Verkehrsnetz (Staus) sowie Kosten- und Zeiteinsparungen der Benutzer zu ermitteln.

Verkehrsprognosen gemäss Verkehrsmodell
Ortsdurchfahrt Langrickenbach (Hauptstrasse)

alle Angaben = Verkehrsaufkommen pro Tag



Die Ortsdurchfahrten werden durch den Bau der BTS und der OLS massiv entlastet. In Langrickenbach wäre der Verkehr im Ort ohne den Bau der OLS zu belastend.

Zusätzliche Bedingung für die Entlastung von Langrickenbach

Die bisherigen Planungen zur BTS/OLS gingen davon aus, dass die OLS erst dann gebaut werden muss, wenn die Ortsdurchfahrt Langrickenbach mit mehr als 10'000 Fahrzeugen belastet wird. Aufgrund des aktuellen, zu erwarteten mittleren Bevölkerungswachstums zeigen die Verkehrsmodelle auf, dass das Verkehrsaufkommen bei Langrickenbach mit dem Bau der BTS im Jahre 2030 eine Frequenz von 12'000 bis 14'000 Fahrzeugen aufweist. Deshalb schlägt der Regierungsrat in Übereinstimmung mit den betroffenen Gemeinden vor, die OLS gleichzeitig mit der 1. Etappe der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) zwischen Arbon und Amriswil zu realisieren.

Horizont 2030

Im Projekt «Mobilität Thurgau – BTS/OLS» zeigen Verkehrsmodelle auch auf, wie sich der Verkehr durch den Bau der BTS und der OLS verändert und welche Strassen wie stark vom Verkehr entlastet werden. Mit den neuesten Zahlen des Bundesamts für Statistik über das Bevölkerungswachstum konnten die bisherigen Modelle bis 2020 auf den Horizont bis 2030 angepasst werden. Die überarbeiteten Modelle sind von einem Fachexperten der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich überprüft und für gut und richtig befunden worden. Zudem sind die neuen Prognosen nun mit dem Zeithorizont der Agglomerationsprogramme der Räume Kreuzlingen und Arbon abgestimmt.

Gesamtverkehrskonzept

Der Kanton Thurgau möchte allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ein attraktives und sicheres Angebot bieten, unabhängig davon, ob zu sie Fuss unterwegs sind oder ob Auto, Velo, Bus und Bahn bevorzugte Verkehrsmittel sind. Dazu müssen bestehende Infrastrukturen optimal genutzt und bei Bedarf auch erweitert werden. Denn die Mobilität nimmt zu, wir alle sind viel unterwegs und wünschen uns freie Fahrt. Das führt schon heute zu Engpässen, die gelöst werden müssen. Für die Zukunft ist mit steigenden Belastungen zu rechnen. Deshalb hat die Suche nach den besten Lösungen für morgen bereits begonnen. In diesem Zusammenhang hat der Kanton Thurgau ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) erarbeitet, das noch vom Grossen Rat genehmigt werden muss.

Netzbeschluss – der nächste Schritt

Die vom Regierungsrat im Kantonalen Richtplan festgesetzten generellen Linienführungen der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und der Oberlandstrasse (OLS) müssen nun noch vom Grossen Rat genehmigt werden. Damit sind die raumplanerischen Voraussetzungen geschaffen, um den nächsten Meilenstein auf dem Weg zur Realisierung ins Visier zu nehmen: den sogenannten Netzbeschluss.

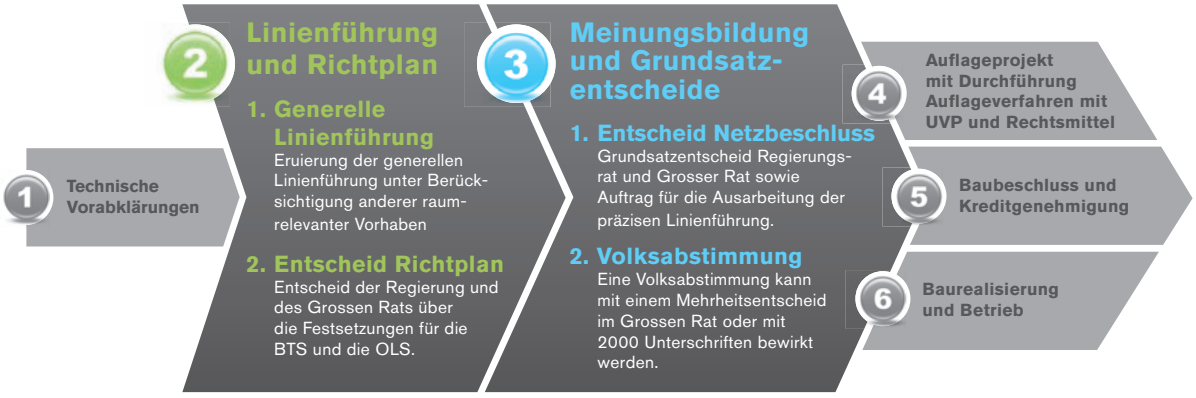
Gemäss § 5 Abs. 3 des Gesetzes über Strassen und Wege legt der Grosse Rat das Netz der Kantonsstrassen fest. Derzeit umfasst dieses rund 800 Kilometer Kantonsstrassen. Es erfährt jährlich kleinere Veränderungen, wenn der Kanton einzelne Abschnitte an Gemeinden abtritt oder von diesen übernimmt oder wenn kleinere Neubauabstrecken realisiert wurden. Diese kleinen Netzbereinigungen werfen gewöhnlich keine grossen Wellen. Die entsprechenden Netzbeschlüsse fasst der Grosse Rat jeweils mit dem Budget.

Grössere Ergänzungen separat
Grössere Netzerweiterungen oder -ergänzungen, wie sie die BTS und die OLS ohne Zweifel darstellen, werden dem Grossen Rat jedoch separat zur Beschlussfassung unterbreitet. Zu diesem Zweck lässt der Regierungsrat dem Parlament eine entsprechende Botschaft zukommen, worin auf die Gründe und die Details der beabsichtigten Netzergänzungen eingegangen wird. In der Folge berät eine Spezialkommission des Grossen Rates das Geschäft und stellt entsprechende Anträge an das Plenum.

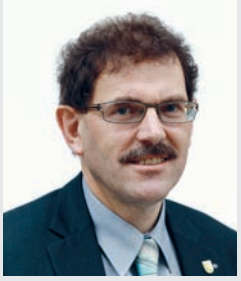
Auftrag für Detailplanung
Gemäss Konzeption des Strassengesetzes sind Netzbeschlüsse als Grundsatzentscheide ausgestaltet. Der Grosse Rat erteilt damit den zuständigen Behörden den Auftrag, die weiteren Schritte und die Detailplanung für die entsprechenden Verbindungen in die Wege zu leiten. Da die Netzbeschlüsse in Kenntnis der Vorgaben des Kantonalen Richtplans gefasst werden, sind die darin festgelegten allgemeinen Linienführungen aber die Richtschnur für die weitere Planung.

Mögliche Volksabstimmung
Wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung unterstehen Netzbeschlüsse des Grossen Rates für neue Kantonsstrassen dem fakultativen Referendum. Dementsprechend können 2000 Stimmberechtigte innert drei Monaten seit Publikation des Beschlusses die Durchführung einer Volksabstimmung verlangen. Da BTS und OLS in ihrer Grössenordnung für den Thurgau einzigartige Vorhaben darstellen, ist es auch möglich, dass der Grosse Rat gemäss § 24 Abs. 2 der Kantonsverfassung von seiner Kompetenz Gebrauch macht, den entsprechenden Netzbeschluss von sich aus der Volksabstimmung zu unterbreiten.

Planungsarbeiten und Baubeschluss
Ist der Netzbeschluss rechtskräftig, werden die weiteren Planungsarbeiten an die Hand genommen. Sind sämtliche Details der Linienführung, des Ausbaustandards und der Anschlussbauwerke festgelegt, erfolgt die öffentliche Auflage des Projektes. Betroffene und gesetzlich legitimierte Organisationen können in dieser Phase ihre Ansprüche geltend machen und allenfalls Einsprachen und Rechtsmittel gegen das Vorhaben einlegen. Gleichzeitig werden die genauen Kosten erhoben, damit der Grosse Rat in der Folge den gesetzlich vorgesehenen Baubeschluss fassen und die entsprechenden Gelder für den Bau freigeben kann. Da die BTS aller Voraussicht nach in die Zuständigkeit des Bundes übergehen wird, werden sich für diese Strasse die einzelnen Verfahren je nach Zeitpunkt der Übernahme nach Bundesrecht richten. Die Verfahren für die OLS werden hingegen vollständig nach den Vorschriften des Kantons abgewickelt.



Mit Richtplan und Netzbeschluss werden grundsätzliche Entscheide gefällt, die allenfalls auch zu einer Volksabstimmung führen können.



Jakob Stark

«Me mues halt rede mitenand.»

Noch stärker ans Herz gewachsen

Die Arbeiten zur Festsetzung der Linienführung von BTS und OLS im Richtplan waren intensiv, herausfordernd und fruchtbar. Es galt dabei in erster Linie, die Anliegen und Bedürfnisse der betroffenen Bevölkerung und der Gemeinden ernst zu nehmen, ohne das Ziel einer wirkungsvollen und bezahlbaren Verkehrsführung und Verkehrsentlastung aus den Augen zu verlieren. Diese Gratwanderung war nicht einfach, und es wurde viel und zuweilen auch heftig diskutiert. Daraus resultierten schliesslich gegenseitiges Verständnis und Vertrauen, was die Basis legte für zahlreiche Verbesserungen der Linienführung und des Ausführungsstandards (Tieferlegungen, Überdeckungen usw.). Die Gewährleistung der Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung und die Berücksichtigung landwirtschaftlicher Betriebsstrukturen standen dabei im Vordergrund. Ich danke allen Betroffenen für die bereichernden Begegnungen und die Kompromissbereitschaft. Durch diesen Prozess ist mir die Thurgauer Bevölkerung und die Thurgauer Landschaft noch stärker ans Herz gewachsen. Der Grundsatz «Me mues halt rede mitenand» hat sich gelohnt und wird auch in Zukunft unsere Arbeit prägen.

Jakob Stark, Regierungsrat, Chef Departement für Bau und Umwelt

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

Quellenangaben
Konzept/Grafik: Koch Kommunikation
Redaktion: Roman Salzmann, Anja Koletzki, Tiefbauamt
Bilder: Amt für Archäologie Thurgau, Mario Gaccioli, privat.