Departement für Bau und Umwelt

Thurgau

Mobilität Thurgau – BTS/OLS

Generelles Projekt BTS 1. Etappe (Arbon – Amriswil)

Informationsveranstaltung für die interessierte Bevölkerung von Amriswil und Hefenhofen

Dienstag, 03. Mai 2016

Agenda

1. Begrüssung, Ziele	C. Haag, Departementschefin
2. Politische Rahmenbedingungen	C. Haag, Departementschefin
3. Bodensee-Thurtalstrasse (BTS)	
- Generelles Projekt BTS 1. Etappe	A. Bucher, Teilprojektleiter BTS
- Variantenstudium Amriswil Nord	A. Schuster, Gesamtprojektleiter
4. Weiteres Vorgehen	A. Heller, Kantonsingenieur
5. Fragen und Abschluss	

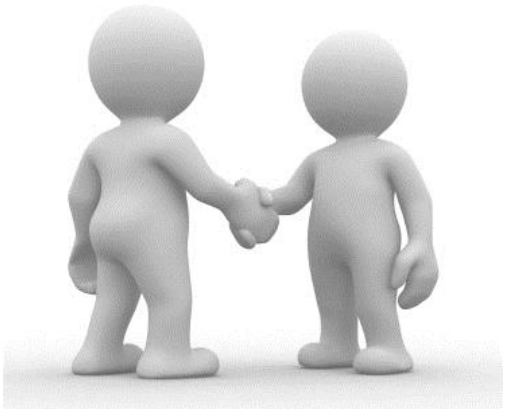
Departement für Bau und Umwelt

Thurgau

Mobilität Thurgau – BTS/OLS

Generelles Projekt BTS 1. Etappe

Begrüssung, Ziele



Regierungsrätin C. Haag,
Chefin des Departements für Bau und Umwelt

Ziele

- Aufzeigen der politischen Rahmenbedingungen
- Erläutern des Generellen Projekts (Linienführung) im Abschnitt «Amriswil Nord»
- Information über das weitere Vorgehen

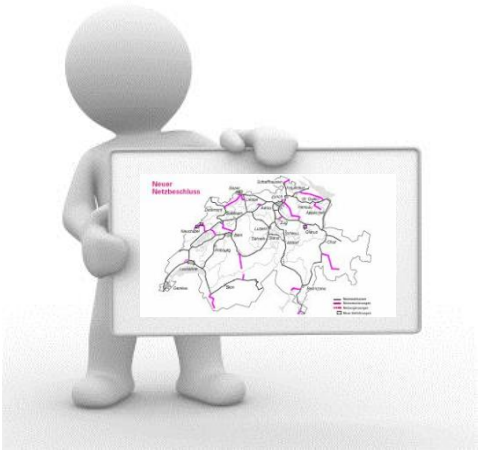
Departement für Bau und Umwelt

Thurgau

Mobilität Thurgau – BTS/OLS

Generelles Projekt BTS 1. Etappe

Politische Rahmenbedingungen



Regierungsrätin C. Haag,
Chefin des Departements für Bau und Umwelt

Politische Rahmenbedingungen

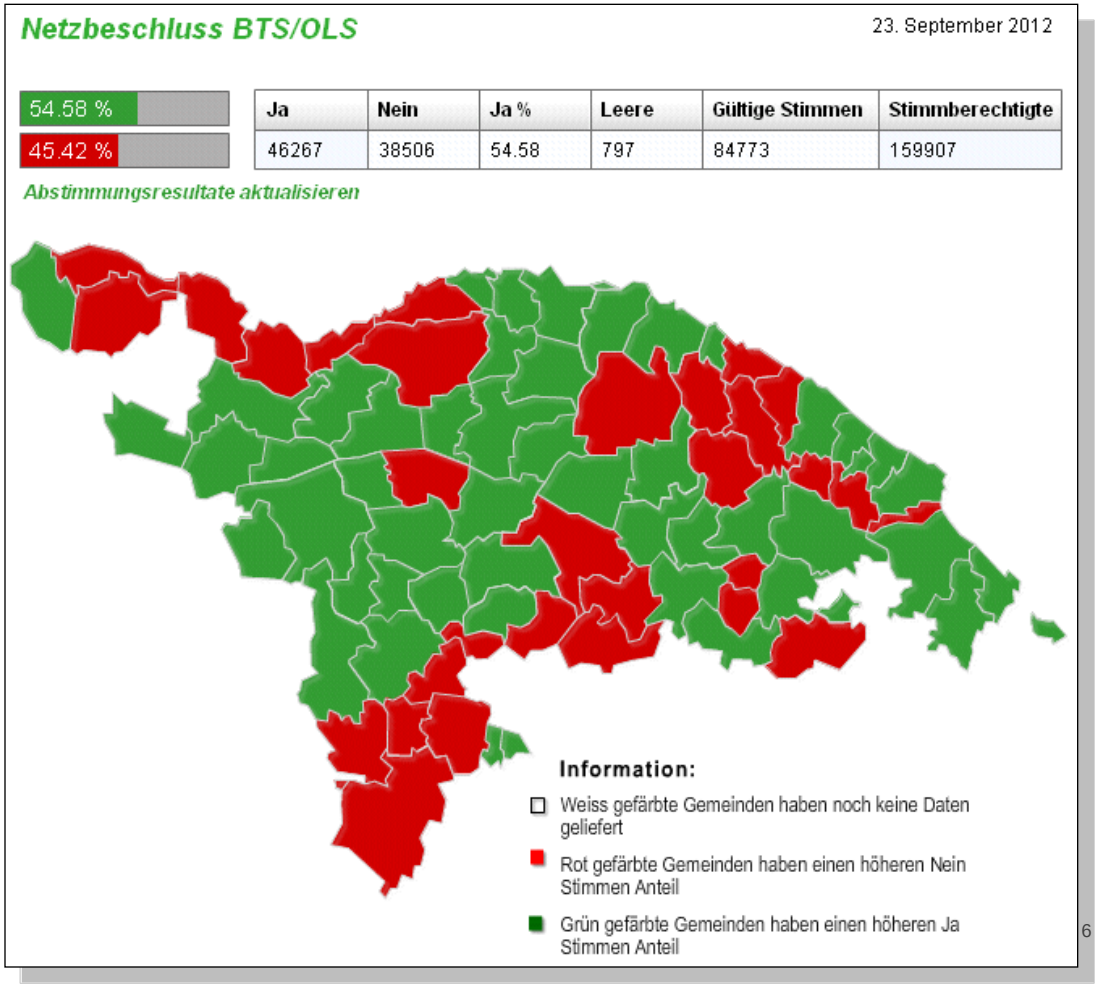
Volksabstimmung zum kantonalen Netzbeschluss BTS/OLS am 23.9.2012

Der planerische Grundsatzentscheid:

Gestützt auf § 5 Absatz 3 des GStW werden die nachfolgenden Strassenverbindungen in das Netz der Kantonsstrassen aufgenommen:

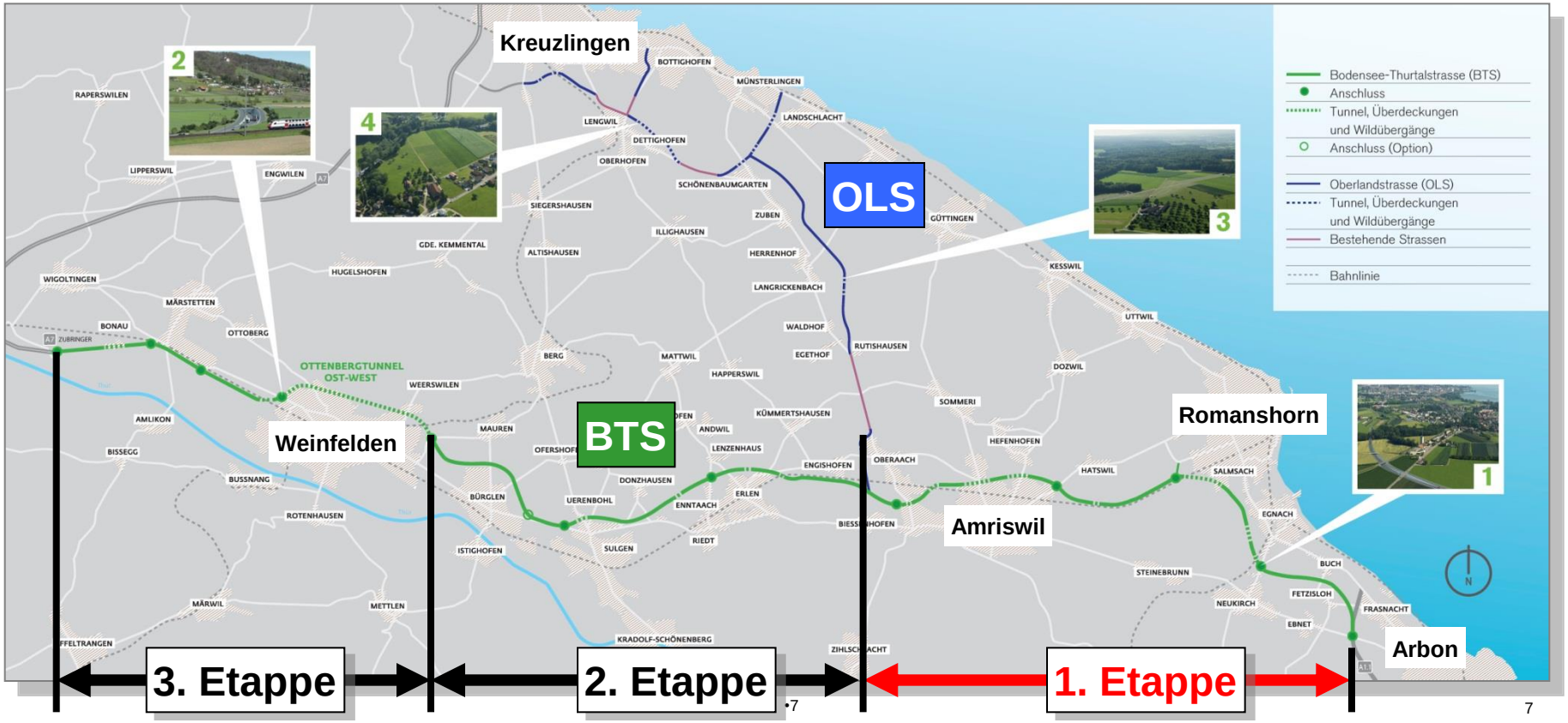
BTS: Wigoltingen-Weinfelden-Amriswil-Arbon

OLS: Kemmental - Langrickenbach - Amriswil



Politische Rahmenbedingungen

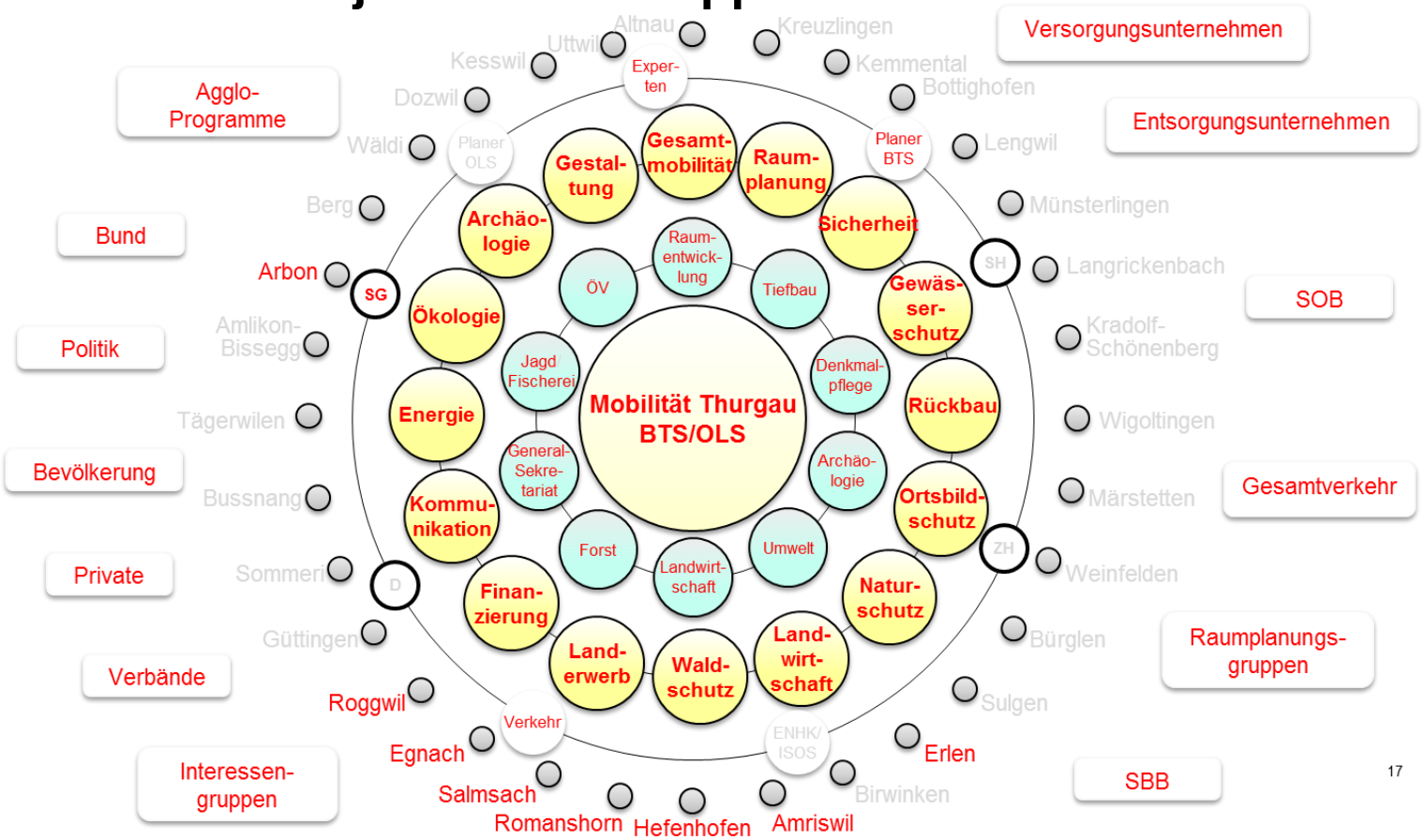
Generelles Projekt BTS 1. Etappe



Thurgau

Politische Rahmenbedingungen

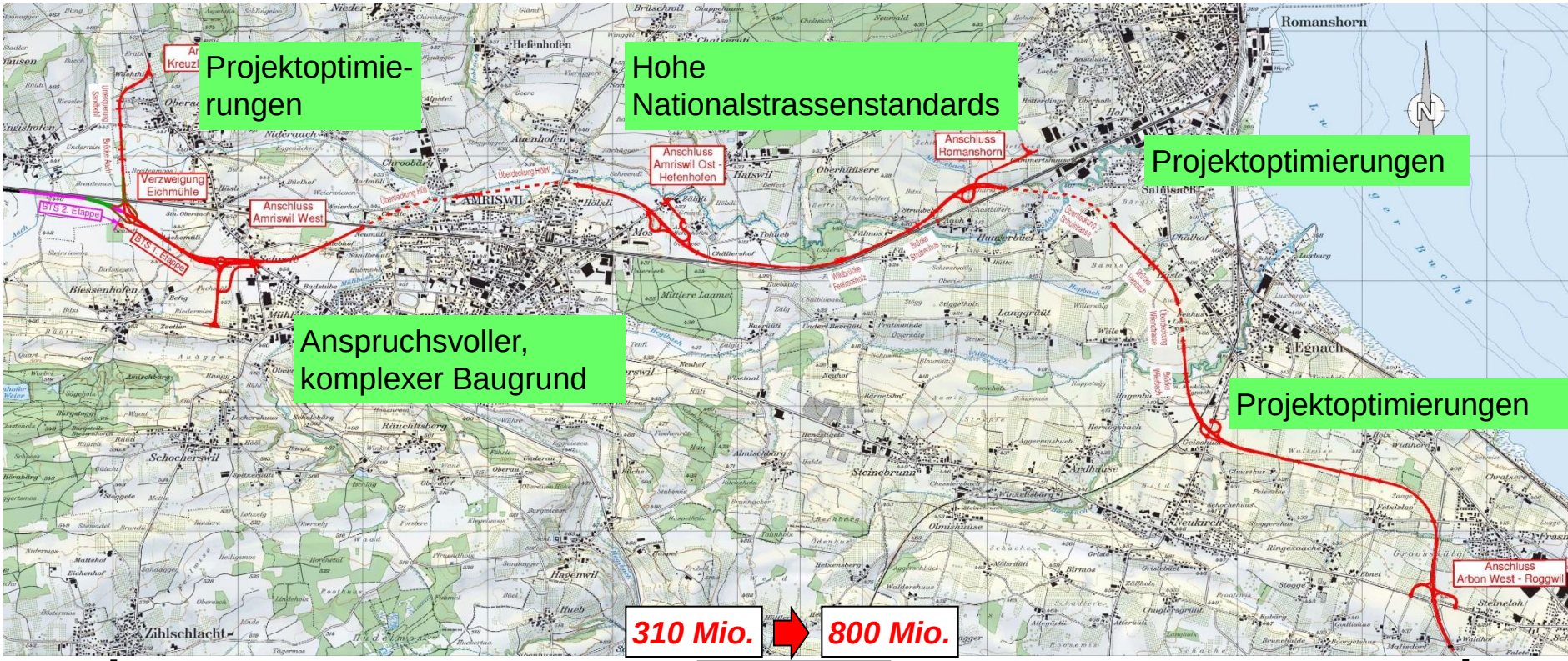
Generelles Projekt BTS 1. Etappe



17

Politische Rahmenbedingungen

Generelles Projekt BTS 1. Etappe



Politische Rahmenbedingungen

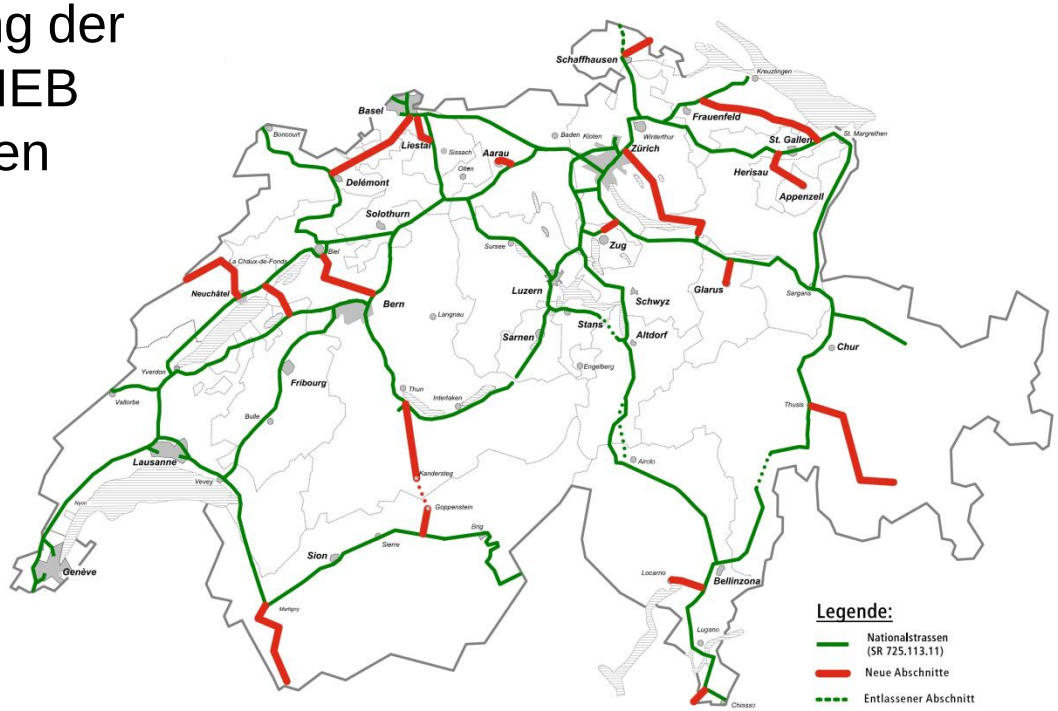
Kostenentwicklung Gesamt-BTS (1.–3. Etappe)

Basis: Generelles Projekt BTS 1. Etappe 2015, Vorstudien 2012 und Reserve

Politische Rahmenbedingungen

Netzbeschluss (NEB)

- Volksabstimmung 24.11.2013: Nein zur Preiserhöhung der Autobahnvignette → NEB kann nicht in Kraft treten



Politische Rahmenbedingungen

Nationalstrassen-/ Agglomerationsverkehrsfonds NAF

- NAF als Gegenstück zur FABI-Vorlage
- Beiträge an Agglomerationsverkehr sowie Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen

- Entscheid Ständerat vom 15. März 2016: Integration NEB in NAF
- Entscheid nationalrätliche Verkehrskommission vom 5. April 2016 und 2. Mai 2016: Integration NEB in NAF

→ Entscheid Nationalrat: voraussichtlich 2. Juni 2016
→ Volksabstimmung: Sommer 2017 (Inkraftsetzung NAF per 1.1.2018)
→ Inkraftsetzung NEB: 1.1.2020

Politische Rahmenbedingungen

Auswirkungen auf BTS-/OLS-Planungen

- Mit der Inkraftsetzung des NAF per 1. Januar 2018 ist eine Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA möglich

- Übergabe BTS-Projekt an Bund voraussichtlich per 1. Januar 2020

- Planungen für die BTS und OLS weiter vorantreiben

Departement für Bau und Umwelt

Thurgau

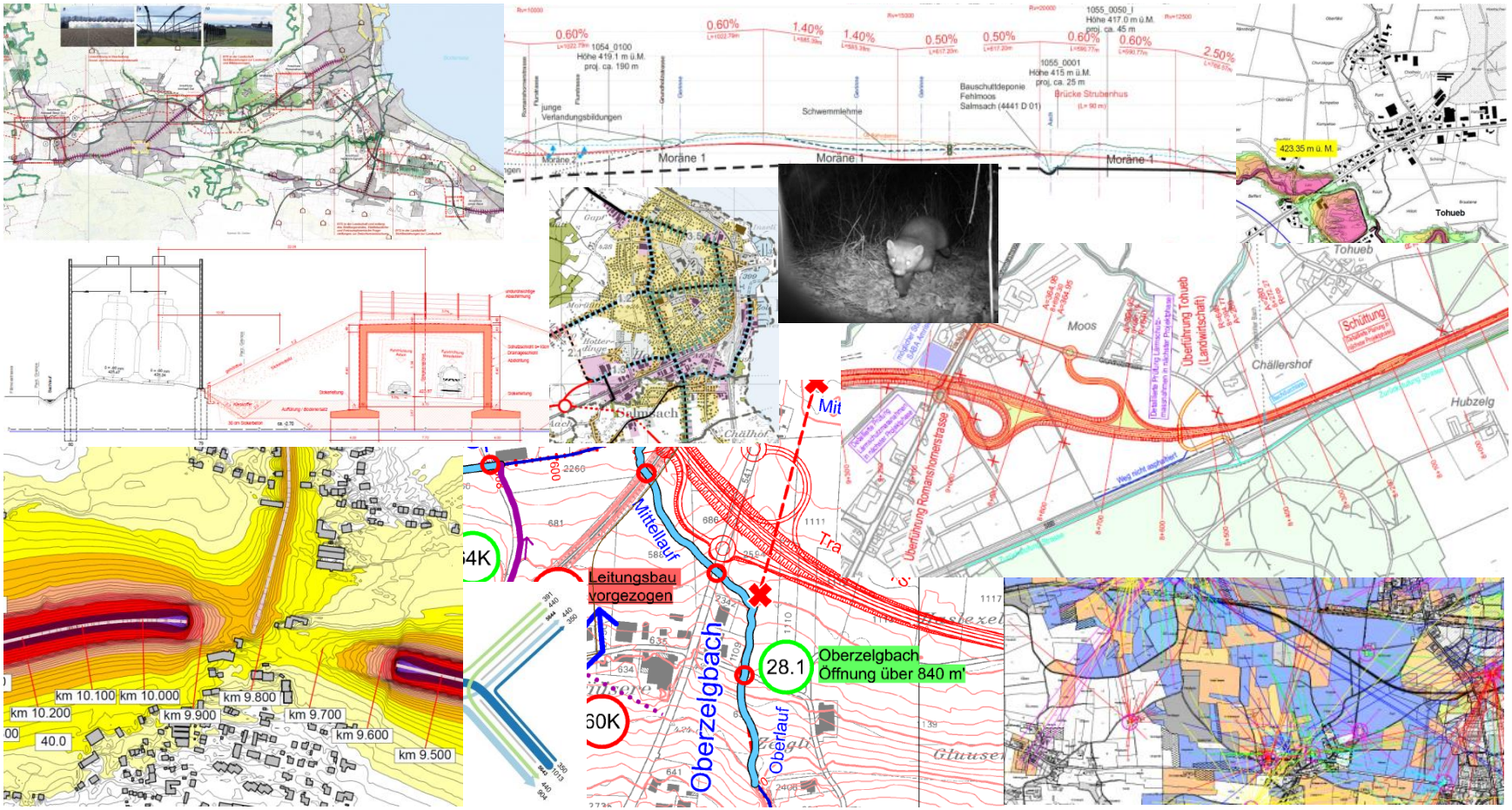
Mobilität Thurgau – BTS/OLS

Generelles Projekt BTS 1. Etappe

Generelles Projekt BTS 1. Etappe

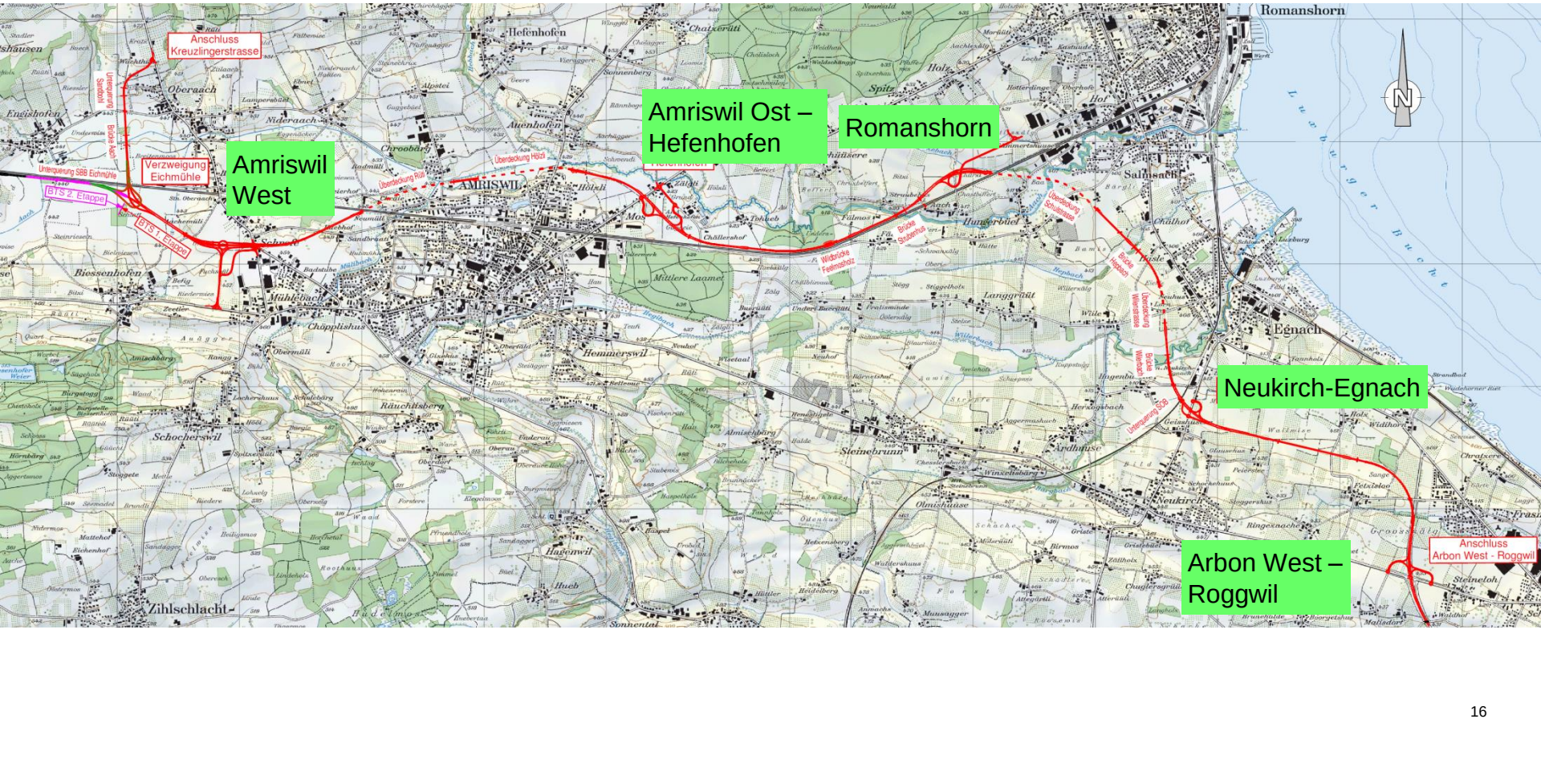
André Bucher,
Teilprojektleiter BTS

Inhalt Generelles Projekt



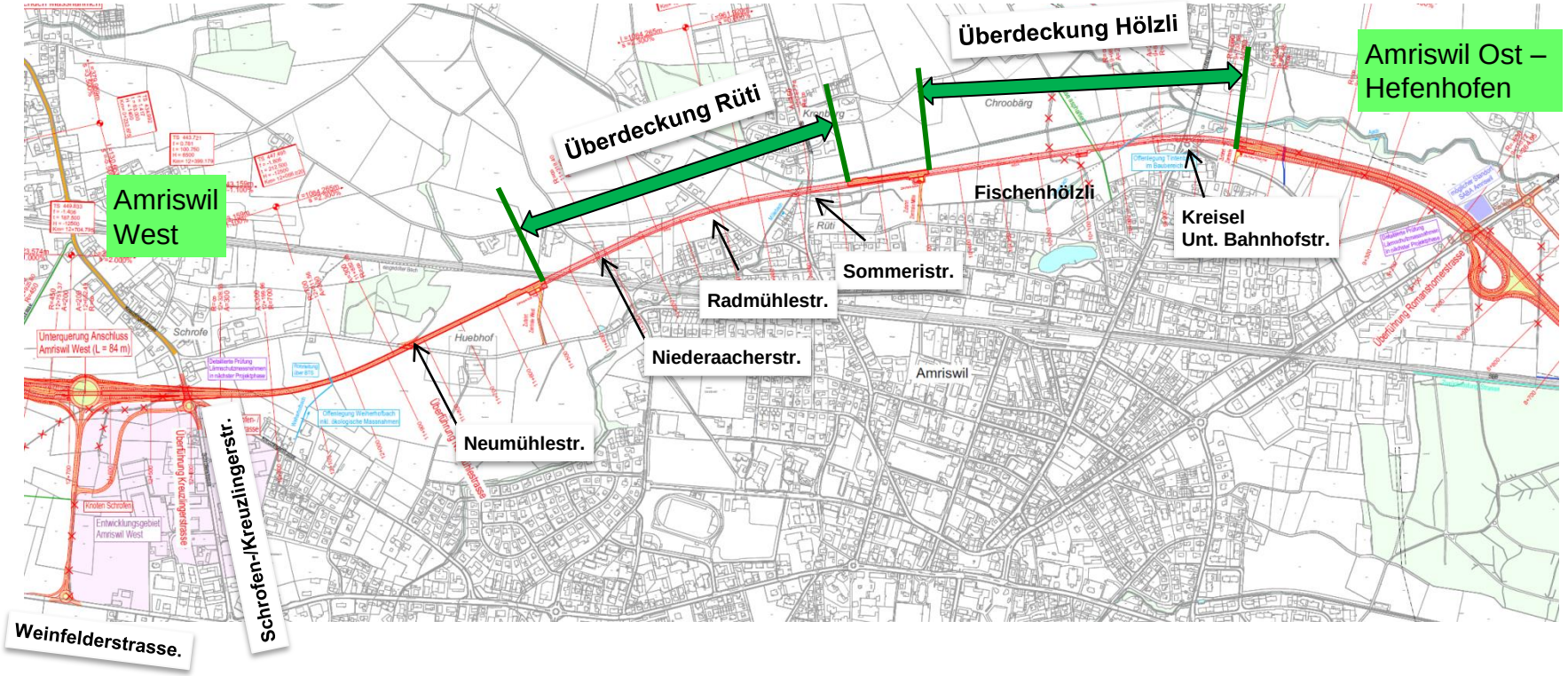
Linienführung

Arbon – Amriswil



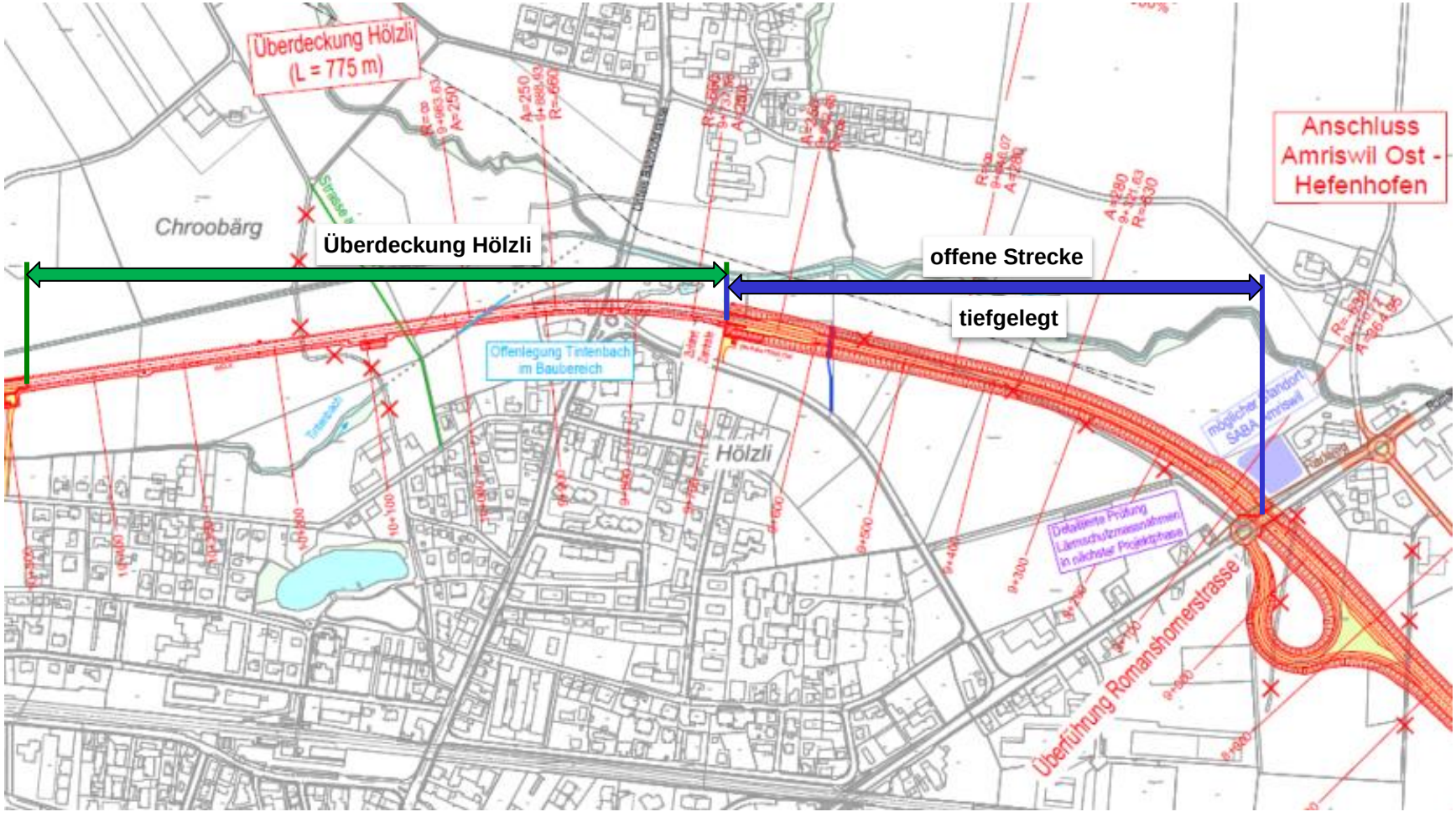
Linienführung

Übersicht Amriswil Nord



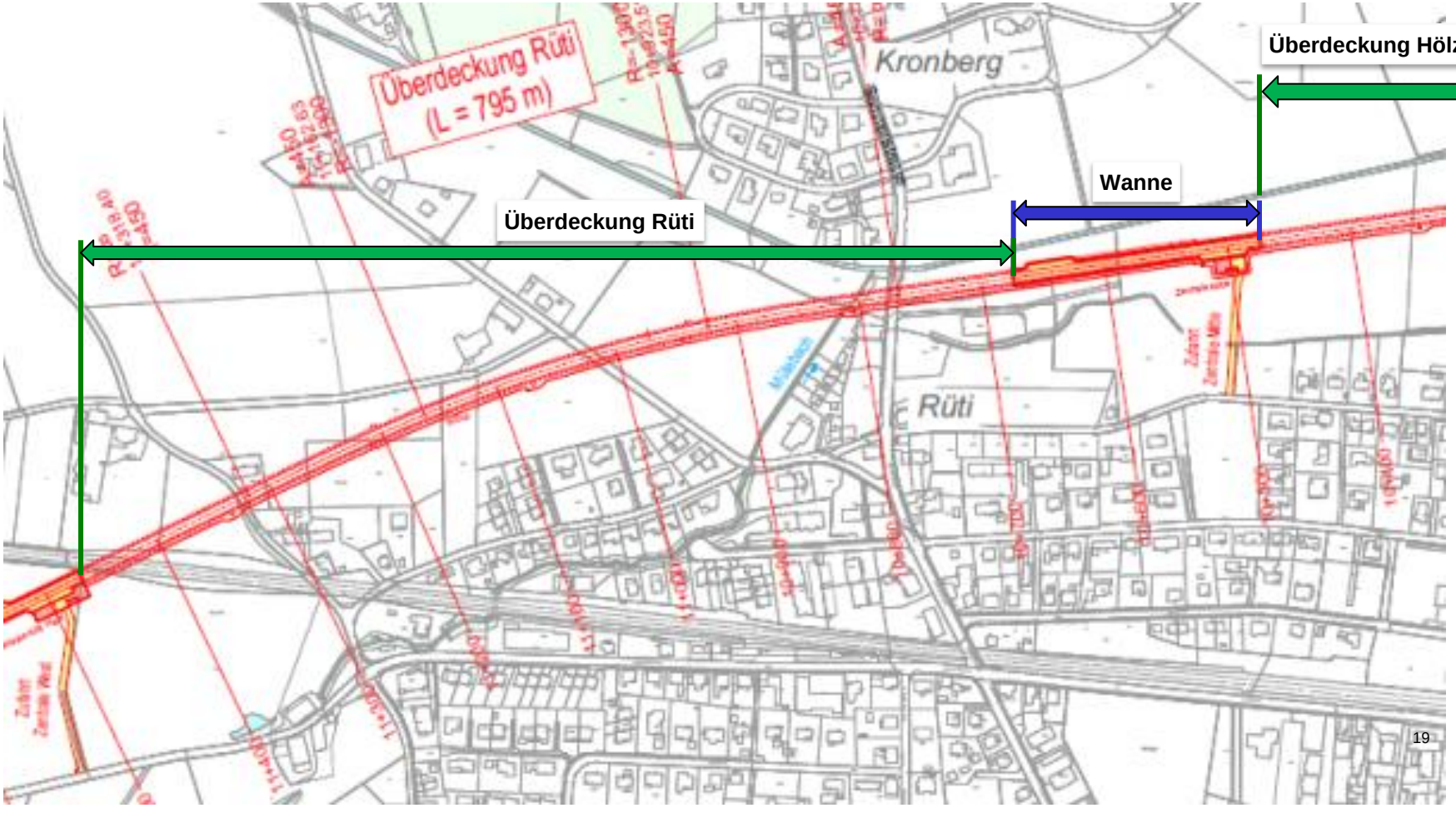
Linienführung

Bereich «Hölzli»



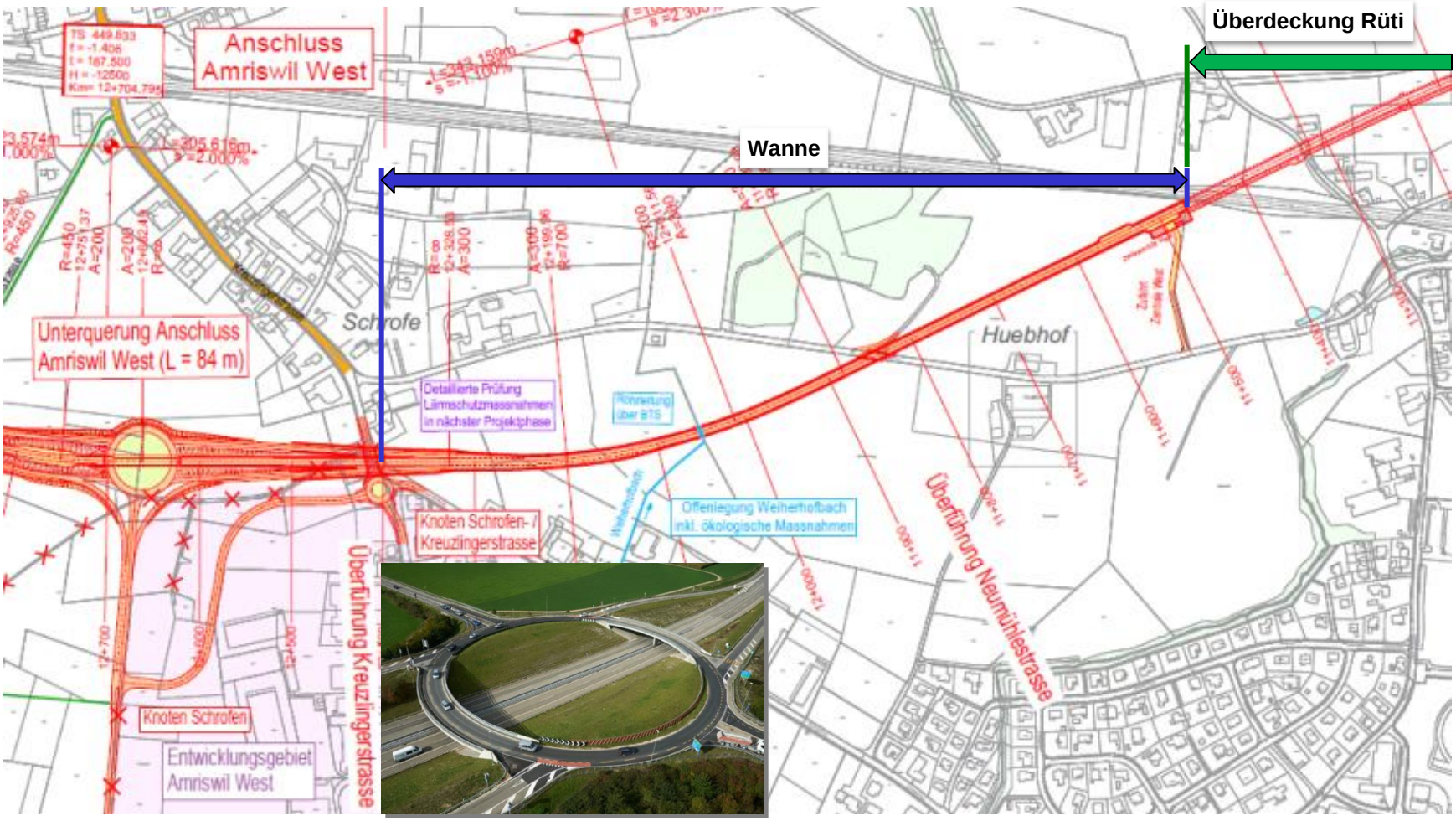
Linienführung

Bereich «Rüti»



Linienführung

Bereich «Huebhof»



Departement für Bau und Umwelt

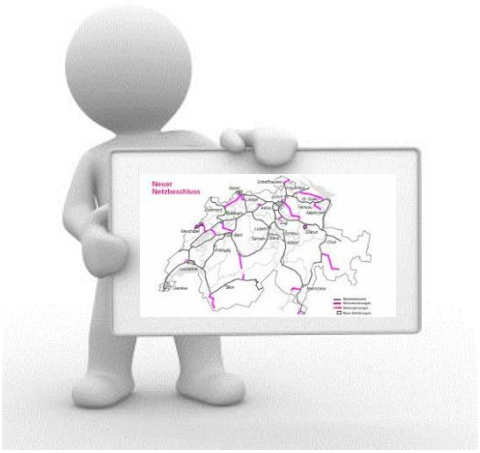
Thurgau

Mobilität Thurgau – BTS/OLS

Generelles Projekt BTS 1. Etappe

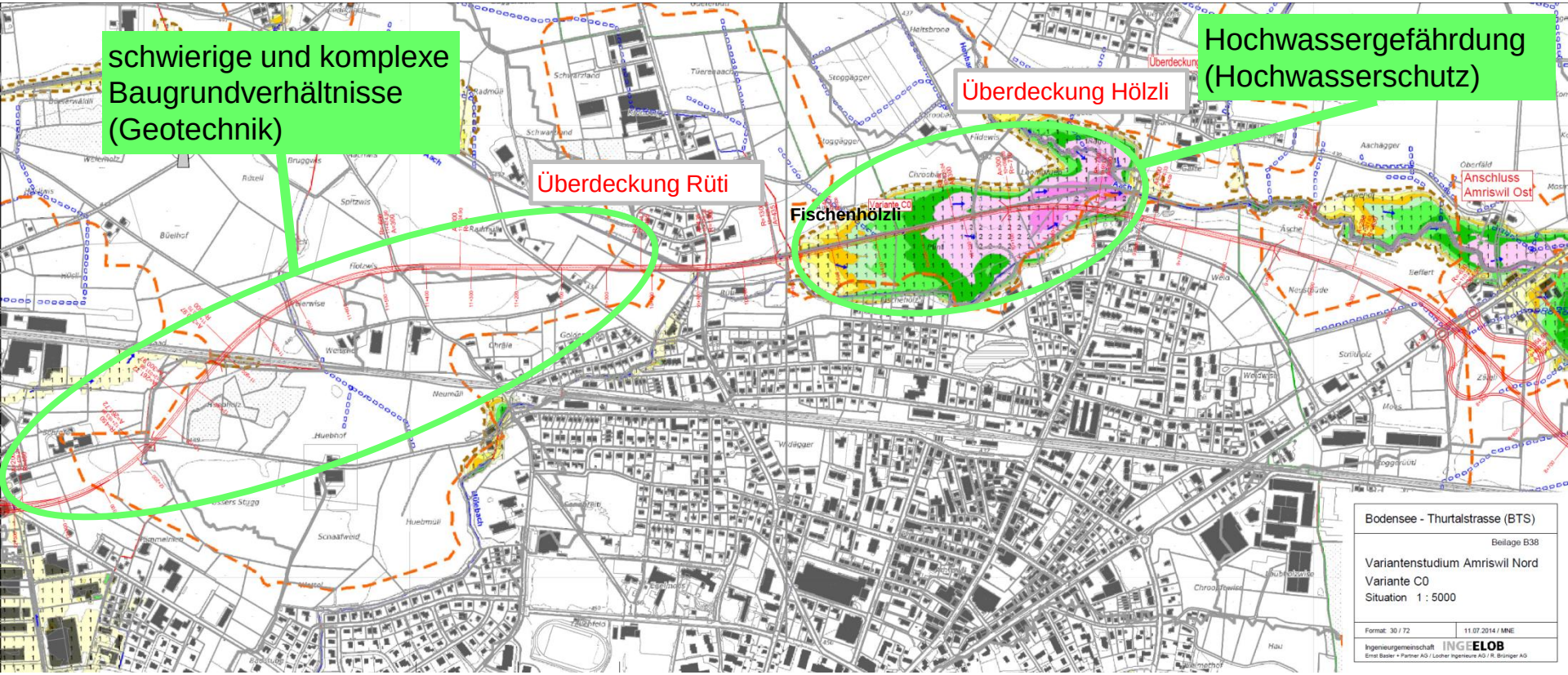
Variantenstudium Amriswil Nord

Andi Schuster,
Gesamtprojektleiter Mobilität Thurgau – BTS/OLS



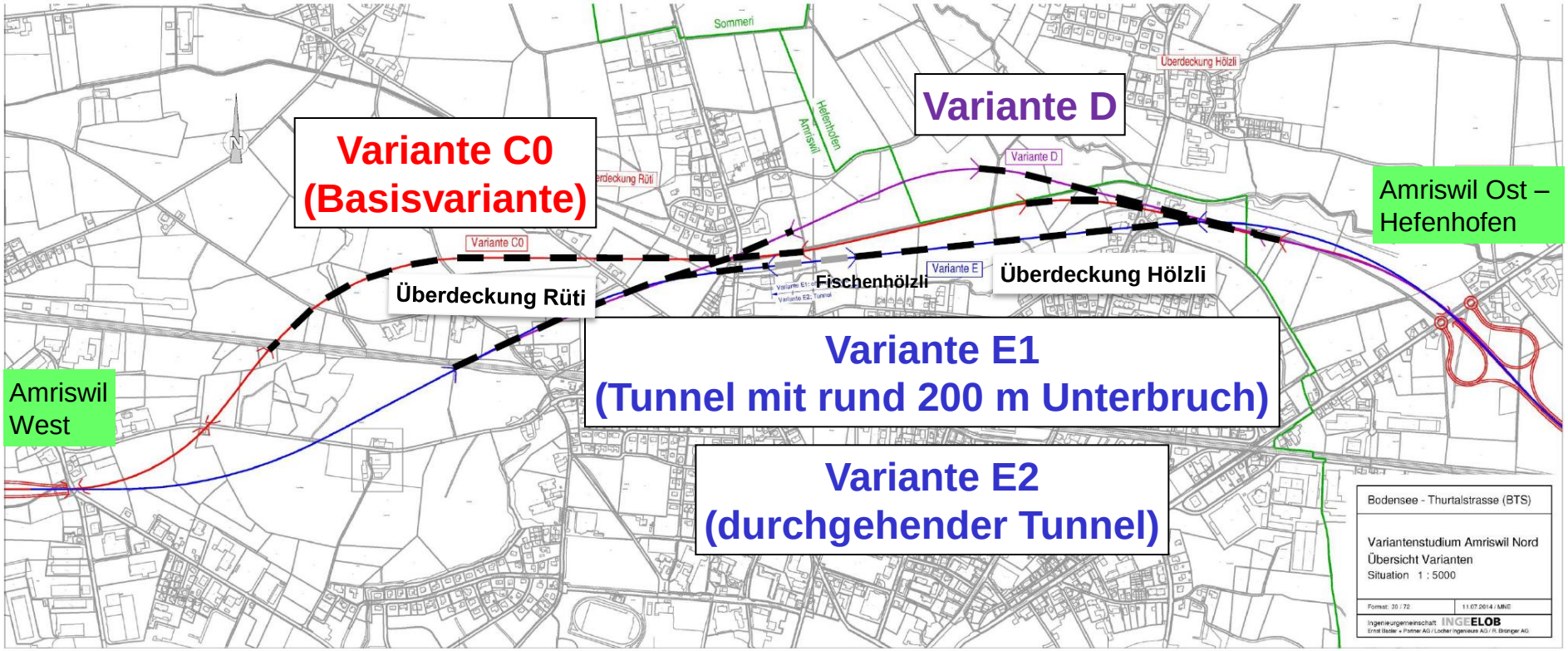
Variantenstudium Amriswil Nord

Ausgangslage



Variantenstudium Amriswil Nord

Übersicht Varianten

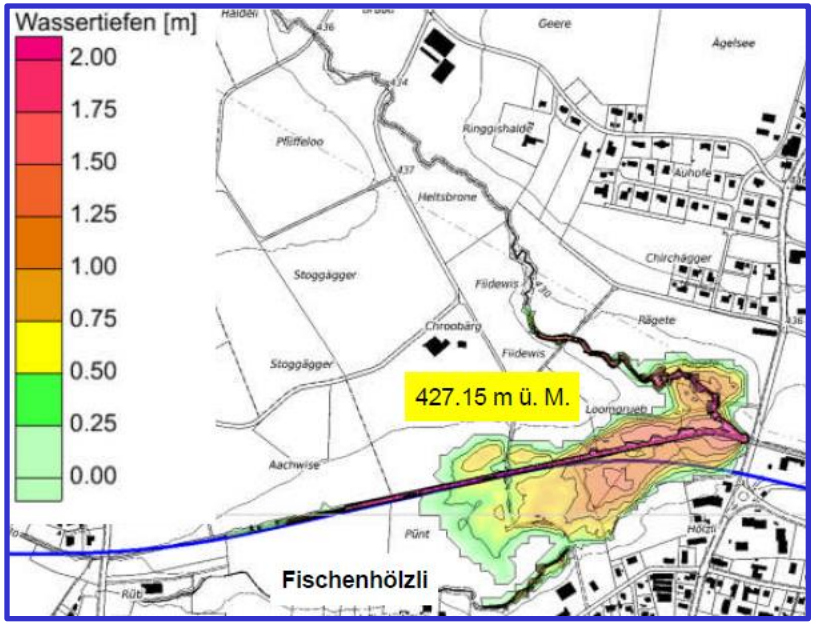


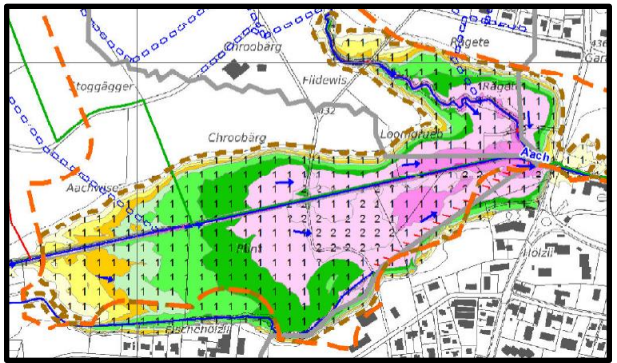
Überdeckung / Tunnel

Variante C0 entspricht der optimierten KRP-Linienführung (im Ostteil ist aufgrund des Baugrundes eine durchgehende Überdeckung notwendig)

Variantenstudium Amriswil Nord

Resultate Hochwasserschutzmassnahmen Aach





Niederschlags-Abfluss-Modellierung

(300-jähriges Hochwasserereignis)

⇒ Wassertiefe «nur» noch ca. 1 m

⇒ «Überflutungsgebiet» deutlich kleiner

«ursprüngliches Überflutungsgebiet»

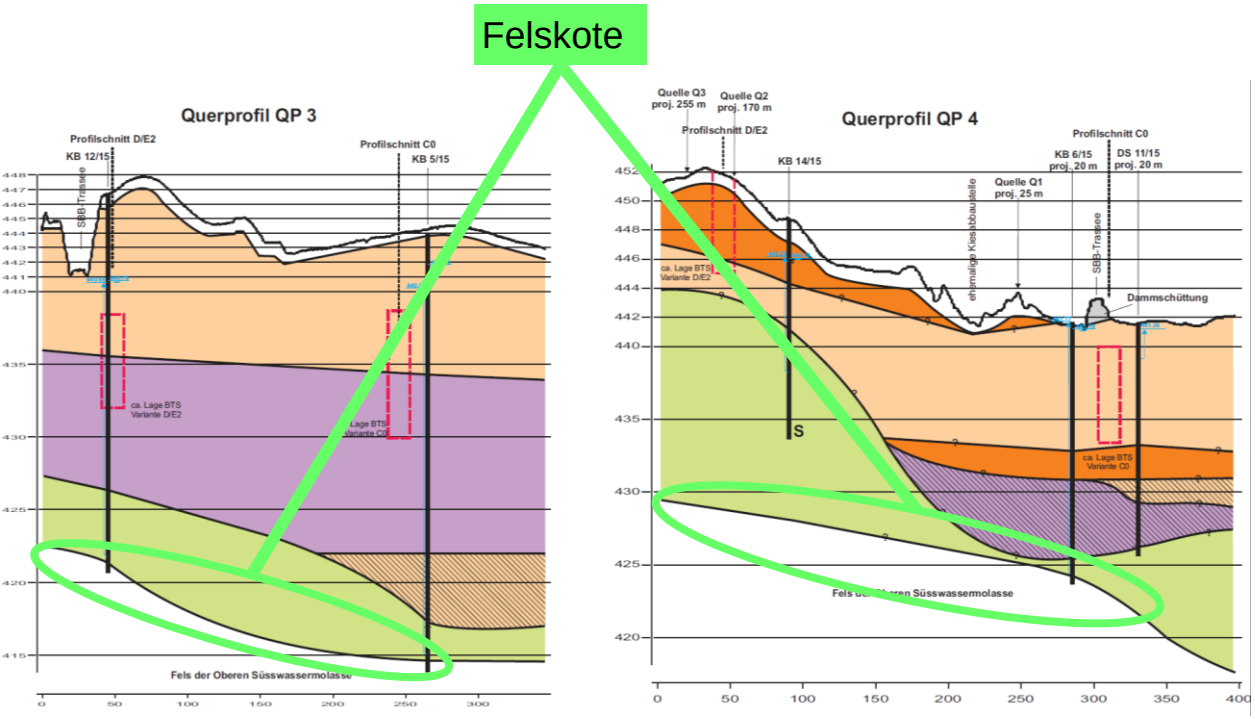
(Wassertiefe bis ca. 4 m)

Thurgau

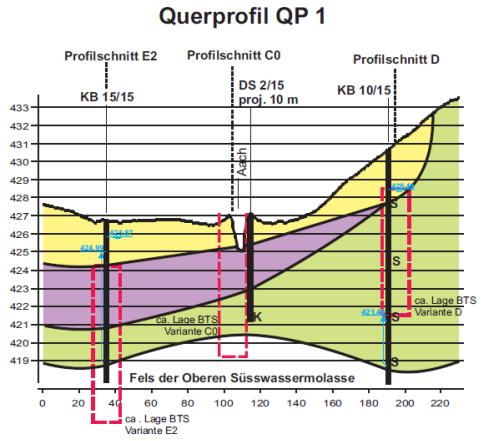
Variantenstudium Amriswil Nord

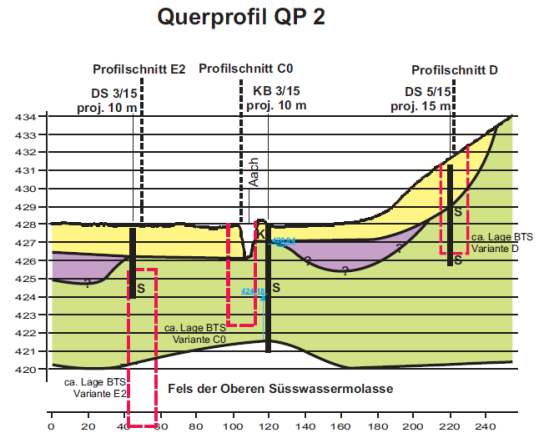
Resultate Geologie

Querprofile



Bereich West

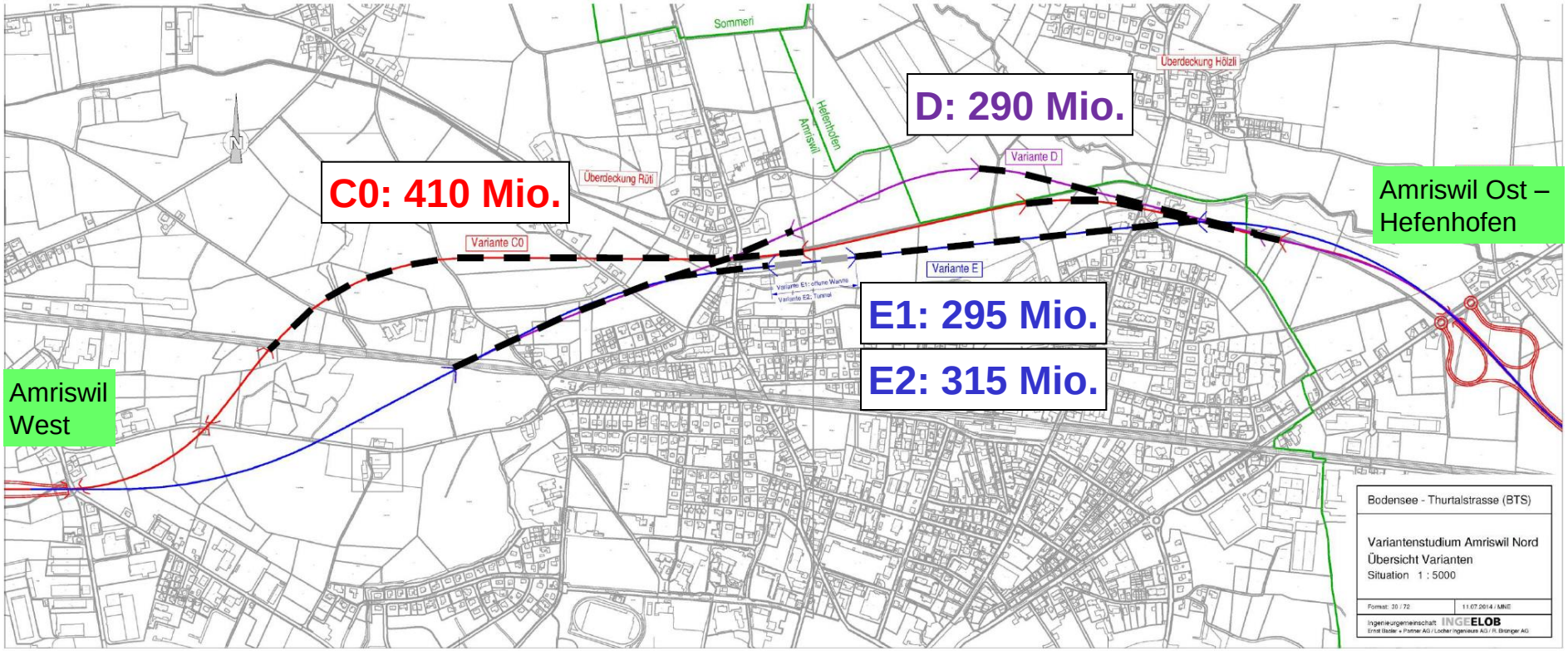




Bereich Ost

Variantenstudium Amriswil Nord

Übersicht Kosten



Überdeckung / Tunnel

Variante C0 entspricht der optimierten KRP-Linienführung (im Ostteil ist aufgrund des Baugrundes eine durchgehende Überdeckung notwendig)

Variantenstudium Amriswil Nord

Beurteilungskriterien

Kostenkriterien:
=> Variante C0 am teuersten

Restliche Kriterien:
=> nur geringe bzw. lokale Unterschiede

Kriterium	Zielindikator
Wirtschaft	
	Minimieren von:
Investitionskosten	Kosten
Betriebs- und Unterhaltskosten	
Bauzeit	Minimieren
Realisierungsrisiken	Minimieren von Genehmigungsrisiken
	Minimieren von Baurisiken
Umwelt	
Wasserhaushalt	*Minimale Beeinträchtigung von:*
	Grundwasser
	Oberflächengewässer
	Quellen
Lebensräume / Naturschutz	*Minimale Beeinträchtigung von:*
	Landschaftsraum durch Zerschneidung
	Wildtier-Vernetzungskorridore
	Ökologische Ausgleichsflächen
	Wald
	Geotope / ivs
Boden	*Minimieren der Beanspruchung:*
	Bodenversiegelung/Fruchtfolgeflächen
Gesellschaft	
Luft	*Entlastung:*
	Siedlungsgebiete
	Landschafts- und Erholungsraum
Lärm	*Entlastung:*
	Siedlungsgebiete
	Landschafts- und Erholungsraum
Landschafts- und Ortsbild	*Minimaler Eingriff:*
	Einbettung in Landschaft
	Tunnelportale im Landschaftsraum
Verkehrsführung / hLF Hauptbeziehung	optimaler Verkehrsfluss
vLF / Höhendifferenz, Neigung	Elemente optimieren

Variantenstudium Amriswil Nord

Variantenentscheid

Im Generellen Projekt wird die Variante E1 (Überdeckung mit rund 200 m Unterbruch, tiefgelegt) berücksichtigt, weil:

- bei den qualitative Kriterien nur geringe bzw. lokale Unterschiede zwischen allen Varianten bestehen
- Variante E1 gegenüber Variante C0 ca. 115 Mio. CHF günstiger ist

⇒ Variante E1 hat das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis

⇒ Als «Kompromiss» wird die Variante E2 (durchgehende Überdeckung) als Option im Generellen Projekt berücksichtigt
(Kostenteiler für Mehrkosten von ca. 20 Mio. CHF ist noch zu klären)

Departement für Bau und Umwelt

Thurgau

Mobilität Thurgau – BTS/OLS

Generelles Projekt BTS 1. Etappe

Weiteres Vorgehen

Andy Heller,
Kantonsingenieur

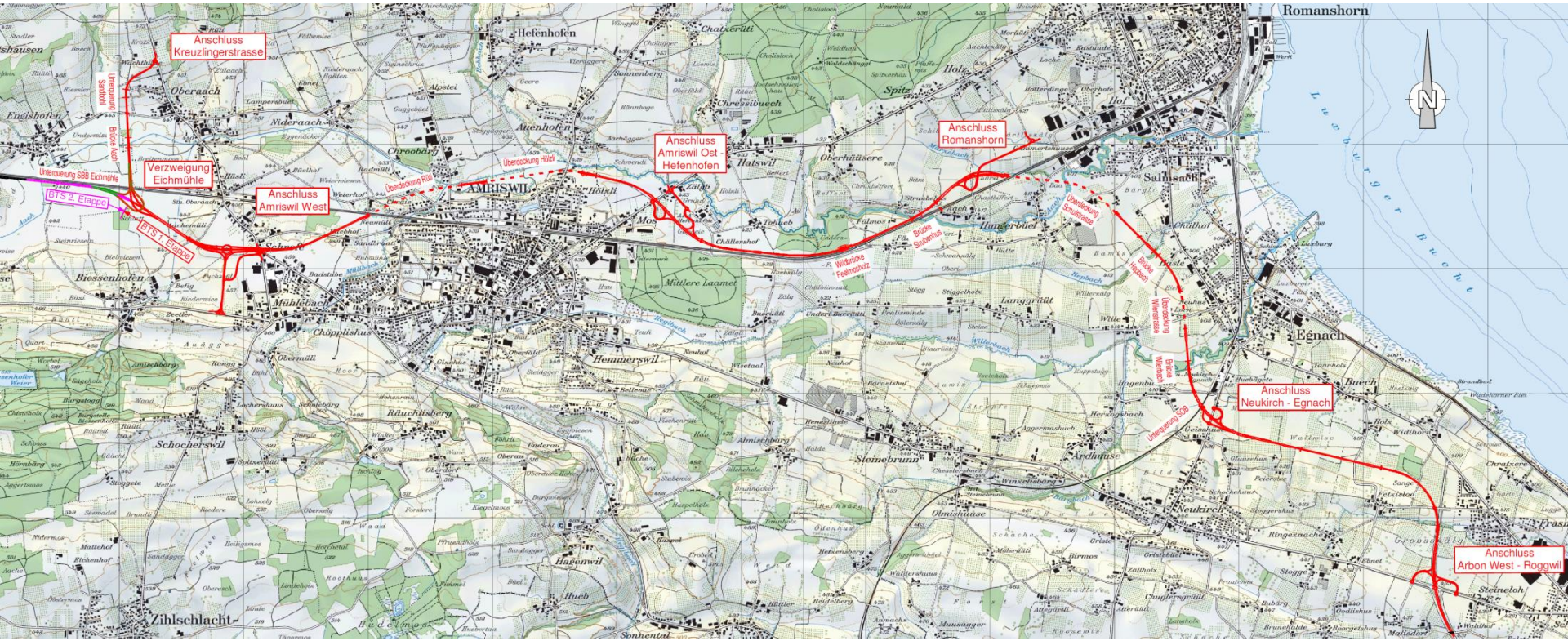
OLS: Vorprojekt

- Bis Sommer 2016:
  Submission Planungsarbeiten
- Sommer 2016:
  Kontakt mit den betroffenen Gemeindebehörden aufnehmen
- Ab Sommer 2016 – Mitte 2018:
  Ausarbeitung Vorprojekt gemäss kantonalen Vorgaben als Grundlage für Bau-/Auflageprojekt

BTS: Generelles Projekt 2./3. Etappe

- Bis Sommer/Herbst 2016:
  Submission Planungsarbeiten
- Sommer/Herbst 2016:
  Kontakt mit den betroffenen Gemeindebehörden aufnehmen
- Ab Herbst 2016 – Ende 2018:
  Ausarbeitung Generelles Projekt gemäss National-strassengesetz

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Fragen und Abschluss