Thurgauer Dialog in der Strassenplanung

/// PETER IMBACH, KARIN ENZLER

Das Thurtal gilt als Lebensader und zentrale Wirtschaftsachse des Kantons Thurgau. Bahntechnisch ist es seit 110 Jahren mit einer Doppelspur erschlossen, strassentechnisch sieht es dürftiger aus: Zwar wurde die Autobahn A7 1983 bis Müllheim eröffnet und 2002 mit der Fortführung bis nach Kreuzlingen fertiggestellt, der T14-Stummel ab der Verzweigung Grüneck in Richtung Weinfelden wurde indes nie verlängert. Dies soll sich mit der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) ändern. Sie entlastet Städte und Dörfer zwischen Arbon und Bonau vom Verkehr und bindet sie besser an. Die rund 32 km lange BTS wurde seit 2009 in einem breit abgestützten Partizipationsverfahren entwickelt, 2012 vom Stimmvolk bestätigt und wird per 1.1.2020 im Rahmen des Bundes-Netzbeschlusses dem ASTRA zur Realisierung übergeben.

Wie die BTS/OLS eine siedlungsschonende und landschaftsverträgliche Linienführung kombiniert, zeigt beispielhaft diese Visualisierung der Oberlandstrasse (OLS) im Bereich Lengwil, mit der Liebburg im Hintergrund.

Am Anfang stand die Ernüchterung. Rund zehn Jahre lang hatte sich der Kanton Thurgau mit der Frage befasst, wie die Städte und Dörfer im Thurtal vom Verkehr entlastet werden können, als die Stimmberechtigten 2005 den Netzbeschluss für eine neue Thurtalstrasse ablehnten. «Das war der Auftakt zu einem schweizweit womöglich einzigartigen Partizipationsprozess», erinnert sich Kantonsingenieur Andy Heller. Man habe das Nein als Auftrag verstanden, eine bessere und tragbarere Lösung zu finden. Konkret hiess das: Die 32 betroffenen Gemeinden konnten ihre Anliegen einbringen, zahlreiche Verbände wurden an den Tisch gebeten und nicht zuletzt hatten auch die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer Gelegenheit, sich zu Wort zu melden. Das Resultat war ein Strauss unterschiedlichster Nutzungs- und Schutzanliegen im Kontext der neuen Strasse. Dazu passend führt man im Projekttitel auch den Slogan «mehr als nur Strassen» mit sich.

12 Teilkonzepte, 100 Treffen

Die unterschiedlichen Anliegen schlugen sich in zwölf Teilkonzepten nieder. Auf zentrale Bereiche wie die Landwirtschaft, den Natur- und Landschaftsschutz sowie raumplanerische Auswirkungen wurde ein spezieller Fokus gelegt. Insgesamt fanden zwischen 2006 und 2012 über 100 Workshops, Besprechungen mit Gemeinden und Grundeigentümern sowie Informationsveranstaltungen statt. Dazu kamen zahlreiche öffentliche Vernehmlassungsverfahren. Die Kritikpunkte wurden laufend in die voranschreitende Planung integriert, bis die mehrfach optimierte Linienführung 2011 im kantonalen Richtplan festgesetzt werden konnte. Im September 2012 wurde dem Volk gestützt darauf ein kantonaler Netzbeschluss unterbreitet: Eine 32,4 km lange Strasse von Arbon nach Bonau.

Zwölf ins Projekt Mobilität Thurgau – BTS/OLS integrierte Konzepte stellen zukunftsorientierte Verbesserungen in allen Bereichen einer nachhaltigen Mobilität sicher.

Trotz breiter Abstützung war das Vorhaben jedoch nie unbestritten. Pro- und Kontraplakate zierten im Vorfeld der Abstimmung die Thurgauer Landschaft, Befürworter und Gegner vermochten stark zu mobilisieren. «Im Endeffekt haben sich die grossen Anstrengungen aber gelohnt», ist Heller überzeugt. Knapp 55 Prozent der Stimmberechtigten sagten diesmal Ja zur Bodensee-Thurtalstrasse und gleichzeitig auch zur neuen Oberlandstrasse (OLS).

BTS ergänzt durch OLS

Weil die heutige Thurtalverbindung Teil des neuen Netzbeschlusses des Bundes ist, hat der Kanton Thurgau entschieden, die BTS als Ausbauprojekt zuhanden des ASTRA auszuarbeiten. Das Generelle Projekt gemäss Nationalstrassengesetz wird bis Ende 2018 abgeschlossen und übergabebereit sein. Gemäss Schätzungen wird die Bodensee-Thurtalstrasse rund 1,5 Milliarden Franken kosten.
Durch die neue zweispurige Hochleistungsstrasse werden die Städte und Dörfer entlang der Hauptentwicklungsachse im Thurtal bedarfsgerecht erschlossen, die Verkehrsströme gebündelt und siedlungsverträglich geführt, was verkehrlich grossräumige Auswirkungen mit sich bringen wird. Auf der Seestrasse von Kreuzlingen nach Arbon wird dank der BTS mit einer starken Entlastung gerechnet. Um demgegenüber eine diffuse Verteilung des Verkehrs durch die Dörfer entlang der heutigen Kantonsstrasse zwischen Amriswil und Kreuzlingen zu vermeiden, soll das Kantonsstrassennetz beim Bau der BTS mit der neuen Oberlandstrasse ergänzt werden. Die OLS wird als übergeordnete Hauptverkehrsstrasse konzipiert.

Konzepte nach Volks-Ja weiter bearbeitet

Die im Vorfeld der Abstimmung 2012 erarbeiteten Konzepte wurden seitdem bedarfs- und stufengerecht weiter bearbeitet. Aus Konzepten entstanden Projekte. So wurde zum Beispiel erkannt, dass den raumplanerischen Aspekten besonders im Bereich der Anschlüsse ein sehr hohes Gewicht eingeräumt werden muss. Das Teilprojekt «Raumentwicklung BTS/OLS» widmet sich deshalb u. a. sämtlichen Fragen rund um Ein- und vor allem Umzonungen. Ein grosses Thema sind auch die Potenziale für Siedlungsaufwertungen, die sich aus den deutlich entlasteten Ortsdurchfahrten ergeben.
Hohe Priorität geniesst zudem die Landwirtschaft. Zusammen mit dem kantonalen Landwirtschaftsamt und in Absprache mit dem Verband Thurgauer Landwirtschaft organisiert das kantonale Tiefbauamt derzeit die nötigen Güterzusammenlegungen, um auch künftig eine effiziente Bewirtschaftung sicherzustellen.
«Die Transparenz gegenüber der Bevölkerung hat noch immer einen hohen Stellenwert», betont Kantonsingenieur Andy Heller.
Auf www.bts-ols.tg.ch wird laufend über die Entwicklungen im Projekt orientiert, an regelmässigen Informationsveranstaltungen stellen sich die Verantwortlichen aktuellen Fragen. «Wir haben bei der Ausarbeitung des Generellen Projekts auch allen direkt betroffenen Grundeigentümern Einzelgespräche angeboten, die erfreulich oft angenommen wurden», so Heller. Optimierungsvorschläge werden im Projekt weiterhin so weit als möglich berücksichtigt. Er ist überzeugt: «Für

eine erfolgreiche Partizipation reicht es nicht, wenn die Interessierten nur mitreden können – es muss eine reale Mitwirkung möglich sein.» Ein weiterer Meilenstein steht dem Thurgauer Projekt mit der Übergabe an das ASTRA bevor. Wenn die heutige Thurtalverbindung per 1. Januar 2020 im Rahmen des neuen Netzbeschlusses an den Bund geht, legt der Kanton Thurgau damit auch sein Ausbauvorhaben in Bundeshände – mit der Hoffnung, dass der Bund die Bodensee-Thurtalstrasse rasch realisieren wird, um das Thurtal bedarfsgerecht zu erschliessen und auch dessen Bevölkerung vom Verkehr zu entlasten.

LINIENFÜHRUNG DER BODENSEE-THURTALSTRASSE

Die vom Souverän legitimierte und akzeptierte BTS führt vom Autobahnanschluss Eschikofen auf dem bestehenden Hauptstrassen-Trassee durch Bonau nach Märstetten und von dort entlang der Gleise bis nach Weinfelden. In Bonau wird die Strasse abgesenkt und überdeckt. In Märstetten und westlich von Weinfelden werden Anschlüsse realisiert. In der Folge umfährt die BTS Weinfelden nördlich im 3,2 km langen Ottenbergtunnel. Beim Ostportal wird der Anschluss Weinfelden Ost realisiert. Danach umfährt die BTS die Ortschaften Bürglen, Sulgen und Erlen, allesamt im Norden, und führt erneut den Gleisen entlang nach Amriswil. Die BTS wird in diesem Bereich aus landschaftlich-ästhetischen und lärmschutztechnischen Gründen vielerorts im Einschnitt geführt und in Uehrenbohl überdeckt. In Ruppertsmoos ist ein Bauwerk für Wildtierquerungen vorgesehen. Anschlüsse werden in Sulgen, Erlen und Amriswil West erstellt. Weiter ostwärts wird Amriswil in Tieflage und grösstenteils überdeckt nördlich umfahren. Nach dem Anschluss Amriswil Ost führt die BTS erneut der Bahnlinie entlang bis zum Anschluss Romanshorn. Danach schlängelt sich die Strasse an den Dörfern Salmsach, Egnach und Neukirch vorbei zum bestehenden Autobahnzubringer Arbon. In Neukirch-Egnach erfolgt ein weiterer Anschluss, und der bestehende Anschluss Arbon wird zu einem Vollanschluss ausgebaut. In Salmsach und Egnach werden zwei Abschnitte überdeckt und im Feelmosholz soll eine Wildbrücke realisiert werden.

INFORMATION

Peter Imbach, Dipl. Bauingenieur ETH
Gesamtprojektleiter Mobilität Thurgau – BTS/OLS,
Kantonales Tiefbauamt Thurgau, peter.imbach@tg.ch

Karin Enzler, lic. phil. I,
wissenschaftliche Mitarbeiterin, Departement für Bau und Umwelt
Thurgau (DBU), karin.enzler@tg.ch
www.bts-ols.tg.ch

Schweizer Riegel SR® pat. pend.

Anwendungen im Tunnelbau
- Aufhängung Zwischendecken
- Sicherung Zwischendecken
- Aufhängung Grossmonitore

Ausführung komplettes System aus rostfrei Stahl, Werkstoffe 1.4401 / 1.4462 / 1.4547 / 1.4529.

Schweizer Riegel Hängestangen mit Lüftungsschacht Tunnel de Bure

- ✓ keine Spreizkräfte, kein Schlupf
- ✓ dynamisch belastbar
- ✓ jederzeit kontrollierbar und auswechselbar

Spezial Kernbohranlage SR-M24 N02 Seelisbergtunnel

Bolzenanker HCR 1.4529
Für Signal- Kabel- Kamera- und Lichthalterungen, im Tunnelbau

Glas-Verbund-Dübel VD-Q™
Zum Verankern von hohen Lasten

Hammerpatronen HaC™
Einfachste und Sicherste Verankerung von Anschlussarmierungen

BIS™ Verbundmörtelsysteme
Verbundanker für gerissenen und ungerissenen Beton.

SAS Handbuch + Bemessungsservice auf Anfrage

B+B TEC Generalvertretung
Bohr- + Befestigungssysteme

BBT Bohr- + Befestigungssysteme AG

Leimackerstrasse 1
CH-3178 Bösingen
mail: engineer@ bbtec.ch
Tel. +41 (0)31 740 30 20
Fax +41 (0)31 740 30 25
www.bbtec.ch