# Den Thurgau von morgen entwickeln

**Die Bevölkerung des Kantons Thurgau ist in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich gewachsen, und alle Prognosen gehen davon aus, dass sich diese Entwicklung auch in Zukunft fortsetzen wird. Vor diesem Hintergrund wurden in jüngster Zeit entscheidende raum- und verkehrspolitische Weichen gestellt. Ein revidierter kantonaler Richtplan, ein Gesamtverkehrskonzept sowie bedarfsgerechte Bahn- und Strasseninfrastrukturprojekte sollen die künftige Entwicklung in die gewünschten Bahnen lenken. Für die Realisierung einer Schnellstrasse als neue Ost-West-Achse hofft der Kanton auf den Bund, der sie als Nationalstrasse bauen soll.**

Seit jeher weist der ländlich geprägte Thurgau eine dezentrale Siedlungsstruktur auf und verfügt – im Gegensatz zu vielen anderen Kantonen – über kein eigentliches Zentrum. Dementsprechend haben die umliegenden Städte, namentlich die Metropole Zürich, aber auch Winterthur, St. Gallen, Konstanz und Schaffhausen einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Entwicklung der einzelnen Kantonsteile. Dieser Tatsache Rechnung tragend, gehört es zu den im neuen Kantonalen Richtplan festgehaltenen Zielen der Thurgauer Raumordnungspolitik, die Attraktivität des Kantons als Wohn- und Wirtschaftsraum zu erhalten und zu fördern. Insbesondere in den Bereichen Wirtschaft, Verkehr, Bildung und Kultur sollen dabei die Beziehungen innerhalb des Kantons sowie auch zum Grossraum Zürich und den anderen benachbarten Agglomerationen intensiviert werden.

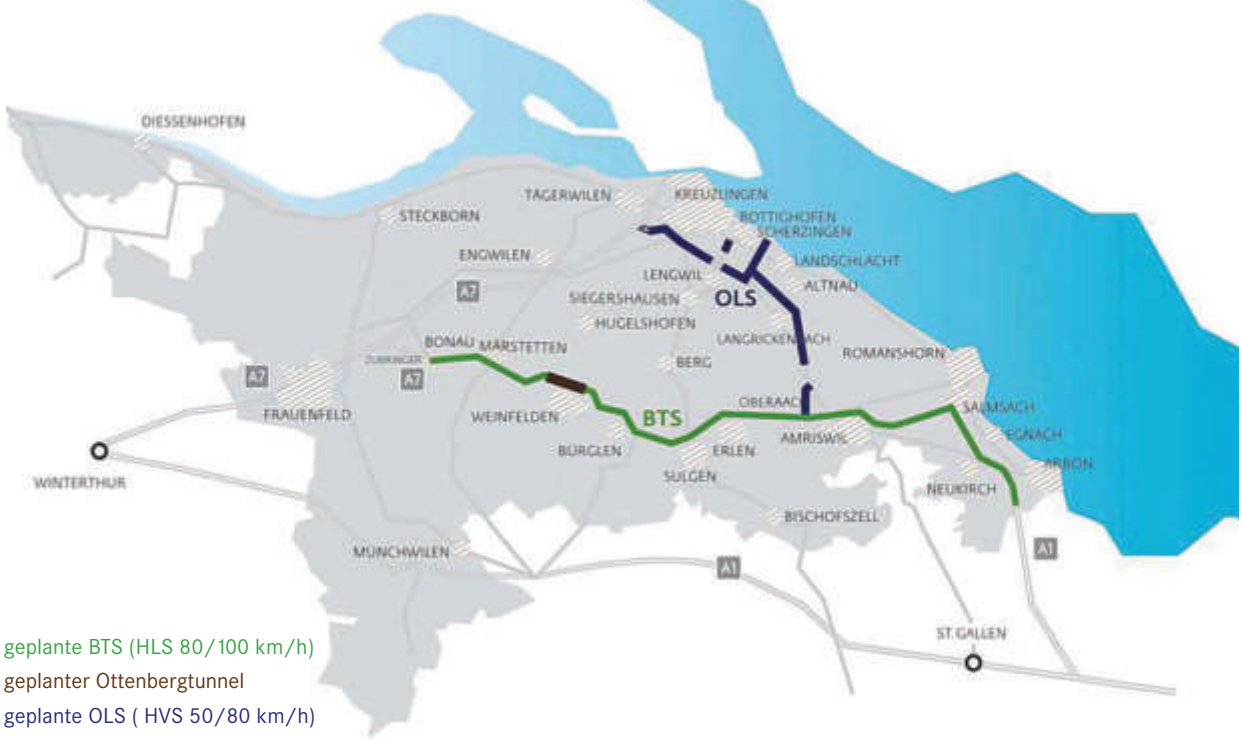
## Klare Ziele

Für die innerkantonale Entwicklung wurde ein klares Raumkonzept aufgestellt, das Entwicklungsachsen bezeichnet und kantonale sowie regionale Zentren definiert. Die zu erwartende zunehmende Mobilität soll durch eine verstärkte Koordination der verschiedenen Verkehrsträger bewältigt werden. Diese koordinierte Verkehrspolitik beinhaltet einen steten Ausbau des öffentlichen Verkehrs und eine bedarfsgerechte 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) und die Verbesserung der Verbindung vom Raum Kreuzlingen nach Oberaach im Oberthurgau (Oberlandstrasse, OLS). Diese Infrastrukturausbauten sollen die Orte vom wachsenden Durchfahrtsverkehr entlasten und so eine nachhaltige Verbesserung der Lebensqualität auf den Entwicklungsachsen bringen. Die BTS ist als zweispurige Hochleistungsstrasse (80/100 km/h) konzipiert, während die OLS als «gewöhnliche» Kantonsstrasse das bestehende Netz ergänzen soll.

> «Ziel ist es, die Lebensqualität zu steigern und die Menschen vor Lärm zu schützen.»

## Generelle Linienführungen festgelegt

Mit der jüngsten Revision des Kantonalen Richtplans (Oktober 2011) hat der Regierungsrat die generellen Linienführungen der beiden Strassenbauvorhaben festgelegt. Bis es so weit war, wurden zahlreiche Grundsatz- und Detailfragen in einem partizipativen Prozess mit allen betroffenen Gemeinden und Grundeigentümern, aber auch anderen Interessengruppen erörtert. Der Chef des federführenden Kantonalen Departements für Bau und Umwelt, Regierungsrat Dr. Jakob Stark, Kantonsingenieur Andy Heller und der Gesamtprojektleiter Sascha Bundi traten im Vorfeld zu mehr als 100 Infoveranstaltungen, Workshops, Anhörungen und Arbeitssitzungen an und führten Einzelgespräche. «Tausende Menschen und viele Interessen-




Strassenbauliche Grossvorhaben wie die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) oder die Oberlandstrasse (OLS) durchlaufen mehrschichtige planerische, politische und rechtliche Verfahren, bevor sie tatsächlich realisiert werden können. *(Bild: Tiefbauamt Kanton Thurgau)*

gruppen sind von solchen Vorhaben betroffen», bemerkt Sascha Bundi und fügt an: «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 möglichst umfassend Interessen erkennen und optimale Lösungen finden.»

## Beteiligte ernst genommen

Die an den verschiedenen Veranstaltungen und Gesprächen gewonnen Erkenntnisse, sowie die rund 300 Einwendungen und Anregungen, die im Rahmen des Bekanntmachungsverfahrens zum Kantonalen Richtplan eingegangen waren, führten zu verschiedenen Anpassungen der Linienführungen. Regierungsrat Jakob Stark freut sich über das Resultat: «Mit den Verbesserungen und weiteren Gesprächen erreichten wir, dass sich die Gemeinden und der Kanton nun über die Linienführung der BTS/OLS einig sind.» Die geplante Linienführung der BTS/OLS wird dort, wo dies sinnvoll und möglich ist, bestehenden Strassen und Schienen folgen. Grosses Augenmerk schenkte man auch dem Schutz von Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebieten. Bei verschiedenen siedlungsnahen Abschnitten der BTS/OLS sind Tieferlegungen, Lärmschutzmassnahmen oder Überdeckungen vorgesehen.

## Nächste Schritte

Nach der Genehmigung des revidierten Richtplans wird der Regierungsrat des Kantons Thurgau dem Grossen Rat die formelle Aufnahme der neuen Strassen in das kantonale Netz beantragen und ihm gleichzeitig eine voraussichtlich zehnprozentige Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern zur Sicherstellung der Finanzierung unterbreiten. Da sowohl der so genannte Netzbeschluss, als auch die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben dem fakultativen Referendum unterstehen, ist davon auszugehen, dass das Thurgauer Volk über die tatsächliche Realisierung der Vorhaben entscheiden wird. Die entsprechende Volksabstimmung könnte Ende 2012 durchgeführt werden.

## Bund als Partner

In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass mit dem 2006 erlassenen Sachplan Verkehr des Bundes das übergeordnete Strassennetz der Schweiz neu konzipiert wurde. Auf dieser Grundlage werden National- und Ständerat entsprechende Netzbeschlüsse fassen. Es ist vorgesehen, rund 400 km bestehende kantonale Hauptstrassen von grosser Wichtigkeit in das Nationalstrassennetz zu überführen. Strassenzüge mittlerer Bedeutung werden in das so genannte Ergänzungsnetz aufgenommen bzw. verbleiben dort (Hauptstrassen).

Im Thurgau wären nach der ursprünglichen Planung der H 13-Abschnitt von Kreuzlingen nach Arbon ins Nationalstrassennetz und die H 14 ins Ergänzungsnetz aufgenommen worden. Da das Raumkonzept des Kantons Thurgau und die Inhalte des Richtplans aber auf eine verstärkte Entwicklung der Achse Frauenfeld–Weinfelden–Romanshorn–Arbon ausgerichtet sind, wurde beim Bund auf einen Wechsel der Strategie hingewirkt. Der Bundesrat hat die Anregungen des Kantons aufgenommen und wird den eidgenössischen Räten aller Voraussicht nach vorschlagen, die H 14 ins Nationalstrasse-Grundnetz aufzunehmen. Damit würde sowohl Bau und Betrieb als auch die Finanzierung der neuen BTS in die alleinige Zuständigkeit des Bundes übergehen. Allerdings ist der Bund nicht verpflichtet, den Ausbau gemäss den Plänen des Kantons Thurgau umzusetzen.

Die Thurgauer Behörden werden alles daran setzen, dass der Bund den Thurgau bei der Erfüllung seiner raumpolitischen Zielsetzungen unterstützen und die neue Strasse rasch realisieren wird. Ergänzend dazu wird der Kanton die OLS erstellen. BTS und OLS sind für den Kanton entscheidende Elemente zur Umsetzung des Leitsatzes «Thurgau entwickeln – Thurgau bleiben».

### INFORMATION

**Kanton Thurgau,** Sascha Bundi, Ing. EurEta, eMBA FH, Gesamtprojektleitung, Mobilität Thurgau – BTS/OLS, sascha.bundi@tg.ch
Marco Sacchetti, Tiefbauamt, Promenade, 8510 Frauenfeld,
Tel. 052 724 24 55, www.tiefbauamt.tg.ch