Kantonales Tiefbauamt

Thurgau

mobilitätthurgau

Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) / Oberlandstrasse (OLS)

Werkstattbericht 6 – Frühjahr 2018

Am 23. September 2012 fällten die Thurgauer Stimmberechtigten den Grundsatzentscheid für den Bau der Bodensee-Thurtalstrasse BTS und der Oberlandstrasse OLS. Während die heutige Thurtalstrasse (H14, H474) per 1. Januar 2020 neu zur Nationalstrasse N23 wird und damit an den Bund übergeht, bleibt die OLS ein kantonales Vorhaben. Aktuell liegt ein Vorprojekt-Entwurf vor: mit detaillierter Linienführung von Bätershausen (Kreuzlingen) bis Oberaach (Amriswil) inklusive Anschlussknoten, Querungsbauten und Überdeckungen. Bis Ende 2018 soll das Vorprojekt abgeschlossen und anschliessend den politischen Gemeinden und Verbänden zur Stellungnahme unterbreitet werden.

Peter Imbach, Gesamtprojektleiter Mobilität Thurgau – BTS/OLS

Inhalt

2 Entwurf Vorprojekt für die OLS liegt vor
4 Linienführung aus dem Richtplan präzisiert
9 Kostenschätzung und Finanzierung
10 Stand BTS und weitere Teilprojekte

«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-Thurtalstrasse; BTS) sowie die Verbesserung der Verbindung vom Raum Kreuzlingen nach Amriswil (Oberlandstrasse OLS). Gleichzeitig sind BTS und OLS in eine Gesamtstrategie eingebettet und mehr als nur Strassen.

Der Auftrag Im September 2012 stimmten die Thurgauer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger dem kantonalen Netzbeschluss bzgl. Erweiterung des Strassennetzes um die Elemente BTS und OLS zu. Damit liegt der Grundsatzentscheid über die beiden Strassen vor und es muss für beide Strassen ein Ausführungs- bzw. Auflageprojekt erarbeitet werden. Die BTS als künftige Nationalstrasse N23 soll vom Bund finanziert werden, die OLS als Hauptstrasse liegt in der Verantwortung des Kantons. Für die OLS ist nach dem Nein zur Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben um 10 Prozent (Volksabstimmung vom September 2012) die Finanzierung noch zu klären.

In diesem Werkstattbericht
Entwurf Vorprojekt OLS, Linienführung aus dem Richtplan präzisiert, Kostenschätzung und Finanzierung, Stand BTS und weitere Teilprojekte.

Die bereits erschienenen Werkstattberichte finden Sie auf www.bts-ols.tg.ch unter Publikationen.

Das Vorprojekt für die OLS liegt im Entwurf vor

2012 fällten die Thurgauer Stimmberechtigten den Grundsatzentscheid für die Bodensee-Thurtalstrasse BTS und die Oberlandstrasse OLS. BTS und OLS sind eng miteinander verbunden: Wird die BTS gebaut, braucht es die OLS, um die Dörfer zwischen Amriswil und Kreuzlingen vor zusätzlichem Durchgangsverkehr zu schützen. Aktuell liegt das Vorprojekt für die OLS im Entwurf vor. Bis Ende Jahr soll es abgeschlossen werden.

Am 23. September 2012 entschieden die Thurgauerinnen und Thurgauer, ihr Strassennetz um die Bodensee-Thurtalstrasse (Arbon – Bonau) und die Oberlandstrasse (Kreuzlingen – Amriswil) zu erweitern. Mit dem Bau der neuen Strassen soll der stetig wachsende Verkehr besser kanalisiert und gelenkt werden.

Schutz der Dörfer vor Mehrverkehr
Mit der BTS wird der heutige Durchgangsverkehr zwischen Arbon und Bonau auf eine neue Strasse verlagert. Das wird die Städte und Dörfer deutlich entlasten und ihnen neue Möglichkeiten eröffnen, den innerörtlichen Raum zu gestalten und aufzuwerten. Allerdings generiert die BTS gemäss Modellrechnungen mehr Verkehr von Kreuzlingen nach Amriswil. Dies, weil die Autofahrer neu nicht mehr entlang des Sees von Kreuzlingen nach Romanshorn fahren werden, sondern dispers über den Seerücken mit einer Konzentration auf die Achse Kreuzlingen – Amriswil. Davon profitieren die Gemeinden am Obersee, während die Ortschaften im Raum Lengwil–Langrickenbach mehr Verkehr zu tragen haben werden. Um die Dörfer vor diesem Mehrverkehr zu schützen, wird mit der BTS die OLS geplant. Als leistungsfähige Hauptstrasse wird sie die heutigen Ortsdurchfahrten von Lengwil, Dettighofen, Schönenbaumgarten, Zuben, Herrenhof und Langrickenbach entlasten. In Betrieb genommen werden soll die OLS mit der ersten BTS-Etappe von Arbon bis Amriswil. Solange die BTS nicht gebaut wird, braucht es auch die OLS nicht.

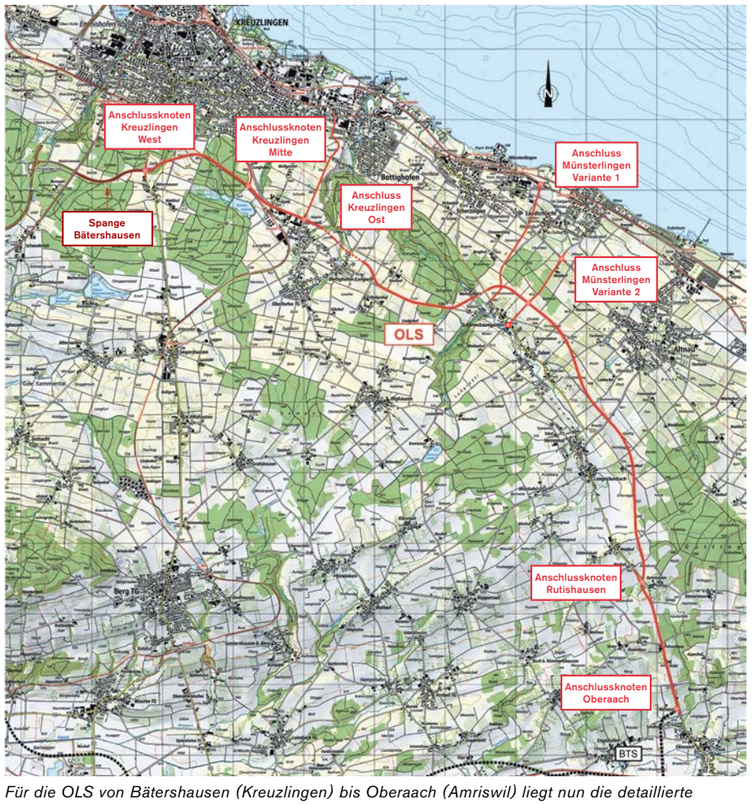
Anders als die BTS bleibt die rund 15 Kilometer lange OLS eine Kantonsstrasse. Um die gleiche Planungstiefe zu gewährleisten, wird sie aber fortlaufend auf die Planung der BTS abgestimmt. Deshalb hat der Kanton parallel zu den BTS-Arbeiten ein Vorprojekt für die OLS erstellt. Dieses liegt aktuell im Entwurf vor und soll bis Ende 2018 abgeschlossen werden. Noch ausstehend ist der Umweltverträglichkeitsbericht.

Die wichtigsten Anpassungen im Vergleich zu 2011 sind auf den nächsten Seiten zusammengefasst (Seiten 4–8).

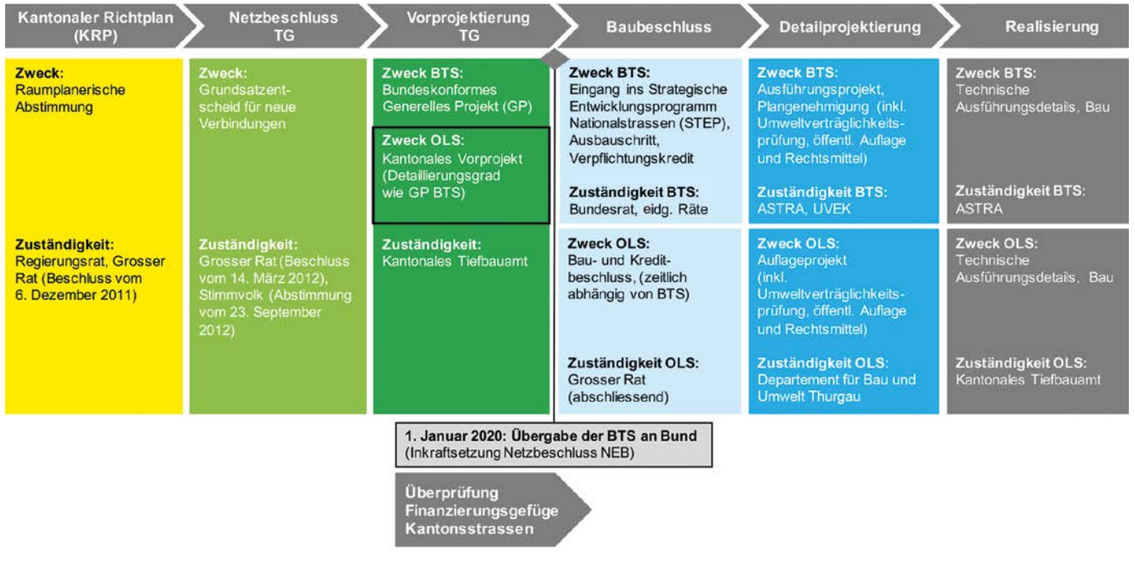
Die Gemeinden wurden vom kantonalen Tiefbauamt bereits vorab informiert. Das Vorprojekt wird ihnen und den Verbänden 2019 noch einmal zur formellen Stellungnahme unterbreitet (Vernehmlassungsverfahren). Die Rückmeldungen werden anschliessend geprüft und können in das Pflichtenheft für die nächste Projektierungsphase aufgenommen werden. Mit dem Auflageprojekt wird allerdings erst gestartet, wenn klar ist, wann der Bund die BTS realisieren will. Dann kann dem Grossen Rat auch der Entscheid über den Bau der OLS unterbreitet werden (Baubeschluss).

Kostenrahmen OLS eingehalten
Gemäss aktuellem Planungsstand liegen die Kosten für die OLS im vorgesehenen Rahmen. Bei der Abstimmung im Jahr 2012 wurden sie mit 220 Millionen Franken beziffert (Kostengenauigkeit ± 25 %, siehe dazu S. 9).

Noch offen ist seit dem Nein vom 23. September 2012 zur Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern die Finanzierung der OLS. Das Finanzierungsgefüge für kantonale Strassen wird derzeit umfassend überprüft (siehe S. 9). Vor dem Baubeschluss wird die Finanzierung geklärt sein.



Für die OLS von Bätershausen (Kreuzlingen) bis Oberaach (Amriswil) liegt nun die detaillierte Linienführung im Entwurf vor. Noch offen ist die Variantenwahl beim Anschluss Münsterlingen. Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA180078)



Linienführung aus dem Richtplan weiter präzisiert

Die Linienführung von BTS und OLS ist seit 2011 im kantonalen Richtplan verankert. Das Vorprojekt für die OLS geht nun tiefer ins Detail. Zum einen gilt es, die aktuellen Normen einzuhalten. Zum anderen soll die Strasse bestmöglich in die Landschaft eingebettet werden. Wie die BTS, wird auch die OLS gesamtheitlich betrachtet. Auf den nächsten Seiten sind die wichtigsten Anpassungen im Vergleich zur Linienführung 2011 kurz erläutert.

Abschnitte Kreuzlingen–Lengwil

Kreuzlingen, Remisbergstrasse
Um eine stete Linienführung der OLS zu gewährleisten, wird sie in Kreuzlingen gemäss Vorprojekt nicht mehr an die bestehende Remisbergstrasse herangeführt, sondern weiter entlang des Bahndammes gezogen. Dafür kann die Remisbergstrasse im Anschlussbereich neu trassiert und im östlichen Bereich zu einer Langsamverkehrsstrecke zurückgebaut werden.

Lengwil, Kreuzlingerstrasse
Zudem soll die bestehende Kreuzlingerstrasse in Lengwil neu auf den gleichen Ausbaustandard wie die OLS gebracht werden (u. a. gleiche Breite). Ohne Anpassung würde sich der Querschnitt der Strasse plötzlich verändern. Das wäre sowohl bautechnisch als auch aus Sicherheitsgründen unvorteilhaft (irritierend für Verkehrsteilnehmer). Gleiches gilt für den Anschluss Kreuzlingen Ost im bestehenden, oberen Abschnitt.

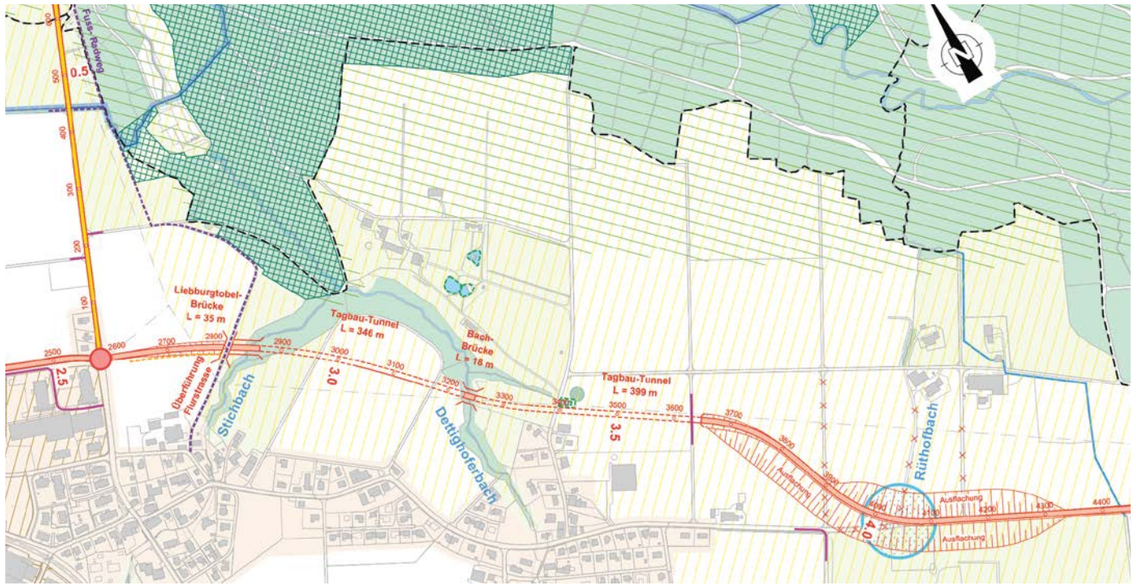
Die OLS (rot) verläuft im aktuellen Vorprojekt-Entwurf entlang des Bahndammes. Dafür wird die Remisbergstrasse (gelb) abgekröpft zur OLS hinaufgeführt. Die alte Remisbergstrasse wird zu einem Langsamverkehrsweg (violett; Schulweg, landwirtschaftlicher Verkehr, Postauto) zurückgebaut und quert die OLS vor der Lengwiler Industrie sicher mittels einer Unterführung.

Abschnitt Lengwil–Schönenbaumgarten

Überdeckungen Lengwil
Die östliche der zwei Überdeckungen bei Lengwil ist im Vorprojekt-Entwurf kürzer als 2011 (neu 399 m statt 917 m). Grund für die Anpassung ist eine komplexe Ausgangslage. Im Abschnitt bei Dettighofen werden drei Bäche überquert (Stichbach/Liebburgtobel, Dettighoferbach, Rüthofbach), dazwischen liegen Tagbautunnels. Bei den Bachüberquerungen muss sichergestellt werden, dass ein 100-jähriges Hochwasser durchgeleitet werden kann. Weil die vertikale Linienführung der Strasse dadurch vorgegeben ist, müssen sich die Tunnels der Lage der Bachquerungen anpassen (sie können also nicht beliebig tief gelegt werden). Würde man die Länge des östlichen Tunnels so realisieren, wie 2011 vorgesehen, würde er wegen dieser fixen vertikalen Linienführung aus dem Boden herausragen, oder aber er müsste mit einer Überschüttung von bis zu 8 Metern Höhe kaschiert werden (nicht bewirtschaftbarer Hügelzug in der Landschaft). Um dies zu vermeiden, ist dieser Tunnel im Vorprojekt kürzer. Dort wo eine vollständige Überdeckung nicht möglich ist, verläuft die Strasse gemäss Entwurf neu offen und tiefgelegt. Der nötige Lärmschutz ist auch so gewährleistet.

Erschliessung Martinsmühle
2011 wurde die Querung des Stichbachs bei Schönenbaumgarten so kurz wie möglich gehalten. Als Folge war die Martinsmühle auf den Plänen nicht mehr durch die bestehende Strasse erschlossen. Um auf eine zusätzliche Erschliessungsstrasse verzichten zu können, ist deshalb im Vorprojekt die Stichbach-Brücke angehoben und verlängert, so dass die bestehende Strasse unter der Stichbach-Brücke durchgeführt werden kann.

Der Fokus liegt auf der Einbettung in die Landschaft.



Die OLS (rot) wird in zwei Tunnels (346 m / 399 m) nördlich an Lengwil und Dettighofen vorbeigeführt. Die Strassenlage ist durch die zu überquerenden Bäche vorgegeben und bietet nur wenig Spielraum. Damit auch der östliche Tunnel in die Landschaft eingebettet werden kann, wurde er gegenüber der Studie 2011 verkürzt.

Anschluss Münsterlingen

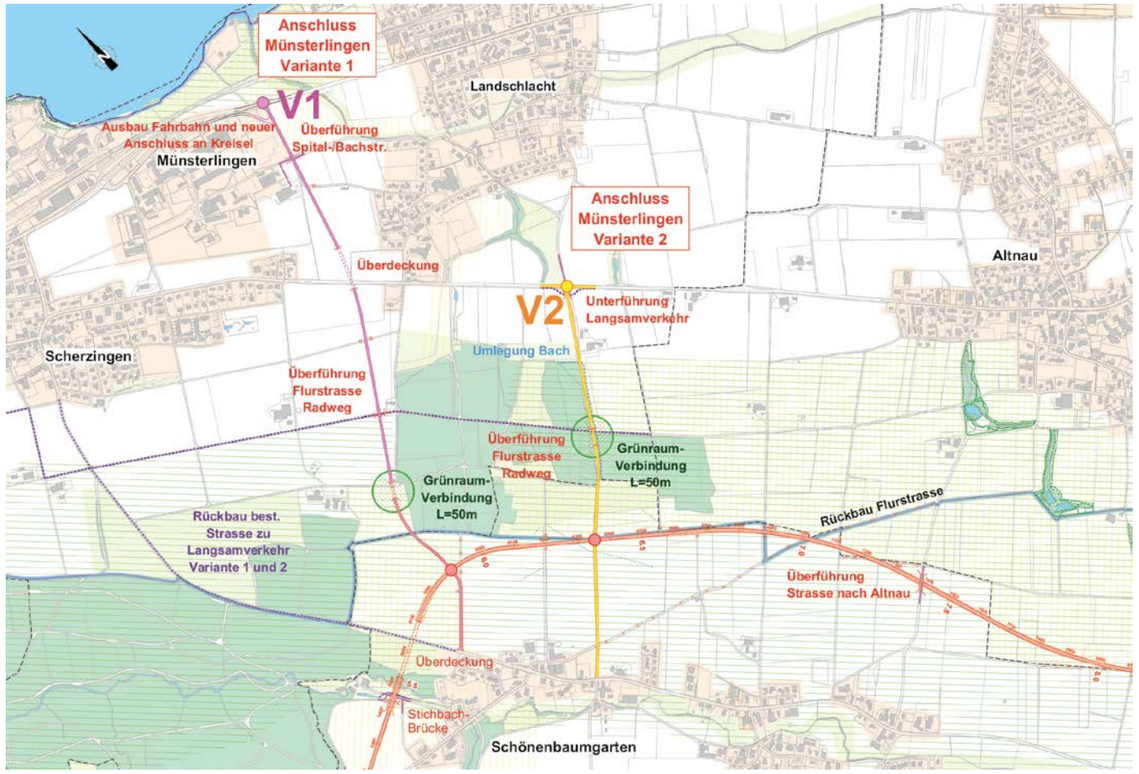
Im Vorprojekt wurde der Verkehr für den Zustand 2040 neu modelliert, um die langfristigen verkehrlichen Auswirkungen zu überprüfen. Zusätzliche Abklärungen auf dieser Basis haben gezeigt, dass der ursprüngliche Anschluss Münsterlingen aus verkehrstechnischer Sicht nicht optimal ist. Seine «Sogwirkung» ist eher gering, so dass nicht die erwünschte Verkehrsmenge kanalisiert werden kann. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist dadurch nicht gut. Zudem liegt der bisher vorgesehene Anschluss Münsterlingen in einer besonderen Landschaftskammer mit Blick auf den Bodensee. Deshalb hat das kantonale Tiefbauamt zusätzliche Varianten gesucht und mit den Gemeindebehörden und den kantonalen Fachstellen besprochen. Aufgrund dieser Besprechungen enthält das Vorprojekt zwei Varianten.

Variante 1 (V1) ist die ursprüngliche Variante. Optimiert wurde einzig der Anschlussknoten, zusätzlich sind die Bauwerke topografisch besser eingepasst.

Die neu erarbeitete Variante 2 (V2) auf der bestehenden Waldhofstrasse hat aus Sicht des Kantons mehrere Vorteile. Zum einen wird lediglich eine heute bestehende Strasse ausgebaut und keine neue angelegt. Zum anderen ist der Eingriff in die Landschaft bedeutend kleiner. Im Verkehrsmodell zeigt sich zudem, dass diese Anschlussvariante den Verkehr deutlich besser bündelt. Demgegenüber steht der Nachteil, dass sich auf der Achse Altnau – Güttingen etwas mehr Verkehr ergeben würde. Gesamthaft betrachtet resultiert mit Variante 2 jedoch ein deutlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis als mit Variante 1.

Noch nicht weiter vertieft wurde die Idee, den Anschlussknoten gemäss Variante 1 zwar zu realisieren, aber ohne neue Strassenverbindung hinunter zum Spital. Der Verkehr fährt gemäss dieser Idee auf der bestehenden Strasse via Schönenbaumgarten nach Münsterlingen hinein.

Die Variantendiskussion soll mit der Vorprojekt-Vernehmlassung 2019 abgeschlossen werden, um für das Bau- und Auflageprojekt eine konsolidierte Ausgangslage zu haben.



Zusätzlich zur ursprünglichen Variante 1 (V1) enthält das Vorprojekt für den Anschluss Münsterlingen neu eine Variante 2 (V2).

Variante 1: Die Visualisierung zeigt, wie der Anschluss von Schönenbaumgarten hinunter zum Spital Münsterlingen führt. Die Anbindung an die OLS erfolgt mit einem Kreisel. Der Vernetzungskorridor wird mit einer Grünbrücke aufrechterhalten. Aufgrund der Topografie kann ein kurzer Strassenabschnitt im Bereich der Alten Landstrasse überdeckt werden.

Variante 2: Die Visualisierung zeigt, wie die OLS in einer Kurve zur heutigen Waldhofstrasse geführt wird, welche zum neuen Anschluss Münsterlingen ausgebaut wird. Sowohl der Anschluss an die OLS als auch der Anschluss an die Alte Landstrasse erfolgen mit einem Kreisel. Der Radweg entlang der Alten Landstrasse quert den Anschluss mittels einer Unterführung. Dem Vernetzungskorridor wird mit einer Grünbrücke im Waldbereich analog zur Variante 1 Rechnung getragen.

Variante 3 (noch nicht weiter vertieft): Münsterlingen erhält zwar einen OLS-Anschluss, jedoch keine neue Strasse Richtung Spital. Der Verkehr fährt auf der bestehenden Strasse (vom OLS-Kreisel via Schönenbaumgarten) nach Münsterlingen hinein. Ob die dargestellte T-Kreuzung bei Schönenbaumgarten dem Verkehrsaufkommen gerecht wird, ist Gegenstand von weiteren Abklärungen.

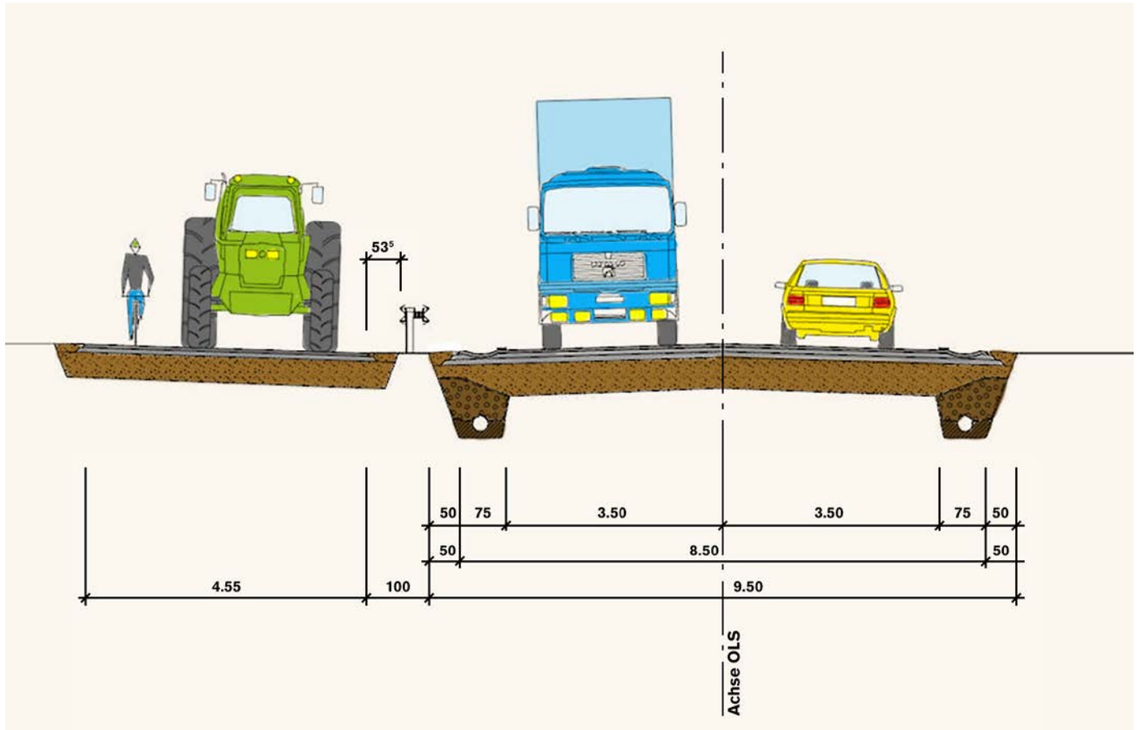
Abschnitt Schönenbaumgarten–Oberaach

Langrickenbach
Zwischen den Gemeindegebieten von Altnau und Langrickenbach wurde die OLS 2011 praktisch entlang der Gemeindegrenze geführt, was einen unsteten Strassenverlauf zur Folge hatte. Dies ist im Vorprojekt korrigiert: nun liegt eine harmonischere Linienführung vor.

Überdeckungen Langrickenbach
Die Überdeckungen in Langrickenbach sind im Entwurf des Vorprojekts wegen dem bedeutenden Vernetzungskorridor beim Güttingerwald sowie den vorherrschenden hydrogeologischen Verhältnissen angepasst. Einerseits sind die Bauwerke spezifisch auf die Anforderungen der wichtigen Vernetzungsfunktion ausgelegt, d.h., dass die Querungsbauwerke wegen der notwendigen Leitstrukturen (wie z.B. Hecken) nicht anderweitig genutzt werden können. Andererseits ist die gesamte Strasse in diesem Abschnitt leicht angehoben, um einen vollständigen Einbau ins Hangwasser zu vermeiden, da ein solcher mit überproportional hohen Kosten verbunden wäre. Die beiden Überdeckungen fallen damit im Vergleich zu 2011 zwar kürzer aus (neu je 50 m statt 170 m/140 m), der Kulturlandverlust aufgrund der Böschungen sowie der nicht bewirtschaftbaren Grünbrücken kann damit aber reduziert werden.

Rutishausen – Oberaach
Keine baulichen Massnahmen waren 2011 auf der bestehenden Strasse zwischen Rutishausen und Oberaach vorgesehen. Für eine bessere Verkehrssicherheit werden der Langsamverkehr und der landwirtschaftliche Verkehr im Vorprojekt nun durchgehend separat geführt. Mit diesem parallel geführten Weg sind auch die Liegenschaften und Felder entlang dieses Abschnitts erschlossen. Die Strasse Kümmertshausen – Sommeri wird nicht mit der OLS verbunden, um unerwünschten Schleichverkehr zu vermeiden.

Die konsequente Trennung des Langsamverkehrs und des landwirtschaftlichen Verkehrs führt im Bereich Rutishausen – Oberaach zu einer Parallelführung zweier Strassen. Die Verkehrssicherheit kann damit massiv erhöht und der Verkehrsfluss deutlich verbessert werden.



OLS-Kosten eingehalten

2012 wurden die Kosten der OLS mit 220 Millionen Franken beziffert (Kostengenauigkeit ± 25 %). Gemäss aktuellem Planungsstand kann dieser Rahmen eingehalten werden. Je nach Variante und zusätzlichem Ausbaugrad liegen die Kosten zwischen 220 und 267 Millionen Franken. Noch offen ist die Finanzierung: Das Finanzierungsgefüge für kantonale Strassen wird derzeit umfassend überprüft.

Der Entwurf des Vorprojekts erlaubt es, die Kosten für die OLS genauer als 2012 zu schätzen. Je nach Variante beim Anschluss Münsterlingen (S. 6/7) ergibt sich eine Kostenbandbreite von 220 Millionen Franken (Variante 2) bis 237 Millionen Franken (Variante 1).

Werden die Abschnitte Lengwil – Kreuzlingen und Rutishausen – Oberaach zusätzlich auf OLS-Standard ausgebaut (was 2012 noch nicht vorgesehen war), resultieren zusätzliche Kosten von 2 Millionen Franken (nur Lengwil – Kreuzlingen), 15 Millionen Franken (nur Rutishausen – Oberaach) oder 17 Millionen Franken (für beide Strecken).

Als Variante steht zudem im Raum, die OLS als Versorgungsroute für Ausnahmetransporte auszubauen. Heute führen die übermässig grossen und schweren Ausnahmetransporte (bspw. Transformatorenteile, grosse Maschinen) durch die Dörfer. Sie sind zwar relativ selten und brauchen eine Sondergenehmigung, dennoch sind die Kantone verpflichtet, solche Routen offenzuhalten und hindernisfrei zu dimensionieren. Daran besteht auch ein hohes Eigeninteresse (Versorgung, Produktion und Verteilung von wichtigen Gütern). Falls die OLS als Versorgungsroute ausgebildet wird, kostet das zusätzlich 11 bzw. 13 Millionen Franken (Variante 1 bzw. Variante 2). Dies, weil die Tunnels und Überführungen höher und die Brücken auf grössere Lasten ausgelegt sein müssen.

Ein Variantenentscheid wird erst nach der Vernehmlassung bei den politischen Gemeinden und Verbänden gefällt.

	OLS mit Anschlussvariante 2 in Münsterlingen	OLS mit Anschlussvariante 1 in Münsterlingen
Total	**220 Mio. Fr.**	**237 Mio. Fr.**
mit Ausbau Rutishausen–Oberaach	235 Mio. Fr.	252 Mio. Fr.
mit Ausbau Lengwil–Kreuzlingen	222 Mio. Fr.	239 Mio. Fr.
mit Ausbau Rutishausen–Oberaach und Lengwil–Kreuzlingen	237 Mio. Fr.	254 Mio. Fr.
als Komplettausbau inkl. Versorgungsroute	248 Mio. Fr.	267 Mio. Fr.

Finanzierungsgefüge wird umfassend überprüft
2012 beabsichtigte der Regierungsrat, die Strassenverkehrsabgaben um 10 % zu erhöhen, um die Finanzierung der OLS sowie des übrigen Thurgauer Strassen- und Wegnetzes langfristig zu sichern. Die Stimmberechtigten lehnten dies ab. Vorgesehen war deshalb, parallel zum Vorprojekt für die OLS ein neues Finanzierungskonzept vorzulegen.

Zwischenzeitlich zeichnen sich bei der Strassenfinanzierung aber unabhängig von der OLS einige Änderungen ab. Der Regierungsrat lässt daher das gesamte bestehende System überprüfen.

Vor diesem Hintergrund kann heute noch keine Aussage zur OLS-Finanzierung gemacht werden. Weil die BTS erst am 1. Januar 2020 dem Bund übergeben wird, besteht aus Sicht des Regierungsrates auch noch ausreichend Zeit, die Frage sorgfältig zu klären. Definitiv feststehen muss die Finanzierungslösung vor dem Baubeschluss durch den Grossen Rat.

BTS und OLS: Arbeit neu in fünf Teilprojekten

BTS und OLS sind umfassende Mobilitätsvorhaben. Gearbeitet wird in fünf Teilprojekten: BTS, OLS, Raumentwicklung BTS/OLS, Strassenrückbau und neu Güterzusammenlegungen.

BTS: Generelles Projekt bis Ende 2018

Im Frühjahr 2016 legte das kantonale Tiefbauamt das Generelle Projekt für die erste BTS-Etappe von Arbon bis Amriswil vor. Seither laufen die Planungsarbeiten für die restliche Strecke von Amriswil nach Bonau. Die Linienführung wird analog zur 1. Etappe detailliert ausgearbeitet, Anschlüsse werden überprüft und normgerecht festgelegt. Voraussichtlich im Spätsommer können den Gemeinden, Verbänden und der Bevölkerung die Resultate präsentiert werden. Ende 2018 soll das Generelle Projekt für die BTS fertig sein und kann damit 2019 dem Bund als weit fortgeschrittene Planung übergeben werden – pünktlich auf die Erweiterung des Nationalstrassennetzes 2020.

Wann die BTS vom Bund gebaut wird, ist noch offen. Mit dem neuen Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen stellt der Bund sicher, dass die eidgenössischen Räte periodisch über Erweiterungsprojekte wie die BTS befinden können. In der jüngsten Vorlage, die noch dieses Jahr vom Parlament beraten werden dürfte, sind die heutigen Kantonsstrecken noch nicht enthalten – weil sie noch nicht dem Bund gehören. Der Kanton Thurgau fordert daher, die BTS bei der nächsten Aktualisierung im Jahr 2022 in die konkrete Nationalstrassenplanung aufzunehmen (Realisierungshorizont 2030, Ausbauschritt 2024 – 2027).

Raumentwicklung BTS/OLS

Eines der Hauptziele von BTS/OLS ist, die Dörfer und Städte vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Einmal entlastet, haben sie die Chance, ihre Verkehrs- und Siedlungsräume aufzuwerten und neu zu gestalten. Der Prozess wird mehrere Jahre dauern und ist nicht standardisiert.

Neu im Teilprojekt hinzugekommen ist eine «Hotspotanalyse». Darin werden die Auswirkungen der BTS und OLS raumplanerisch analysiert. Einerseits sollen erwünschte Entwicklungen erkannt und gefördert werden, anderseits sollen mögliche Konflikte eruiert und erste Lösungsansätze skizziert werden. Letztere sind bloss Handlungsempfehlungen. Thematisiert werden sie im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevisionen.

Strassenrückbau

Um den Landverbrauch von BTS und OLS zu kompensieren, strebt der Kanton einen teilweisen oder vollständigen Rückbau von bestehenden Strassen an. Das Teilprojekt Strassenrückbau kann aber erst bearbeitet werden, wenn das Generelle Projekt für die BTS und das Vorprojekt für die OLS abgeschlossen sind und die detaillierte Linienführung feststeht. Mögliche Strassenrückbauten sind in den Plänen bereits gekennzeichnet.

Eines der Hauptziele ist, die Dörfer und Städte vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Güterzusammenlegungen

Die Landwirtschaft geniesst im Kanton Thurgau eine hohe Bedeutung. Darum ist die Thematik der Güterzusammenlegungen seit Anfang 2018 ein eigenes Teilprojekt. Denn auch wenn bei der Planung von BTS und OLS darauf geachtet wird, möglichst wenig Land zu verbrauchen, bleiben die Landwirte betroffen. Ziel des Teilprojekts ist es, mögliche negative Auswirkungen von BTS und OLS auf die Landwirtschaft zu mindern oder sogar auszugleichen. Das Landwirtschaftsamt und das Tiefbauamt teilen sich die Projektleitung. Bereits erhoben und analysiert sind die bestehenden landwirtschaftlichen Strukturen.

In einem ersten Schritt wird als nächstes für die OLS eine theoretische Güterzusammenlegung durchgeführt. Diese zeigt das Potenzial auf und bezeichnet den minimal erforderlichen Perimeter. In einem zweiten Schritt wird dann das eigentliche Vorprojekt der Güterzusammenlegung erarbeitet – unter direktem Einbezug der Gemeinden (voraussichtlich Frühsommer 2018) und der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer (voraussichtlich Spätsommer 2018).

Die Entwicklung schreitet auch in der Landwirtschaft mit grossen Schritten voran. Güterzusammenlegungen können hierzu einen bedeutenden Beitrag leisten wie (beispielsweise grössere, zusammenhängende Parzellen und zweckmässig ausgebaute Flurwegnetze, womit eine optimierte Bewirtschaftung möglich wird.) (Foto: Staatskanzlei)

Zwölf integrierte Konzepte stellen zukunftsorientierte Verbesserungen in allen Bereichen einer nachhaltigen Mobilität sicher.

Carmen Haag
Regierungsrätin,
Chefin des
Departements für
Bau und Umwelt

«Der Schutz des Kulturlandes wird auch bei BTS/OLS berücksichtigt.»

Kulturland bestmöglich schützen

Der Schutz des Kulturlands wird im Kanton Thurgau gross geschrieben. Die Stimmberechtigten haben dies bereits mehrfach bestätigt, zuletzt 2017 mit dem deutlichen «Ja» zur Verankerung in der Verfassung. Ein bestmöglicher Kulturlandschutz ist deshalb auch bei BTS und OLS ein Muss. Seit dem Grundsatzentscheid für BTS/OLS im Jahr 2012 hat der Kanton verschiedene Vorkehrungen getroffen, um möglichst wenig Fläche zu verlieren (quantitativ) und wo möglich Böden aufzuwerten (qualitativ). Die genaue Bilanz wird erst mit dem Abschluss der Projektierungsarbeiten mit dem Umweltverträglichkeitsbericht Ende 2018 vorliegen und im Detail dargestellt werden. Bestrebungen laufen aber bereits heute in verschiedenen Bereichen. Über das Teilprojekt Raumentwicklung BTS/OLS soll in Ergänzung zum kantonalen Richtplan zusammen mit den Gemeinden sichergestellt werden, dass das künftige Wachstum nicht beliebig stattfindet, sondern dort, wo es erwünscht ist. Im Teilprojekt Strassenrückbau wird dargelegt, wo als Kompensation für den Bau von BTS/OLS Flächen zurückgewonnen werden können. Und im Teilprojekt Güterzusammenlegungen werden die Bedürfnisse der Landwirtschaft berücksichtigt. Eine Chance sind zudem die laufenden Arbeiten im Bereich Boden: Im ganzen Projektperimeter von BTS/OLS wurde der Boden kartiert, um eine möglichst gute Grundlage für den Flächenausgleich zu haben. Die zusätzlich erstellte Hinweiskarte der «anthropogen veränderten Böden und der Böden mit agronomischem Aufwertungspotenzial» wird kantonsweit potenzielle Flächen aufzeigen, wo Bodenaushub wiederverwertet und heute schlechte Böden neu zu Fruchtfolgeflächen aufgewertet werden können – dies dient auch dem Ausgleich des Landverbrauchs durch die neuen Strassen.

Herausgeber

Kanton Thurgau
Tiefbauamt
Mobilität Thurgau – BTS/OLS
Langfeldstrasse 53A
8510 Frauenfeld
www.bts-ols.tg.ch

Quellenangaben

Redaktion: Departement für Bau und Umwelt, Tiefbauamt
Bilder: Tiefbauamt und Staatskanzlei
Layout: koch-k.ch

Kontaktpersonen für Fragen

Peter Imbach
Mobilität Thurgau – BTS/OLS
Gesamtprojektleiter,
Teilprojektleiter OLS

Tel. 058 345 79 47
peter.imbach@tg.ch

André Bucher
Mobilität Thurgau – BTS/OLS
Stv. Teilprojektleiter OLS

Tel. 058 345 79 52
andre.bucher@tg.ch