Kantonales Tiefbauamt

Thurgau

mobilitätthurgau

Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) / Oberlandstrasse (OLS)

Werkstattbericht 7 – Frühling 2019

Mit der Bodensee-Thurtalstrasse will der Kanton Thurgau die Städte und Dörfer zwischen Arbon und Bonau vom Verkehr entlasten und den Lebens- und Wirtschaftsraum Oberthurgau stärken. Die Stimmberechtigten fällten bereits 2012 den Grundsatzentscheid für die BTS, wie die Strasse abgekürzt heisst. Jetzt steht das Generelle Projekt (GP), das in zwei Etappen erarbeitet wurde, kurz vor Abschluss und soll im Sommer dem Bund übergeben werden. Dieser übernimmt per 1. Januar 2020 die heutige Hauptstrasse und damit auch das Ausbauvorhaben BTS. Das Ziel des Kantons ist klar: Die BTS soll rasch realisiert werden.

Inhalt

2 Übergabe an den Bund
4 Generelles Projekt 2. Etappe
6 Anschluss Weinfelden West
8 Grundwasserschutz
10 Projektanpassungen
12 Schutz vor Lärm
14 Stand Teilprojekte

Bereit für die Übergabe an den Bund

Seit dem Grundsatzentscheid der Stimmberechtigten für die BTS im Jahr 2012 hat der Kanton Thurgau die Planung für die neue Entlastungsstrasse vorangetrieben. Diesen Sommer wird er dem Bund ein weit ausgereiftes Vorhaben übergeben – und auf eine rasche Realisierung drängen.

«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.

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

Titelbild Christoph Kaminski

Am 23. September 2012 sagten die Thurgauer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger «Ja» zu einer neuen Strassenverbindung durch den halben Kanton. Die rund 30 Kilometer lange Bodensee-Thurtalstrasse führt von Arbon über Amriswil und Weinfelden bis zum A7-Zubringer in Bonau und entlastet die Ortschaften dazwischen vom Verkehr.

Zum Zeitpunkt der Volksabstimmung schien klar: Die BTS würde «aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen». Grund war, dass der Bundesrat dem Parlament beantragt hatte, knapp 400 Kilometer Kantonsstrassen neu ins Nationalstrassennetz aufzunehmen, darunter auch die heutige Verbindung von Meggenhus (A1) bis Grüneck (A7) (neuer Netzbeschluss; NEB). Ein Jahr später lehnte die Schweizer Stimmbevölkerung jedoch einen Vignettenpreis von 100 Franken ab, worauf der Bund die Erweiterung des Nationalstrassennetzes auf Eis legte. Erst 2017 wurde der neu konstruierte Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) inkl. NEB an der Urne angenommen, womit der Übergabe der Kantonsstrassen an den Bund nichts mehr im Weg steht. Auch das Übernahme-Datum wurde festgelegt: der 1. Januar 2020.

Zusätzliche Zeit genutzt

Einfach abwarten und schauen, was auf Bundesebene passieren würde, war für den Kanton nach dem Volks-Ja zur BTS keine Option. Bereits in der Abstimmungsbotschaft hatte es geheissen: «Der Regierungsrat ist der festen Überzeugung, dass angesichts anderer Prioritäten und der knappen Mittel des Bundes für die Strasseninfrastruktur weit fortgeschrittene kantonale Planungen eine bessere Chance auf eine zeitnahe Realisierung durch den Bund haben werden.» Damit war klar, dass die Zeit genutzt werden musste, um die BTS-Planung gemäss den Bundes-Vorgaben für den Bau von neuen Nationalstrassen weiter voranzutreiben. Die notwendigen Mittel aus der Spezialfinanzierung für die Strassen beantragte der Regierungsrat dem Grossen Rat jeweils mit dem jährlichen Budget.

Weit fortgeschrittene Planung geht nach Bern

Rechtzeitig vor der Übernahme der heutigen Strassenverbindung durch den Bund schliesst der Kanton diesen Sommer das sogenannte Generelle Projekt für die BTS ab. Nebst umfangreichen Plänen und Berichten umfasst es einen Umweltverträglichkeitsbericht, Angaben über die Kosten und eine Kosten-Nutzen-Analyse.

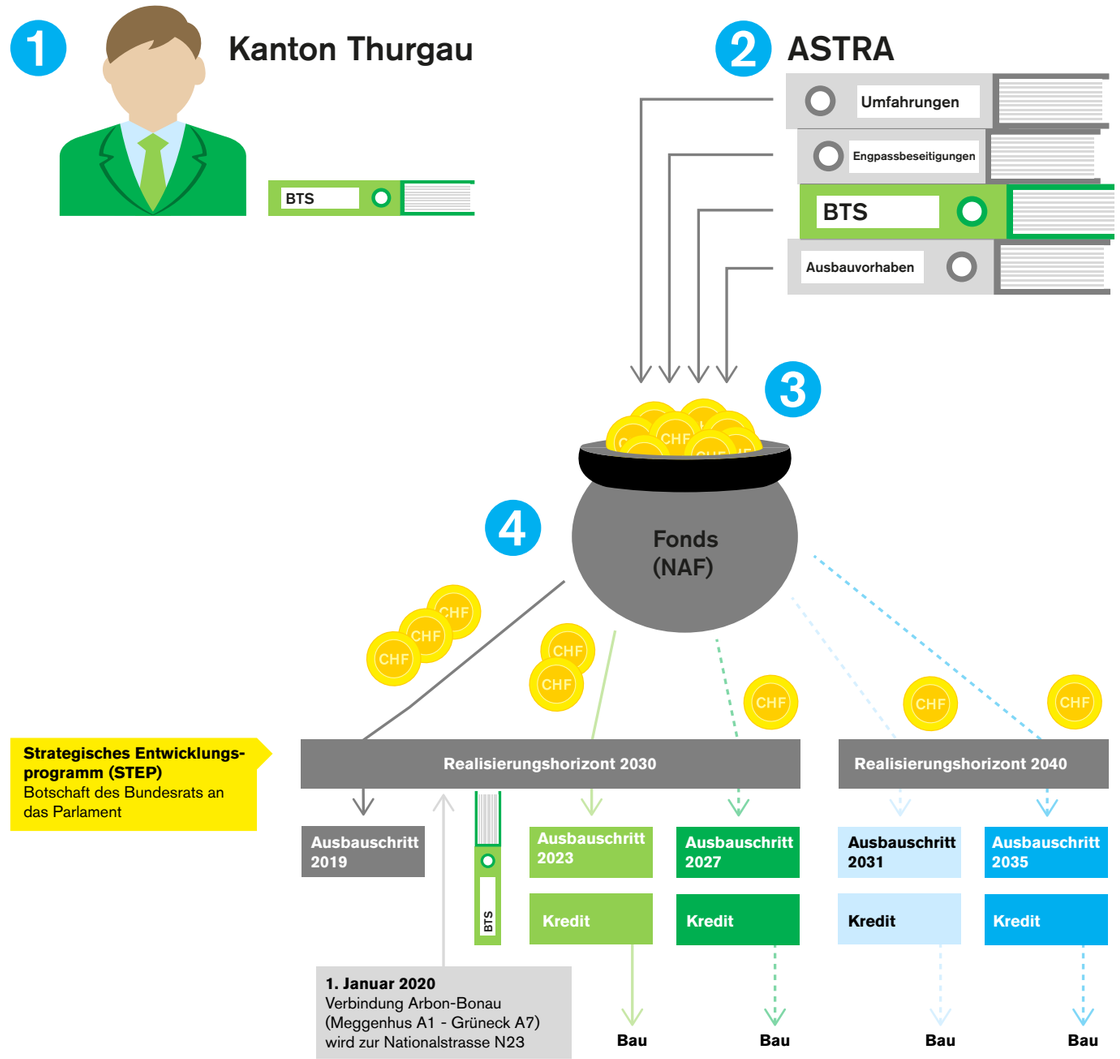
Kostenseitig ist es nach der Überprüfung und Neuberechnung 2016 zu keinen weiteren Überraschungen gekommen. Die Kosten für die rund 30 Kilometer lange neue Nationalstrasse vom Bodensee durch das Thurtal bis an die A7 dürften bei 1,56 Mrd. Franken liegen.

Nach Bern schicken wird der Kanton Thurgau nebst all diesen Pflicht-Elementen auch seine über die eigentliche Strasse hinausgehenden Konzepte, bspw. das Raumentwicklungskonzept BTS/OLS und die Abklärungen für landwirtschaftliche Aufwertungen (siehe dazu S. 14/15). Diese zeigen, dass die BTS für den Kanton mehr als eine Strasse ist.

Wie weiter?

Doch wie geht es nach der Übergabe der BTS-Projektierung an den Bund weiter? Der Nationalrat hat in der Frühjahrssession als Erstrat den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen beraten und mit grosser Mehrheit beschlossen, die Bodensee-Thurtalstrasse und weitere kantonale Ausbauvorhaben aufzunehmen. Dem vorangegangen war ein grosses Engagement von Oberthurgauer Städten und Gemeinden und Verkehrspolitiker Thomas Ammann (SG) in Zusammenarbeit mit Thurgauer Parlamentariern. Allerdings hat der Nationalrat für diese kantonalen Vorhaben, die erst per 1. Januar 2020 an den Bund übergehen, noch keinen Kredit gesprochen. Dafür soll der Bundesrat beauftragt werden, dem Parlament einen Verpflichtungskredit zu unterbreiten, sobald die Projekte beim Bund den planerischen Status eines Generellen Projekts erreicht haben. Der Ständerat hat noch nicht über diese Entscheide beraten.

«Ich bin zuversichtlich, dass uns die Anstrengungen der letzten Jahre zugutekommen werden», sagt Regierungsrätin Carmen Haag. «Wir verfügen über ein weit fortgeschrittenes, umfassendes Projekt.» Nun gelte es, den Entscheid des Ständerats abzuwarten. Das grundsätzliche Ja zur BTS im Nationalrat zeugt für Haag vom grossen Ostschweizer Zusammenhalt. «Es ist ein Erfolg für die Thurgauer Städte und Gemeinden, das Gewerbe, die Wirtschafts- und die Verkehrsverbände, die schon lange auf eine Realisierung der BTS warten». Der Regierungsrat hatte beim Bund ursprünglich beantragt, die BTS in den Ausbauschritt 2023 (2024–2027) aufzunehmen.



1 Übergabe des BTS-Projekts an das Bundesamt für Strassen (ASTRA).
2 Projekt wird vom ASTRA geprüft.
3 Finanziert werden die Vorhaben aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF).
4 Notwendige und volkswirtschaftlich sinnvolle Projekte werden in das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen aufgenommen, wo die Projekte nun den Realisierungshorizonten und Ausbauschritten zugeteilt werden.

Jetzt stehen auch die Eckwerte für die zweite BTS-Etappe

Seit 2016 liegt das sogenannte Generelle Projekt (GP) für die erste BTS-Etappe von Arbon bis Amriswil vor. Rechtzeitig vor der Übernahme der heutigen Strassenverbindung durch den Bund schliesst der Kanton nun auch die zweite Etappe von Amriswil bis Bonau ab. Das Generelle Projekt ist damit komplett.

Der Begriff täuscht: Was als «generelles Projekt» daherkommt, ist für den Laien bereits ausgesprochen detailliert. Es legt alle Eckwerte einer neuen Nationalstrasse fest: die Linienführung inklusive Tunnelstrecken, die Gestaltung der Anschlüsse, die Anzahl Fahrspuren und die Kreuzungen mit anderen Bauwerken – all das abgebildet auf Plänen und untermauert mit verschiedenen Fachberichten auf mehreren hundert Seiten.

Das Generelle Projekt für die Bodensee-Thurtalstrasse hat das kantonale Tiefbauamt in zwei Etappen basierend auf den Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan ausarbeiten lassen. Für die erste BTS-Etappe von Arbon bis Amriswil liegen alle nötigen Unterlagen seit Frühling 2016 vor. Für die zweite Etappe von Amriswil bis Bonau laufen derzeit die letzten Bereinigungen vor der Abgabe an den Bund.

Landschaftsverträglichkeit als Herausforderung

Mit den Planungsarbeiten beauftragt war die Ingenieurgemeinschaft ELOB. «Eine neue Strasse ist immer ein Eingriff in die Landschaft: Wir sind darum gefordert, das Bauwerk verträglich einzubetten und den Landverbrauch zu minimieren», bringt es Projektverfasser Günther Fässler (EBP Schweiz AG) auf den Punkt. So gelte es insbesondere auch bei Anschlussknoten, möglichst platzsparende aber dennoch leistungsfähige Lösungen zu finden. Die vielen Tieflagen, die bei der BTS aus Landschafts- und Lärmschutzgründen vorgesehen sind, stellten zugleich eine der grössten Herausforderungen in der Planung dar. «Je tiefer man die Strasse legt, desto mehr Konflikte tun sich auf – bei Starkregen oder Hochwasser müssen wir sicherstellen können, dass das Wasser nicht auf die BTS oder in einen Tunnel läuft», erklärt der Fachexperte. «Und je nach Grundwasserverhältnissen wird der Auftrieb zum Problem.» Hinzu kamen auch bei der zweiten Etappe schwierige geologische Verhältnisse, insbesondere bei Erlen sowie im Bereich des Westportals des Ottenbergtunnels in Weinfelden.

Günther Fässler, Projektverfasser

«Wir sind gefordert, die BTS verträglich in die Landschaft einzubetten und den Landverbrauch zu minimieren.»

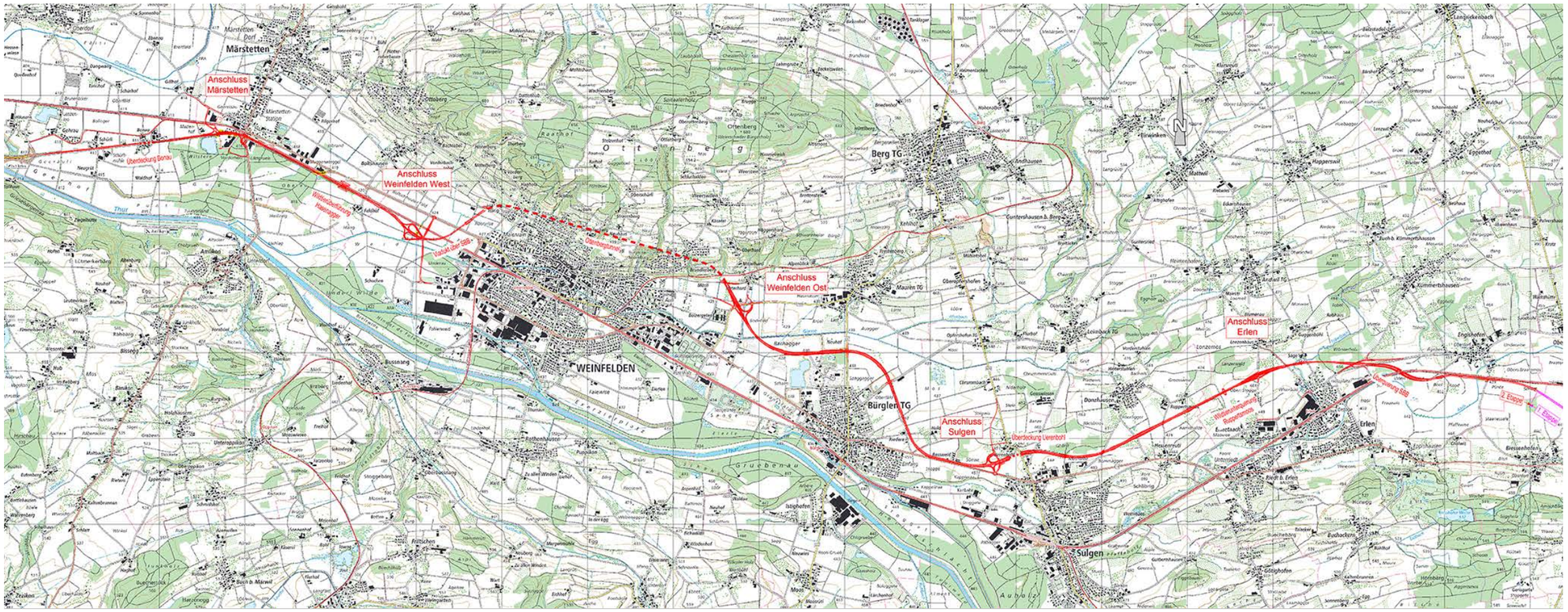
Gemeinden weiterhin einbezogen

Nebst den technischen Abklärungen legte das Tiefbauamt Wert darauf, auch die Gemeinden weiterhin in die Planung einzubeziehen. Bei einem ersten Treffen mit den Gemeinderäten wurden basierend auf dem Richtplan und der Vorstudie 2012 die Bedürfnisse geklärt, bei einem zweiten die Resultate präsentiert. Manchmal habe es auch drei oder vier Besprechungen gebraucht, um einzelne Punkte zu klären, wie Gesamtprojektleiter Peter Imbach sagt.

Besonders intensiv beschäftigt haben sich alle Beteiligten mit dem Anschluss Weinfelden West vor dem Ottenbergtunnel (siehe dazu S. 6/7). Abgesehen davon hat sich die Linienführung bis auf wenige, technisch nötige Ausnahmen auch in der zweiten Etappe nicht wesentlich geändert (siehe S. 10/11). Kennzeichnend für die BTS sind immer noch die langen Abschnitte in Tieflage (44 % der gesamten Strecke) und die vielen überdeckten Bereiche (18 % der gesamten Strecke).

In der Regel Tempo 100

Bei der Bodensee-Thurtalstrasse handelt es sich nicht um eine vierspurige Autobahn, sondern um eine zweispurige Autostrasse ohne Langsamverkehr. Das Tempolimit liegt auf der 2. Etappe abgesehen von der Ottenberg-Tunnelstrecke bei 100 km/h. In der Regel herrscht Gegenverkehr. Damit aber doch einmal überholt werden kann, gibt es als Resultat von verschiedenen Abklärungen einen längeren Überholspurabschnitt zwischen dem Anschluss Erlen bis zum Anschluss Weinfelden Ost (in beiden Richtungen). Hier ist die BTS vierspurig. «Der vierspurige Abschnitt dient aber nicht einer Kapazitätserhöhung, sondern einer Erhöhung der Verkehrssicherheit», betont Gesamtprojektleiter Peter Imbach.



Nachdem 2016 die erste Etappe der BTS von Arbon West bis Amriswil West abgeschlossen wurde, liegt nun die zweite Etappe von Amriswil West bis Bonau vor: mit detaillierter Linienführung, Anschlussstellen und Kreuzungsbauwerken. (Quelle: Bundesamt für Landestopografie)

Grosses Variantenstudium in Weinfelden

Das Generelle Projekt für die zweite BTS-Etappe weist gegenüber der Vorstudie 2012 insbesondere im Raum Weinfelden eine Änderung auf: Neu befindet sich der Anschluss West auf einem Viadukt südlich der Bahnlinie beim Industriegebiet, nicht mehr am Fuss des Ottenbergs.

Egal wen man fragt, die Fachleute sind sich alle einig: «Die Situation hier ist extrem anspruchsvoll». Die Rede ist vom Anschluss Weinfelden West. Bei der Ausarbeitung des Generellen Projekts wurde klar, dass der Variantenfächer noch einmal geöffnet werden muss.

Doch der Reihe nach: In der Vorstudie 2012 war vorgesehen, die Einfahrt in den Ottenbergtunnel weit vor dem landschaftlich sensiblen Hang einzubetten. Bei der Überprüfung der Arbeit ihrer Vorgänger stellten die neuen Planer aber fest, dass die Platzverhältnisse damals zu optimistisch betrachtet wurden. Grund ist die Beschleunigungsspur (Einfahrtsspur-Strecke), die eine normgemässe Länge für ein sicheres Einfädeln haben muss. In der Vorstudie 2012 wurde diese Länge bei der Einfahrt ab der Frauenfelderstrasse nicht erreicht. Der über drei Kilometer lange Tunnel müsste deshalb dreispurig geführt werden, was unverhältnismässig hohe Kosten verursachen würde. Ein Spurabbau in einem Tunnel ist nicht erlaubt. Den Planern blieben deshalb nur zwei Möglichkeiten: Entweder das Tunnelportal weiter in den Hang hineinschieben, damit sich die Beschleunigungsspur verlängert (Variante Nord), oder den Anschluss auf die andere Seite der Bahn umplatzieren (Variante Süd). «Wir waren gezwungen, in Weinfelden alles noch einmal detailliert zu überprüfen – unter Einbezug der verschiedensten Fachbereiche», sagt Gesamtprojektleiter Peter Imbach.

In den mehrmonatigen Detailabklärungen ging es um drei Schwerpunkte: den Landschafts- und Ortsbildschutz, den Grundwasserschutz und die Präferenz der Stadt Weinfelden. Die Landschaft um Weinfelden ist von besonderer kulturhistorischer Bedeutung, weil hier mehrere schützenswerte Ortsbilder von nationaler Bedeutung dicht nebeneinanderliegen (ISOS-Objekte), darunter der Ottenberg Südhang. Diese müssen grösstmöglich geschont werden. Je weiter aber das Tunnelportal an den Südhang rückt, desto kritischer wird dies beurteilt. Das spricht gegen die Variante Nord. Kommt hinzu, dass die Verschiebung des Anschlusses auf die Südseite der Bahn eine Chance für die Stadt Weinfelden sein kann: Nicht nur rückt der Anschluss von den Quartieren am Hangfuss weg, sondern das bestehende Industriegebiet wird besser angebunden und der Verkehr in Weinfelden optimal aufgeteilt.

Allerdings gibt es grosse Vorbehalte seitens Grundwasserschutz, was die ursprünglich vorgesehene Tieferlegung des Anschlussbauwerks anbelangt. «Einen derartig grossen Interessenkonflikt haben wir sonst auf der ganzen Strecke nirgends», fasst Imbach zusammen.

Der Grundwasserstrom im Thurtal ist für die Versorgung des Kantons mit Trink- und Brauchwasser essenziell: 12 grosse und gegen 250 kleinere Fassungen fördern jährlich 12 Millionen Kubikmeter Grundwasser. Dies deckt den Trinkwasserbedarf von rund 100 000 Menschen. Darum ist bei Einbauten ins Grundwasser besondere Vorsicht geboten. Unabhängig von der Lage des Anschlusses (Nord oder Süd) muss die BTS die bestehende Bahnlinie queren und deshalb gemäss ersten Plänen mitsamt ihren Anschlussbauwerken tief in eine Betonwanne gelegt werden. «Das ist hier aus drei Gründen problematisch» erklärt Andreas Scholtis, Grundwasserspezialist im Amt für Umwelt. Erstens unterbricht das Bauwerk den Grundwasserleiter und beeinträchtigt die lokale Durchflusskapazität. Dadurch entfällt zweitens auch ein Teil der Filterwirkung, den die Kiese und Sande im Grundwasser leisten. Drittens wird die Kiesschicht, die das Grundwasser schützt, grossflächig abgetragen. Dadurch könnte die Erwärmung zum Problem werden: Während das Grundwasser unter einer mächtigen Kiesschicht ganzjährig stabile Temperaturen aufweist, kommt es bei mangelnder Abdeckung und Einbauten zu grösseren Schwankungen und einer generellen Erwärmung, die die Qualität des Grundwassers beeinträchtigen kann. Das führt schlimmstenfalls zu einer Verkeimung (siehe dazu auch S. 8). Umfangreiche Abklärungen mit Sondierungen und Berechnungen vermochten die Zweifel nicht auszuräumen.

Zum Schutz des Grundwassers hat das Departement für Bau und Umwelt entschieden, eine Variante mit Viadukt über die Bahnlinie auszuarbeiten und dem Bund abzugeben. Die Varianten Nord und Süd in Tieflage werden ergänzend dazu beigelegt. «Wir haben uns den Entscheid nicht leicht gemacht», sagt Regierungsrätin Carmen Haag. In Zukunft müsse vermehrt mit Trockenheit und Wassermangel gerechnet werden. Deshalb sei der Grundwasserschutz für den Kanton wichtig.

Peter Imbach, Gesamtprojektleiter BTS/OLS

«Einen derartig grossen Interessenkonflikt haben wir sonst auf der ganzen Strecke nirgends.»

Visualisierung auf Basis der Vorstudie 2012: Die Einfahrtsspur-Strecke ab der Frauenfelderstrasse ist zu kurz. Gemäss Normen müsste der Tunnel so dreispurig geführt werden. Deshalb ist neu der Anschluss südlich der Bahnlinie vorgesehen. (Visualisierung TBA)

Haltung des Gemeinderats Weinfelden

Der Gemeinderat Weinfelden ist mit dem Variantenentscheid des DBU für den Anschluss Weinfelden West nicht einverstanden. Bezüglich Grundwasser zeigen die vorliegenden Berichte zwar, dass die Tieflage Süd ein bedeutender Eingriff ist, aber im Bereich des Zulässigen liegt. Insbesondere die Bandbreite der Auswirkungen einer Tieflage Süd erfordern aus Sicht des Gemeinderates weitere Abklärungen. Für den Gemeinderat Weinfelden hat das Grund- und somit das Trinkwasser oberste Priorität. Aber auch der Schutz der Landschaft am Südhang des Ottenbergs – Vorranggebiet Landschaft und Landschaftsschutzzone – ist sehr wichtig. Das vom DBU evaluierte Viadukt würde sehr stark in Erscheinung treten und die Landschaft übermässig prägen. Diese Variante soll dann umgesetzt werden, wenn die weiteren Abklärungen zeigen, dass der Eingriff ins Grundwasser den gesetzlichen Bestimmungen widerspricht.

Für das Variantenstudium mit den beteiligten Fachleuten hat das kantonale Tiefbauamt ein Modell der Situation in Weinfelden erstellen lassen. Hier ist der neue Anschluss südlich der Bahnlinie zu sehen. (Bild Philipp Rüegg, Feddersen & Klostermann)

Trinkwasser als höchstes Gut schützen

Zum Schutz des Grundwassers soll der BTS-Anschluss Weinfelden West nicht tief gelegt werden. Grundwasser-Spezialist Andreas Scholtis erklärt, warum das essenziell ist.

Andreas Scholtis, aus Sicht des Grundwasserschutzes sprechen drei Gründe gegen ein tiefgelegtes Anschlussbauwerk im Westen von Weinfelden (S. 7). Was hat es mit der Durchflusskapazität auf sich?
Solche Einbauten, die ins Grundwasser reichen, vermindern die sogenannte Durchflusskapazität. Das Grundwasser, das da eigentlich durchfliessen würde, muss einen anderen Weg finden. Der Gesetzgeber sagt, dass die Durchflusskapazität um maximal 10 Prozent verringert werden darf. Der BTS-Anschluss würde sie örtlich um 12 bis 32 Prozent reduzieren. Selbst wenn wir die Strasse als wichtiges öffentliches Interesse betrachten und den Betrachtungsperimeter deshalb auf die ganze Breite des Thurtals ausweiten, kommen wir immer noch auf eine Reduktion von 3 bis 10 Prozent – ganz genau lässt sich das mit den vorhandenen Grundlagen nicht ermitteln, weil der Untergrund sehr heterogen ist. Da haben wir grosse Bedenken. Wir müssen unsere Vorsorgepflicht ernst nehmen.

Grundwasser-Spezialist Andreas Scholtis vor der Wasserentnahme für die Analyse aus der unterirdischen Quellfassung. (Bild AfU)

Zu bedenken gaben Sie auch eine mögliche Erwärmung des Grundwassers.
Für die Wanne werden die schützende Deckschicht und der Kies im Grundwasserleiter abgebaut. Es ist davon auszugehen, dass dadurch vermehrt Wärme aus der Atmosphäre ins Grundwasser eingetragen wird. Im Bereich von Bürglen bis Weinfelden liegt die Grundwassertemperatur heute dank der mächtigen Deckschicht von rund zehn Metern übers Jahr gemittelt bei 10 bis 12 Grad. Das entspricht einer Temperatur, die beim Trinken als sehr angenehm empfunden wird. Im Winter messen wir im Grundwasser übrigens die wärmsten Temperaturen, im Sommer die kühlsten. Es dauert rund ein halbes Jahr, bis die Wärme aus der Atmosphäre im Grundwasser ankommt. Wenn wir diese puffernde Deckschicht wegnehmen, reagiert die Grundwassertemperatur viel stärker, das Wasser wird immer wärmer. Manchenorts messen wir schon heute Spitzenwerte von über 17 Grad. Wir haben verschiedene Grundwasserbohrungen mit Datenloggern ausgerüstet, welche die Temperatur und den Wasserstand aufzeichnen. Die Messungen zeigen eine kontinuierliche Erwärmung des Grundwassers in den letzten 10 Jahren von 1.5 Grad.

Was sind die Folgen?
Die mikrobiologischen Prozesse verändern sich. Die Verkeimung kann zunehmen. Bereits heute wird das Trinkwasser teilweise vorsorglich mit UV-Desinfektionsanlagen bestrahlt. Bei einer Erhöhung der Grundwassertemperatur müsste möglicherweise das Trinkwasser vermehrt chemisch behandelt werden, um die Trinkwasserqualität im Netz und beim Kunden garantieren zu können. Das wollen wir vermeiden. Ziel ist möglichst kühles, keimfreies und natürliches Trinkwasser bereit zu stellen – nicht solches, das nach Chlor schmeckt.

Die Schweiz ist das Wasserschloss Europas. Müssen wir uns Sorgen über die Wasserversorgung machen?
Wir müssen uns grundsätzliche Gedanken machen: Was wird in den kommenden Jahrzehnten mit unserer Wasserversorgung passieren? Das Amt für Umwelt hat Anfang Jahr die koordinierte Trinkwasserversorgungsplanung von regionaler und überregionaler Bedeutung erstellt, die u. a. das Bevölkerungswachstum und den Klimawandel berücksichtigt. Das Jahr 2018 haben wir alle noch in Erinnerung: Von April bis Dezember herrschte ein Wasserentnahmeverbot im Kanton, an den Fliessgewässern mit Ausnahme des Rheins wurden die niedrigsten je gemessenen Pegelstände verzeichnet. Im letzten Jahr sanken die Grundwasserstände vom April bis Dezember kontinuierlich ab. Ähnliches kannten wir aus dem Hitzesommer 2003. Damals dauerte es sechs bis acht Jahre, bis das Grundwasser örtlich wieder den vorherigen Stand erreicht hatte. Folgt auf 2018 ein weiterer so trockener Sommer, könnte es schwierig werden, auch mit der Bewässerung. Je höher die Quellen liegen, desto eher werden sie ausfallen. Umso wichtiger sind tieferliegende, gut geschützte Grundwasservorkommen wie im Raum Weinfelden.

Wo sehen Sie die grössten Herausforderungen für den Grundwasserschutz in den nächsten Jahren?
Es gibt im Kanton Thurgau immer noch viele Grundwasserschutzzonen, die noch nicht öffentlich-rechtlich ausgeschieden sind. Rechtsgültige Schutzzonen schützen das Trinkwasser vor einer qualitativen und quantitativen Beeinträchtigung. Trotz des hohen Nutzungsdrucks, wie Strassen und Neubauten, gilt es möglichst viele Grundwasserfassungen rechtlich abzusichern und für die Zukunft fit zu halten. Eine grosse Herausforderung ist auch die landwirtschaftliche Bewässerung. Wie soll das Brauchwasser künftig geregelt werden? Bei mehreren trockenen Jahren werden wir ans Limit kommen. Schwarzmalen muss man aber nicht: Das Wasserschloss Schweiz wird es auch in 100 Jahren noch geben – verglichen mit anderen Ländern sind wir in einer komfortablen Lage.

Umweltauswirkungen detailliert analysiert

Neue Strassenbauvorhaben wie die Bodensee-Thurtalstrasse können die Umwelt erheblich belasten. Deshalb unterstehen sie einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Mit einem umfassenden Umweltverträglichkeitsbericht muss nachgewiesen werden, dass das Umweltrecht eingehalten wird und die nötigen Massnahmen getroffen werden, um Menschen, Tiere und Pflanzen vor schädlichen und lästigen Einwirkungen zu schützen.

André Bucher, Stv. Teilprojektleiter BTS

Welche Folgen hat die BTS für die Umwelt, die Gesellschaft, die Natur und die Landschaft? Und welche Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen sind nötig? Diese Fragen können nur mit umfangreichen Untersuchungen geklärt werden. Die Ausgangslage ist anspruchsvoll. Das Trassee der BTS liegt hauptsächlich im Landwirtschaftsgebiet und quert stellenweise Gebiete, die für Natur und Landschaft wichtig sind (Vernetzungsgebiete und Gebiete mit Vorrang Landschaft gemäss kantonalem Richtplan). Tangiert werden weiter ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung und mehrere Gewässer. Im Grossraum Weinfelden befindet sich die geplante Strasse nicht nur im Hochwasserbereich verschiedener Bäche und Flüsse, sondern auch im Gewässerschutzbereich für das grösste Grundwasservorkommen im Kanton. Der Bau der neuen Strasse wird Boden beanspruchen, Aushubmaterial generieren und mit fast 20 belasteten Standorten in Berührung kommen, wobei es sich vorwiegend um ehemalige Kiesgruben und Deponien handelt. Einmal in Betrieb, führt die BTS zu grossräumigen verkehrlichen Auswirkungen, weshalb u. a. auch die OLS nötig wird.

Detaillierte Abklärungen in allen Umweltbereichen
Bei dieser Ausgangslage ist der Umweltverträglichkeitsbericht ein wichtiger Bestandteil des Generellen Projekts und wird entsprechend sorgfältig erarbeitet. Er fasst den heutigen Zustand und alle Auswirkungen des Vorhabens zusammen. Die Liste der zu behandelnden Themen ist lang und umfasst u. a.: Luftreinhaltung und Klima, Lärm, Grundwasser, Oberflächengewässer, Entwässerung, Boden, Altlasten, Abfälle, Materialbewirtschaftung, umweltgefährdende Organismen, Störfallvorsorge, Wald, Flora, Fauna, Lebensräume sowie Landschaft und Erholung.
«Die einzelnen Fachbereiche werden nach wissenschaftlichen und fundierten Kriterien von Spezialisten bearbeitet», erklärt André Bucher, stellvertretender Teilprojektleiter BTS im Tiefbauamt. Als Beispiel nimmt er den Umweltbereich «Boden». Dauerhaft durch die BTS versiegelt wird eine Fläche von 64 ha (inkl. Anschlussbauwerke, Überholspurabschnitt und Anpassungen am bestehenden Strassennetz), hinzu kommen 35 ha für Böschungen oder andere begrünte Flächen. Bei einem Grossteil davon handelt es sich um sehr gute Böden, sogenannte Fruchtfolgeflächen. Diese müssen soweit als möglich kompensiert werden. Das kann nur gelingen, wenn andere Flächen, die heute von schlechterer Qualität sind, gezielt aufgewertet werden (siehe Box). Deshalb musste die Bodensituation im BTS-Perimeter sehr detailliert untersucht werden: Insgesamt wurden rund 250 ha Böden anhand von 12 Bodenprofilen und über 1000 Handbohrungen kartiert. Daraus lassen sich Rückschlüsse ziehen, wo welches Material wiederverwertet werden kann, damit genügend Fruchtfolgeflächen erhalten bleiben.

Umweltverträglichkeitsbericht liegt im Sommer vor
Vorliegen soll der fertige UVB diesen Sommer. Fest steht, dass es in mehreren Bereichen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen brauchen wird, damit die BTS als umweltverträglich bezeichnet werden kann. So sollen bspw. heute beeinträchtigte Lebensräume aufgewertet werden. Erste konkrete Planungen sind in Bearbeitung. Eine abschliessende Darstellung und Beurteilung kann aber erst mit dem Ausführungsprojekt erfolgen, da erst dann die einzelnen Bauzustände vorliegen werden.

Welche Auswirkungen hat eine neue Anlage auf die Gewässer oder Flora und Fauna? Welche Massnahmen sind nötig, um Menschen, Tiere und Pflanzen vor schädlichen und lästigen Einwirkungen zu schützen? Solchen Fragen geht ein Umweltverträglichkeitsbericht nach. (Symbolbild Christoph Kaminski)

«Diese Mehrstufigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung ist eine Eigenheit von grossen, komplexen Vorhaben wie dem Bau einer neuen Nationalstrasse», so Bucher. Der aktuelle UVB wird deshalb auch Aufschluss darüber geben, was noch weiter abgeklärt werde muss, bevor das BTS-Projekt dereinst durch das ASTRA öffentlich aufgelegt werden kann (Pflichtenheft für die 3. UVP-Stufe).

Bodenaufwertungen
Ackerfähige Böden sind in Zeiten gestörter Zufuhr wichtig für die Versorgung der Schweiz mit Grundnahrungsmitteln. Erfüllen sie verschiedene Kriterien (Bodenaufbau, Wasserhaushalt, Neigung, Klimazone etc.), werden sie zu Fruchtfolgeflächen (FFF) erklärt. Der Kanton Thurgau ist verpflichtet, dauerhaft 30 000 ha FFF zur Verfügung zu stellen. Werden FFF zerstört, sollen andere Flächen gezielt zu FFF aufgewertet werden. Dies geschieht üblicherweise mit dem Einbringen von zusätzlichem A- und B-Bodenmaterial («Humus»). Dies hilft auch bei drainierten und gesackten Böden, um den Ertrag wieder zu steigern. Eine weitere Massnahme kann die Entwässerung eines vernässten Bodens sein.

Wenige Anpassungen im Vergleich zu 2012

Abgesehen vom Variantenstudium Weinfelden West ist es im Generellen Projekt nur zu wenigen Anpassungen im Vergleich zur Vorstudie 2012 gekommen. Die Wichtigsten davon im Überblick:

Amriswil-Erlen

Bereits bei der Projektierung der ersten BTS-Etappe stiessen die Planer in Amriswil auf grössere geotechnische Schwierigkeiten, die ein umfangreiches Variantenstudium zur Folge hatten. Die Linienführung musste 2016 im Norden der Stadt optimiert werden. Ein nasser, schwieriger Baugrund zeigte sich 2017/2018 auch in Erlen. Eine Unterquerung der Bahnlinie würde sehr hohe Baurisiken mit sich bringen, da einerseits der Boden in diesem Bereich sehr setzungsempfindlich ist und andererseits der Bahnbetrieb nur sehr geringe Setzungstoleranzen erlaubt. Aus diesem Grund wird hier die Bahnlinie über- statt unterquert.

In der Vorstudie 2012 war im Erler Wald eine Wildtierbrücke angedacht. Die durchgeführten faunistischen Untersuchungen mittels automatischer Fotofallen, Spurentaxation (Spuren, Kot) und Wildhüterbefragungen führten aber zum Schluss, dass diese nicht zweckmässig sein dürfte. Damit die Vernetzung aufrechterhalten werden kann, wird die Brücke Tobelbach wildtiergerecht ausgebaut.

Sulgen, Uerenbohl

Die BTS wird bei Uerenbohl überdeckt, um die Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm zu schützen. Dies ist jedoch nicht ganz einfach, da unterschiedliche Anforderungen auf engstem Raum zusammentreffen:

- Die Lage der Überdeckung soll einen möglichst hohen Lärmschutz generieren.
- Die landschaftlich markante Geländeerhebung soll möglichst erhalten bleiben.
- Die Überdeckung befindet sich im Bereich des vierspurigen Überholabschnitts.
- Durch die Nähe des Anschlusses Sulgen ergeben sich viele technische Zwangspunkte.

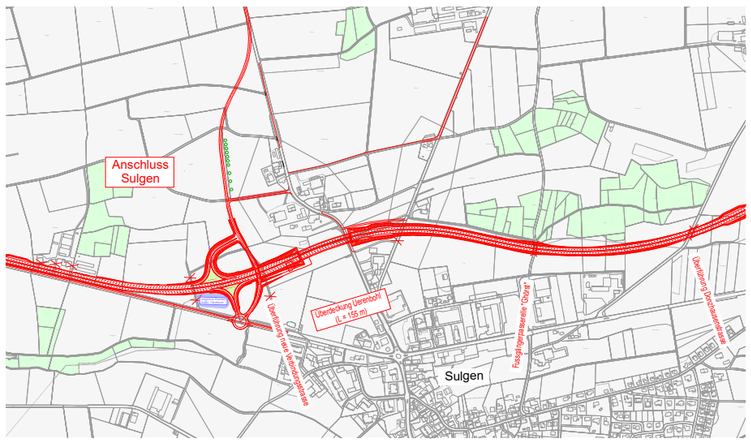
So führen die beiden letzten Punkte z. B. dazu, dass die Einfahrtsspur Richtung Amriswil bis zum Ende der Überdeckung geführt werden muss, da diese nicht mitten in der Überdeckung enden darf (vgl. S. 6). Dadurch muss die Überdeckung über fünf Fahrspuren gebaut werden (4 Spuren BTS-Überholspurabschnitt + 1 Einfahrtsspur-Strecke).

Der Anschluss Sulgen hat auch einen Einfluss auf die Höhenlage der Überdeckung. Konkret heisst das, dass die Überdeckung nicht beliebig tief im Boden sein kann, was aus landschaftlicher Sicht aber bevorzugt würde. Damit die Geländecharakteristik erhalten werden kann, ist eine grossflächige Geländemodellierung vorgesehen.

Neu soll die Kreuzlingerstrasse in Uerenbohl für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Denn mit der vorgesehenen direkten Anbindung der Kreuzlingerstrasse an den Anschluss Sulgen soll der Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung um den Weiler Uerenbohl herumgeführt werden. Damit kein «Schleichverkehr» entsteht, wird deshalb im Bereich Uerenbohl nur noch Erschliessungsverkehr (Anstösser/Zulieferer) gestattet sein.

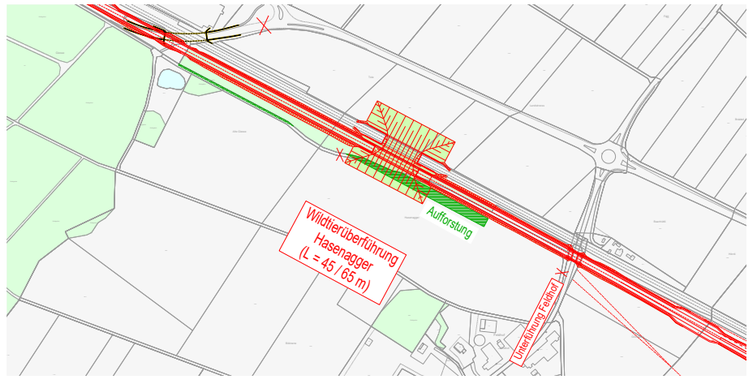
Sulgen-Bürglen

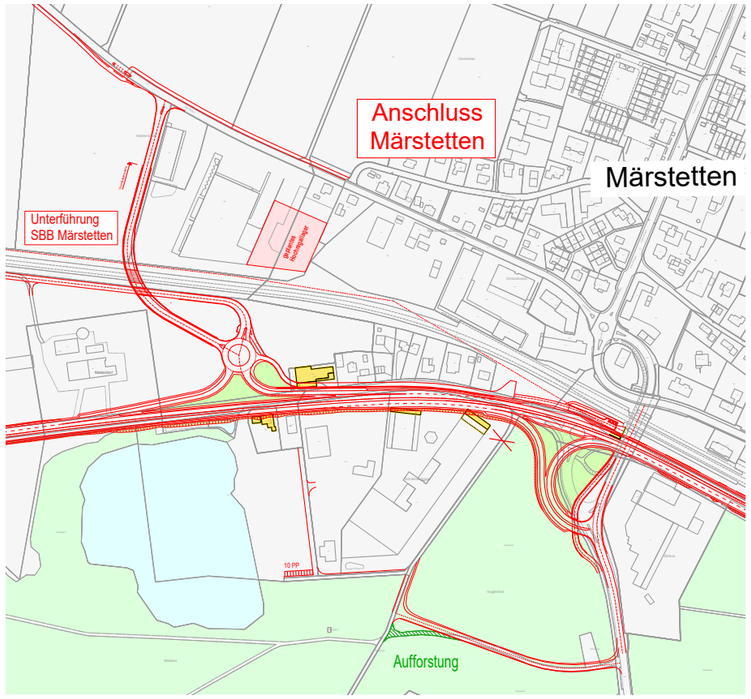
In der Vorstudie 2012 waren optionale Halbanschlüsse enthalten, deren Zweckmässigkeit aber noch zu prüfen waren. Hierzu wurden verschiedene Varianten geprüft: Vollanschluss Sulgen mit/ohne Halbanschluss Bürglen, zwei Halbanschlüsse Sulgen mit/ohne Halbanschluss Bürglen. Die Verkehrsmodellierungen zeigten, dass mit der Variante Vollanschluss Sulgen ohne Halbanschluss Bürglen gesamthaft die grösste Entlastungswirkung in den Ortschaften erzielt und gleichzeitig der Landbedarf minimiert werden kann. Zusammen mit den Gemeinden Bürglen und Sulgen wurde deshalb entschieden, dass im Generellen Projekt nur ein Vollanschluss Sulgen vorgesehen werden soll.



Weinfelden-Märstetten

Zwischen Weinfelden und Märstetten liegt ein wichtiger Vernetzungskorridor, welcher den Ottenberg mit dem Thurraum verbindet und im Talgrund zugleich die Fortführung des Giessenkorridors ist. Bereits heute bestehen für das Wild nur noch ganz wenige Passagen durch die Rebberge, über die Frauenfelderstrasse und über die Bahnlinie. Um diesen Vernetzungskorridor aufrechterhalten bzw. aufwerten zu können, wird eine Wildbrücke sowohl über die BTS als auch über die Bahnlinie vorgesehen. Das Bauwerk weist eine Länge von rund 65 m (BTS) bzw. 45 m (Bahn) auf.





Märstetten: Ein Voll- statt zwei Halbanschlüsse

In der Vorstudie 2012 waren in Märstetten zwei Halbanschlüsse vorgesehen, welche jedoch beide nur in bzw. aus Richtung Frauenfeld befahren werden konnten. Aufgrund von Befragungen des örtlichen Gewerbes sowie vorgenommener Verkehrsmodellierungen stellten sich zwei «richtungsgleiche» Halbanschlüsse als nicht zweckmässig heraus, da damit nur ein geringer Verkehrsanteil auf die BTS verlagert werden kann. Mit dem neu vorgesehenen Vollanschluss in Märstetten sind jetzt sämtliche Fahrbeziehungen möglich. Da die lokalen Platzverhältnisse sehr beschränkt sind, musste der Vollanschluss aber asymmetrisch ausgebildet und den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden.

Von den Tücken der lieblichen Landschaft

Der oberflächliche Blick auf die Thurgauer Landschaft trügt. In der Tiefe lauern grosse Herausforderungen. Der Geologe Alfred Zaugg (CSD Ingenieure AG) kennt sich damit bestens aus.

Alfred Zaugg, Geologe

Alfred Zaugg, Sie waren im Generellen Projekt für die BTS verantwortlich für die Abklärungen in der Tiefe. Was haben Sie angetroffen?
Alfred Zaugg: Das ganze Trassee der BTS ist von der letzten Eiszeit geprägt. Wir haben eine liebliche, grüne Landschaft vor uns, mit generell weichen Schichten im Untergrund. Im Thurtal befindet sich ein grosses Grundwasservorkommen, das teilweise bis nahe an die Oberfläche reicht und die BTS quert hier grosse ehemalige Kiesabbaugebiete, die ganz oder teilweise aufgefüllt sind.

Wo liegen die grössten Schwierigkeiten?
Geologisches Kernstück der BTS stellt der Ottenbergtunnel dar: Drei Kilometer in Thurgauer Fels. Sandstein und Mergel wechseln sich häufig ab. Zur Erkundung des Felsen wurde auch der Haffterstollen im Zentrum von Weinfelden begangen, der vor rund 200 Jahren aus dem Sandsteinfelsen gehauen wurde. Wir sind bis nach hinten gekrochen, um die Phänomene der Klüftung, der Wasserführung und der Wasserzusammensetzung zu studieren. Alles Angaben, die für die Projektierung eines Tunnels wichtig sind. Vom Bau des Elisabetha-Hess-Schulhauses in Weinfelden wussten wir, dass hier der Baugrund schwierig wird und wir haben deshalb im Bereich des zukünftigen Westportals des Ottenbergtunnels viel in Detailabklärungen investiert. Es wurden mehrere Sondierungen durchgeführt.

Was bedeutet das alles für den Bau des Ottenbergtunnels?
Jedes Tunnelprojekt birgt per se Risiken und es ergeben sich immer wieder Überraschungen. Unsere Aufgabe besteht darin, die geologischen Verhältnisse detailliert abzuklären und zu beschreiben. Die auftretenden Herausforderungen wurden erkannt, mit den Ingenieuren diskutiert und werden mit geeigneten Baumassnahmen gelöst.

Gibt es noch mehr solche schwierigen Stellen?
In Bonau taucht die BTS ins Grundwasser ein – der Grundwasserspiegel liegt hier sehr hoch und der Auftrieb ist sehr stark. Auch hier brauchte es Detailabklärungen, die in Zusammenarbeit mit den Fachleuten vom Amt für Umwelt ausgeführt wurden. Ein weiterer geologischer «Hotspot» befindet sich in Erlen (SBB-Überquerung), wo zusätzliche Sondierungen durchgeführt wurden. Die Situation hier ist komplex. Wo heute der Bodensee liegt, befand sich in der letzten Eiszeit der Rheingletscher – er reichte bis zum heutigen Amriswil. Vor dem Gletscher, bis Erlen, bildete sich ein grosser Schmelzwassersee. Deshalb haben wir heute im Gebiet Amriswil – Erlen in der Tiefe mit wasserführenden, feinkörnigen und weichen Seeablagerungen zu kämpfen. In solchem Gelände sind Bauten in Tieflage sehr anspruchsvoll und risikobehaftet und daher nicht unbedingt empfehlenswert.

Geologische Sondierungen für die BTS am Ottenberg. (Bild CSD Ingenieure AG)

«Die BTS ist eines der grössten Lärmschutzprojekte der Schweiz»

Die BTS entlastet die Städte und Dörfer vom Durchgangsverkehr. Doch was bedeutet das ganz konkret? Zum Beispiel, dass sich die Lärmbelastung bei rund 4200 Liegenschaften spürbar verbessert. Bei 2800 Liegenschaften kommt es sogar zu einer Halbierung des Lärms.

Martin Weigele, Lärmexperte

Der Kanton Thurgau gehört zu den am stärksten wachsenden Kantonen der Schweiz. Das Strassennetz hat nicht mit der Bevölkerungsentwicklung Schritt gehalten. Es basiert auf der Ost-West-Achse immer noch auf den Grundlagen aus den 1950er- und 60er-Jahren: Die stark befahrene Hauptstrasse von Arbon bis Bonau führt mitten durch zwei Städte und zehn Dörfer. Die BTS als Entlastungsstrasse entfaltet hier ihre Wirkung: Sie holt den Verkehr aus den Ortschaften heraus. Das wirkt sich positiv auf die Lärmsituation aus.

«Aus Sicht des Lärmschutzes muss man sich bewusst sein, dass es sich bei der BTS um eines der grössten Lärmschutzprojekte der Schweiz handelt», sagt Lärmexperte Martin Weigele (SINUS Engineering AG). Ihm sei derzeit kein anderes Projekt bekannt, das so viel Schutz für die Bevölkerung bringe. Gestützt auf das Verkehrsmodell der Büro Widmer AG hat Weigele mit seinem Team u. a. die grossräumigen Auswirkungen der BTS berechnet. «Wir wollten wissen, was genau wo passiert», sagt er. Mittels einer Lärmberechnungssoftware wurden entlang dem kantonalen Strassennetz bei rund 16000 Liegenschaften die Lärmimmissionen ermittelt. Das Resultat: Im Einzugsgebiet der BTS reduzieren sich bei rund 4200 Liegenschaften die Lärmbelastungen um mind. 1 Dezibel (dB). Davon werden bei 2800 Liegenschaften die Lärmbelastungen sogar halbiert.

Demgegenüber stehen 800 Liegenschaften, bei denen sich die Lärmsituation deutlich verschlechtern wird. «Für diese Liegenschaften müssen nun geeignete Lärmschutzmassnahmen an der Quelle oder im Ausbreitungsbereich geprüft und realisiert werden. Schon allein durch den Einbau eines lärmarmen Strassenbelages können die Lärmbelastungen bei den Liegenschaften um bis zu 3 dB reduziert werden. Dies ist einer Halbierung des Verkehrs gleichzusetzen», so Weigele. Seine Modellierungen der einzelnen BTS-Streckenabschnitte haben bereits zu Massnahmen geführt: Wo immer möglich wurde die Lage des Strassentrassees sowie der Tunnelportale akustisch optimiert und Lärmschutzbauwerke wurden vordimensioniert. Aus akustischer Sicht sei das Ergebnis als sehr gut einzustufen.

Die Anwohnerinnen und Anwohner von Ortsdurchfahrten sind heute hohen Lärmbelastungen ausgesetzt. (Bilder BTS-Werkstattbericht Nr. 2)

«Mehr als Strassen»: Ein Blick in weitere Teilprojekte

Raumentwicklung BTS/OLS

Wie und wo wirkt sich die verbesserte Erreichbarkeit des Oberthurgaus auf die Raumentwicklung aus? Und wie können sich die Gebiete im Bereich entlasteter Ortsdurchfahrten entwickeln? Was ist erwünscht und was soll nach Möglichkeit verhindert werden? Mit diesen und anderen Fragen beschäftigt sich das Teilprojekt Raumentwicklung BTS/OLS. «Die massgeblichen Akteure der Raumentwicklung sollen in die Lage versetzt werden, die sich ergebenden Chancen, aber auch mögliche Risiken zu erkennen und sich vorausschauend auf die geänderten räumlichen Verhältnisse einzustellen», fasst Kantonsplanerin Andrea Näf zusammen. Im Teilprojekt wurden deshalb mehrere Handlungsfelder identifiziert, die im Dialog mit den betroffenen Gemeinden weiterbearbeitet werden sollen, beispielsweise im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen. Dies sind:

- Die Entlastungswirkung von BTS/OLS dauerhaft sicherstellen (flankierende Massnahmen)
- Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen (gezielte Aufwertung in entlasteten Abschnitten)
- Die verbesserte wirtschaftliche Standortgunst situationsspezifisch nutzen (ausreichend grosse, regional abgestimmte Standorte für «Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten» an gut erschlossenen Lagen zur Verfügung stellen)
- Besondere Sorgfalt im Nahbereich von BTS und OLS walten lassen (Siedlungsbegrenzungslinien, keine neuen lärmempfindlichen Nutzungen, Aufwertung der Siedlungsränder)
- Die Raumentwicklung auf regionaler Ebene koordinieren (gemeinsame Entwicklungsstrategien erarbeiten)

Für Andrea Näf ist klar: «Eine Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen allein genügt nicht, um als Standort attraktiver zu werden.» Die räumliche Entwicklung müsse grenzüberschreitend, gezielt und frühzeitig gesteuert werden.

Chancen, aber auch mögliche Risiken für die Raumentwicklung im Zusammenhang mit der BTS sollen frühzeitig erkannt werden. Hier der Blick auf Neukirch-Egnach. (Bild TBA)

Andrea Näf, Kantonsplanerin, Teilprojektleiterin Raumentwicklung BTS/OLS

«Die räumliche Entwicklung muss grenzüberschreitend, gezielt und frühzeitig gesteuert werden.»

OLS

Parallel zum Generellen Projekt für die BTS hat das kantonale Tiefbauamt ein Vorprojekt für die Oberlandstrasse OLS von Kreuzlingen nach Amriswil ausarbeiten lassen. Diese neue Kantonsstrasse will der Kanton Thurgau zeitgleich mit der ersten Etappe der BTS realisieren, um die Dörfer im Raum Lengwil-Langrickenbach vor dem Verkehr zu schützen, der sich mit dem Bau der BTS verlagern wird. Das Vorprojekt ist den Gemeinden und der Bevölkerung bereits im Frühling 2018 vorgestellt worden. Nach der Abgabe des Generellen Projekts für die BTS an den Bund wird das OLS-Vorprojekt den Gemeinden noch einmal zur Stellungnahme unterbreitet. Die Projektierung wird allerdings erst fortgesetzt, 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). Das Finanzierungsgefüge für kantonale Strassen wird derzeit umfassend überprüft. Vor dem Baubeschluss muss die Finanzierung geklärt sein.

Die Landwirtschaft geniesst im Kanton Thurgau einen hohen Stellenwert – auch bei der Planung von BTS und OLS. (Bild Susann Basler 2009)

«Unseren Fruchtfolgeflächen müssen wir Sorge tragen.»

Ueli Heeb, Stv. Teilprojektleiter Güterzusammenlegungen BTS/OLS, Landwirtschaftsamt

Güterzusammenlegungen

Die Landwirtschaft geniesst im Kanton Thurgau einen hohen Stellenwert. Darum sind die Güterzusammenlegungen (GZ) seit Anfang 2018 bei der BTS- und OLS-Planung ein eigenes Teilprojekt. «Eine erste Situationsanalyse haben wir bereits gemacht», berichtet Ueli Heeb, zuständiger Projektleiter im Landwirtschaftsamt. «Wir kennen nun die aktuellen Bewirtschaftungsstrukturen. Wir wissen u.a., wo die Bewirtschaftungszentren liegen, welche Parzellen von da aus bewirtschaftet werden, wo Pächter das Land bewirtschaften, wo Erbengemeinschaften vorkommen, welche Fahrdistanzen die einzelnen Bewirtschafter zurücklegen etc. – und wir sehen auch, wo die Strukturen für die Bewirtschaftung ungünstig sind.» Basierend darauf könne gezeigt werden, welche Wirkung eine Güterzusammenlegung habe und in welchen Gebieten sie Sinn mache. Im Laufe der nächsten Monate werden die Möglichkeiten einer GZ den betroffenen Gemeinden und Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern vorgestellt. Dabei soll auch geprüft werden, wo allenfalls kommunale und private Bauprojekte zusammen mit einer GZ realisiert werden könnten.

Mit der Situationsanalyse konnte zudem der Kulturlandverlust genauer ermittelt werden. Die Güterzusammenlegung wird nur einen Teil des Landverlustes mit besseren Strukturen kompensieren können. Zusätzlich soll Realersatz geschaffen werden, weshalb das kantonale Tiefbauamt wo möglich heute schon Land kauft, um bei einer Neuzuteilung über möglichst viele Landreserven zu verfügen. «Für die Planung einer GZ ist mir wichtig, dass ein haushälterischer Umgang mit dem Boden von Anfang an gewährleistet ist – im Vergleich mit anderen Ländern verfügt die Schweiz über wenig Fruchtfolgeflächen pro Kopf. Wir müssen ihnen deshalb Sorge tragen», sagt Heeb.

Peter Imbach
Gesamtprojektleiter Mobilität Thurgau – BTS/OLS

Betonköpfe sind ausgestorben

BTS und OLS sind mehr als nur Strassen. Dass dies keine leeren Worte sind, durfte ich als Gesamtprojektleiter in den letzten 3 Jahren eindrücklich erfahren. Ein wohl beispielsloses Partizipationsverfahren hat seit dem Projektneustart 2009 dafür gesorgt, dass hunderte Fachmeinungen, Bedenken aber auch Anregungen Eingang in dieses Generationenprojekt gefunden haben. Nicht weniger als 12 Konzepte behalten das Projekt auch in Zukunft in den vorgespurten Bahnen. Zwei Konzepte wurden wegen ihrer Wichtigkeit sogar zu eigenen Teilprojekten erhoben. Neben der raumplanerischen Begleitung sollen insbesondere auch die landwirtschaftlichen Anliegen ins Projekt eingebracht und gelöst werden. Als Bauingenieur ETH habe ich nur einen Bruchteil meiner Arbeitszeit mit dem eigentlichen Ingenieurhandwerk verbracht. Ebenso wichtig waren beispielsweise die Einbettung der Strasse in die Landschaft, die Umweltverträglichkeit in all ihren Facetten sowie die Besprechungen mit Gemeinden, Grundeigentümern und Anwohnern. Die Zusammenarbeit mit Spezialisten aus den unterschiedlichsten Fachgebieten zeigt, dass die heutigen Projekte interdisziplinär zum Erfolg geführt werden müssen. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat erst kürzlich an einer Fachtagung verlauten lassen, dass vermehrt auf den Volkswillen geachtet werden soll. Das ist eine Steilvorlage für unseren 2012 angenommenen Netzbeschluss mit der BTS und der OLS. Die BTS wird ab dem 1. Januar 2020 vom ASTRA weiterprojektiert. Der Kanton Thurgau wird sich beratend in diese Planungen einbringen. Die Güterzusammenlegungen verbleiben ganz in unseren Händen. Die OLS ist ein Kantonsstrassenprojekt und wird parallel zur BTS vorangetrieben, damit die Dörfer zwischen Kreuzlingen und Amriswil bei der Eröffnung der BTS wirksam vom erwarteten Durchgangsverkehr entlastet werden können.

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
Layout: koch-k.ch

Kontaktpersonen für Fragen

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

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

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

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