

3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Kantons- und Gemeindestrassennetz dient dem Gesamtziel der thurgauischen Raumordnungspolitik, die Attraktivität des Kantons als Lebens- und Wirtschaftsraum zu erhalten und zu fördern. Es gewährleistet sichere und leistungsfähige Verbindungen zwischen allen regionalen und kantonalen Siedlungszentren sowie zu den Nachbarkantonen und nach Baden-Württemberg.

Planungsgrundsatz 3.2 A

Aufgrund der dezentralen Siedlungsstruktur ist der Kanton Thurgau auf ein leistungsfähiges Kantons- und Gemeindestrassennetz angewiesen, an das alle Thurgauer Gemeinden angebunden sind. Bestandteil des Thurgauer Strassennetzes sind unter anderem die in der Übersichtskarte «Motorisierter Individualverkehr (MIV) Übergeordnete Strassen» aufgeführten Hochleistungsstrassen (inkl. Nationalstrassen) und Hauptstrassen. Die Verbindungsfunktion zwischen den Regionen sowie die Verkehrsmenge entscheiden darüber, ob eine Strasse im KRP berücksichtigt wird. Der Kanton überprüft diese Einteilung sowie die Funktionalität periodisch.

Erläuterungen

Das Kantonsstrassennetz ist historisch gewachsen und wurde aufgrund neuer Vorhaben punktuell angepasst. Das heutige Netz entspricht daher nicht mehr einheitlichen Kriterien. Unter anderem bestehen zahlreiche Parallelführungen und untergeordnete Verbindungen. Die gesamtheitliche Überprüfung des Kantonsstrassennetzes ist abgeschlossen. Dem Parlament wird zur Netzereinigung eine Vorlage unterbreitet.

Nach dem Gesetz über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1) sind für neue Strassen, die nicht nur einzelne Ortschaften umfahren, Netzbeschlüsse des Grossen Rates erforderlich. Diese Netzbeschlüsse sind dem fakultativen Referendum unterstellt.

Projekte werden als Vororientierung in den KRP aufgenommen, wenn ihre kantonale oder regionale Bedeutung für das Strassennetz erkennbar ist. Die Einstufung als Zwischenergebnis setzt eine umfassende Beurteilung aller relevanten Wirkungen im Sinne der Nachhaltigkeit voraus. Die Einstufung als Festsetzung erfordert einen politischen Prozess und die Partizipation der betroffenen Bevölkerung.

Planungsgrundsatz 3.2 B

Für den Unterhalt und die Korrekturen des Kantonsstrassennetzes gelten folgende Ziele:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Werterhalt und Betriebssicherheit
- Sicherstellen der Funktionsfähigkeit
- Optimale Nutzung der Verkehrsinfrastruktur durch Massnahmen des Verkehrsmanagements
- Siedlungs- und verkehrsorientierte Verbesserung von Ortsdurchfahrten
- Entlastung historischer und dichtbesiedelter Ortskerne
- Minimale Belastungen für Bevölkerung und Umwelt sowie möglichst geringe Beeinträchtigung des Landschaftsbilds

Erläuterungen

Die Hauptaufgaben im Kantonsstrassenbau bestehen in der Werterhaltung und in der Verbesserung der Strassenanlagen. Zu sanierende Ortsdurchfahrten werden allenfalls mit Hilfe von Betriebs- und Gestaltungskonzepten analysiert und konzipiert.

Planungsgrundsatz 3.2 C

Gezielte Ausbauten der Strasseninfrastruktur sind angezeigt, wenn:

- die Verkehrssicherheit, der Lärmschutz oder das Ortsbild zu verbessern sind,
- die Folgen der Verkehrsüberlastung gross sind,
- die betrieblichen Massnahmen wie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ausgeschöpft sind,
- die Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes gewährleistet werden muss, um eine Verflüssigung und eine Entlastung des untergeordneten Strassennetzes zu erzielen,
- bessere Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Langsamverkehr (LV) oder die kombinierte Mobilität geschaffen werden.

Planungsgrundsatz 3.2 D

Die Auswirkungen von Strassenausbauten sind mit flankierenden Massnahmen und Strassenraumrück- oder -umbauten (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) zu reduzieren beziehungsweise zu kompensieren. Ziel ist es dabei den Lebensraum aufzuwerten und Verbesserungen für den ÖV und den LV zu erzielen. Bei Strassenneubauten, welche gegebene landwirtschaftliche Bewirtschaftungsstrukturen oder Gebiete mit Vernetzungsfunktion durchtrennen, ist der Zerschneidungseffekt zu minimieren.

Bei folgenden Strassenbauvorhaben setzt sich der Kanton für die Realisierung durch den Bund ein:

- «Bodensee–Thurtalstrasse» (BTS) von Arbon bis Bonau (N23)
- A1-Anschluss Wil-West
- A7-Halbanschluss Felben-Pfyn

Festsetzung 3.2 A

3.201

3.202

3.203

«Bodensee–Thurtalstrasse» (BTS) von Arbon bis Bonau (N23; Nr. 3.201) Erläuterungen

Die BTS von Bonau bis zum A1-Zubringer Arbon durch das Thurtal und das Aachtal dient dazu, die Verbindung der zahlreichen Ortschaften entlang dieser Achse zu verbessern. Gleichzeitig erleichtert sie die Anbindung dieser Ortschaften an die Wirtschaftsräume Zürich und St. Gallen. Sie entlastet die Ortschaften vom regionalen Durchgangsverkehr. Die Realisierung ist eine Aufgabe des Bundes. Die BTS ist als Hochleistungsstrasse ohne LV, jedoch mit Gegenverkehr und mit niveaufreien Anschlüssen geplant (vgl. Übersichtskarte «Motorisierter Individualverkehr [MIV] Übergeordnete Strassen», grün signalisiert). Vorgesehen ist ein Temporegime von maximal 80 bis 100 km/h. Die Trassierung erfolgt möglichst tief liegend. Wo notwendig, werden Überdeckungen realisiert. Deren Längen wurden im Generellen Projekt definiert.

Die BTS wird eine erhebliche Entlastung des durch die Ortschaften führenden Strassennetzes bringen. Damit der Verkehr optimal auf die neue Strasse gelenkt wird, sind auf dem bestehenden Strassennetz flankierende Lenkungsmassnahmen und Strassenraumrückbauten (Gesamtmobilitätskonzepte) zur Aufwertung des Lebensraumes sowie Verbesserungen für den LV und den ÖV erforderlich.

Die vorgesehene Linienführung verläuft ab Autobahnende westlich Bonau auf der bestehenden Strasse Richtung Weinfelden. Im Bereich der Ortschaft Bonau wird sie überdeckt. Auf Märstetter Boden führt sie zunächst entlang dem heutigen Trasse der Kantonsstrasse. Dadurch wird der Abbruch von Gebäuden auf das notwendige Minimum reduziert. In der Fortsetzung verbleibt sie auf der südlichen Seite der SBB-Linie, quert die Bahnlinie vor Weinfelden gegen Norden und mündet in den Ottenbergtunnel. In der nächsten Projektierungsphase ist in Abhängigkeit der Grundwasserverhältnisse eine Tieflage zu prüfen.

Nach der nördlichen Umfahrung von Weinfelden im Ottenbergtunnel passiert das Trasse Bürglen in kurzer Distanz im Norden und führt nach der bestehenden Verbindung Bürglen–Sulgen zum Anschluss Sulgen. Sulgen wird zwischen Uerenbohl und Sulgen nördlich umfahren. Im Bereich

Erläuterungen

Uerenbohl wird eine Überdeckung der BTS realisiert. Östlich von Erlen überquert die Trasse die Bahnlinie beim Fuchshölzli und folgt ihr auf der südlichen Seite bis zum Anschluss Amriswil-West.

Der Zubringer von der Oberlandstrasse (OLS) umfährt Oberaach westlich. Um einen optimalen Lärmschutz zu gewährleisten, wird die Strasse im Bereich des Friedhofs und der Kirche Oberaach tiefergelegt und überdeckt. In Tieflage werden die Engshoferstrasse und die SBB-Linie unterquert und die Strasse verflechtet sich mit der BTS bis zum Anschluss Amriswil-West.

Östlich von Schrofen bis nach der Querung der SBB-Linie verbleibt das BTS-Trasse in Tieflage. Es umfährt Amriswil ebenfalls im Norden, was zwei überdeckte Abschnitte erfordert. In der nächsten Projektierungsphase ist deren Zusammenführung zu einem Überdeckungsbauwerk zu prüfen.

Zwischen Amriswil und Romanshorn folgt die BTS wieder der Bahnlinie und verbleibt auf dem Gemeindegebiet von Hefenhofen grösstenteils in Tieflage.

Bei Salmsach werden Bahnlinie und Aach unterquert und anschliessend das BTS-Trasse überdeckt weitergeführt. Im Bereich Wilenstrasse auf Egnacher Boden wird die Strasse ebenfalls tiefergelegt und überdeckt. Östlich von Neukirch erreicht die Strasse den bestehenden A1-Zubringer bei Arbon.

Anschlussbauwerke sind vorgesehen in Märstetten, Weinfeld-West, Weinfeld-Ost, westlich von Sulgen, nördlich von Erlen, Amriswil-West, Amriswil-Ost, bei der Zubringerstrasse Hof in Romanshorn sowie zwischen Egnach und Neukirch. Der Anschluss Weinfeld-West wird mit der Frauenfelderstrasse und der Dufourstrasse verbunden. In Sulgen wird die Kreuzlingerstrasse verlegt und direkt zum Anschluss geführt. Vom Anschluss Amriswil-West, nahe des Industrie- und Gewerbegebiets Schrofen, ist auf Grund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens ein direkter Anschluss an die Weinfelderstrasse vorgesehen. Mit dem Anschluss Romanshorn wird das Industrie- und Gewerbegebiet Romanshorn-Hof direkt an die BTS angeschlossen. Das A1-Zubringer-Teilstück Arbon-West bis Wiedehorn wird rückgebaut.

A1-Anschluss Wil-West (Nr. 3.202)

Der A1-Anschluss Wil-West wird das Agglomerationsgebiet Wil vom Durchgangsverkehr entlasten. Er dient zusammen mit den beiden Kantonsstrassenprojekten «Dreibrunnenallee» (Gemeindegebiet Münchwilen und Sirnach) und der «Netzerhöhung Nord» (Gemeindegebiet Wil; Verantwortlichkeit Kanton St. Gallen) der Stadt Wil sowie den umliegenden Thurgauer Nachbargemeinden und entlastet insbesondere die Ortsdurchfahrten Münchwilen Ost und Sirnach. Zudem stärkt er die Nord-Süd-Achse vom Bodensee ins Toggenburg. Seine Realisierung ist eine Aufgabe des Bundes. Das Generelle Projekt liegt vor. Seitens Kanton und Gemeinden sind die (kantonsübergreifenden) Anschlüsse an das Kantonsstrassen- und Gemeindestrassennetz sowie die Langsamverkehrsverbindungen sicherzustellen.

Erläuterungen**A7-Halbanschluss Felben-Pfyn (Nr. 3.203)**

Mit dem ehemals provisorischen Halbanschluss werden die Unterseeregion und der Raum Felben-Pfyn besser ans Autobahnnetz angeschlossen. Das Anschlussbauwerk ist einfach zu realisieren. Die Massnahme führt – gemessen am heutigen Verkehrsaufkommen – auf der Hauptstrasse Richtung Frauenfeld zu einer Entlastung von rund 4000 Fahrzeugen pro Tag und entlastet die Ortsdurchfahrten Felben und Frauenfeld namhaft. Die Realisierung ist Bundesaufgabe.

Folgende Strassenbauvorhaben sind zu realisieren:

- «Oberlandstrasse» (OLS) von Bättershausen bis Oberaach
- Spange Bättershausen

Festsetzung 3.2 B

3.204

3.205

«Oberlandstrasse» (OLS) von Bättershausen bis Oberaach (Nr. 3.204)

Mit der OLS von Bättershausen bis Oberaach wird eine Kantonsstrassenverbindung geschaffen, die bestehende Netzlücken schliesst und Siedlungen entlastet. Die Realisierung der OLS erfolgt zeitgleich zur Realisierung der BTS-Etappe Arbon bis Amriswil. Die OLS ist eine Hauptstrasse mit Mischverkehr, mit Temporegime 50 km/h (innerorts) beziehungsweise 80 km/h (ausserorts). Auf den Neubaustrecken ist kein LV vorgesehen.

Erläuterungen

Das Trasse unterquert die Bahnlinie östlich der Schiessanlage Forehölzli und führt entlang der Hochspannungsleitung zur Remisbergstrasse Kreuzlingen–Lengwil. Der Abgang zur Seestrasse und zum östlichen Stadtteil Kreuzlingens erfolgt am Ziil-Kreisel. Lengwil und Dettighofen werden nordöstlich in zwei Tunnel umfahren. Anschliessend wird das bestehende Strassentrassee Richtung Schönenbaumgarten genutzt. West-

Erläuterungen

lich von Schönenbaumgarten schliesst eine Grünbrücke die Vernetzung der Wildkorridore. Für den Anschluss Münsterlingen existieren zurzeit drei unterschiedliche Varianten. Die Entlastung von Schönenbaumgarten, Zuben, Herrenhof und Langrickenbach soll mit einer teilweise tiefergelegten nördlichen Ortsumfahrung erreicht werden. In der Fortführung wird ab Rutishausen bis Oberaach die bestehende Strasse genutzt. Der LV und der landwirtschaftliche Verkehr werden auf einer parallelen Strasse separat geführt.

Spange Bättershausen (Nr. 3.205)

Die Spange Bättershausen zwischen der Berg- und der Bernrainstrasse leitet insbesondere den Schwerverkehr und den nicht zum Zentrum orientierten Verkehr aus der Region Bischofszell/Gossau und dem Raum Thurtal-Berg um die Stadt auf die A7. Sie entlastet dadurch die Stadtdurchfahrt von Kreuzlingen und bindet die OLS an die A7 an.

Vororientierung 3.2 A

3.206

3.207

3.208

3.209

3.210

Folgende Strassenbauvorhaben sind zu prüfen:

- Umfahrung Siegershausen und Aufhebung Niveauübergang Hauptstrasse
- Umfahrung Bättershausen
- Aufhebung Niveauübergang Berg-Nord
- Entlastung Stadtzentrum Frauenfeld
- Aufhebung Niveauübergang Erlen

Erläuterungen

Umfahrung Siegershausen und Aufhebung Niveauübergang Hauptstrasse (Nr. 3.206)

Der Niveauübergang ist aufzuheben und eine Umfahrung ist zu prüfen.

Umfahrung Bättershausen (Nr. 3.207)

Die Notwendigkeit einer Umfahrung ist im Zusammenhang mit der Projektierung der Spange Bättershausen zu prüfen.

Aufhebung Niveauübergang Berg-Nord (Nr. 3.208)

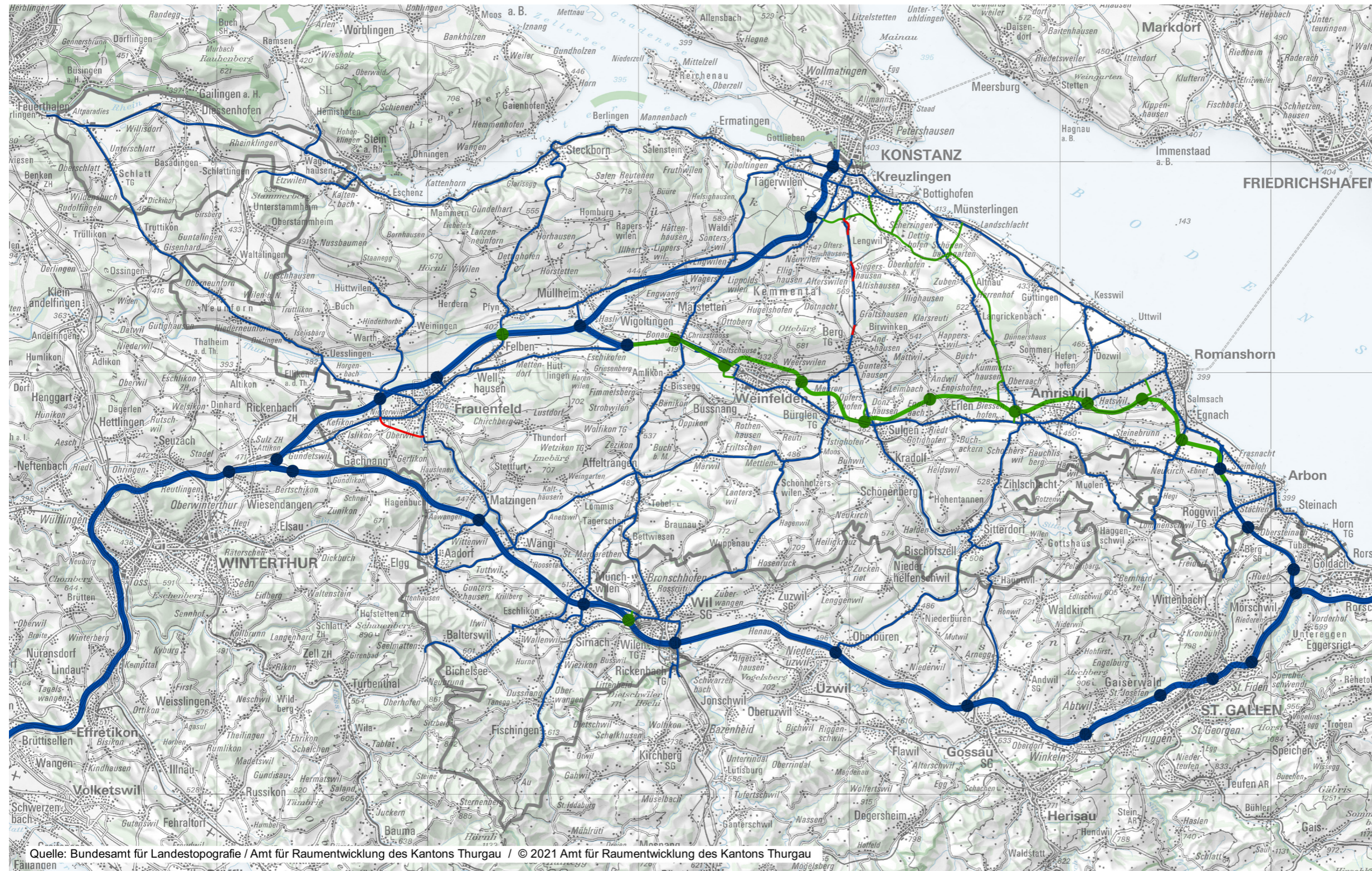
Die Planung zur Aufhebung des Niveauüberganges ist aufzunehmen.

Entlastung Stadtzentrum Frauenfeld (Nr. 3.209)

Die Planung für die Entlastung des Stadtzentrums wurde aufgenommen.

Aufhebung Niveauübergang Erlen (Nr. 3.210)

Die Notwendigkeit der Aufhebung des Niveauüberganges ist zu prüfen.



Motorisierter Individualverkehr (MIV) Übergeordnete Strassen

Bestehend

- Anschlusswerk
- Hochleistungsstrasse richtungsgetrennt
- Hochleistungsstrasse mit Gegenverkehr
- Hauptstrasse

Geplant

- Festsetzung
- Anschlusswerk
 - Hochleistungsstrasse
 - Hauptstrasse
- Vororientierung
- Hauptstrasse

Quelle: Bundesamt für Landestopografie / Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau / © 2021 Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau

