

Kantonaler Richtplan

Änderungen 2011:

Strassenbauvorhaben BTS / OLS

September 2011

Einleitung

Gemäss Art. 9 Abs. 2 RPG muss der Kantonale Richtplan (KRP) überprüft und nötigenfalls angepasst werden, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

Der von 2006 bis 2009 gesamthaft revidierte KRP wurde am 16. Dezember 2009 vom Grossen Rat und am 27. Oktober 2010 vom Bundesrat genehmigt und damit erst vor relativ kurzer Zeit in Kraft gesetzt. In Ziffer 3.2 - Motorfahrzeugverkehr - enthält er zwei Strassenbauvorhaben von zentraler Bedeutung für den Kanton Thurgau. Sowohl die «Bodensee-Thurtal-Strasse» (BTS) als auch die «Oberlandstrasse» (OLS) sind als Zwischenergebnisse eingestuft, d.h. die Konkretisierung der Projekte und die Abstimmung auf andere raumwirksamen Tätigkeiten war zum Zeitpunkt der Beschlussfassung durch den Regierungsrat (23. Juni 2009) noch im Gange.

In der Zwischenzeit sind die Planungsarbeiten unter dem Titel „Mobilität Thurgau - BTS/OLS“ in einem intensiven Dialog mit den Gemeinden und der betroffenen Bevölkerung vorangekommen. Der Planungs- und Koordinationsstand erlaubt es, die überarbeiteten Linienführungen der beiden genannten Vorhaben der Kategorie Festsetzungen zuzuweisen.

Dieser Bericht enthält nach den einleitenden Ausführungen die KRP-Änderungsvorlage.

Richtplaninhalt

Der behördenverbindliche Richtplantext ist grün hinterlegt. In der rechten Spalte wird wie üblich die Kategorie der Verbindlichkeit angegeben.

(Richtplankategorie)

Daran schliessen sich die Erläuterungen an, welche zum Verständnis des Richtplantextes wichtige Zusatzinformationen enthalten. Die Übersichtskarte im Massstab 1:200'000 (A3-Format) ist Bestandteil der Erläuterungen, bildet aber den gesamten Kanton Thurgau in einer gegenüber dem rechtskräftigen KRP etwas differenzierteren Weise ab. Nur die eingetragenen Richtplanvorhaben von BTS und OLS sind Bestandteil der Änderungsvorlage.

Nur der Richtplaninhalt (Richtplantext und Richtplankarten) ist Gegenstand des Beschlusses- und Genehmigungsverfahrens und wird behördenverbindlich. Deshalb sind die grün hinterlegten Texte und die Karte im Massstab 1:50'000 zentraler Gegenstand des Bekanntmachungsverfahrens. Die restlichen Texte erläutern die Massnahmen und dienen damit der Verständlichkeit.

Hinweise

Der Kantonale Richtplan (KRP) ist das kantonale Führungsinstrument in der Raumplanung und verbindlich für die Behörden von Gemeinden, Kanton und Bund. Er zeigt auf, wie sich der Thurgau räumlich entwickeln soll und hält fest, wie die raumwirksamen Tätigkeiten von Gemeinden, Kanton, Nachbarkantonen und Bund sowie dem benachbarten Ausland aufeinander abzustimmen sind und welche Rolle den verschiedenen Planungsträgern dabei zukommt. In diesem Sinne ist der Kantonale Richtplan ein Instrument zur zweckmässigen Verwirklichung raumordnungspolitischer Ziele. Er ist eine Momentaufnahme im räumlichen Entwicklungsprozess.

Die raumordnungspolitischen Leitplanken helfen, isolierte Einzelfallentscheide zu vermeiden. Die Vorgaben der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung gelten natürlich ohnehin. Sie werden im Richtplan im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung konkretisiert, und auch Fragen der Koordination werden in behördenverbindlicher Form beantwortet.

Für die Bevölkerung ist der Richtplan eine Orientierungshilfe. Er zeigt, welche Ziele in der räumlichen Entwicklung des Kantons verfolgt werden. Der Richtplan schafft damit auch Transparenz und Sicherheit, welche für die Vorbereitung von raumwirksamen Vorhaben erforderlich sind.

Entsprechend dem jeweiligen Stand der Koordination ist der Richtplaninhalt wie üblich in die unten aufgeführten Kategorien der Verbindlichkeit gegliedert (vgl. Art. 5 und 6 Raumplanungsverordnung).

Planungsgrundsätze

Planungsgrundsätze zeigen, worauf die Planung auszurichten ist. Sie umschreiben den Rahmen des Ermessens und sind bindender Beurteilungsmassstab für raumwirksame Tätigkeiten. Stehen sich Grundsätze entgegen, ist eine Interessenabwägung vorzunehmen.

Die Ausgangslage gibt Aufschluss über räumliche und sachliche Zusammenhänge, insbesondere über bestehende Bauten und Anlagen sowie geltende Pläne und Vorschriften über die Nutzung des Bodens, soweit dies zum Verständnis des Kantonalen Richtplans erforderlich ist.

Ausgangslage

Festsetzungen zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten wie aufeinander abgestimmt sind.

Festsetzungen

Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, um eine zeitgerechte Abstimmung zu erreichen.

Zwischenergebnisse

Vororientierungen zeigen auf, welche raumwirksamen Tätigkeiten sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können.

Vororientierungen

3.2 Motorfahrzeugverkehr

Folgende Strassenbauvorhaben sind zu realisieren:

- die «Bodensee-Thurtal-Strasse» von Arbon bis Bonau;
- die «Oberlandstrasse» von Bättershausen bis zum Anschluss Amriswil-West der «Bodensee-Thurtal-Strasse».

Festsetzungen

3.206

3.207

Im Kantonalen Richtplan wird grundsätzlich zwischen Hochleistungsstrassen und übergeordneten Hauptverkehrsstrassen unterschieden. Als Kriterien für die Berücksichtigung im Richtplan-Netz gelten die Verbindungsfunktion zwischen den Regionen sowie die Verkehrsmenge.

Erläuterungen

Bis zur Realisierung von geplanten Umfahrungen und Netzergänzungen übernehmen die bisherigen Ortsdurchfahrten deren Funktion.

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

Im vorgeschlagenen übergeordneten Strassennetz des 2009 gesamthaft revidierten Richtplans standen zwei Massnahmen im Vordergrund: die vorgesehene Entlastungsstrasse durch den Oberthurgau und das Thurtal («Bodensee-Thurtal-Strasse») sowie die Verbesserung der Verbindung vom Raum Kreuzlingen nach Oberaach in den Oberthurgau («Oberlandstrasse»).

In der Zwischenzeit sind die Konzept- und Planungsarbeiten unter dem Titel «Mobilität Thurgau - BTS/OLS» in einem intensiven Dialog mit den Gemeinden und der betroffenen Bevölkerung vorangekommen. Der Planungs- und Koordinationsstand erlaubt es, die überarbeiteten Linienführungen der beiden genannten Vorhaben der Kategorie Festsetzungen zuzuweisen, im Einzelnen:

- **«Bodensee-Thurtal-Strasse» (BTS) von Arbon bis Bonau (Nr. 3.206)**

Die «Bodensee-Thurtal-Strasse» von Bonau bis zur Umfahrung Arbon durch das Thurtal und das Aachtal dient der besseren Verbindung innerhalb der zahlreichen Zentren auf dieser Achse und bindet diese zugleich besser an die Wirtschaftsräume Zürich und St. Gallen an. Insbesondere entlastet sie die Ortschaften vom regionalen Durchgangsverkehr. Sie soll als Hochleistungsstrasse ohne Langsamverkehr, aber mit Gegenverkehr sowie niveaufreien Anschlüssen gebaut werden, auf

Erläuterungen

der mit Tempi von maximal 80-100 km / h gefahren werden kann (HLS 80 / 100; grün signalisiert).

Das vorgesehene Trasse der «Bodensee-Thurtal-Strasse» verläuft ab Autobahnde westlich Bonau auf der bestehenden Strasse Richtung Weinfeld. Im Bereich der Ortschaft Bonau wird sie auf einer Länge von 300-400 m überdeckt. Auf Märstetter Boden verläuft sie zunächst entlang dem heutigen Trasse der Kantonsstrasse, womit der Abbruch von Gebäuden vermieden wird. In der Fortsetzung verbleibt sie auf der südlichen Seite des SBB-Trassees in zunehmender Tieflage, so dass vor Weinfeld das SBB-Trasse gegen Norden unterquert und zum Ottenbergtunnel geführt werden kann.

Nach der nördlichen Umfahrung von Weinfeld im Ottenbergtunnel passiert das Trasse Bürglen eng im Norden und führt zur bestehenden Verbindung Bürglen – Sulgen. Sulgen wird zwischen Uerenbohl und Sulgen nördlich umfahren. Im Bereich Uerenbohl wird eine Überdeckung der BTS realisiert. Beim Anschluss Sulgen wird überprüft, ob ein Vollanschluss West oder eine Aufteilung auf zwei Halbanschlüsse sinnvoll ist. Gleichzeitig ist der Halbanschluss Bürglen zu überprüfen.

Vor Hessenreuti wechselt das Trasse auf eine nördliche Linienführung zum Anschluss Erlen. Östlich von Erlen unterquert das Trasse die Bahnlinie beim Fuchshölzli und folgt ihr auf der südlichen Seite bis zum Anschluss Amriswil West.

Das BTS-Trasse verbleibt östlich von Schrofen in Tieflage bis nach der Querung der SBB-Linie. Bei der Ausarbeitung des Detailprojekts ist im Raum Schrofen-Oberaach eine Linienführung entlang des SBB-Trassees zu prüfen mit entsprechenden Verschiebungen der SBB-Unterquerung und des BTS-Anschlusses Amriswil-West. Das Trasse umfährt Amriswil ebenfalls im Norden, was zwei überdeckte Abschnitte erfordert. Im Bereich zwischen der Sommerstrasse und der Unteren Bahnhofstrasse wird die Aach nach Süden verlegt und renaturiert. Die BTS wird dort in Tieflage geführt und zudem auf der Südseite zur Aach hin ein Damm als Hochwasser-, Lärm- und Sichtschutz aufgeschüttet. Bei der Ausarbeitung des Detailprojekts ist auch die Frage einer vollständigen Überdeckung der BTS zu prüfen.

Zwischen Amriswil und Romanshorn folgt die BTS wieder der Bahnlinie und verbleibt auf dem Gemeindegebiet von Hefenhofen in durchgehender Tieflage. Eine bedarfsgerechte Überführung der Grundholzstrasse über die BTS ist im weiteren Projektverlauf zu bestimmen.

Bei Salmstach werden Bahnlinie und Aach unterquert und anschliessend das BTS-Trasse 500 - 600 m bis nach dem Schulhaus Bergli überdeckt weitergeführt. Im Bereich Wilerstrasse auf Egnacher Boden ist die Strasse ebenfalls tiefer gelegt und wird auf 300 - 400 Metern überdeckt. Östlich von Neukirch erreicht die Strasse den bestehenden A1-Zubringer bei Arbon.

Erläuterungen

Die Trassierung erfolgt möglichst tiefliegend. Überdeckungen werden dort realisiert, wo diese aus verschiedenen Gründen notwendig sind. Die Längen der Überdeckungen werden im Rahmen der Projektarbeiten definitiv festgelegt werden können. Tunnelstrecken bzw. Überdeckungen sind in der Karte 1:50'000 nicht dargestellt.

Anschlussbauwerke sind vorgesehen in Märstetten-Kreuzstrasse, Märstetten-Ost, Weinfeld-West, Weinfeld-Ost, östlich von Bürglen, in Sulgen, nördlich von Erlen, zwischen Oberaach und Amriswil, östlich von Amriswil, bei der Zubringerstrasse Romanshorn sowie zwischen Egnach und Neukirch. Allenfalls können die Anschlüsse von Sulgen und Bürglen vereinigt werden.

Mit dem Anschluss Romanshorn wird das Industrie- und Gewerbegebiet Romanshorn-Hof direkt an die neue «Bodensee-Thurtal-Strasse» angeschlossen. Dabei ist zu prüfen, ob die bestehende Verbindung durch Hungerbühl rückklassiert und gleichzeitig vom Schwerverkehr befreit werden kann. Ob das A1-Zubringer-Teilstück Arbon-West bis Wiedehorn belassen oder zurückgebaut werden kann, ist im Rahmen der Projektarbeiten abzuklären.

Die «Bodensee-Thurtal-Strasse» wird eine erhebliche Entlastung des durch die Orte führenden heutigen Strassennetzes bringen.

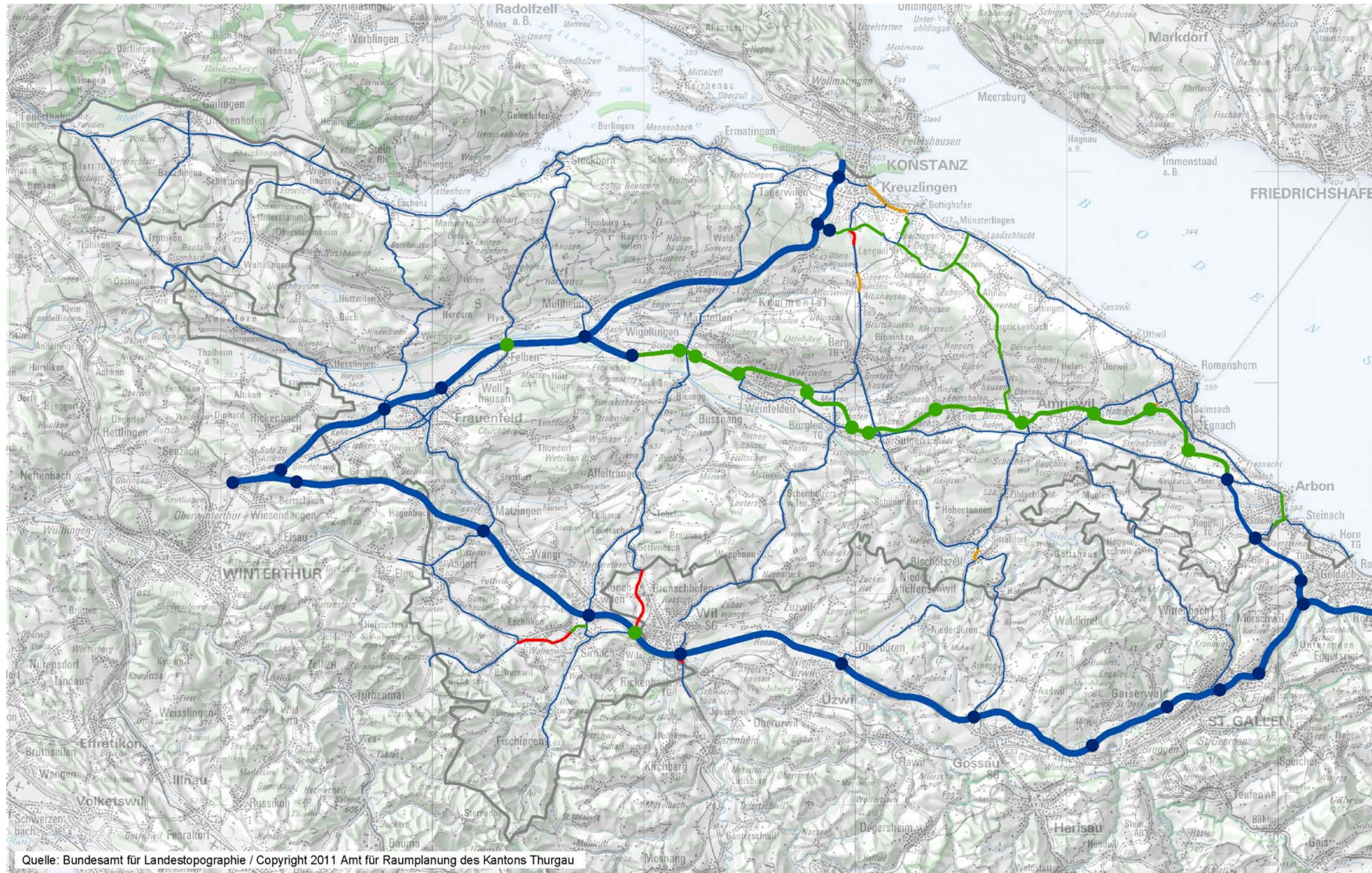
Damit der Verkehr optimal auf die neue Strasse gelenkt wird, sind auf dem bestehenden Strassennetz flankierende Lenkungsmassnahmen und Strassenraumrückbauten (Gesamtmobilitätskonzepte) zur Aufwertung des Lebensraumes und Verbesserungen für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr erforderlich.

Erläuterungen

- **«Oberlandstrasse» (OLS) von Bättershausen bis Oberaach (Nr. 3.207)**

Von Bättershausen bis zum Anschluss an die «Bodensee-Thurtal-Strasse» in Oberaach soll eine Kantonsstrassenverbindung geschaffen werden, welche mit dem bestehenden Netz verknüpft wird, das vorhandene Netz mitnutzt, Netzlücken schliesst und Siedlungen entlastet. Die Realisierung der «Oberlandstrasse» vom BTS-Anschluss Amriswil-West (Oberaach) bis nach Bättershausen, Kreuzlingen-Ost (Ziil-Kreisel) und Scherzingen-Ost (Seestrasse östlich Kantonsspital) erfolgt zum gleichen Zeitpunkt wie die Realisierung der BTS-Etappe von Arbon-West bis Amriswil-West (Oberaach). Die «Oberlandstrasse» ist eine Hauptverkehrsstrasse mit Mischverkehr, auf der mit einem maximalen Tempo von 50 (innerorts) bzw. 80 (ausserorts) km / h gefahren wird (HVS 50 / 80); auf den geplanten Neubaustrecken ist kein Langsamverkehr vorgesehen.

Das Trasse unterquert von Bättershausen her kommend östlich der Schiessanlage Forehölzli die Bahnlinie und führt entlang der Hochspannungsleitung zur Remisbergstrasse Kreuzlingen – Lengwil. Die verschiedenen Bedürfnisse von Langsamverkehr (Schulwege), Landwirtschaft und Industrie sind im weiteren Projektverlauf vertieft abzuklären und optimal zu berücksichtigen. Der Abgang zur Seestrasse und zum östlichen Stadtteil Kreuzlingen erfolgt an den Ziil-Kreisel. Lengwil und Dettighofen werden nordöstlich in einem Tunnel bis zur bestehenden Kantonsstrasse umfahren. Anschliessend wird das bestehende Strassentrasse Richtung Schönenbaumgarten genutzt. Westlich von Schönenbaumgarten schliesst eine Grünbrücke die Vernetzung der Wildkorridore. Der Abgang zur Seestrasse östlich des Spitals Münsterlingen verläuft grossteils tiefergelegt oder überdeckt und schützt so den Nordwesten von Schönenbaumgarten vor Lärmimmissionen. Die Entlastung von Schönenbaumgarten, Zuben, Herrenhof und Langriickenbach soll mit einer tiefergelegten nördlichen Ortsumfahrung erreicht werden. In der Fortführung wird bis Oberaach die bestehende Strasse genutzt. Oberaach wird westlich umfahren. Um einen optimalen Lärmschutz zu gewährleisten, wird die Strasse im Bereich des Friedhofs und der Kirche Oberaach bei Bedarf tiefergelegt und überdeckt. In Tieflage werden die Engishofer Strasse und die SBB Linie unterquert und die Strasse parallel zur BTS zum Anschluss Amriswil West geführt. Netzanpassungen und -ergänzungen für eine sichere Führung des Langsamverkehrs und des landwirtschaftlichen Verkehrs müssen mit den Projektarbeiten abgeklärt werden.



**Motorfahrzeugverkehr
Übergeordnete Strassen**

Bestehend

- Anschlusswerk
- ▬ Hochleistungsstrasse richtungsgetrennt
- ▬ Hochleistungsstrasse mit Gegenverkehr
- ▬ Hauptverkehrsstrasse

Geplant

- Festsetzung**
- Anschlusswerk
 - ▬ Hochleistungsstrasse mit Gegenverkehr
 - ▬ Hauptverkehrsstrasse

Zwischenergebnis

- Anschlusswerk
- ▬ Hochleistungsstrasse mit Gegenverkehr
- ▬ Hauptverkehrsstrasse

Vororientierung

- Anschlusswerk
- ▬ Hochleistungsstrasse mit Gegenverkehr
- ▬ Hauptverkehrsstrasse

Quelle: Bundesamt für Landestopographie / Copyright 2011 Amt für Raumplanung des Kantons Thurgau

