

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

Frauenfeld, 04. Oktober 2011

756

EINGANG GR 26. Okt. 2011			
GRG Nr.	08	BS 47	379

Botschaft zur Genehmigung der „Änderungen 2011: Strassenbauvorhaben BTS / OLS“ des kantonalen Richtplans, Stand September 2011

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat hat die „Änderungen 2011: Strassenbauvorhaben BTS / OLS“ des kantonalen Richtplans (KRP), Stand September 2011, erlassen. In Nachachtung von § 6 des Planungs- und Baugesetzes (PBG; RB 700) unterbreiten wir Ihnen diese Änderungen zur Genehmigung.

I. Vorbemerkungen

Der rechtskräftige KRP enthält im Kapitel „3.2 Motorfahrzeugverkehr“ die generellen Linienführungen zweier Strassenbauvorhaben von zentraler Bedeutung für den Kanton Thurgau: die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) zwischen Bonau und Arbon und die Oberlandstrasse (OLS) vom Raum Kreuzlingen nach Amriswil. Da noch nicht alle raum-relevanten Fragen geklärt waren, wurden beide neuen Strassenverbindungen als sogenannte Zwischenergebnisse eingestuft.

In der Zwischenzeit sind die Planungsarbeiten unter dem Projekttitel „Mobilität Thurgau - BTS/OLS“ in einem intensiven Dialog mit den Gemeinden und der betroffenen Bevölkerung weiter vorangetrieben worden. Die generellen Linienführungen der beiden Vorhaben konnten soweit bereinigt werden, dass sie nun als Festsetzungen in den KRP überführt werden können.

Die vorliegende Richtplanänderung ist Teil eines Gesamtpaketes von Massnahmen zur Realisierung der BTS und der OLS. Bevor die Ausführungsprojektierung für die beiden Strassen in Angriff genommen werden kann, muss im Nachgang zur Richtplanänderung noch der sogenannte Netzbeschluss gemäss § 5 Abs. 3 des Gesetzes über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1) gefasst werden. Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat dazu eine separate Botschaft unterbreiten. Da es um eine Erweiterung des Netzes

durch neue Kantonsstrassen geht, untersteht der Netzbeschluss dem fakultativen Referendum. Parallel dazu wird dem Grossen Rat auch die Botschaft zur Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben (SVAG; RB 741.1) unterbreitet. Über eine moderate Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern soll die Finanzierung der Bauvorhaben langfristig gesichert werden.

II. Änderung des kantonalen Richtplans

1. Ausgangslage

Der Kanton Thurgau verfügt seit 1986 über einen genehmigten kantonalen Richtplan, der in der Zwischenzeit zweimal einer generellen Revision unterzogen wurde. Der heute gültige KRP wurde am 16. Dezember 2009 vom Grossen Rat und am 27. Oktober 2010 vom Bundesrat genehmigt. Art. 9 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) verlangt, dass Richtpläne überprüft und nötigenfalls angepasst werden müssen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben. Grund für die vorliegenden partiellen Änderungen sind die überarbeiteten Linienführungen für die BTS und die OLS.

Der genaue Richtplaninhalt ist aus den beiliegenden Unterlagen ersichtlich. Die Broschüre „Kantonaler Richtplan, Änderungen 2011: Strassenbauvorhaben BTS / OLS“ enthält die erforderlichen Erläuterungen. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird daher nachfolgend im Wesentlichen auf die aus den weitergeführten Planungsarbeiten und dem Bekanntmachungsverfahren resultierenden Anpassungen eingegangen.

Um Missverständnisse zu vermeiden ist darauf hinzuweisen, dass der kantonale Richtplan grundsätzlich konzeptionellen Charakter hat und auch eine gewisse Unschärfe aufweist. Schon vom Kartenmassstab her können daher Linienführungen von Strassen nicht punktgenau eingetragen werden. Es wird Sache der Ausführungsprojektierung sein, die präzise Linienführung unter Beachtung der Vorgaben des Richtplans festzulegen.

2. Wichtigste Ergebnisse

Vorab ist festzuhalten, dass die im gültigen Richtplan enthaltene Grundkonzeption der beiden Strassen beibehalten wurde. Die BTS soll als kreuzungsfreie zweispurige Hochleistungsstrasse mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit zwischen 80 und 100 km/h erstellt werden. Die OLS hingegen wird als Hauptverkehrsstrasse mit Mischverkehr und maximalen Tempi von 50 (innerorts) bzw. 80 km/h (ausserorts) ausgelegt; auf den geplanten Neubaustrecken ist kein Langsamverkehr vorgesehen.

Die vorliegenden Änderungen wurde in der Zeit vom 16. Mai bis zum 15. Juli 2011 entsprechend den gesetzlichen Vorgaben öffentlich bekannt gemacht. Insgesamt wurden 282 Stellungnahmen mit rund 1014 Unterschriften eingereicht. 213 Eingaben stammten von Privatpersonen, 24 von Gemeinden, fünf von Regionalplanungsgruppen, 33 von Parteien, Firmen, Verbänden und Interessengemeinschaften und sechs von Verwaltungsstellen.

Im Zuge der parlamentarischen Beratungen der Totalrevision des kantonalen Richt-

plans Ende 2009 führte insbesondere die Linienführung im westlichen Bereich der BTS zu intensiven Diskussionen. Konkret ging es um die Frage, ob zwischen Weinfeldern Ost und der A7 eine neue Linienführung mit einem „Ottenbergtunnel-Nord“ zum Kemmental und einem neuen A7-Anschluss bei Engwilen (Variante Nord) der im Richtplan eingetragenen Linienführung mit einem Ottenbergtunnel Richtung Märstetten (Variante West) vorzuziehen wäre. Auch im Rahmen der aktuellen Bekanntmachung sprachen sich verschiedene Eingaben für die Variante Nord aus. Diese Grundsatzfrage wurde in der Zwischenzeit gründlich abgeklärt. Dabei hat sich eindeutig gezeigt, dass die Variante Nord in allen relevanten Bereichen schlechter abschneidet als die Richtplanvariante. Insbesondere widerspricht sie der angestrebten Raumentwicklung gemäss kantonalem Raumkonzept, indem sie ländliche, ruhige Landschaftsräume erschliessen würde. Auch wäre die Beeinträchtigung der Landschaft deutlich stärker. Zudem haben die Verkehrsmodellberechnungen ergeben, dass die Variante Nord die Oberlandstrasse nicht überflüssig machen würde. Aufgrund dieser eindeutigen Tatsachen wurde nun die ursprüngliche Variante mit einem Tunnel in Ost-West Richtung als Festsetzung im Richtplan eingetragen. Auf die Variante Nord wird verzichtet.

Im Übrigen zeigen der bisherige Planungsprozess sowie die Auswertung der Rückmeldungen aus der Bekanntmachung, dass mögliche Lärmbeeinträchtigungen und befürchtete negative Auswirkungen auf Landschafts- und Ortsbilder die häufigsten Kritikpunkte gegen die beiden Strassen sind. Wo die Linienführungen näher als 200 m an Siedlungsrandern vorbeiführt, wurde daher überprüft, zu welchen optischen und akustischen Beeinträchtigungen die neue Strassen an den entsprechenden Stellen führen könnten. Als Resultat dieser Überprüfungen wurden – neben den ursprünglich schon vorgesehenen – folgende zusätzlichen Überdeckungsabschnitte festgelegt:

- Egnach – Wilenstrasse (BTS)
- Salmsach - Schulstrasse (BTS)
- Sulgen – Uerenbohl (BTS)
- Wigoltingen – Bonau (BTS)
- Lengwil – Dettighofen (OLS)

Auf dem Gemeindegebiet von Hefenhofen ist eine durchgehende Tieflage der BTS vorgesehen, womit auf weitere Lärmschutzmassnahmen oder Überdeckungen verzichtet werden kann.

Im Bereich Amriswil – Fischenhölzli, auf dem Abschnitt zwischen den Tunnels „Hölzli“ und „Rüti“ konnte aufgezeigt werden, dass durch eine geschickte Disposition der neuen Strasse und einer Renaturierung der Fliessgewässer die akustischen und optischen Einwirkungen auf das angrenzende Siedlungsgebiet minimiert und verträglich gestaltet werden können. Es wurde gar ein nicht unerhebliches Potential für eine Aufwertung des gesamten Raumes erkannt. Bei der Ausarbeitung des Detailprojektes ist auch die Frage einer vollständigen Überdeckung zu prüfen.

Die grössten Änderungen bei der Linienführung sind im Raum Amriswil - Oberaach bis Erlen - Engshofen festzustellen. In einem intensiven Planungsprozess wurden mögliche Linienführungsvarianten der BTS sowie der Anschluss an die OLS analysiert und

diskutiert. Als Bestvariante konnte schliesslich die Linienführung südlich des bestehenden Bahntrassees festgelegt werden. 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. Hinsichtlich der Anbindung der OLS an die BTS erscheint die nun im KRP festgelegte westliche Umfahrung von Oberaach unter Abwägung aller Umstände als die beste Lösung.

Für den BTS-Abschnitt zwischen Weinfeldern und Märstetten wurde die Linienführung so gewählt, dass eine Bündelung der Infrastrukturstränge von Bahn und Strasse möglich wird. Damit kann die Landzerschneidung minimiert werden. Die BTS wird in diesem Bereich neu durchgehend südlich des bestehenden Bahntrassees verlaufen.

Zwischen Lengwil und Schönenbaumgarten verläuft die OLS nordöstlich von Lengwil und Dettighofen überdeckt. Um weitere Zerschneidung von Landwirtschaftsland zu vermeiden wird der überdeckte Abschnitt östlich verlängert und die Linienführung der OLS auf das bestehenden Trasse östlich von Dettighofen zurückgeführt.

III. Antrag

Wir ersuchen Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den behördenverbindlichen Inhalt der Änderungen 2011 des kantonalen Richtplans, d.h. die grün hinterlegten Texte der Broschüre und die Linienführungen der BTS und der OLS in der Richtplankarte 1:50'000, zu genehmigen und uns über die Beschlüsse in üblicher Weise zu benachrichtigen.

Der Präsident des Regierungsrates

Dr. Kaspar Schläpfer

Der Staatsschreiber

Dr. Rainer Gonzenbach

Beilage

- Beschlussesentwurf des Regierungsrates
- Broschüre „Kantonaler Richtplan, Änderungen 2011: Strassenbauvorhaben BTS / OLS“, Stand September 2011 mit Richtplankarte 1:50'000