

Kanton Thurgau
Departement für Bau und Umwelt
Verwaltungsgebäude
Promenade, Postfach
8510 Frauenfeld

St.Gallen, 26.07.2011 / RG

Stellungnahme zum Richtplan Kanton Thurgau, Änderungen 2011: Strassenbauvorhaben BTS / OLS

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Stark
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Interesse haben wir vom Richtplangeschäft Kenntnis genommen und danken für die Einladung zur Stellungnahme. Die Strassenbauvorhaben BTS und OLS sind für die Region St.Gallen von strategischer Bedeutung, weshalb wir uns gerne wie folgt dazu äussern.

BTS und OLS sind Infrastrukturvorhaben deren Nutzen hauptsächlich in zwei Komponenten zu sehen ist:

1. Erreichbarkeitsgewinne bzw. Verbesserung von überregionalen Verbindungsqualitäten
2. Entlastung von Siedlungsgebieten vom Verkehr

Zu diesen beiden Nutzenkomponenten haben wir folgende Überlegungen gemacht.

Erreichbarkeitseffekte von BTS und OLS

Die OLS bringt für folgende wichtigste Verbindungen positive Erreichbarkeitseffekte:

- Oberthurgau-Frauenfeld-Zürich
- Oberthurgau-Konstanz/Kreuzlingen
- St.Gallen/Rheintal/Vorarlberg-Konstanz/Kreuzlingen
- Kreuzlingen Agglo Ost - Frauenfeld-Zürich

Region

Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

Die BTS bringt für folgende wichtigste Verbindungen positive Erreichbarkeitseffekte:

- Oberthurgau-Frauenfeld-Zürich
- Oberthurgau-Weinfelden
- Weinfelden-Frauenfeld-Zürich
- Bürglen/Sulgen-Frauenfeld-Zürich

Im Vergleich steht Oberthurgau-Kreuzlingen/Konstanz (Mittelzentrum) Oberthurgau-Weinfelden (ländliches Zentrum) gegenüber und St.Gallen/Rheintal/Vorarlberg-Konstanz (Mittelzentren) steht Weinfelden-Frauenfeld-Zürich (ländliches Zentrum) gegenüber, wobei die letzte Verbindung im Ist-Zustand bereits weit besser dasteht. Die anderen positiven Erreichbarkeitseffekte wiegen sich in etwa auf. In der Bilanz der positiven Erreichbarkeitseffekte sehen wir klare Vorteile für die OLS.

Entlastungseffekte von BTS und OLS

Die OLS bringt für folgende wichtigste Verbindungen positive Entlastungseffekte:

- Kreuzlingen, Bottighofen, Münsterlingen (grosse Betroffenheit mit DTV um 20'000)
- Altnau, Güttingen usw. bis Romanshorn (mässige Betroffenheit mit DTV um 10'000)¹

Die BTS bringt für folgende wichtigste Verbindungen positive Entlastungseffekte:

- Weinfelden (mittlere Betroffenheit mit DTV 15-18'000), wobei Weinfelden teilw. bereits mit Umfahrung bestückt ist
- Bürglen, Sulgen, Erlen (mässige Betroffenheit mit DTV um 10'000)

Diese grobe Betrachtung macht klar, dass auch bei den Entlastungseffekten die Vorteile klar bei der OLS liegen.

Diese qualitativ-argumentativen Überlegungen müssen sicher durch Quantifizierungen erhärtet werden, z.B. mit gewichteten Quell/Ziel-Beziehungen² für die Erreichbarkeitseffekte

Bemerkung zum Gesamtverkehrskonzept Kanton Thurgau:

¹ Mögliche Entlastungen auf der Seestrasse Romanshorn-Kreuzlingen durch die OLS werden nicht erwähnt, obwohl der DTV dort in der Grössenordnung von Bürglen/Sulgen/Erlen liegt, welche im Zusammenhang mit der BTS erwähnt werden (insb. in der Zusammenfassung auf Seite 9).

oder mit der DTV-gewichteten Betroffenheit an den betreffenden Strassenzügen für die Entlastungseffekte.

Erforderliche Anpassungen bei den geplanten Festsetzungen im Richtplan

Aufgrund der erläuterten Erkenntnisse, dass die OLS bessere Wirkungen in Erreichbarkeit und Entlastung aufweist als die BTS, sind aus unserer Sicht teilweise Anpassungen bei den im Richtplan festzusetzenden Ausbaustandards erforderlich. Die Anpassungen betreffen bei der BTS den Abschnitt zwischen Weinfeldern und Amriswil. Hier ist der Ausbaustandard als Hauptverkehrsstrasse 50/80 vorzusehen. Im Gegenzug ist die OLS zwischen Amriswil und Kreuzlingen Anschluss A7 als Hochleistungsstrasse 80/100 zu dimensionieren. Die im Richtplan vorgesehene Linienführung ist entsprechend dem Ausbaustandard anzupassen.

In der Konsequenz ist aus unserer Sicht darauf hinzuwirken, dass primär die OLS ins Grundnetz des Bundes aufgenommen wird.

Weiter sind im Hinblick auf die Etappierung der Realisierung folgende Prioritäten zu setzen: Prioritäre Etappen sollten sein:

1. Arbon-Amriswil und Südumfahrung Kreuzlingen-Münsterlingen;
2. Bonau-Weinfeldern und Rest OLS (Münsterlingen-Amriswil);
3. Rest BTS (Weinfeldern-Amriswil).

Der Würdigung der BTS und OLS im Gesamtverkehrskonzept des Kantons Thurgau (GVK Seite 9), wonach die OLS als Folgeprojekt der BTS zu betrachten sei, können wir nicht folgen.

Die Tatsache, dass die Thurtal-Achse bereits im öV sehr stark und als einzige wirklich konkurrenzfähig zum MIV ist, unterstreicht aus unserer Sicht und im Sinne einer Gesamtverkehrsbetrachtung die geforderten Anpassungen in Bezug auf den Ausbaustandard von BTS und OLS sowie in Bezug auf die Priorisierung möglicher Etappen.

Bemerkung zum Gesamtverkehrskonzept Kanton Thurgau:

² Die Quell/Zielbeziehungen in die Region Kreuzlingen berücksichtigen mutmasslich den deutschen Teil der Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen nicht und verzerren das Bild in Bezug auf die Bedeutung der Quell-/Zielbeziehungen insb. zwischen den Regionen St.Gallen/Oberthurgau und Konstanz-Kreuzlingen (Seiten 92/93).

Freundliche Grüsse

Thomas Scheitlin
Präsident

Rolf Geiger
Geschäftsleiter

Beilagen:

- BTS / OLS: Ausbaustandard und Prioritäten gemäss Entwurf Richtplan Kanton Thurgau
- BTS / OLS: Ausbaustandard und Prioritäten gemäss Stellungnahme Region St.Gallen
- BTS und OLS als Verbindungselemente im Zentralsystem

Kopie:

- Baudepartement des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Baudepartement des Kantons St.Gallen
- Bundesamt für Raumentwicklung
- Bundesamt für Strassen
- Region Kreuzlingen
- Region Oberthurgau
- Region Rheintal