

3.2 Motorfahrzeugverkehr

Das Strassennetz muss dem Gesamtziel der thurgauischen Raumordnungspolitik dienen, nämlich die Attraktivität des Kantons als Lebens- und Wirtschaftsraum zu erhalten und zu fördern.

Die Anstrengungen zur Verbesserung des bestehenden Strassennetzes insbesondere bezüglich Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit sind fortzusetzen.

Planungsgrundsätze

Die Zuordnung der Strassen zu den Hierarchie-Stufen (Klassierungen) gemäss Richtplankarte wird festgesetzt.

Folgende Strassenbauvorhaben sind zu realisieren:

- die Spange Hofen in Sirnach;
- der Halbanschluss Felben-Pfyn;
- der A1-Anschluss Wil-West;
- die Stadtentlastung Arbon;
- die Spange Bättershausen.

Festsetzungen

3.201

3.202

3.203

3.204

3.205

Die folgenden Strassenbauvorhaben sind weiter abzuklären:

- die «Bodensee-Thurtal-Strasse» von Arbon bis Bonau;
- die «Oberlandstrasse» von Bättershausen bis Oberaach;
- die Steigerung des Verkehrsflusses Seetalstrasse Kreuzlingen;
- die Umfahrung Siegershausen;
- die Kernentlastung Bischofszell.

Zwischenergebnisse

3.206

3.207

3.208

3.209

3.210

Verfahren Die Realisierung dieser Vorhaben erfolgt im ordentlichen Verfahren nach Strassengesetz.

Die folgenden Strassenbauvorhaben sind zu prüfen:

- die Regionalverbindungsstrasse (RVS) Wil;
- die Umfahrung Bättershausen;
- die Umfahrung Eschlikon;
- die Entlastung des Stadtzentrums Frauenfeld;
- die Verbesserung der Verbindung von A1 und A7 im Raum Frauenfeld.

Vororientierungen

3.211

3.212

3.213

Erläuterungen

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.

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 stehen 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 («Oberlandstrasse»).

Die folgenden Vorhaben sind als Festsetzungen eingestuft:

- Spange Hofen in Sirnach (Nr. 3.201)
Das Vorhaben ist soweit abgeklärt, dass es als Festsetzung eingestuft werden kann. Die Realisierung wird in den nächsten Jahren erfolgen.
- Halbanschluss Felben-Pfyn (Nr. 3.202)
Der ehemals provisorische Halbanschluss ist definitiv zu erstellen. Dadurch wird die Unterseeregion und der Raum 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 ca. 4'000 Fahrzeugen pro Tag. Die Realisierung ist Bundesaufgabe. Der Halbanschluss Felben-Pfyn zeichnet sich durch ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aus.
- A1-Anschluss Wil-West (Nr. 3.203)
Der A1-Anschluss Wil-West wird das Agglomerations-Kerngebiet Wil vom Durchgangsverkehr entlasten. Der Anschluss Wil-West dient der Stadt Wil und den umliegenden hinterthurgauischen Gemeinden. Die Realisierung des Autobahnanschlusses ist Bundesaufgabe. Das generelle Projekt ist in Ausarbeitung.

- Stadtentlastung Arbon (Nr. 3.204)
Zur Entlastung der Altstadt ist eine neue Strassenverbindung zwischen dem Stahelplatz und der äusseren Landquartstrasse respektive der Seestrasse vorgesehen. Die Linienführung tangiert auch das Gebiet von Steinach SG und ist abgeklärt. Das Vorhaben ist im Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon – Rorschach enthalten.
- Spange Bättershausen (Nr. 3.205)
Die Spange Bättershausen zwischen der Berg- und der Bernrainstrasse leitet insbesondere den Schwerverkehr aus der Region Bischofszell / Gossau und den Verkehr aus dem Raum Berg direkt auf die A7 und entlastet dadurch die Stadtdurchfahrt von Kreuzlingen. Die Linienführung ist klar und die Umweltverträglichkeit nachgewiesen. Im Bereich Pfaffewishau ist eine Grünbrücke vorgesehen. Die Spange Bättershausen ist Teil des Agglomerationsprogramms Kreuzlingen-Konstanz.

Erläuterungen

Die folgenden Vorhaben sind als Zwischenergebnisse eingestuft:

- «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. Gleichzeitig entlastet sie die Ortschaften vom regionalen Durchgangsverkehr. Sie soll als Hochleistungsstrasse ohne Langsamverkehr, aber mit Gegenverkehr sowie niveaufreien Anschlüssen gebaut werden, auf der mit Tempi von maximal 80-100 km / h gefahren werden kann (HLS 80 / 100). Die Linienführung ist generell abgeklärt und nutzt wenn immer möglich und sinnvoll das Trasse der heutigen Hauptverkehrsstrasse.

Das vorgesehene Trasse der Bodensee-Thurtal-Strasse verläuft ab Autobahnende westlich Bonau auf der bestehenden Strasse Richtung Weinfelden. Es umfährt Weinfelden nördlich im Ottenbergtunnel, Bürglen eng im Norden und führt auf die bestehende Verbindung Bürglen – Sulgen. In Sulgen soll im Bereich des heutigen Kreisels ein zentraler Anschluss realisiert werden. Es ist zu prüfen, ob eine enge Nordumfahrung von Sulgen zwischen Ürenbohl und Sulgen eine Alternative ist.

Vor Hessenreuti wechselt das Trasse auf eine nördliche Linienführung zum Anschluss Erlen. Östlich von Erlen folgt die

Erläuterungen

Linienführung der Bahn, durchquert südlich bei Oberaach das Siedlungsgebiet in einem kurzen Tunnel und umfährt Amriswil ebenfalls im Norden, was wiederum zwei kurze Tunnels erfordert. Zwischen Amriswil und Romanshorn folgt sie wieder der Bahn. Südlich an Egnach vorbeiführend trifft sie östlich von Neukirch auf die bestehende Strasse zum A1-Zubringer bei Arbon.

Die Trassierung erfolgt möglichst tiefliegend. Überdeckungen werden dort realisiert, wo diese notwendig sind. Die Tunnel-längen werden erst im Rahmen der Projektarbeiten festgelegt werden können.

Anschlussbauwerke sind vorgesehen in Märstetten-Kreuzstrasse, Märstetten-Ost (Halbanschluss), Weinfelden-West, Weinfelden-Ost, in Sulgen, nördlich von Erlen, zwischen Oberaach und Amriswil (mit Anbindung an die bestehende Ortsdurchfahrt Oberaach), östlich von Amriswil, bei der Zubringerstrasse Romanshorn sowie zwischen Egnach und Neukirch.

Mit dem Anschluss Romanshorn wird das Industrie- und Gewerbegebiet Romanshorn-Hof direkt an die neue «Bodensee-Thurtal-Strasse» angeschlossen. Das Teilstück Arbon-West bis Wiedehorn wird rückgebaut und der Anschluss zu einem Vollanschluss ausgebaut.

Die Bodensee-Thurtal-Strasse wird aufgrund von Modellrechnungen basierend auf den heutigen Verkehrsbelastungen je nach Abschnitt zwischen 7'000 und 15'000 Fahrzeuge pro Tag (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr) übernehmen, was eine erhebliche Entlastung des durch die Orte führenden heutigen Strassennetzes bringt (z. B. um ca. 50 % im Zentrum Amriswil).

Damit der Verkehr optimal auf die neue Strasse gelenkt wird, sind auf dem bestehenden Strassennetz flankierende Lenkungs-massnahmen und Strassenraumrückbauten (Gesamtmobilitätskonzepte) erforderlich.

- «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. Sie wird dann realisiert, wenn die durchschnittliche Verkehrsbelastung im Raum Langrickenbach während zweier aufeinander folgender Jahre

10'000 Fahrzeuge pro Tag (DTV) überschreitet. 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). Das Trasse unterquert von Bättershausen her kommend östlich der Schiessanlage Forehölzli die Bahnlinie und führt entlang der Hochspannungsleitung zur Remisbergstrasse Kreuzlingen – Lengwil. Dettighofen wird nördlich eingedeckt umfahren. Westlich von Schönenbaumgarten schliesst eine Grünbrücke die Waldvernetzung. Der Abgang zur Seestrasse östlich des Spitals Münsterlingen wird zu grossen Teilen eingedeckt. Die Entlastung von Schönenbaumgarten, Zuben, Herrenhof und Langrickenbach soll mit einer nördlichen Ortsumfahrung erreicht werden. Es ist zu prüfen, ob eine südliche Umfahrung eine Alternative ist. In der Fortführung wird bis Oberaach die bestehende Strasse genutzt.

Erläuterungen

- Steigerung des Verkehrsflusses Seetalstrasse Kreuzlingen (Nr. 3.208)
An der Seetalstrasse sollen Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs und zur Kapazitätssteigerung umgesetzt werden. Dies kann zum Beispiel wie folgt geschehen: Ersatz von Knoten und Einlenkern; Über- oder Unterführung von Fussgängern; alternative Routen für den Langsamverkehr. Daneben sind auch Gestaltungs- und Lärmschutzmassnahmen für die Anwohner von zentraler Bedeutung. Dieses Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms Kreuzlingen-Konstanz.
- Umfahrung Siegershausen (Nr. 3.209)
Mit dieser Umfahrung soll auch der Niveauübergang auf dieser Achse aufgehoben werden.
- Kernentlastung Bischofszell (Nr. 3.210)
In einer Studie wurden zahlreiche Varianten einer Entlastung der Altstadt Bischofszell untersucht. Die sich daraus ergebende Bestvariante ist in die Richtplankarte übernommen worden. Sie unterquert die Altstadt in einem grossen Bogen und führt in die bestehende Bahnhofstrasse. Die nötige südliche Weiterführung ist Gegenstand weiterer Abklärungen. In den umliegenden Gemeinden sind dadurch keine Verkehrsverlagerungen zu erwarten.

Die folgenden Vorhaben sind als Vororientierungen eingestuft:

- Regionalverbindungsstrasse Wil (Nr. 3.211)
Im Vordergrund steht die Zentrumsentlastung der Stadt Wil.

Erläuterungen

Eine Anbindung an den neuen Anschluss Wil-West ist vorgesehen. Zuständig für die Regionalverbindungsstrasse Wil ist der Kanton St. Gallen. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms wird die gesamte Verkehrssituation überprüft.

- **Umfahrung Bättershausen (Nr. 3.212)**
Die Notwendigkeit einer Umfahrung von Bättershausen wird geprüft.
- **Umfahrung Eschlikon (Nr. 3.213)**
Für den westlichen Teil der Umfahrung Eschlikon liegt die Linienführung entlang der Bahngeleise fest. Für den mittleren Teil bestehen noch Varianten. Im östlichen Teil erfolgt der Anschluss an die Spange Hofen Sirnach.
- **Entlastung Stadtzentrum Frauenfeld**
Im Vordergrund steht die Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme. Sie äussern sich in Staus, Lärm, Luftschadstoffen und Erschütterungen und schränken die Lebensqualität der Bewohner deutlich ein. Ziel ist es, das Stadtzentrum von Frauenfeld mit dem Rathausplatz vom Verkehr zu entlasten und die Attraktivität der Altstadt zu steigern. Dabei soll insbesondere mehr Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrerinnen und Velofahrer geschaffen werden. Eine Lösung liegt zur Zeit nicht vor, weshalb das Vorhaben als Vororientierung eingestuft wird.
- **Verbesserung der Verbindung zwischen A1 und A7 im Raum Frauenfeld**
Um eine optimale Entlastung des Strassennetzes der Region Frauenfeld durch die Autobahnen zu erreichen, ist eine bessere Verbindung zwischen A1 und A7 im Raum Frauenfeld zu prüfen. Lösungsvarianten reichen von einer direkten Verbindung im Anschluss Attikon bis zu einer neuen Verbindungsstrasse westlich von Frauenfeld

