



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Raumentwicklung ARE**

**Richtplan**

**Kanton Thurgau**

Änderungen 2004 / Verkehr

**Prüfungsbericht**

Bern, 15. März 2006

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>GESAMTBEURTEILUNG</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>GEGENSTAND UND ABLAUF DES GENEHMIGUNGSVERFAHRENS</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>Genehmigungsgesuch des Kantons</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>Ablauf des Genehmigungsverfahrens</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>VERFAHREN, INHALT UND FORM</b>	<b>6</b>
<b>3.1</b>	<b>Verfahren der Richtplanerarbeitung</b>	<b>6</b>
3.11	Zusammenarbeit mit dem Bund	6
3.12	Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland	6
3.13	Innerkantonale Zusammenarbeit sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung	6
<b>3.2</b>	<b>Grundlagen der Richtplanung</b>	<b>7</b>
3.21	Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung	7
3.22	Weitere Grundlagen	7
<b>3.3</b>	<b>Inhalt des Richtplans</b>	<b>7</b>
3.31	Allgemeines	7
3.32	Motorfahrzeugverkehr	8
3.33	Radwege	8
3.34	Fuss- und Wanderwege	8
3.35	Öffentlicher Personenverkehr	9
3.36	Güterverkehr	10
3.37	Bahnhofgebiete	11
3.38	Park+Ride	11
3.39	Schifffahrt	11
3.310	Luftverkehr	11
<b>3.4</b>	<b>Form des Richtplans</b>	<b>12</b>
3.41	Richtplantext	12
3.42	Richtplankarte	12
3.43	Erläuterungen	12
<b>4</b>	<b>ANTRÄGE AN DIE GENEHMIGUNGSBEHÖRDE</b>	<b>13</b>
	<b>ANHANG: DETAILBEMERKUNGEN DER BUNDESSTELLEN</b>	<b>14</b>

## 1 Gesamtbeurteilung

Die vorliegende Überarbeitung des Richtplans des Kantons Thurgau im Bereich Verkehr basiert auf verschiedenen neueren Studien zur Verkehrserschliessung des Oberthurgaus. Zudem stützen sich die Änderungen im Kapitel Verkehr auf das neu erstellte Konzept öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2004 bis 2008 ab.

Die Änderungen gegenüber dem genehmigten Richtplan vom 15. Dezember 1997 umfassen nebst der Ergänzung und Konkretisierung der Planungsgrundsätze (richtungweisende Festlegungen), die Aufnahme von neuen Infrastrukturvorhaben und die Änderung des Koordinationsstandes (Aufstufung) von bisherigen Vorhaben. Im Bereich der Strasseninfrastrukturen stellen die Südumfahrung Kreuzlingen und der Ausbau der T 14 durch das Thurtal die wichtigsten Punkte dar. An der Volksabstimmung vom 25. September 2005 wurden diese Erweiterungen des Kantonsstrassennetzes abgelehnt. Aus diesem Grund werden sie auf Antrag des Kantons von der Genehmigung ausgeklammert.

Mit den Richtplanfestlegungen strebt der Kanton eine Abstimmung zwischen der Verkehrserschliessung, der Siedlungsentwicklung und der Schonung der landwirtschaftlichen Böden an. Die beabsichtigte Konzentration der Siedlungsentwicklung und Siedlungsausstattung auf die Zentren und Entwicklungsräume bietet die Chance für gebündelte Personen- und Güterströme und verbessert das Potenzial für den öffentlichen Verkehr. Die Richtplanaussagen zu den Zusammenhängen zwischen Siedlung und Verkehr entsprechen den Grundzügen der Raumordnung Schweiz.

Die Richtplanfestlegungen sind mit den Nachbarkantonen abgestimmt. Soweit zum jetzigen Zeitpunkt erkennbar, steht der Richtplan nicht im Widerspruch zu den Bundesinteressen.

## **2 Gegenstand und Ablauf des Genehmigungsverfahrens**

### **2.1 Genehmigungsgesuch des Kantons**

Der zur Genehmigung eingereichte Kantonale Richtplan, Änderungen 2004 / Verkehr wurde vom Regierungsrat am 22. Juni 2004 erlassen und vom Grossen Rat am 9. März 2005 in Übereinstimmung mit §6 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes genehmigt. Mit Schreiben vom 18. März 2005 reichte der Chef des Departements für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau das überarbeitete Kapitel Verkehr des Kantonalen Richtplans dem Bundesrat bzw. UVEK zur Genehmigung ein.

Dem Genehmigungsantrag des Kantons Thurgau lagen folgende Dokumente bei:

- Richtplantext Kantonaler Richtplan, Änderungen 2004 / Verkehr
- Richtplankarte 1:50'000
- Begleitbericht zum Genehmigungsgesuch

Angesichts der kantonalen Volksabstimmung vom 25. September 2005 zur Erweiterung des Kantonsstrassennetzes hat das ARE in Absprache mit dem Amt für Raumplanung des Kantons Thurgau das Genehmigungsverfahren vorerst noch nicht abgeschlossen. Nach der inzwischen erfolgten Ablehnung dieser Netzerweiterungen durch die Thurgauer Stimmbürger hat der Kanton Thurgau mit Schreiben vom 9. Dezember 2005 beantragt, die von den ablehnenden Entscheiden betroffenen Strassen im Richtplan von der Genehmigung auszuklammern bzw. zu sistieren (siehe Ziff. 3.32).

### **2.2 Ablauf des Prüfungs- und Genehmigungsverfahrens**

Im August 2003 hat der Kanton die Änderungen Verkehr zur Vorprüfung eingereicht. Die Vorprüfung wurde mit dem Vorprüfungsbericht vom 18. Dezember 2003 abgeschlossen.

Im Rahmen der Vorprüfung und der Genehmigung wirkten folgende in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) vertretenen Bundesstellen sowie weitere an der Richtplanung interessierte Stellen mit:

- Eidg. Finanzverwaltung (EFV)
- Bundesamt für Berufsbildung und Technologie (BBT)
- Bundesamt für Kultur (BAK)
- Bundesamt für Wohnungswesen (BWO)

- Generalsekretariat des Eidg. Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (GS VBS)
- Bundesamt für Landwirtschaft (BLW)
- Bundesamt für Energie (BFE)
- Bundesamt für Strassen (ASTRA)
- Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
- Bundesamt für Verkehr (BAV)
- Bundesamt für Wasser und Geologie (BWG)
- Bundesamt für Umwelt (BAFU)
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB)
- Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK)

Die Anliegen der Bundesstellen konnten im Rahmen der Genehmigung berücksichtigt werden bzw. sind in Kapitel 3.3 des vorliegenden Prüfungsberichts aufgenommen worden.

Dem Kanton Thurgau wurde die Gelegenheit gegeben, sich zum Prüfungsberichtsentswurf zu äussern. Das Amt für Raumplanung des Kantons Thurgau hat sich mit dem Prüfungsbericht einverstanden erklärt.

Sind Anpassungen kantonaler Richtpläne unbestritten, so genehmigt sie das UVEK (Art. 11 Abs. 2 RPV). Die Voraussetzungen für einen Entscheid des UVEK sind erfüllt.

## **3 Verfahren, Inhalt und Form**

### **3.1 Verfahren der Richtplanerarbeitung**

#### **3.11 Zusammenarbeit mit dem Bund**

Mit Schreiben vom 13. August 2003 ersuchte der Chef des Amtes für Raumplanung des Kantons Thurgau um Vorprüfung der Änderungen 2003 im Bereich Verkehr des kantonalen Richtplanes 1996. Im Vorprüfungsbericht vom 18. Dezember 2003 hat sich das ARE in Abstimmung mit den Bundesstellen zu den Änderungen geäußert. Dabei wurde der geplante Ausbau der Strasse T 14 (Achse Frauenfeld - Weinfelden – Arbon) die Sicht des Bundes im Detail aufgezeigt. Weiter wurde auf die notwendige Abstimmung des Richtplans mit den Nachbarkantonen und mit dem Sachplan Verkehr hingewiesen.

#### **3.12 Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen**

Gemäss Art. 11 Abs. 1 RPG setzt die bundesrätliche Genehmigung der kantonalen Richtpläne unter anderem voraus, dass die raumwirksamen Aufgaben der Nachbarkantone sachgerecht berücksichtigt werden. Im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens wurden die für die Raumplanung zuständigen Departemente und Direktionen der Kantone St. Gallen, Zürich und Schaffhausen vom ARE mit Schreiben vom 26. August 2003 eingeladen mitzuteilen, ob die raumwirksamen Aufgaben ihrer Kantone im Richtplanentwurf sachgerecht berücksichtigt worden sind.

Die Kantone St. Gallen und Schaffhausen haben keine Vorbehalte gegen die Vorprüfungsvorlage eingebracht und keine zusätzlichen Ergänzungswünsche angemeldet. Die Baudirektion des Kantons Zürich stellt in ihrer Stellungnahme vom 24. Oktober 2003 verschiedene Anträge zur Änderung des vorliegenden Richtplans. Insbesondere stellte sie den Antrag, es sei auf die geplante Hochleistungsstrasse (Vorhaben Nrn. 3.219 und 3.221) im Thurtal zu verzichten, weil diese zu einer deutlichen Steigerung der Verkehrsströme Richtung Wirtschaftsraum Zürich führen und damit die Kapazitätsprobleme auf der A1 im Raum Winterthur verschärfen würden.

#### **3.13 Innerkantonale Zusammenarbeit sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung**

Die öffentliche Bekanntmachung der Änderungen im Kapitel Verkehr erfolgte vom 15. August bis 31. Oktober 2003. Die Änderungen wurden in allen Gemeinden öffentlich

aufgelegt und im Internet publiziert. Eine Vielzahl interessierter Stellen, Organisationen, Verbände sowie die Nachbarkantone und das benachbarte Ausland wurden direkt angeschrieben. Parallel zum Bekanntmachungsverfahren wurde das Änderungspaket auch beim Bund zur Vorprüfung eingereicht.

Insgesamt wurden 293 Stellungnahmen eingereicht, 191 von Privatpersonen, 44 von Gemeinden, 7 von Regionalplanungsgruppen, 42 von Parteien, Verbänden und Interessengemeinschaften sowie 9 von Verwaltungsstellen. Der grösste Teil der Eingaben betraf die neue „Thurtalstrasse“. Am 25. September 2005 hat der Thurgauer Souverän den kantonalen Netzbeschluss, welcher insbesondere die neue Thurtalstrasse und die Südumfahrung Kreuzlingen beinhaltet, abgelehnt.

## **3.2 Grundlagen der Richtplanung**

### **3.21 Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung**

Die vorliegenden Richtplanänderungen im Bereich Verkehr stützen sich auf das Kapitel „Ziele der Raumordnungspolitik“ des gültigen kantonalen Richtplans ab, in welchem die Grundzüge der vom Kanton angestrebten räumlichen Entwicklung dargestellt ist.

### **3.22 Weitere Grundlagen**

Grundlage für die vorliegenden Änderungen des Richtplans im Bereich Verkehr bilden Studien zur Verkehrserschliessung im Oberthurgau, das Konzept BODAN-RAIL 2020, die Angebotsvorstellungen der Ostschweizer Kantone zu Bahn 2000 zweite Etappe sowie das Konzept öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2004 bis 2008 vom 29. Juni 2004.

## **3.3 Inhalt des Richtplans**

### **3.31 Allgemeines**

Die Planungsgrundsätze in Kap. 3.1 erachten wir als geeignete Leitlinien für die Koordination der Verkehrsträger und die Abstimmung zwischen Verkehr und Raum.

### **3.32 Motorfahrzeugverkehr**

Die Änderungen in diesem Kapitel betreffen die Aufnahme von neuen Strasseninfrastrukturvorhaben und die Änderung des Koordinationsstandes von Vorhaben.

Auf Antrag des Kantons vom 9. Dezember 2005 werden folgende im Richtplan aufgeführten Strassenabschnitte von der Genehmigung ausgenommen:

- Die Südumfahrung Kreuzlingen – Bottighofen – Münsterlingen (Nr. 3.205, Zwischenergebnis)
- Die neue „Thurtalstrasse“ von Bonau bis Arbon (Nr. 3.206, Zwischenergebnis)
- Die Spange Romanshorn bis zur neuen „Thurtalstrasse“ (Nr. 3.207, Zwischenergebnis)
- Die Umfahrung Herrenhof / Langrickenbach (Nr. 3.211, Vororientierung)

Die Sistierung der Genehmigung dieser Vorhaben geschieht in Hinblick auf die durch den Kanton Thurgau in absehbarer Zeit vorgesehene Gesamtrevision des Richtplans.

Zu folgenden weiteren Strassenvorhaben ergeben sich Bemerkungen:

- Anschluss A1 Wil West (3.208, Zwischenergebnis): Die Planung des Anschlusses hat die Anforderungen (Abstand der Anschlüsse, Verkehrsfluss NS) neuer Anschlüsse an die Nationalstrasse zu erfüllen (siehe Detailbemerkungen ASTRA, Ziff. 5).
- Halbanschluss Pfyn (3.209, Zwischenergebnis): Die Planung des Anschlusses Pfyn hat die Anforderungen (Abstand der Anschlüsse, Verkehrsfluss NS) neuer Anschlüsse an die Nationalstrasse zu erfüllen (siehe Detailbemerkungen ASTRA, Ziff. 6).
- Verbindung der A1 und A7 (Vororientierung): Der Nutzen der Schaffung dieses "Autobahndreiecks" ist nachzuweisen (siehe Detailbemerkungen ASTRA, Ziff. 7).

### **3.33 Radwege**

In diesem Kapitel sind keine Änderungen vorgesehen.

### **3.34 Fuss- und Wanderwege**

In diesem Kapitel sind keine Änderungen vorgesehen.

Das Thema Langsamverkehr bezieht sich in diesen beiden Kapiteln in erster Linie auf den Lokalverkehr und den Freizeitverkehr. Die Potentiale des Langsamverkehrs (LV)



in den Agglomerationen und als Zubringerverkehr zum öV (first und last mile) sind jedoch noch kaum behandelt.

Wir schlagen vor, dass der Kanton zum Langsamverkehr (im Sinne der verkehrlichen Wirkung und im Zusammenspiel mit dem öV) und zur Parkraumpolitik eine Strategie ausarbeitet, dies in Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen.

### **3.35 Öffentlicher Personenverkehr**

Die Aussagen und Festlegungen im Bereich öffentlicher Personenverkehr basieren auf den inzwischen vorliegenden Konzeptarbeiten „öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2004 bis 2008“. Wichtigstes Ziel bezüglich Infrastruktur und Angebot des öffentlichen Verkehrs ist die Optimierung des Angebots beim Städtennetz.

#### *Personenfernverkehr (3.5.1)*

Generell ist festzuhalten, dass die Finanzierung des Angebots im Richtplan nicht thematisiert ist und die vorgesehenen Massnahmen vorbehältlich der Finanzierung möglich sind. Wir weisen darauf hin, dass gemäss HGV-Botschaft zwar der Stundentakt auf der Achse St. Gallen – Romanshorn – Kreuzlingen – Konstanz – Singen vorgesehen ist, nicht aber die Realisierung des Stundentakts auf der Achse Bregenz – St. Margrethen – Romanshorn – Kreuzlingen – Singen (unter 3.5.1 als Zwischenergebnis festgehalten).

#### *Regionaler Personenverkehr (3.5.2)*

Das Anliegen, dass beim regionalen Personenverkehr Angebotsverbesserungen erzielt und der Zugang zum Fernverkehr sichergestellt werden sollen, unterstützen wir. Allerdings weisen wir darauf hin, dass sich der Ausbau des Angebots nach der Angebotsverordnung bzw. nach der dem Kanton zugeteilten Quote im Regionalverkehr richtet. Bezüglich der postulierten Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn gilt es, das Anliegen des Kantons Zürich zu beachten: Die Baudirektion des Kantons Zürich kann einer Verlängerung der S12 nach Frauenfeld und Wil zum jetzigen Zeitpunkt nicht zustimmen, da dies für die Bewohner von Seuzach und Winterthur Seen eine deutlich schlechtere Anbindung Richtung Zürich zur Folge hätte. Ein Ausbau zwischen Zürich und Winterthur ist im Rahmen der HGV-Ausbauten und im Rahmen der „zukünftigen Entwicklung der Bahn-Grossprojekte (ZEB) zu klären.

#### *Ausbau der Bahninfrastruktur (3.5.3)*

Im Planungsgrundsatz ist festgehalten, dass Kapazitätserweiterungen im Rahmen der Infrastrukturkonzepte „Bahn 2000“ und „HGV“ definiert werden. Wir weisen darauf hin,

dass Kapazitätserweiterungen für den Regionalverkehr grundsätzlich separat definiert werden müssen.

### **3.36 Güterverkehr / Risikovorsorge**

Im zur Vorprüfung eingereichten Richtplanentwurf war die Erstellung eines kantonalen Güterverkehrskonzepts, welches auf das kantonale Siedlungskonzept abgestimmt ist, als Festsetzung vorgesehen. In der vorliegenden Genehmigungsfassung wird dieses Konzept nur noch als Planungsgrundsatz aufgeführt. Ein Güterverkehrskonzept hatten wir im Vorprüfungsbericht ausdrücklich begrüsst und angesichts des Gefahrenpotentials auf verschiedenen Schienenstrecken im Kantons Thurgau eine Ergänzung des Richtplaninhalts vorgeschlagen.

Die im Richtplan festgehaltenen Planungsgrundsätze, wonach der Güterverkehr verstärkt über die Bahn abgewickelt werden und der kombinierte Güterverkehr längerfristig vermehrt zur Anwendung gelangen soll (Kap. 3.6 Güterverkehr), werden unterstützt. Soll dies auch beim Transport von Gefahrgut möglich sein, müssen die nötigen Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Eine Dokumentation der Ergebnisse des sog. Screening Personenrisiken für den Kanton Thurgau wurde im September 2003 vom Bundesamt für Verkehr BAV an die kantonale Störfachstelle verschickt. Sie enthält eine Beschreibung der Gefahrguttransporte und der resultierenden Risiken auf den Eisenbahnstrecken im Kanton Thurgau. Die Störfallverordnung (StFV; AS 814.012) regelt den Umgang mit Risiken, die sich bei gefährlichen Betrieben und bei der Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Strasse, mit der Eisenbahn und auf Wasserwegen ergeben.

Der Kanton wird eingeladen, im Rahmen der nächsten Richtplananpassung das Thema Störfallvorsorge zu behandeln. Es ist aufzuzeigen, wie die raumplanerische Koordination von Störfallrisiken entlang von Transportwegen sichergestellt und umgesetzt wird. Zurzeit erarbeitet eine Arbeitsgruppe des Bundes unter Einbezug der kantonalen Fachstellen Grundlagen zur Störfallvorsorge. Die Ergebnisse werden Mitte 2006 im Entwurf vorliegen. Folgende Handlungsanweisungen werden als zweckmässig beurteilt:

- Bei neu geplanten und bestehenden Durchgangsstrassen, Eisenbahnanlagen und Güterumschlagplätzen sind für neue Planungen im Geltungsbereich der StFV Anweisungen zuhanden der kantonalen und kommunalen Planungsbehörden aufzunehmen. Sorgfältige Abklärungen sind v.a. bei der Ausscheidung neuer Bauzonen oder bei Umzonungen notwendig, wenn es sich um Zonen mit hoher Bevölkerungsdichte handelt, wie Wohnsiedlungen, Einkaufszentren und Sportstadion.

- Die Ergebnisse des Risikokatasters sind im Rahmen der Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Die betroffenen Gemeinden prüfen in ihrer Nutzungsplanung die Begrenzung der Einwirkungen von Störfällen durch geeignete planerische Massnahmen (z.B. Ausscheidung Bauzonen, Einhalten von Minimalabständen, Anpassen der zulässigen Nutzung, Anordnung von baulichen Massnahmen).
- Bei Planungen und der Anordnung von baulichen Massnahmen in von der StFV betroffenen Gebieten sind die Störfallexperten des Kantons beizuziehen.

### **3.37 Bahnhofgebiete**

In diesem Kapitel sind keine Änderungen vorgesehen.

### **3.38 Park+Ride**

In diesem Kapitel sind keine Änderungen vorgesehen. Angesichts der Bedeutung von Park and Ride Anlagen bei den flankierenden Massnahmen bei der Angebotsverbesserung beim öffentlichen Verkehr wäre zu prüfen, ob die Handlungsanweisungen konkretisiert werden müssten.

### **3.39 Schifffahrt**

Die bisherigen Planungsgrundsätze, Festsetzungen und Zwischenergebnisse werden neu durch überarbeitete Planungsgrundsätze ersetzt. Wir stimmen ihnen zu.

### **3.310 Luftverkehr**

Im Kanton Thurgau befinden sich gemäss Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) die drei Flugfelder Lommis, Amlikon und Sitterdorf. Die auf der Grundlage der Koordinationsgespräche erstellten SIL-Objektblätter zu den drei Anlagen sind mit den Zielen und Grundsätzen der Richtplanung abgestimmt (Genehmigung durch den Bundesrat im Rahmen der 4. Serie Objektblätter am 2. November 2005 erfolgt).

## **3.4 Form des Richtplans**

### **3.41 Richtplantext**

Der verbindliche Richtplantext (grau hinterlegt und kursiv dargestellt) beinhaltet Planungsgrundsätze und Festlegungen. In der rechten Spalte wird die Kategorie der Verbindlichkeit angegeben. Diese Darstellung erweist sich als zweckmässig.

### **3.42 Richtplankarte**

Die Richtplankarte im Massstab 1:50'000, die bezüglich Massstab, Inhalt und Layout der Richtplankarte 1996 entspricht, ist gesamthaft übersichtlich und gut lesbar. Sie weist drei Ebenen auf: die Basiskarte, die Ausgangslage und den Richtplaninhalt.

### **3.43 Erläuterungen**

Die Erläuterungen zu den verschiedenen Verkehrskategorien und den geplanten Vorhaben sind ausführlich. Sie geben einen guten Überblick zum Verständnis und zur sachlichen Einordnung des Richtplaninhalts.

## 4 Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK folgender Genehmigungsentscheid beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 15. März 2006 werden die Änderungen 2004 / Verkehr des Kantonalen Richtplans des Kantons Thurgau genehmigt – mit Ausnahme der in Ziff. 2 a) genannten Strassenabschnitte.
2. Der Kanton wird eingeladen, im Rahmen der nächsten Anpassung des Richtplans folgende Punkte zu behandeln und Festlegungen zu treffen:
  - a) Überprüfung des Kapitels Motorfahrzeugverkehr und der von der Genehmigung ausgeklammerten Strassenabschnitte, insbesondere
    - Südumfahrung Kreuzlingen – Bottighofen – Münsterlingen (Nr. 3.205)
    - neue „Thurtalstrasse“ von Bonau bis Arbon (Nr. 3.206,)
    - Spange Romanshorn bis zur neuen „Thurtalstrasse“ (Nr. 3.207)
    - Die Umfahrung Herrenhof / Langrickenbach (Nr. 3.211)
  - b) Verankerung der zur Zeit in Erarbeitung stehenden Agglomerationsprogramme im Richtplan inklusive Überprüfung verschiedener Vorhaben, insbesondere:
    - A1-Anschluss Wil West (Nr. 3.208)
    - Halbanschluss Pfyn (Nr. 3.209)
    - Verbesserung der Verbindung der A1 und A7 im Raum Frauenfeld
  - c) Die Kapitel zum Langsamverkehr (Radwege, Fuss- und Wanderwege) sind im Sinne der verkehrlichen Wirkung und im Zusammenspiel mit dem öV zu überprüfen und anzupassen – dies in Koordination mit den Agglomerationsprogrammen
  - d) Der Kanton wird eingeladen, im Rahmen der nächsten Richtplananpassung das Thema Störfallvorsorge zu behandeln und Festlegungen zu treffen, gemäss den Ausführungen in Ziff. 3.36.

Bundesamt für Raumentwicklung  
Der Direktor

Prof. Pierre-Alain Rumley

## Anhang: Detailbemerkungen der Bundesstellen

Die nachfolgenden Detailbemerkungen sind zusätzliche Hinweise und Bemerkungen der Bundesstellen. Verbindlich für den Kanton ist der eigentliche Prüfungsbericht.

### Bundesamt für Strassen (ASTRA)

1. Kapitel 3.35, Öffentlicher Personenverkehr: Der Richtplantext befasst sich im Teil öV vornehmlich mit Angebotsplanung und wenig mit Infrastrukturausbauten. Die Entlastung der Strasse durch den öV ist nur bezüglich der Bahn (Schiene) thematisiert. Der Beitrag des strassengebundenen öV ist nicht behandelt. Massnahmen zur infrastrukturseitigen Bevorzugung der Busse gegenüber dem MIV sollten im Richtplan zumindest als Planungsgrundsätze thematisiert werden.  
→ Infrastrukturmassnahmen für den strassengebundenen öV (Buslinien, alternative Bedienungssysteme) in den Richtplan aufnehmen.
2. Kapitel 3.39 Schifffahrt: Die Kursschifffahrt zwischen Rorschach und Kreuzlingen steht in Konkurrenz zu Strasse und Schiene. Die komparativen Vorteile der Schifffahrt betreffend verkehrlicher Wirkung sind nicht bekannt.  
→ Die gemäss gefordertem Konzept zusätzlichen Anlegestellen am Obersee sind optimal in die Netze des MIV, öV und LV zu integrieren.
3. Kapitel 3.1: Das Thema Langsamverkehr ist als dritter Pfeiler des Personenverkehrs zu Lande zu behandeln und insbesondere aufgrund seiner verkehrlichen Wirkung und seiner Vorteile im Richtplan zu integrieren, wie das der Bundesrat bereits bei der Genehmigung des Richtplans des Kantons Schwyz verlangt hat.  
→ Die Potentiale des LV in Agglomerationsgebieten und als Zubringer zum öV ist im Richtplan zu verdeutlichen.
4. Kapitel 3.1 Kasten Richtplaninhalt: der letzte Absatz "Dazu gehören..." ist zu referenzieren, worauf bezieht sich dieser Satz?  
→ Formulierung und/oder Darstellung ändern
5. Kapitel 3.2: Der vorgeschlagene Anschluss A1 Wil - West (3.208) liegt in relativ kurzem Abstand zu den Anschlüssen Münchwilen und Wil und dient in erster Linie der Südumfahrung der Stadt Wil und dem direkteren Anbinden weiterer hinterthurgauischer Gemeinden. Aus Sicht der Abteilung Infrastruktur, kann der Anschluss Wil - West aus Sicherheitsgründen und den benachbarten Anschlüssen nicht realisiert werden. Massnahmen am untergeordneten Netz mit Einbezug der Anschlüsse Münchwilen und Wil sind ins Auge zu fassen.  
→ Die Planung des Anschlusses Wil-West hat die Anforderungen (Abstand der

Anschlüsse, Verkehrsfluss NS) neuer Anschlüsse an die Nationalstrasse zu erfüllen.

6. Kapitel 3.2: Der vorgeschlagene Anschluss Pfyn (3.209) konkretisiert den zusätzlichen Anschluss zwischen Felben und Engwilen, der im Rahmen der Bekanntmachung eingebracht wurde. Der Anschluss Pfyn muss unter Berücksichtigung der entsprechenden Richtlinien und Weisungen des ASTRA genauer geprüft werden. (Richtlinie: Bau der Nationalstrasse; Entwicklung der Projekte Ausgabe 2001).

→ Die Planung des Anschlusses Pfyn hat die Anforderungen (Abstand der Anschlüsse, Verkehrsfluss NS) neuer Anschlüsse an die Nationalstrasse zu erfüllen.

7. Kapitel 3.2: Verbesserung Verbindung A1/A7 soll eine Entlastung des Strassennetzes der Region Frauenfeld durch die Autobahn bewirken. Aus Agglomerations-Sicht könnte dieses Unterfangen als "Westumfahrung" Frauenfeld bezeichnet werden, wobei der Nutzen für die Nationalstrasse noch nicht abgeschätzt ist. Das Vorhaben ist nicht als Massnahme in das Agglomerationsprogramm Frauenfeld eingeflossen.

→ Der Nutzen der Schaffung dieses "Autobahndreiecks" ist nachzuweisen.

8. Kapitel 3.3: Das bestehende Kapitel sollte auch Abstellanlagen für Velos thematisieren.

→ Im Rahmen der Umsetzung der Strategie Langsamverkehr bzw. bei der Anpassung der Kapitel zum Langsamverkehr ist die Frage der Veloabstellplätze und der Thematik Bike+Ride zu klären.

### **Bundesamt für Verkehr (BAV)**

Ein allfälliges zusätzliches Angebot beim Fährbetrieb zwischen Romanshorn und Friedrichshafen kann nur mit zusätzlichen Schiffen realisiert werden. Zudem wird voraussichtlich auch eine Defizitgarantie für die Betriebsaufnahme nötig sein.

### **Bundesamt für Kultur (BAK)**

Zum Vorhaben 3.201, Entlastung Stadtzentrum Frauenfeld (Festsetzung): Das Vorhaben betrifft das ISOS Objekt Frauenfeld und verschiedene Schutzobjekte (z.B. Kapuziner-Kloster). Die Detailplanung sollte durch die zuständigen kantonalen Fachstellen für Ortsbildschutz und Archäologie begleitet werden.

### **Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK)**

Bei gewissen Vorhaben können Konflikte mit den Schutzzielen von Ortsbildern von nationaler Bedeutung gemäss ISOS bestehen: Entlastung Stadtzentrum Frauenfeld 3.201, Bahnhofstrasse Kreuzlingen 3.202, Kernumfahrung Arbon 3.204. Allfällige Konflikte mit den Schutzzielen der Ortsbilder sind frühzeitig unter Einbezug der kantonalen Denkmalpflege und wenn nötig der ENHK anzugehen.

### **Bundesamt für Umwelt (BAFU)**

Das Vorhaben 3.208 A1-Anschluss Wil West führt durch ein Grundwasserschutzareal, das im Kanton St. Gallen liegt. In Grundwasserschutzzonen S2 sind grundsätzlich keine Anlagen zulässig. Bevor eine Festsetzung erfolgt, ist eine Linienführung zu finden, welche die S2 nicht tangiert.

Das Vorhaben 3.210 Umfahrung Eschlikon führt entlang eines Naturschutzgebietes. Im Rahmen der weiteren Planung ist darzulegen, dass nicht Bundesrecht verletzt wird.