

## **3. VERKEHR**

### **3.1 Allgemeines**

Ein leistungsfähiges, wirtschaftliches und zwischen den einzelnen Verkehrsträgern koordiniertes Verkehrssystem soll angestrebt werden. Dieses soll die Verkehrsbedürfnisse mit möglichst geringem Aufwand abdecken können. Dabei sind negative Auswirkungen, wie Landverbrauch, Verkehrsunfälle, Lärm, Abgase und Landschaftsbeeinträchtigungen nach Möglichkeit zu vermeiden.

Der Kanton Thurgau ist im Personen- und Güterverkehr optimal mit der übrigen Schweiz und Europa zu vernetzen. Im Vordergrund stehen gute Verbindungen zum Wirtschaftsraum Zürich, zur Euregio Bodensee und zu den Wirtschaftsmetropolen München und Stuttgart.

In Agglomerationen, entlang der Bahnachsen und zwischen den Zentren hat der öffentliche Personenverkehr Priorität. Hier sollen die Strassen von Zusatzverkehr entlastet werden.

Die verschiedenen Verkehrsträger sind optimal zu verknüpfen. Insbesondere soll die Zugänglichkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs für Fussgänger, Velofahrer und den motorisierten Zubringerverkehr verbessert werden.

Der Langsamverkehr ist im Lokalbereich und im Freizeitbereich zu fördern.

Dazu gehören das bestehende Strassen- und Wegnetz sowie die Infrastruktur und das aktuelle Angebot des öffentlichen Verkehrs.

### **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 bezüglich Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit sind fortzusetzen.

**Planungsgrundsätze**

**Ausgangslage**

**Planungsgrundsätze**

Die Zuordnung der Strassen zu den Hierarchie-Stufen (Klassierung) gemäss Richtplankarte wird festgesetzt. Wird auf eine geplante Strasse verzichtet, eine andere Variante gewählt oder eine zusätzliche Anlage (z.B. Umfahrung) festgelegt, ist die Klassierung der Strassen im betroffenen Raum anzupassen.

## Festsetzungen

Folgende Strassenbauvorhaben sind zu realisieren:

- die Entlastung Stadtzentrum Frauenfeld; 3.201
- die Bahnhofstrasse Kreuzlingen; 3.202
- die Spange Hofen in Sirnach. 3.203

Die folgenden Strassenbauvorhaben sind weiter abzuklären:

## Zwischenergebnisse

- die Kernumfahrung Arbon; 3.204
- die Südumfahrung Kreuzlingen-Bottighofen-Münsterlingen; 3.205 \*
- die neue „Thurtalstrasse“ von Bonau bis Arbon; 3.206 \*
- die Spange Romanshorn bis zur neuen „Thurtalstrasse“; 3.207 \*
- der A1-Anschluss Wil West; 3.208
- der Halbanschluss Pfyn. 3.209

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

Die folgenden Strassenbauvorhaben sind zu prüfen:

## Vororientierungen

- die Umfahrung Eschlikon; 3.210
- die Umfahrung Herrenhof/Langrickenbach; 3.211 \*
- die Kernentlastung Bischofszell;
- die Verbesserung der Verbindung der A1 und A7 im Raum Frauenfeld.

### 3.3 Radwege

Die Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Rad- und Mofafahrer, insbesondere auf dem Schul- und Arbeitsweg, sind fortzuführen.

## Planungsgrundsätze

---

\* 3.205, 3.206, 3.207 und 3.211: Genehmigung am 23. März 2006 vom Bund sistiert.

Es soll angestrebt werden, die Radwege - mindestens teilweise - so zu vernetzen, dass zusammen mit den Nebenstrassen ein Radwegnetz zustandekommt, das dem sanften Tourismus dient. Entlang dem Bodensee sollen die Wege für Wanderer und für Radfahrer entflochten werden.

## **Planungsgrundsätze**

Die Radwanderwege sollen klar und einheitlich signalisiert sein. Die Routen sollen nach Möglichkeit über verkehrsfreie oder verkehrsarme Strassen und Wege geführt werden. Sie sollen einen optimalen Grad an Sicherheit bieten und das übergeordnete Strassennetz so wenig wie möglich kreuzen. Dabei sollen die Hauptsiedlungsgebiete verbunden und das Radwegsystem in Koordination mit den Nachbarkantonen über die Kantons-grenzen hinweg vernetzt werden.

Die Belange der Fussgänger sind zu berücksichtigen.

Das bestehende Strassennetz mit den bestehenden Radwegen und Radstreifen.

## **Ausgangslage**

Das in der Karte 1:200'000 "Radwege" dargestellte, geplante Radwegnetz soll realisiert werden. Der Kanton trifft in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die nötigen Massnahmen. Für die mit einem Kreis bezeichneten Ortschaften müssen die Radfahrerprobleme im Innerortsbereich von den Gemeinden in Zusammenarbeit mit dem Kanton detailliert untersucht und gelöst werden.

## **Festsetzungen**

Der See-Radwanderweg Paradies - Kreuzlingen - Horn ist zu realisieren.

### **3.4 Fuss- und Wanderwege**

Fusswege sollen möglichst gefahrlos begangen werden können. Sie sollen ohne grosse Umwege Verbindungen, insbesondere zwischen den Wohngebieten und den öffentlichen Bauten und Anlagen (z.B. Schulen, Haltestellen) sowie zentralen Dienstleistungen (z.B. Post, Einkauf) gewährleisten.

## **Planungsgrundsätze**

Bestehende Wanderwege, die auf längeren Strecken mit Belag versehen sind, sollen auf belagsfreie Strassen oder Wege verlegt werden.

In Gebieten, welche sich besonders für Rundwanderungen eignen, prüfen der Verein Thurgauer Wanderwege, der Kanton und die betreffenden Gemeinden gemeinsam die Möglichkeit der Erstellung von Raststellen und Parkplätzen, wobei eine bessere Erschliessung von Naturschutzgebieten zu vermeiden ist. Die Rundwanderwege sind mit dem öffentlichen Verkehrsnetz abzustimmen.

## **Planungsgrundsätze**

Die historischen Wege sind als Teil des kulturellen Erbes erhaltenswert. Anzustreben ist eine möglichst umfassende Erhaltung historischer Wegstrecken. Dies soll im wesentlichen erreicht werden durch eine sinnvolle und angemessene Nutzung.

Zur Ausgangslage gehören die bereits ins Wanderwegnetz einbezogenen historischen Wege und Objekte.

## **Ausgangslage**

Die in der Übersichtskarte 1:200'000 eingetragenen Wege und Objekte sind durch die Fachstelle Wanderwege so weit als möglich ins Wanderwegnetz zu integrieren. Sie sind durch die Gemeinden angemessen in die Ortsplanungen einzubeziehen.

## **Festsetzungen**

Das Fusswegnetz ist in den Richtplänen der Gemeinden auszuweisen.

Der Verein Thurgauer Wanderwege, die Verkehrsunternehmen, der Kanton und die Gemeinden prüfen gemeinsam die Möglichkeit, das Angebot der öffentlichen Verkehrsbetriebe vermehrt auf die Bedürfnisse der Wanderer abzustimmen.

## **3.5 Öffentlicher Personenverkehr**

### **3.5.1 Personenfernverkehr**

Im Fernverkehr soll ein attraktives Fahrplan-Angebot zwischen den Zentren und den Anschlussknoten an das nationale Netz und an das europäische Netz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr realisiert werden.

## **Planungsgrundsätze**

Im Rahmen der Infrastrukturkonzepte des Bundes „Bahn 2000“ und „Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Netz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr“ (HGV-Anschluss) sind die notwendigen Infrastrukturausbauten zu erstellen, um bei einem Halbstundentakt im Regionalzugs-/S-Bahn-Verkehr folgende Fernverkehrsangebote im Kanton Thurgau zu realisieren:

- Verbesserte Verbindungen zwischen dem Oberthurgau und dem Wirtschaftsraum Zürich.
- Ein Halt der Schnellzüge in Sulgen und in Lengwil ist zu prüfen.
- Stundentakt im Schnellzugsverkehr auf der Achse St. Gallen-Romanshorn-Kreuzlingen-Konstanz-Singen mit Halt im Thurgau in Romanshorn und Kreuzlingen Hafen.
- Stundentakt im Schnellzugsverkehr auf der Achse Bregenz-St. Margrethen-Romanshorn-Kreuzlingen-Konstanz-Singen mit Halt im Thurgau in Arbon, Romanshorn und Kreuzlingen Hafen.

Ausgehend von den Hauptknoten zur Minute 00/30 in Zürich, Weinfelden, Singen, Bregenz und St. Gallen sind in Romanshorn und Schaffhausen Anschlussknoten zur Minute 15/45 zwischen Fern- und Regionalverkehr zu realisieren.

Der Thurgau ist an den internationalen Personenfernverkehr anzubinden und zwar:

- in Richtung Westen (TGV) und Süden in Zürich;
- nach Stuttgart in Zürich/Winterthur, Schaffhausen und Konstanz/Singen;
- nach Ulm über die Schiffsverbindung Romanshorn-Friedrichshafen;
- nach München in Winterthur, St. Gallen und St. Margrethen/Bregenz;
- nach Innsbruck und Wien in Zürich und Rorschach/Buchs;
- nach Offenburg in Konstanz/Singen.

### 3.5.2 Regionaler Personenverkehr

Der Regionalverkehr soll in Ergänzung zum Personenfernverkehr die Verbindung zwischen den Zentren sowie die Erschliessung in der Fläche gewährleisten und mit kurzen Umsteigezeiten den Zugang zum Fernverkehr ermöglichen.

Im Konzept „Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2004 bis 2008“ sollen die Planungsgrundsätze konkretisiert werden. Gemäss Referenzangebot 2006 sind folgende Angebotsausbauten vorzunehmen:

- Verlängerung der S 8 von Winterthur bis Weinfelden.
- Halbstundentakt der Regionalzüge zwischen Winterthur und Wil.
- Halbstundentakt der Regionalzüge in den Hauptverkehrszeiten zwischen Weinfelden und St. Gallen.
- Modernisierung des Rollmaterials (Klimatisierung, Niederflureinstieg, usw.).
- Neue Bahnhaltstellen in Arbon Seemoosriet und Steinach (SG).
- Buslinien und alternative Bedienungssysteme (Publicar, Anrufsammeltaxi, usw.) ergänzen das Bahnangebot bedarfsgerecht.

Die Tarifsysteme der Transportunternehmungen im Gebiet der Internationalen Bodenseekonferenz - insbesondere zwischen dem Tarifverbund Ostwind und dem Zürcher Verkehrsverbund - sind zu harmonisieren.

Ab 2009 sind folgende Angebotsverbesserungen im Bahnbereich anzustreben:

- Zwischen Winterthur und Wil ist der Halbstundentakt im Regionalzugsverkehr durch die Verlängerung der S 8 und einer schnellen S-Bahn bis Wil zu ersetzen.
- Zwischen Winterthur und Weinfelden ist der Regionalzug, der nebst der S 8 stündlich verkehrt, durch eine schnelle S-Bahn zu ersetzen.
- Auf den Linien St. Gallen-Weinfelden, Stein am Rhein-Kreuzlingen und Stein am Rhein-Winterthur ist der Halbstundentakt während des ganzen Tages anzubieten.
- Errichtung neuer Bahnhaltstellen, sofern die Anschlüsse in den Knoten nicht gefährdet werden.

### 3.5.3 Ausbau der Bahninfrastruktur

Die Kapazitätserweiterungen auf den Bahnlinien und in den Bahnknoten sind im Rahmen der Infrastrukturkonzepte des Bundes „Bahn 2000“ und „Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Netz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr“ zu definieren. Der daraus resultierende Ausbau der Bahninfrastruktur ist in den Richtplan zu integrieren.

Zwischen den Stationen Müllheim Wigoltingen und Felben-Wellhausen ist eine Streckenbegradigung der SBB-Bahnlinie vorgesehen.

## **Zwischenergebnisse**

3.501

Für das Angebot im Personenverkehr sind zwischen Kreuzlingen und Romanshorn sowie allenfalls zwischen Romanshorn und Rorschach Doppelspurabschnitte zu realisieren und die Bahnhöfe Kreuzlingen Hafen und Romanshorn auszubauen.

### **3.6 Güterverkehr**

Im Rahmen von Alptransit ist der Anschluss der Ostschweiz resp. des Bodenseeraumes an die Neat zu verwirklichen.

## **Planungsgrundsätze**

Der Güterverkehr soll verstärkt über die Bahn abgewickelt werden. Dabei kommt den Anschlussgleisen eine vorrangige Stellung zu. Der kombinierte Güterverkehr soll langfristig für den Import-, Export- und Binnengüterverkehr vermehrt zur Anwendung gelangen. Dafür müssen im Kanton entsprechende Umschlagsanlagen zur Verfügung stehen. Für Umschlagsanlagen des kombinierten Güterverkehrs ist ein kantonales Konzept erforderlich, welches auf das Siedlungskonzept des Kantons Thurgau abgestimmt ist. Gute Verbindungen zu den Güterverkehrszentren Singen (D) und Wolfurt (A) sind sowohl auf der Schiene wie auf der Strasse zu gewährleisten.

### **3.7 Bahnhofgebiete**

Bei Planungen in den Bahnhofgebieten der kantonalen und regionalen Zentren sind die folgenden Grundsätze wegleitend:

## **Planungsgrundsätze**

- Die Verkehrsträger sollen im Knotenpunkt Bahnhof so verknüpft werden, dass möglichst kurze, bequeme und gut gestaltete Umsteigewege entstehen.
- Bahnhofgebiete sollen als baulich verdichtete Zentrumszonen genutzt und gemäss ihrer Bedeutung als zentrale öffentliche Räume angemessen gestaltet werden.

Die Bahnhofgebiete der kantonalen Zentren werden als Entwicklungsgebiete von übergeordneter Bedeutung festgesetzt. Die Gemeinden klären die Entwicklungsmöglichkeiten der Bahnhofgebiete ab und treffen zeitgerecht die notwendigen planerischen Massnahmen.

## **Festsetzungen**

Der Bahnhof Frauenfeld ist entsprechend dem Projekt Bahnhof 2000 auszubauen.

**Festsetzungen**  
3.701

Die Bahnhöfe Arbon (3.702), Amriswil (3.703), Kreuzlingen (3.704), Romanshorn (3.705) und Weinfelden (3.706) sind auszubauen.

**Zwischenergebnisse**  
3.702-3.706

### **3.8 Park+Ride**

Park+Ride-Anlagen sind vom Kanton, den Gemeinden und den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs bei Bedarf auszubauen.

**Planungsgrundsätze**

Park+Ride-Anlagen sind im Hinblick auf kurze Zufahrtswege dezentral bereit zu stellen. Das Angebot an Park+Ride-Plätzen soll in den Thurgauer Zentren nur zurückhaltend ausgebaut werden.

Bei Park+Ride-Anlagen an Schnellzugstationen sind von den Benützern Gebühren zu erheben. Park+Ride-Anlagen an Regionalzugsstationen sind in der Regel gebührenfrei zu betreiben.

In Frauenfeld und in Kreuzlingen ist in erster Linie das Angebot beim ÖV-Zubringer zu den Bahnhöfen auszubauen.

**Festsetzungen**

### **3.9 Schifffahrt**

Die Fähre Romanshorn-Friedrichshafen nimmt ihre wichtige Funktion als ökologisch zweckmässigste Verbindung für Autos und Lastwagen in der Euregio Bodensee wahr. Ihr Fahrplanangebot ist aufgrund der Marktbedürfnisse auszubauen.

**Planungsgrundsätze**

Die beiden Bahnknoten Romanshorn und Friedrichshafen und damit die Thurtallinie (Romanshorn-Zürich) und die Südbahn (Friedrichshafen-Ulm) sind mit einer schnellen Personenschiffsverbindung optimal zu verknüpfen.

**Zwischenergebnisse**

Die Kursschiffahrt zwischen Rorschach und Kreuzlingen ist zu attraktiven Zielen am deutschen Ufer zu verlängern (Lindau, Mainau, Meersburg, Unteruhldingen). Am Obersee sind zusätzliche Anlegestellen zu realisieren. Zu diesem Zweck ist ein Angebotskonzept zu erstellen.

**Zwischenergebnisse**

Das Fahrplanangebot der Kursschiffahrt auf dem Untersee und Rhein ist zu verdichten.

### **3.10 Luftverkehr**

Ein allfälliger Heliport sollte in einem übergeordneten Industrie- und Gewerbegebiet der Entwicklungsräume erstellt werden und nicht im ländlichen Raum. Auf eine ausgewogene räumliche Verteilung solcher Anlagen über die Kantonsgrenzen hinweg ist zu achten. Vorhaben und Nutzung durch mehrere Flugbetriebsunternehmen sind zu bevorzugen.

**Planungsgrundsätze**

Im Kanton Thurgau werden in Lommis und Sitterdorf Motorflugfelder und in Amlikon ein Segelflugfeld betrieben.

**Ausgangslage**

Die zwei Flugsicherungsanlagen des Bundes: Das UKW-Drehfunkfeuer Zürich-Ost (DVOR ZUE) bei Trüttlikon in der Gemeinde Buch und das ungerichtete Funkfeuer Schaffhausen (NDB SHA) in der Gemeinde Diessenhofen.

Die drei Flugfelder sind zu erhalten. Die Lärmbelastungs- und die Hindernisbegrenzungskataster sind zu berücksichtigen.

**Festsetzungen**