

P.P. VTG, Thomas-Bornhauser-Str. 23a, 8570 Weinfelden

Tiefbauamt des Kantons Thurgau
Herr Andreas Schuster
Langfeldstrasse 53A
8510 Frauenfeld

Weinfelden, 30. September 2019

Überarbeitung Gesamtverkehrskonzept Thurgau - Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Schuster, sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. Juni 2019 unterbreitet das Kantonale Tiefbauamt dem VTG sowie weiteren Verbänden und Organisationen das überarbeitete Gesamtverkehrskonzept Thurgau. Besten Dank für die Einladung zur Stellungnahme zur Vernehmlassung betreffend Überarbeitung Gesamtverkehrskonzept Thurgau mit Frist bis 31. Oktober 2019.

Allgemeine Bemerkungen

Eine aus Vertreterinnen und Vertretern von Behörden und Verwaltung sowie einem externen Berater bestehende, breit abgestützte Arbeitsgruppe hat sich mit dem vorliegenden überarbeiteten Gesamtverkehrskonzept Thurgau auseinandergesetzt.

Die Arbeitsgruppe begrüsst die Stossrichtung die im Gesamtverkehrskonzept aufgenommen wird. Von Seiten Gemeinden herrscht eine positive Haltung.

Bemerkungen zum überarbeiteten Gesamtverkehrskonzept Thurgau

Wir nehmen nachfolgend lediglich zu denjenigen Punkten Stellung, zu denen Fragen oder Anliegen aufgetreten sind. Die nicht erwähnten Bestimmungen sind formal und inhaltlich unbestritten.

Herausforderungen

Punkt 1 Die Förderung des Umstiegs auf energieeffizientere und nachhaltigere Verkehrsmittel bedingt, dass der LV nicht nur höher gewichtet wird, sondern in allen Belangen mindestens gleichwertig wie die beiden anderen Säulen (MIV, ÖV) zu behandeln ist. Es ist zentral, dass für die Umsetzung ein Umdenken notwendig wird und entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden.

- Punkt 4** Beim Bestreben nach einer höheren Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs fehlt häufig der Platz für eine wirkungsvolle Umsetzung. Wichtiger Aspekt der Siedlungsverträglichkeit ist insbesondere auch der Strassenverkehrslärm. Die Gemeinden resp. die Bevölkerung wünschen möglichst wenig Strassenverkehrslärm. Deshalb müssen entsprechende wirkungsvolle Massnahmen zur Lärmreduktion ergriffen werden. Aber auch mit geeigneten Massnahmen ist eine hohe Verkehrsbelastung kaum siedlungsverträglich.
- Punkt 14** Aktuell ist der Gütertransport auf der Strasse noch zu günstig, daher besteht kein Interesse diesen auf die Schiene zu verlegen. Zudem verursacht der Gütertransport Lärm, der sich wiederum nicht mit den Siedlungen in Bahnhofsnähe verträgt.

Massnahmen Gesamtverkehr

- GV-M01** Die systematische Koordination Siedlung und Verkehr soll auch für Städte und Gemeinden erfolgen, die raumplanerisch nicht zur Agglomeration gezählt werden. Insbesondere die Gemeinden im Bezirk Weinfelden sind dadurch stark betroffen, da sie aus dem Raster fallen. Der Fokus darf nicht ausschliesslich auf den Agglomerationen liegen, der Verkehr muss übergreifend betrachtet werden.
- Nebst der Siedlung und dem Verkehr soll die Umwelt insbesondere der Lärmschutz in die Koordination einfliessen.
- Der erste Satz des zweiten Absatzes ist wie folgt anzupassen:*
- In Gebieten innerhalb des Urbanen Raums soll deshalb eine systematische Koordination von Siedlung und Verkehr unter Beachtung der Umweltauswirkungen eingeführt werden.
- GV-M02** Die Federführung durch die Abteilung Öffentlicher Verkehr wird begrüsst. Es ist darauf zu achten, dass die Anschlüsse an die Hauptverbindungsachsen verfügbar sind, sonst wird das Angebot nicht genutzt. Der ÖV muss in der Folge an diesen Orten entsprechend ausgebaut bzw. der Fahrplan daran ausgerichtet werden.
- GV-M03** Die Überprüfung der Zugänglichkeiten liegt in der Federführung der Gemeinden, d.h. sie haben den Aufwand und tragen die Kosten. Es ist zu prüfen, ob solche Projekte in die Agglomerationsprogramme aufgenommen werden könnten und dadurch vom Bund teilsubventioniert werden. In Gemeinden ausserhalb der Agglomerationen wird eine Mitfinanzierung durch den Kanton gewünscht.
- GV-M07** Durch diese Überprüfungen geraten die Gemeinden möglicherweise unter Druck. Wenn die Ansprüche steigen, hat das besonders auch für die Gemeinden finanzielle Konsequenzen. Bei allfälligen Anpassungen rechtlicher Grundlagen sind die Gemeinden in jedem Fall von Anfang an einzubinden.

- GV-M10** Im Positiven wird festgestellt: Die Gemeindeautonomie wird gewahrt – Die Gemeinden sind federführend und dadurch können sie selbst entscheiden wie die Umsetzung abläuft.
- GV-M11** Auch für diese Massnahme gilt: Die Gemeinden müssen frühzeitig und rechtzeitig in den Prozess aufgenommen werden. Verschiedene regionale Situationen sind zu prüfen – was passiert im Ort, wenn das Projekt startet?
- Beispiel aus Amriswil:*
- Die in den Teilprojekten vorgesehenen Massnahmen wurden nicht mit der Stadt Amriswil abgesprochen. Bei einer Besprechung der Fachberichte wurde seitens Kantons mitgeteilt, dass die darin enthaltenen Massnahmen nicht verbindlich seien.

Massnahmen Motorisierter Individualverkehr

- MIV-M01** Die Gemeinden haben keinerlei Interesse an einer Bereinigung.
- MIV-M05** Flankierende Massnahmen bringen nur Verkehrsentslastung, wenn gleichzeitig Entlastungsstrassen angeboten werden. Dann sind sie wichtig, damit der Durchgangsverkehr auch wirklich auf die Entlastungsstrassen ausweicht. Es stellt sich die Frage, ob solche Massnahmen in den Gemeinden, die erst in der 2. Etappe von BTS/OLS entlastet werden, schon vorher angegangen werden könnten.
- Umgestaltungen der Ortsdurchfahrten sind aber auch ohne Entlastungsstrassen wichtig, um den Verkehr siedlungsverträglicher zu gestalten. Hier wäre aus Sicht der Gemeinden wünschenswert, dass dies bei möglichst vielen Ortsdurchfahrten umgesetzt wird.
- Es ist erfreulich, dass der Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung von Beginn explizit erwähnt wird. Das ist sehr wichtig.
- MIV-M07** Es macht Sinn, über Carpooling-Parkplätze eine Gesamtbetrachtung zu machen. Die Standortwahl ist entscheidend. Sie wirkt sich direkt auf die Nutzung aus. Es gibt an den grossen Verkehrsachsen Bsp. A7 noch grosses Potential.
- MIV-M08** Die Arbeitsgruppe stört sich an der Bezeichnung «Gegebenenfalls» im Titel der Massnahme. Fördermassnahmen sollen konkret umgesetzt werden, Da der Markt für Elektromobilität im Kanton Thurgau noch nicht vollständig angekommen ist.
- Die Formulierung im Titel der Massnahme ist wie folgt anzupassen:*
- Zusätzliche Fördermassnahmen für Elektromobilität prüfen

Massnahmen öffentlicher Verkehr

- ÖV-M01 + 02** Diese Weiterentwicklung zielt in die richtige Richtung. Da jedoch der Kanton (Abt. ÖV) diese Massnahme federführend begleitet und nicht die Gemeinden, besteht eine gewisse Skepsis gegenüber der Finanzierung. Aus Sicht der kantonalen Zentren ist die gesamte Finanzierung zwingend zu überprüfen.
- ÖV-M03** Wie bei der Massnahme 01 sollen auch hier alternative Erschliessungsformen geprüft werden (Bsp. Rufbus, Sammeltaxi, usw.).
- ÖV-M07** Eine frühzeitige Kommunikation und Koordination mit den örtlichen Busbetrieben ist unumgänglich.

Massnahmen Langsamverkehr

- LV-M01** Im LV-Konzept wird keine konkrete Planung beschrieben. Der Kanton beteiligt sich nur an den Kosten, sofern das Radnetz parallel zur Kantonsstrasse verläuft.
- Die Gemeinden befürchten, dass die Weiterentwicklung des Radnetzes zu hohen Kosten führt und die Gemeindefinanzen stark belastet. Sie erwarten aus diesem Grund ein stärkeres finanzielles Engagement von Seiten des Kantons, wenn LV-Verbindungen alternativ fernab der Kantonsstrasse geführt werden können und dadurch ein besseres Ergebnis bezüglich Sicherheit erreicht werden kann.
- LV-M02** Von den Gemeinden wird die Erstellung (und sicher auch Umsetzung) von LV-Netzplänen sowie die Schaffung/Optimierung von Veloabstellplätzen erwartet. Daher ist der Aufbau der Beratungstätigkeit durch die Fachstelle Langsamverkehr für die Gemeinden sehr wertvoll.
- LV-M05** Zur Verbesserung der Umsteigesituation an Bahnhöfen werden u.a. gedeckte Umsteigewege zu Bus, Rad- und P+R Parkplätzen vorgeschlagen. Für die betroffene Gemeinde dürfte dies in vielen Fällen schwer umsetzbar und kostenintensiv sein. Die Stossrichtung stimmt. Wie der Kanton, gemäss Abs. 2, die Gemeinden aber bezüglich der Optimierung unterstützen möchte, soll konkret aufgeführt werden.

Massnahmen Organisation

- OR-M01** Mit der Verbesserung der Datenhaltung und -verfügbarkeit strebt der Kanton u.a. an, dass im Auftrag von Gemeinden erhobene Verkehrsdaten dem Kanton geliefert werden. Damit solche Daten für eine Weiterverwendung nützlich sind, müssen sie sorgfältig aufbereitet und dokumentiert werden. Dies wäre mit einem grossen (den Verfassern des GVK wahrscheinlich kaum bewussten) Aufwand sowohl beim Kanton als auch bei den Gemeinden verbunden. Ob sich dieser Aufwand lohnen würde, ist mehr als fraglich.

OR-M02

Im Verkehrsmodell ist der LV nicht eingeschlossen, nur ÖV und MIV. Bis heute gibt es kein Modell auf dem beispielsweise auch der Hinterthurgau für regionale Fragestellungen abgebildet wird. Eine generelle Aktualisierung ist anzustreben.

Die Arbeitsgruppe würde es begrüßen, wenn die betroffenen Gemeinden abgeholt werden und Einfluss nehmen können. Wenn eine Überprüfung gemacht wird, dann sollen alle Gemeinden einbezogen werden.

Schlussbemerkungen

Das überarbeitete Gesamtverkehrskonzept Thurgau entspricht im Grundsatz den Vorstellungen der Arbeitsgruppe. Wie die Finanzierung bei einigen Massnahmen zu Stande kommen soll, stösst allgemein auf Skepsis. Die Gemeinden erwarten eine frühzeitige Einbindung in die Prozesse und eine transparente Kommunikation.

Wir bitten das Kantonale Tiefbauamt, die oben formulierten Anmerkungen in gebührender Weise zu berücksichtigen.

Wir danken Ihnen für Ihre Bemühungen.

Freundliche Grüsse

VERBAND THURGAUER GEMEINDEN



Kurt Baumann
Präsident



Chandra Kuhn
Geschäftsleiterin