

FDP.Die Liberalen Kanton Thurgau, Bahnhofstrasse 8, 8594 Güttingen

Kantonales Tiefbauamt
Herr Andreas Schuster
Langfeldstrasse 53 A
8510 Frauenfeld

Güttingen, 31. Oktober 2019

Überarbeitung Gesamtverkehrskonzept Thurgau – Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Schuster, sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. Juni 2019 unterbreitet das Kantonale Tiefbauamt Verbänden und Organisationen das überarbeitete Gesamtverkehrskonzept Thurgau. Wir bedanken uns für die Einladung zur Stellungnahme zum überarbeiteten Gesamtverkehrskonzept des Kantons Thurgau.

Die Arbeitsgruppe «Umwelt und Lebensraum, Verkehr» der FDP.Die Liberalen Thurgau hat sich eingehend mit dem Gesamtverkehrskonzept auseinandergesetzt.

Als unglücklich wird der Zeitpunkt der Vernehmlassung, welche genau auf den Legislaturwechsel fällt, empfunden. In vielen Gemeinden müssen sich die neuen Exekutivmitglieder zuerst in ihr Amt einarbeiten.

Allgemeine Bemerkungen

Wir erachten diese wichtige Grundlagenarbeit als gelungen und zielführend. Das Konzept bestätigt die bestehenden, grossen verkehrstechnischen Leitlinien als sinnvoll und zweckmässig. Wir teilen diese Einschätzung. Die sehr differenzierte und gesamtheitliche Herangehensweise (Gesellschaft, Umwelt, Wirtschaft) erachten wir als beispielhaft.

Die Balance zwischen MIV und ÖV erachten wir als ausgewogen. In einem ländlich geprägten Kanton mit stark gestreuten Siedlungsstrukturen werden alle Verkehrsträger gebraucht. Diese sind gut aufeinander abzustimmen. Für die FDP.Die Liberalen Thurgau ist es wichtig, dass sich auch die ländlichen Regionen wirtschaftlich gut entwickeln können und unterstützt deshalb die guten Anbindungen peripherer Lagen.

Als Mangel empfinden wir, dass ein separates Kapitel zur Schifffahrt (analog zum Kantonalen Richtplan) fehlt. Die Schifffahrt bietet nicht zu vernachlässigende Chancen. Die Fährverbindung zwischen Romanshorn und Friedrichshafen ist für verschiedene Verkehrsarten von grosser Bedeutung. Insbesondere für den Schwer- und Güterverkehr.

Grundsätzlich bemängeln wir die für die statistischen Betrachtungen verwendete veraltete Zahlenbasis. Die Bevölkerungsprognose für 2030 ist in gewissen Gemeinden schon heute fast erreicht. Es ist deshalb augenscheinlich, dass die Verkehrsprognosen übertroffen werden. Zwanzig Jahre alte Feinstaubwerte erachten wir als nicht zweckmässige Grundlage für die aktuelle Planung. Es ist davon auszugehen, dass an den kan-

tonalen Hauptverkehrsachsen diese Werte massiv zugenommen haben. Für Langsamverkehr und Güterverkehr scheinen grundsätzlich Zahlen zu fehlen oder wurden zumindest nicht publiziert. Auch der Ko-Referent Dr.-Ing. K. W. Axhausen macht im GVK auf Seite 76 auf den Umstand der schwachen Zahlenbasis aufmerksam.

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.

Kapitel Zielsetzungen

Eine nachhaltige und wirtschaftliche Sicherstellung der Erreichbarkeit von Zielorten (Arbeitsplätze) für alle Bevölkerungsgruppen ist für das Fortkommen des Thurgaus von *massgeblicher* Bedeutung. Eine grosse Chance besteht in der Anwendung neuer Technologien und innovativer Verbundlösungen aller Verkehrsträger. Daher sollte die Förderung solcher Innovationen ebenfalls ein strategisches Ziel darstellen.

Seite 27: Die Formulierung des ersten Abschnitts schildert korrekt, dass der Bund finanziell unterstützt. Kantonsbeiträge werden nicht explizit erwähnt. Auch wenn der Kanton als mögliche Trägerschaft erwähnt wird, ist die aktive Rolle des Kantons für Laien nicht ersichtlich. Der Kanton ist in den Lenkungsausschüssen vertreten und unterstützt die Agglomerationsprogramme aktiv. Die FDP.Die Liberalen Thurgau fordert, dass ein expliziter Hinweis zu den Finanzierungsbeiträgen des Kantons und allenfalls zu seiner Rolle im Allgemeinen zu machen ist.

Herausforderungen Allgemein

Punkt 3: Um den Güterverkehr auf Schienen sinnvoll sicherzustellen, sollte auch die Frage der privaten Anschlussgeleise und deren Rückbau genauer betrachtet werden.

Punkt 4: Ergänzend zur Stellungnahme des VTG verweisen wir auf die Dringlichkeit, den Lärmschutz nicht mittels Abwertung bzw. siedlungstechnischer Einschränkungen zu erwirken. Damit würde die Siedlungsentwicklung nach Innen stark eingeschränkt.

Punkt 18: Es wird im Konzept verschiedentlich auf die Grundlagen vom April 2019 verwiesen (Nr. 23 im Quellenverzeichnis). Das Güterverkehrskonzept ist noch nicht fertig gestellt, wird jedoch auszugsweise zitiert. Es ist nicht öffentlich zugänglich. Dies erscheint, angesichts der Dimension des Themas, als problematisch. Die FDP.Die Liberalen Thurgau fordert deshalb, dass die Grundlagen zum Güterverkehr und die entsprechenden Konzepte in einem Zwischenstand (Planung/Grundlagen) öffentlich zugänglich zu machen sind und betroffene Kommunen frühzeitig einzubeziehen bzw. anzuhören sind.

6.2. Teilstrategie Gesamtverkehr

Wie einleitend bemerkt, fehlt eine gesamtheitliche Betrachtung des Verkehrsträgers Schifffahrt. Diese hat Bedeutung für den Freizeitverkehr und den klassischen Ausflugstourismus, insbesondere in Kombination mit dem Veloverkehr.

Die Fähre ist nicht nur eine regionale Verbindung, sondern auch eine Ergänzung für den Fernverkehr (Flughafen zu Flughafen, Bodenseeraum nach Stuttgart etc.). Die Fähre ist ein sehr bedeutendes Transportmittel, weil sie für alle Verkehrsteilnehmer eine Art „Brücke“ darstellt (inkl. Schwerverkehr).

Die FDP.Die Liberalen Thurgau fordert, dass der Verkehrsträger Schiff in allen Abbildungen eingeführt und in den Strategien ergänzt wird.

6.3. Teilstrategie MIV – BTS / OLS

MIV-5: Die FDP.Die Liberalen Thurgau unterstützt diese wichtige strategische Komponente als «Netzurückgrat» (S.103 und Abb.65). Umso erstaunlicher ist, wie im Gesamtverkehrskonzept, Richtplanprojekte MIV, Seiten 71ff, bei der Würdigung der BTS und OLS ein Widerspruch zur Gesamtstrategie ausgemacht wird.

Der Verkehr wächst kontinuierlich mit der Bevölkerung. Die Aussage, dass mit der BTS eine Verlagerung des Verkehrs von Schiene auf Strasse stattfinden wird, ist im Raum Oberthurgau mehr als umstritten. Keiner der bestehenden Verkehrsträger kann den stark und schnell wachsenden Verkehr alleine aufnehmen. Die BTS/OLS wird nicht Verkehr bzw. Nutzer vom ÖV abziehen, sondern den ÖV ergänzen und den Schwerverkehr kanalisieren. Angesichts der Bedeutung der BTS/OLS ist es deshalb unverständlich und politisch fatal, hier als Fazit einen Widerspruch zu formulieren. Aufgrund aktueller Zahlen ist ein dringender Handlungsbedarf gegeben.

7. Massnahmen Gesamtverkehr

GV-M01: Für uns ist der sachgerechte und ökonomische Ausbau der Infrastruktur sehr wichtig, um unseren Kanton als attraktiven Wohn- und Arbeitskanton weiter zu etablieren. Daher begrüssen wir Anstrengungen zur Koordination von Raumplanung und Infrastrukturausbau.

GV-M02 (sowie Abb. 64 GV): P&R Anlagen sind ein wesentlicher Punkt für die Unterstützung des ÖV. Bei der Idee periphere P&R-Anlagen zu erstellen, sehen wir einen Widerspruch zu den Zielen des Landschaftsschutzes und Einschränkung des Siedlungsgebietes.

Wir sind der Meinung, dass, wo verkehrstechnisch sinnvoll, P&R Anlagen auch im urbanen Raum zulässig und zu planen sind.

GV-M03/M04: Diese Massnahmen sind insbesondere für Verkehrsknoten zu begrüssen. Es ist jedoch unverständlich, dass die Umsteigesituationen grundsätzlich mit Priorität «tief» eingestuft wurden. Es gibt immer noch neuralgische Punkte, an denen Probleme der sehr kurzen Umsteigezeiten bestehen. Aufgrund der sehr langfristigen Planungen der SBB müssen für die Fahrpläne solche Infrastrukturvorhaben frühzeitig überlegt und geplant werden. Die FDP Thurgau fordert, dass die Priorität für GV-M04 Umsteigesituationen von «tief» auf «mittel» zu erhöhen sei.

Massnahmen MIV

MIV-M03: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Problematik der immer grösser werdenden Stausituationen im Raum Amriswil, wie auch im Raum Arbon-Egnach-Salmsach-Romanshorn-Uttwil nicht einbezogen wird (analog zur Aufführung in MIV-M05).

Die Bedeutung der OLS ist zu stark auf den Seerücken ausgerichtet. Obschon im Bericht Seite 46 die Zusammenhänge für den Raum Amriswil-Romanshorn zutreffend erläutert werden. Wichtig ist der Zusammenhang OLS und BTS für den Raum Arbon-Amriswil-Romanshorn-Uttwil. Die BTS wird dort weit weniger Wirkung erzeugen ohne OLS. Wir fordern deshalb, dass die Bedeutung der OLS für die Entlastung des Raumes Arbon-Egnach-Salmsach-Romanshorn-Uttwil an geeigneter Stelle expliziter formuliert wird.

Massnahmen ÖV

ÖV-M01/02: Analog VTG sehen wir hier Finanzierungsprobleme, so unterstützenswert die Massnahmen auch sind. Es kann nicht sein, dass die Zuführung von Personen ausserhalb der Zentren via ÖV in die Zentren mehrheitlich zu Lasten der Zentren geht.

ÖV-M04: Wir befürworten den Ausbau des Fährtaktes. Wie oben erwähnt, vermissen wir jedoch einerseits die Darstellung der Fähre als Ergänzung zum Fernverkehrsnetz sowie die Aufnahme der Fähre als Transportmittel für den Schwerverkehr mit entsprechender Entlastung auf den Seeachsen.

Die FDP.Die Liberalen erachtet gute Anbindungen aller Regionen an das Schnellverkehrsnetz als zentralen Punkt. Die Wirtschaftsregion Oberthurgau und Kreuzlingen sind mit ihren international tätigen Firmen auf IC Verbindungen angewiesen. Deshalb sind im Zusammenhang mit dem Ausbau des ÖV-Fernverkehrs diese sicherzustellen. Insbesondere die Linienführung via Zürich Flughafen.

Wir fordern im Gesamtverkehrskonzept, Kapitel 6.8.1, Richtplanprojekte im Bereich ÖV (Seite 70), oder an anderer geeigneter Stelle zu ergänzen, dass die IC-Verbindungen aus dem Oberthurgau und Kreuzlingen, bei einer Verdichtung des Takttest (halbstündlich), mindestens stündlich weiterhin via Flughafen Zürich verkehren. Der Kantonale Richtplan sei bei Gelegenheit ebenfalls zu ergänzen.

ÖV-M06: Wir begrünnen, dass diese Massnahme explizite Erwähnung findet. Die Bahn wird im urbanen Raum auch zum „Tram“ bzw. einer Stadtbahn. Die Siedlungsentwicklung entlang solcher Achsen ist landschafts- und umweltschonend.

ÖV-M08: Eine gewisse beratende Funktion seitens des Kantons ist sinnvoll, sofern daraus nicht neue bürokratische Hürden in den Bewilligungsprozessen entstehen.

Massnahmen LV

LV-M05: Die Erstellung von Radparkierungsanlagen an zentralen Verkehrsknotenpunkten, wo auch Personen der umliegenden Ortschaften mit dem Velo zum Bahnhof fahren (mit E-Bikes immer öfter), ist sehr sinnvoll, kann jedoch nicht (alleine) Sache der jeweiligen Gemeinde sein und muss vom Kanton und allenfalls Bund (SBB) und eventuell Nachbargemeinden von ÖV-Schwerpunkten zwingend (finanziell) unterstützt werden.

Massnahmen Organisation

OR-M02: Es fällt auf, dass in der Region Amriswil-Romanshorn im Gegensatz zu allen anderen Regionen keine Zählstellen existieren. Wir begrünnen die Überprüfung des Verkehrsmodells und fordern zur vollständigen Erhebung der Verkehrsflüsse eine Ergänzung der Zählstellen im Raum Amriswil-Romanshorn. Dies insbesondere auch zur Erhebung von Entlastungseffekten durch die OLS (in Verbindung mit der BTS).

7.6. Realisierbarkeit

Die Idee dieser Matrix ist so nachvollziehbar wie problematisch. Die Einschätzung der Realisierbarkeit unterliegt als Momentaufnahme auch einer gewissen Willkür. Der politische Wille ist beeinflussbar, kann sich positiv wie negativ verändern (z.B. Unterstützung der Kommunen durch den Kanton oder Bund). Ebenso können rechtliche Hindernisse verzögern, aber auch wieder verschwinden. Es stellt sich hier die Frage, wer und wie oft die Überprüfung der Realisierbarkeit vornimmt, wie informiert und konsultiert wird und wie die entsprechenden Prioritäten in den Planungen und Budgets nachgefahren werden (Kadenz etc.).

Schlussbemerkungen

Das stark gewichtete interdisziplinäre Denken im Kanton erachten wir als beispielhaft und hoffen, dass dies zukünftig noch vermehrt bei der Beurteilung und der Umsetzung von Projekten zum Tragen kommt. Aufgrund der grossen Finanzierungsproblematik wäre hier eine Vertretung des DFS in der Arbeitsgruppe des Kantons sinnvoll.

Wir bitten das Tiefbauamt als federführende Stelle die oben gemachten Anmerkungen und Anträge in gebührender Weise zu berücksichtigen bzw. dem Regierungsrat und den entsprechenden Stellen zur Kenntnis zu bringen.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen Thurgau


David H. Bon
Parteipräsident


René Walther
Leiter Arbeitsgruppe Umwelt und Lebensraum, Verkehr