

Grossratsgeschäfts-Nummer: 20 / WE 4 / 225
Rechtsbuch-Nummer:
Departement: DBU

Bericht der Kommission zur Vorberatung des Gesamtverkehrs- und Güterverkehrskonzept Kanton Thurgau (Überarbeitung 2021)

Präsidentin: Pagnoncini Christina Larissa, Gemeindepräsidentin, Alterswilen

Mitglieder: Auer Jakob, Sicherheitsbeauftragter, Arbon
Brühwiler Konrad, Fahrlehrer, Frasnacht
Dietz Mathias, Sozialpädagoge FH, Eschlikon
Imhof Kilian, Schulleiter, Balterswil
Knöpfli Walter, Bauführer, Kesswil
Koch Paul, Revierförster, Oberneunforn
Opprecht Andreas, Gemeindepräsident, Sulgen
Reinhart Sandra, Bäuerin, Amriswil
Salvisberg Martin, a. Stadtpräsident, Amriswil
Schär Urs, Meisterlandwirt, Langrickenbach
Stricker Christian, dipl. Erlebnispädagoge NDS HF, Oberaach
Vogel Simon, Elektroingenieur ZFH, Frauenfeld
Walther René, Gemeindepräsident, Landschlacht
Zellweger Melanie, Geschäftsführerin, Romanshorn

Beobachter: Schenk Peter, Unternehmer Spezialtiefbau, Zihlschlacht

Vertreter des Departements

Regierungsrätin Carmen Haag, Chefin DBU
Andreas Heller, Kantonsingenieur
Peter Imbach, Leiter Projekt Management Verkehr
Daniel Stutz, Gesamtleiter Agglomerationsprogramme
Stefan Thalmann, Abteilungsleiter öffentlicher Verkehr
André Bucher, Tiefbauamt DBU – *Protokoll*

Die Kommission zur Vorberatung des Gesamtverkehrs- und Güterverkehrskonzepts Thurgau (Überarbeitung 2021) behandelte die Vorlage in zwei Sitzungen und dankt den Vertretern des Departements für Bau und Umwelt (DBU) für die Begleitung der Verhandlungen.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Kommission hat sich an zwei Sitzungen mit den beiden Konzepten Gesamtverkehr (GVK) sowie Güterverkehr Phase I (GüVK) auseinandergesetzt.

Das Ziel des GVK ist, dass für weitergehende Planungen möglichst hohe Qualität in der Abstimmung der Verkehrsträger untereinander und zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr geschaffen werden kann.

Dem GVK sind weitere Konzepte untergeordnet, insbesondere das ÖV-, das Güterverkehrs- und das Langsamverkehrskonzept sowie das Konzept kombinierte Mobilität.

Das GüVK wurde parallel zur Überarbeitung des GVK erarbeitet, da festgestellt wurde, dass ein Wandel in der Wirtschaft und Logistik stattfindet. Auch damit soll eine fundierte Grundlage für die zukünftige Planung entstehen. Das GüVK wird in 2 Phasen erarbeitet, einer Ist-Aufnahme als erste und einer Festsetzung von Handlungsschwerpunkte und Massnahmen in einer zweiten.

Die Kommission zur Vorberatung des Gesamtverkehrs- und Güterverkehrskonzept Kanton Thurgau hat keine Beschlüsse zu fassen. Der Wert dieser Vorberatung ist demnach die Diskussion über den Inhalt der Konzepte mit den Vertretern des Departementes.

Dieser Austausch hat ausführlich, für beide Parteien sicherlich lohnend, stattgefunden.

Allgemeines

Die Kommission hat mit dem Gesamtverkehrskonzept über ein "Instrument" beraten, welches zur gesamtkantonalen Koordination und Optimierung von Massnahmen und der Verflechtung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), dem öffentlichen Verkehr (ÖV), Fussgänger- und Veloverkehr (FVV) dient. Das GVK bildet somit die Grundlage zur systematischen Steuerung und Koordination der kantonalen Verkehrsplanung aus gesamtheitlicher Sicht. Es liefert Handlungsanweisungen für Behörden auf strategischer Ebene und hilft planerische Schnittstellen frühzeitig zu erkennen.

Eintreten

Das GVK richtet sich nach den Entwicklungsvorgaben des KRP, und damit der Förderung einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs und damit der einhergehenden Siedlungsentwicklung, auch unter Einbezug der Dimensionen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt.

Der GüVK soll zwei Hauptzielen dienen: Der Kanton Thurgau soll sich nicht als Logistikstandort der Schweiz positionieren, die Logistik beziehungsweise die damit verbundenen Dienstleistungen sollen Unternehmen und Haushalten im Kanton Thurgau dienen, und der Kanton Thurgau sorgt für eine effiziente, leistungsfähige, zuverlässige, attraktive, raumsparende und umweltschonende Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern.

3/9

Die Kommissionsmitglieder wurden eingangs, durch die zuständigen Fachpersonen des DBU, ausführlich über den Inhalt der Konzepte (und den Änderungen im GVK zu der Version 2011) informiert.

Das Eintreten wird einstimmig beschlossen.

Detailberatung

Die Kommission tagte an zwei Sitzungen wobei an der ersten das Gesamtverkehrskonzept und an der zweiten das Güterverkehrskonzept Phase I beraten wurde. Die beiden Protokolle dazu umfassen 64 Seiten. Es werden deshalb die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst.

Gesamtverkehrskonzept

In Ergänzung zum Bericht erläuterte, Andy Heller, Kantonsingenieur DBU/TBA, die Aktualisierungen.

- Das Zielsystem wurde an den kantonalen Richtplan angepasst
- Die Analyse, Schwachstellen, Strategien und Massnahmen wurden auf den neuesten Stand gebracht.
- Die Themen Gesamtverkehr, Langsamverkehr, Güterverkehr und Organisation wurden ins Konzept integriert
- In der Analyse sind zusätzlich die Elektromobilität und die Digitalisierung enthalten
- Es wurde ein neues Kapitel "Herausforderungen" eingeführt, um die Schnittstelle zwischen den Schwachstellen und den Strategien aufzuzeigen
- Die Massnahmen sind neu in Form von Kurzbeschrieben aufgeführt und die Richtplanprojekte wurden in die Massnahmen integriert.

Das Raumkonzept liefert die wesentlichen Vorgaben für die Weiterentwicklung des Verkehrs. Es teilt den Kanton neu in drei Raumtypen ein: den urbanen Raum, wo ein leistungsfähiges System des ÖV eine nachhaltige Mobilität gewährleisten soll; den kompakten Siedlungsraum, welcher sich in der Nähe von Verkehrsachsen befinden und insbesondere durch den ÖV gut an Zentren angeschlossen ist und die Kulturlandschaft, wo die Orte an die Zentren angebunden sind und eine Grunderschliessung durch den ÖV in der Regel sichergestellt ist. Weiterhin enthalten ist die Definition von kantonalen und regionalen Zentren.

Die Herausforderung besteht darin, dass Siedlung und Verkehr intensiver koordiniert werden müssen. Das Wachstum an Einwohnern und Beschäftigten soll schwerpunktmässig in den urbanen Räumen erfolgen.

Für den Gesamtverkehr ist die Entwicklung des Modal-Splits ein wichtiger Indikator, die Aufteilung, wie viele Personen sind mit was unterwegs. Der Umstieg auf energieeffiziente und nachhaltige Verkehrsmittel soll dabei gefördert werden.

Die Hauptstrategie im GVK fusst auf drei strategischen Grundsätzen: 1. Standortgunst fördern; 2. Zunehmende Mobilität bewältigen; 3. Siedlung und Verkehr koordinieren.

Darunter wurden 11 Teilstrategien formuliert, sie behandeln Themen wie wesensgerechter Verkehrsmiteinsatz, Abstimmung zu Siedlung und Verkehr, Abstimmung der Verkehrsarten miteinander, Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit etc.

Die Kommissionsmitglieder begrüßen die Überarbeitung des GVK und verdanken die umfangreiche Arbeit. Mitglieder der Kommission hinterfragen jedoch, ob es richtig ist, die Entwicklung zu fördern oder ob dem Trend nicht entgegengewirkt werden sollte.

2.2: Zielsystem GVK Thurgau

Es wird festgestellt, dass die Anzahl Fahrzeuge pro Einwohner im Kanton Thurgau stetig gestiegen sind. Dies wird als möglicher Punkt um den Ressourcenverbrauch zu minimieren aufgeführt. Dieser Anstoss wird in die nächste Überarbeitung mitaufgenommen.

3.6.2: Prognosezustand (Motorisierter Individualverkehr)

Die Differenz bei den prognostizierten Fahrzeuganzahlen mit und ohne BTS/OLS werden mit den flankierenden Massnahmen bei einer Umsetzung von BTS/OLS begründet.

Die Befürchtung, dass mit der Umsetzung, eine Verschiebung der Nutzung von ÖV auf den MIV passiert, wird als minimal beziffert.

Es ist klar, dass Alternativen gesucht werden müssen, wenn die BTS/OLS nicht realisiert werden, um die Dörfer zu entlasten, wobei der Bund auch signalisiert hat, unter Einbezug des Kantons, Lösungen zu suchen.

3.7.2: Prognosezustand (Öffentlicher Verkehr)

Künftig sind im ÖV im Vergleich zum MIV stärkere Zunahmen in der Nachfrage zu erwarten, ca. 20-25% bis 2040

Es gibt beim Bus Angebotsdefizite in Teilen der urbanen Räume sowie eine fehlende Vernetzung zwischen Bus und Bahn ausserhalb der Zentren. Die Herausforderung: Die Marktanteile in die Zentren und zwischen den Zentren sollen grösser werden und die urbanen Räume sind mit leistungsfähigen ÖV-Systemen zu vernetzen.

Die Nord-Süd-Thematik wird als Schwäche erkannt, die Kommissionsmitglieder erkennen jedoch hierzu im GVK keine Vision / Entwicklung.

Es wurde begründet, dass diese Entwicklungsschritte ins ÖV-Konzept und nicht ins GVK gehören und betont, dass für eine Umsetzung zudem die Wirtschaftlichkeit gegeben sein muss.

3.8.2: Prognosezustand (Langsamverkehr)

Mit dem GVK 2011 war noch kein Langsamverkehrskonzept vorhanden. Dieses wurde im April 2017 veröffentlicht und wurde deshalb nun neu ins GVK integriert. Dafür wurden detailliert die Attraktoren evaluiert, wo Schulen, Häuser sind und wo der Langsamverkehr hinführen muss. Die Gemeinden und Schulgemeinden sind bei der Evaluation wichtige Partner. Die Herausforderung ist ein attraktives Alltagsnetz für den Fuss- und Radverkehr bereitstellen zu können.

Heute gibt es noch kein durchgehendes Alltagsradnetz. Im Gegensatz dazu ist das Freizeitradnetz umfassend und gut ausgebaut. Beim Fussverkehr ist es analog.

3.11: Strassenverkehrssicherheit

Aus der Kommission wird darauf hingewiesen, dass die Sicherheit ein wichtiger Aspekt ist, um den Modal-Split verändern zu können.

3.12.1: Lärm (Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt)

Aus der Kommission wird darauf hingewiesen, dass im Konzept kaum Bezug zur Lärmbelastung sowie Lärmreduktion genommen wird. Hierzu wird erläutert, dass sich eine Lärm- und Ruheschutzstrategie in der kantonalen Verwaltung in der Erarbeitung befindet, sie liegt im Entwurf vor.

3.12.3: Landschaft und Naturschutz (Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt)

Es wird aus der Kommission nochmals explizit auf den Einfluss auf die Landschaft und die Natur durch neue Strassen hingewiesen.

Kapitel 3.13: Finanzierungssystem

Aus der Kommission wird angemerkt, dass die Finanzierung vom Strassenverkehr im Vergleich zur Finanzierung anderer Verkehrsarten sehr kurz gehalten wird. Es hat keine Zahlen, wieviel der Strassenverkehr den Kanton kostet. Der Hinweis wird für die nächste Revision mitaufgenommen.

3.15: Digitalisierung

Aus der Kommission kommt der Wunsch, dem Thema ausreichend Beachtung zu schenken, da die Digitalisierung im Personenverkehr grosse Veränderungen mit sich bringen wird, welche bei der Planung von neuen Strassen berücksichtigt werden muss. Hierbei wird auf das Thema Car-Sharing verwiesen.

3.16: Elektromobilität

Die Anfrage nach der Planung zu einem Förderprogramm für E-Velos wird verneint. Die Befürchtung, dass der Autoverkehr zunimmt, aufgrund der Meinung mit E-Autos "sauber" zu fahren etc., ist in die Prognoseperspektive 2050 vom Bund eingeflossen. Man geht davon aus, dass der MIV in den Agglomerationen stark zurück geht aber im ländlichen Raum eher stabil bleibt. Durch Verhinderung eines Überangebotes von Parkplätzen und einem noch besser ausgebauten Strassennetz, werden die Anreize zur Nutzung des Autos (auch Elektro) nicht noch verstärkt.

4.6: Schwachstellen Güterverkehr

Es wird erläutert, dass bezüglich der Rübentransporte grosse Anstrengungen unternommen wurden, um einen Teil davon auf die Schienen zu bringen. Da der Umschlag mehr kostet, wird der günstigere Weg gewählt. Der Kanton hat deshalb schon an Orten den Verlad subventioniert. Für den Ursprung des "Problems" wird die Agrarpolitik aufgeführt, da diese die Rübenpflanzung attraktiv macht.

4.5: Schwachstellen Langsamverkehr

Das Zählernetz wird aufgebaut um die Datengrundlagen noch detaillierter auszubauen.

6/9

6.2: Teilstrategie Gesamtverkehr

Aus der Kommission wird vorgeschlagen sichere und schnelle Veloschnellrouten als Ziel aufzuführen.

6.3: Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr

Es wird bestätigt, dass die OLS eine flankierende Massnahme zur BTS ist bzw. die OLS nicht realisiert wird, solange die BTS nicht wird bzw. die OLS umgesetzt wird, wenn es die BTS realisiert wird.

6.4: Teilstrategie öffentlicher Verkehr

Das Thema Car-Sharing wurde nochmals aufgegriffen. Es wird gewünscht, dies als eigenständiger Verkehrsträger anzusehen.

Das Anliegen wurde notiert und bei der nächsten Überarbeitung beim "Thema MIV" berücksichtigt.

6.5: Teilstrategie Langsamverkehr

Es wird ein Hinweis zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten, zu einem gleichwertigen Nebeneinander, vermisst.

In Bezug auf Strassenquerungen wird erläutert, dass bei allen Strassenprojekten Sicherheitsaudits vorgenommen werden und auch alle bestehenden Querungen überprüft wurden. Die Defizite bei den Fussgängerstreifen sind bekannt, hierzu werden laufend Massnahmen zur Behebung vorgenommen.

7.7: Zeitliche Einordnung der Massnahmen

Das Controlling wird seitens Tiefbauamt durchgeführt, für das GVK ist dieses aber noch nicht initialisiert.

Beim ÖV-Konzept wird zirka alle 5 Jahre eine Überprüfung der Ziele gemacht. Mit den Kennzahlen, wie erfolgreich es auf den einzelnen Linien umgesetzt wurde, ergibt sich auch eine Schwachstellenanalyse und daraus eine Strategie und Massnahmen für das nächste ÖV-Konzept.

Beim LVK wird das Controlling jetzt zum ersten Mal durchgeführt.

Güterverkehrskonzept

In Ergänzung zum Bericht erläuterte Andy Heller, Kantonsingenieur DBU/TBA, die Aktualisierungen. Das Güterverkehrskonzept ist eine Neuerarbeitung.

Das Referenzszenario 2040 zeigt, dass der Güterverkehr im Kanton Thurgau ohne Durchgangsverkehr von 17.9 Millionen Tonnen auf 24.5 Millionen Tonnen steigt, was eine Zunahme von 37% entspricht. Der Güterverkehr ist in der Verwaltung zu institutionalisieren, koordinieren und zu sensibilisieren.

Die Phase I ist abgeschlossen. Dabei wurden die Schwachstellen und Herausforderungen analysiert und die Stossrichtungen definiert.

Für die Phase II ist eine öffentliche Ausschreibung in Vorbereitung, dazu liegt bereits ein RRB vom 31.8.2021 vor.

Peter Imbach, Projektleiter DBU/TBA, ergänzt des Weiteren, dass das Wachstum zu Schwachstellen im Güterverkehr führt, welche mit Herausforderungen verbunden sind: Die Flächenverfügbarkeit ist beschränkt, und für Logistikknutzungen ist zum Beispiel im Kantonalen Richtplan keine spezifische Sicherung möglich. Die Schienengüterverkehrsanlagen für Zugbildungen und den Güterumschlag sind ungenügend. Es fehlen Be- und Entlademöglichkeiten in urbanen Gebieten. Es gibt aber auch nur eine geringe Sensibilisierung für Logistik und Güterverkehr bei Kanton und Gemeinden. Das Produkt des "GüVK Phase I" sind 18 Stossrichtungen, welche in sechs übergeordnete Themenbereiche gegliedert sind: Wirtschaft und Finanzierung; Raum und Siedlung; Verkehr und Infrastruktur; Umwelt und Sicherheit; Organisation und Koordination; Grundlagen.

Die Kommissionsmitglieder stellen fest, dass das GüVK die Herausforderungen der Zukunft aufnimmt und die Stossrichtung aufzeigt, wo Handlungsbedarf besteht. Es zeigt sich als gutes Planungsinstrument. Die Einflussmöglichkeit des Kantons liegt darin, zu schauen, wo die Logistik Fläche braucht, um diese zu sichern und die Raumentwicklung darauf abzustimmen.

Bezüglich der Rübentransporte findet bereits eine Koordination statt. Betreffend Cargo Sous Terrain wird davon ausgegangen, dass anfangs April die Resultate der Studie vom Kanton St. Gallen präsentiert werden.

Der Schienen-, also Binnengüterverkehr muss praktisch ohne Subventionen auskommen, weshalb die Kosten die generiert werden, weiterverrechnet werden. Beim Schienengüterverkehr ist es ähnlich wie beim öffentlichen Personenverkehr. Die Stärke ist dort, wo grosse Transportmengen befördert werden, dort ist die Schiene stark und konkurrenzfähig.

Die Tendenz geht in die Richtung, dass man in Zukunft eher ein Kombibehälter schafft und die erste Wegstrecke auf der Strasse transportiert, dann an einem Ort auf die Schienen umschlägt und zum Schluss eine weitere Wegstrecke auf der Strasse absolviert.

3.1: Europäische Güterverkehrspolitik

Kabotage bedeutet, dass ein ausländischer Spediteur keine Ware in der Schweiz auf- und wieder abladen darf. Würde diese Vorgabe aufgehoben, würde dies den Strassengüterverkehr erheblich verbilligen. Mit einer europaweiten Internalisierung der externen Kosten würde dies vermutlich nur teilweise kompensiert, da sich diese nur auf den Transit und den Import-/Exportverkehr auswirken würde. Mit der bestehenden LSVA in der Schweiz sind die externen Kosten des Strassengüterverkehrs bereits weitgehend internalisiert. Werden auch beim Schienengüterverkehr europaweit die externen Kosten internalisiert, würden sich die Bahntransportkosten erhöhen, was sich im Binnenverkehr der Schweiz negativ auf den Modal-Split (Anteil der Bahn) auswirken würde.

Mit der Zulassung von Gigalinern (über 40 Tonnen), konzentriert man zwar mehr Ware auf engen Raum, jedoch sind dafür die Fahrgeometrien in der Schweiz nicht gemacht.

8/9

Bei der Umsetzung der Phase II des GüVK wird dann die Verkehrsperspektive 2050 miteinbezogen. Diese war bei der Erstellung der Phase I noch nicht vorhanden. Der Grundlagenbericht Cargo Sous Terrain sowie der Auftrieb im Versandhandel werden ganz am Anfang zur Erarbeitung von Phase II mitberücksichtigt.

3.3: ARE Verkehrsperspektiven 2040

Die Erfahrung zeigt, dass sich Krisen negativ auf den Verkehr auswirken können, aber auch positiv. Das System ist deshalb robust zu planen.

3.4: Raumkonzept Schweiz

Das Thema "verkehrsträgerübergreifende Logistikpolitik des Bundes" steht noch am Anfang und wird mit der zweiten Phase spruchreif.

Ziel ist nicht im Thurgau ein riesiges Logistikgebiet zu schaffen, sondern lediglich den Umschlag zu fördern, in kleinem Rahmen.

3.7.2: Ausbauschritte STEP/FABI

Die kantonalen Stellen sind bezüglich der Ausbauten in gutem Kontakt, dass auch früh interveniert werden kann.

3.8.2: Zugbildung und Bedienpunkte SBB Cargo

Von Seiten Kanton wird bestätigt, dass er im Rahmen des Güterverkehrskonzeptes (Phase II) Massnahmen im Bereich Logistik und Güterverkehr prüft und soweit zweckmässig in die Agglomerationsprogramme aufnimmt

4.1.2: Strassengüterverkehr

Der Rückgang bezüglich der Anzahl Lastwagen auf der Fähre wird damit begründet, dass dort kein Zoll mehr besteht, zudem wurden die Strassen stark ausgebaut, was diese zu Nutzen attraktiv macht. Als weiterer Aspekt wird die Gewichtsveränderung bei den Schwerlasttransporten aufgeführt. Es wird zusätzlich bemerkt, dass die Berechnung auf wenigen Zahlen basiert.

4.3: Kantonale Planungen und Rahmenbedingungen mit Bezug zum Güterverkehr

Die Idee von "güterverkehrsintensiven Einrichtungen" könnte zum Beispiel sein, dass sie in der Nähe zu einem Bahnanschluss sein oder freie Flächen haben müssen. Die Frage ist vom Grundsatz her, ob man dies im PBG als Bestimmungen aufnimmt, was diese Einrichtungen erfüllen müssen.

Die Themen Cargo-Bike und Velokurier sollen dann im Massnahmenteil aufgeführt werden.

4.4: Umweltwirkungen des Güterverkehrs

Erstsanierungen der Massnahmen zur Lärmsanierungen gemäss Bundesgesetzgebung sind laut Aussage Kanton erledigt. Da sich die Gesetzgebung und die Verkehrsmenge jedoch laufend verändert, wird dieses Thema weiterhin aktuell bleiben und in den nächsten Jahren eine grosse Aufgabe sein.

9/9

7.3: Ziele für den Güterverkehr

Die Ziele wurden gut gefasst. Es wird ergänzt, dass eine Nutzung der Bahn, zum Beispiel über kurze Distanzen, nicht mit Umweltvorteilen verbunden ist.

Aus der Kommission wird zudem bemängelt, dass die Unternehmensprozesse vernachlässigt werden. Durch diese könnten ebenfalls Transporte eingespart werden.

Die 18 Stossrichtungen, die man in der Phase I nur in die sechs Hauptbereiche gegliedert hat, wurden untereinander noch nicht priorisiert. Dies erfolgt in der nächsten Phase.

Alterswilen, 7. April 2022

Der Kommissionspräsident

Christina Larissa Pagnoncini