



Grosser Rat

Mittwoch, 12. September 2018

Interpellation von Marianne Sax vom 19. April 2017 „Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts“

GRG Nr. 16 IN 9 / 105

Sehr geehrter Herr Präsident

Geschätzte Regierungsrätinnen und Regierungsräte

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Wann haben Sie sich zuletzt auf zähe Verhandlungen eingestellt und haben dann erstaunt festgestellt, dass Sie offene Türen einrennen?

Mir ist es so ergangen, als ich mein erstes Betriebs- und Gestaltungskonzept (genannt BGK) auf einer Kantonsstrasse im Kanton Thurgau erarbeitet habe. Ich war erstaunt, wie offen sämtliche Varianten diskutiert wurden und dass Tempo 30 dabei eine der möglichen Massnahmen sein darf ... und das ist keine Selbstverständlichkeit. Damit liegt der Kanton Thurgau erstaunlich nahe beim Kanton Bern, der in der Verkehrsplanung seit Jahren eine Vorreiterrolle einnimmt.

So kann ich aus meiner Berufserfahrung bestätigen, dass die Antwort des Regierungsrates den tatsächlichen Verhältnissen weitgehend entspricht. Bei Verkehrsprojekten wird eine sorgfältige Gesamtabwägung vorgenommen und die Wünsche der Gemeinden werden hoch gewichtet.

Umso erstaunter bin ich, wenn ich im Gespräch mit Vertretern von Frauenfeld erfahre, dass dort die Situation ganz anders geschildert wird.

Frauenfeld als Kantonshauptstadt mit einer schwierigen Vorgeschichte in der Verkehrsplanung, hat endlich auf ein positives Signal gehofft mit dem Versuch der Tempo 30-Zone und wurde einmal mehr bitter enttäuscht.

In einer Stadt gibt es immer wieder Sanierungsprojekte und 1000 Gründe, warum ein solcher Versuch gerade ungelegen kommt. Trotzdem wären genau hier ein positives Signal, ein mutiger Schritt umso wichtiger gewesen.



Mit der Testplanung Promenade - Vorstadt ist ein guter Anfang gemacht, das Resultat wird bald der Öffentlichkeit präsentiert. Das wichtigste daran ist die Beteiligung SÄMTLICHER AMTSSTELLEN des DBU.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Verkehrsplanung darf in der heutigen Zeit nicht mehr als separate Disziplin behandelt werden, denn

RAUMPLANUNG UND VERKEHRSPANUNG SIND SIAMESISCHE ZWILLINGE!

Schon seit Beginn der Raumplanung ist Mobilität DER Treiber. Heute sind die Projekte gerade im Zuge von Innenverdichtung und Berücksichtigung schwächerer Verkehrsteilnehmer so komplex, dass die Frage ob Tempo 30 Ja oder Nein nicht mehr einzig eine Frage sein darf, die das TIEFBAUAMT betrifft, NEIN, es betrifft genauso stark das Amt für Raumentwicklung.

Wie kann es sein, dass auch heute noch bei Umfahrungsprojekten die Variantenerarbeitung und -bewertung nur im Tiefbauamt vorgenommen wird und die anderer Ämter nicht miteinbezogen werden? Für die Einpassung ins Ortsbild und den Umgebungsschutz müsste sich das ARE einsetzen, genauso wie das Hochbauamt die städtebauliche Integration einbringen sollte. Diese Kriterien müssten genauso hoch gewichtet werden in der Variantenbewertung wie technische Machbarkeit und Funktionsfähigkeit!

Genauso verhält es sich offenbar in Frauenfeld. Die heisse Kartoffel „Tempo 30 Ja oder Nein“ wird dem Tiefbauamt zugeschoben, aber ich frage mich, WO BLEIBT DAS AMT FÜR RAUMENTWICKLUNG? Wo ist die Stellungnahme aus raumplanerischer Sicht zu Einpassung ins Ortsbild, Lärm, Bedürfnissen der Anwohner, der Ladenbesitzer, Verträglichkeit im öffentlichen Raum?

Es wäre nicht in Ordnung, dem Tiefbauamt mangelnde Kooperation vorzuwerfen, wenn die Stadt Frauenfeld oder deren Verkehrsplaner die Hausaufgaben nicht gemacht hätten. Nur eine Signalisationsänderung vornehmen zu wollen ohne begleitende Massnahmen, ist nicht nur gesetzeswidrig, sondern gerade im städtischen Umfeld auch unsinnig. Aber da die Frauenfelder Behörden auch provisorische Umgestaltungen vorgeschlagen haben, bleibt das DBU die Antwort schuldig, warum dieser Versuch nicht durchgeführt werden konnte.



Temporeduktionen sind keine Selbstläufer, es gibt jedes Mal nebst einer Reihe von Befürwortern meist genauso viele Gegner. Das Thema ist komplex und muss gut begleitet werden. Die Haltung der Fachleute auf den Ämtern spielt dabei eine wichtige Rolle zur Unterstützung der Gemeinden und ich fordere unsere Regierungsrätin Carmen Haag auf, innerhalb des DBU eine Kooperation zwischen den Ämtern zu fördern.

Der Kantonsingenieur hat an einem Vortrag vor Planern die Teilnehmer aufgefordert, auch mal von einer genau notierten Beethoven-Symphonie abzuweichen, etwas Neues zu wagen und das Risiko in Kauf zu nehmen, dabei auf die Nase zu fallen. Dann soll man daraus lernen, wieder aufstehen und weitermachen. Er rief auf zu „mehr Jam-Session“.

Ich spiele diesen Ball nicht nur zurück an ihn, sondern an unsere Regierungsrätin Carmen Haag. Wir **Grünen** wünschen in Verkehrsfragen generell mehr „Jam-Sessions“ und dabei sollen auch der Kantonsbaumeister und die Chefin des ARE Teil der „Band“ sein und bei komplexeren Verkehrsfragen mitwirken, nicht im Background-Gesang, sondern zum Beispiel an der Leadgitarre.

Wir danken dem Regierungsrat für die Beantwortung der Fragen und freuen uns auf eine vermehrt progressive Haltung im Tiefbauamt. Wir fordern eine grosse Bereitschaft für Pilotprojekte mit provisorischen Massnahmen UND innovative Verkehrsprojekte mit Temporeduktionen.

Das Tiefbauamt fordern wir auf, alles daran zu setzen, dass dem Kanton Thurgau bald ein verkehrsplanerisches Meisterstück gelingt, sodass unsere Gemeindebehörden nicht in den Kanton Bern reisen müssen, um gute Beispiele anzuschauen, sondern innerhalb unseres Kantons fündig werden.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Karin Bétrisey