

Gesamtverkehrs- und Güterverkehrskonzept Thurgau

GRG Nr. 20/WE 4 / 225

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Geschätzte Regierungsrätinnen und Regierungsräte

Liebe Kolleginnen und Kollegen

«Der Motorisierungsgrad (Personenwagen pro 1000 Einwohner) liegt im Kanton Thurgau bei 62.1%, was im schweizweiten Vergleich den fünfthöchsten Wert darstellt (Mittel Schweiz: 54.1%).»

Dieses Zitat aus dem Kapitel **Analyse Ist- und Prognosezustand**, Unterkapitel «*Motorisierungsgrad*» zeigt auf, wie schlecht unser Kanton im schweizweiten Vergleich dasteht.

Weiter im Kapitel «*Verkehrsnachfrage*» ist zu lesen: «Im Gegensatz zum MIV und ÖV ist die Datenlage im LV heute spärlich. Aktuell erfolgt keine systematische Erhebung des Verkehrsaufkommens, wo nötig werden projektbezogene Erhebungen durchgeführt. Aussagen zur Nachfrage im LV auf Kantonsebene erlauben einzig die Auswertungen der Mikrozensusdaten. Diese zeigen, dass der Anteil des MIV am Gesamtverkehr im Kanton Thurgau höher ist als im gesamtschweizerischen Mittel (CH: 66%, TG: 73%)».

Ein weiteres Zitat aus dem Unterkapitel Elektromobilität «Der Anteil elektrischer Fahrzeuge steigt kontinuierlich, dies aber auf einem sehr tiefen Niveau. Der Kanton Thurgau hinkt der schweizweiten Entwicklung hinterher, der Anteil elektrischer Fahrzeuge ist im Thurgau tiefer als im Schweizer Durchschnitt.»

Das Gesamtverkehrskonzept umfasst 116 Seiten plus Anhang. 96 Seiten davon sind der Analyse gewidmet. Die Hauptaufgabe eines Konzepts, die Erarbeitung von Strategien und Massnahmen zur Umsetzung umfassen **lediglich 20 Seiten**. Das ist aus meiner Sicht klar ungenügend, insbesondere weil die Aussagen floskelhaft und leider wenig griffig und konkret ausformuliert sind. Nochmals in aller Deutlichkeit: 83% des Konzepts umfassen Analysen, lediglich 17% Strategien und Massnahmen.

Das Konzept ist von Büros aus dem Kanton Zürich erarbeitet worden, obwohl es kompetente und etablierte Raumplanungs- und Verkehrsplanungsbüros in unserem Kanton gibt. Es wäre wünschenswert, in Zukunft zwingend im Kanton ansässige Büros bei der Vergabe zu berücksichtigen oder mindestens zusätzlich ins Projektteam aufzunehmen. Die Kenntnis der konkreten Herausforderungen und Bedürfnisse unserer Gemeinden und Strukturen könnten so viel besser eingebunden werden, was meiner Ansicht nach zu einer deutlichen Qualitätssteigerung des gesamten Konzepts führen würde.

Zum Schluss noch das Zitat, das am meisten irritiert:

«Das E- Bike hat ein erhebliches Potenzial um ausserhalb grosser Städte (**also beispielsweise in Gebieten wie dem Kanton Thurgau**) Pendlerfahrten auf das Velo zu verlagern.» Ich wiederhole gerne nochmals für alle «**also beispielsweise in Gebieten wie dem Kanton Thurgau**».

So sehen also die Büros aus dem Kanton Zürich unseren ganzen Kanton.

Ist das die Form, wie unser Kanton im Gesamtverkehrskonzept abgebildet werden soll? Dass der ganze Kanton in einer einzigen Klammerbemerkung gesamthaft abgehandelt wird? Wir wissen, dass es grosse Unterschiede der Situation in städtischen Agglomerationen und ländlichen Regionen gibt. Wir GRÜNE wünschen uns, dass diese Eigenheiten innerhalb unseres Kantons berücksichtigt werden.

Die BTS kommt mehrfach als wichtigster Bestandteil und Rückgrat des Gesamtverkehrskonzepts vor. Deren Realisierung ist in Frage gestellt und damit könnte das gesamte vorliegende Konzept bald Altpapier sein.

Wir werden die Ausschreibung dieser Arbeiten mit Interesse verfolgen und erlauben uns, hier für die nächste Überarbeitung folgende Erwartungen zu platzieren – und da schaue ich unseren neuen Departementschef des DBU an - :

1. dass lokale Fachkompetenz eingebunden wird
2. dass der Inhalt des nächsten Gesamtverkehrskonzepts maximal zu 40% aus Analysen besteht und sich zu 60% mit Strategien und Massnahmen befasst.

Besten Dank.

Karin Bétrisey