

5. Antrag gemäss § 52 der Geschäftsordnung des Grossen Rates von Toni Kappeler und Barbara Kern vom 11. März 2009 "Gesamtmobilitätskonzept" (08/AN 4/98)

Beantwortung

Präsidentin: Die Antwort des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Ich eröffne die Diskussion. Das Wort haben zuerst die Antragsteller, vertreten durch Kantonsrat Toni Kappeler.

Diskussion

Kappeler, GP: Der Regierungsrat beantragt die Erheblicherklärung unseres Antrages. Er werde ein Gesamtverkehrskonzept erarbeiten. Dieser Entscheid freut mich und ich danke dafür. Er zeigt, dass der Regierungsrat erkannt hat, dass unsere Verkehrsprobleme gesamtheitlich angegangen und gelöst werden müssen. Tatsächlich ist es klug, umfassend und möglichst exakt abzuklären, welche Mobilitätsbedürfnisse bestehen und wie sie am kostengünstigsten abgedeckt werden können, bevor die Baumaschinen auffahren. Eine Erhebung hat keine verzögernde Wirkung auf den ganzen politischen Prozess und die Planung von Strassen. Die Kosten können in Korrelation zu späteren Baukosten absolut vernachlässigt werden. Es ist eine lohnende Investition, die uns möglicherweise Fehlinvestitionen von grossem Ausmass erspart. Selbstverständlich würden für die Erarbeitung und Planung eines Gesamtmobilitätskonzeptes die bereits bestehenden Instrumente beigezogen. Sie beginnt nie auf dem leeren und unbearbeiteten Feld. Immer liegen schon gemachte Studien und Planungen vor. In unserem Fall sind es vor allem der Richtplan, das Konzept "Öffentlicher Regionalverkehr Thurgau" und verschiedene Studien zur Verkehrsentwicklung des Oberthurgaus. Soweit bin ich mit der Antwort des Regierungsrates einverstanden. Etwas überrascht hat mich die Aussage, dass die Anliegen des Vorstosses aus diesem Blickwinkel weitgehend erfüllt seien. Sie erweckt den Eindruck, dass ein Gesamtmobilitätskonzept lediglich eine Synthese bereits bestehender Grundlagen sei. Das Konzept soll das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung abbilden und für die Entwicklung unserer Verkehrswege Antworten auf Fragen geben wie: Wo sind Engpässe zu erwarten? Aus welchen Gründen ist ein grosser Anteil der Verkehrsteilnehmer auf der Strecke von A nach B unterwegs? Handelt es sich um Freizeitverkehr, Lieferverkehr, Einkaufsverkehr oder sind es Pendler? Wird bei einer repräsentativen Anzahl von Proben nicht nur die Quelle und das Ziel der Fahrt, sondern auch der Fahrzweck ermittelt? Gibt es auch eine Antwort, wie dieses Mobilitätsbedürfnis mit möglichst grossem Nutzen und kleinst möglichem Aufwand an Finanzen und Ressourcen befriedigt werden kann? Es gibt Institute, die das können. Mich interessiert, ob eine solche Arbeit

öffentlich ausgeschrieben wird, ob die Vergabe schon feststeht oder ob das Tiefbauamt den Leistungsauftrag "Gesamtverkehrskoordination" so zu verstehen hat, dass es diese wissenschaftliche Arbeit gleich selber leisten muss. Ich habe den Leiter der Abteilung für Netzplanung im Bundesamt für Strassen (ASTRA) gefragt, ob eine Abklärung des Mobilitätsbedarfs im Sinne eines Gesamtmobilitätskonzeptes für eine Aufnahme der T 14-Strecke in das Grundnetz förderlich oder gar Voraussetzung sei. In seiner Antwort schreibt er, dass ein Strassenneubauprojekt und eine Umstufung in das Grundnetz mit verschiedenen Erschwernissen zu kämpfen haben. Ein solches Projekt müsse zudem aus Sicht der übergeordneten Bundesinteressen notwendig sein. Die Abklärung der übergeordneten Bundesinteressen könnte durch das vorgeschlagene Gesamtmobilitätskonzept auch aus Sicht des Bundes angesprochen werden. Ein Konzept und auch die Mitwirkung daran würden den Bund sehr interessieren. Allerdings müssten wir und nicht das ASTRA diese Arbeit an die Hand nehmen, schreibt er weiter. Wie auch immer: Wenn wir beschliessen, die Arbeit an einem Gesamtmobilitätskonzept aufzunehmen, ist das in Bern ein starkes und willkommenes Signal. Es zeigt, dass wir wissenschaftliche Grundlagen erarbeiten wollen und es uns um eine gesamtheitliche und intelligente Verkehrspolitik geht. Ich bitte Sie, unseren Antrag zu unterstützen.

Lohr, CVP/GLP: Eine Mehrheit der CVP/GLP-Fraktion unterstützt den Antrag für ein umfassendes und periodisch aktualisiertes Gesamtmobilitätskonzept. Wir tun dies allerdings nur im Sinne der Antwort des Regierungsrates. Eine Gesamtschau macht für uns dann Sinn, wenn die bereits vorhandenen Grundlagen für eine koordinierte Mobilitätspolitik allenfalls optimiert werden. Das Herz der Mobilitätsplanung muss sich in den Agglomerationsprogrammen wiederfinden. Denn nur dort können die sinnvollen, wichtigen und auch richtigen Feinabstimmungen getroffen werden. Wir wollen ausdrücklich keine Verzögerung von vernünftigen Projekten durch die Ausarbeitung eines zu umfassenden Konzeptes. Der Regierungsrat ist deshalb gefordert, die Aufgabe der Erarbeitung des Konzeptes rasch an die Hand zu nehmen. Es ist sehr wichtig, und ich sage es bewusst mit diesen Worten: Wir sollten endlich wieder einmal ein Goal erzielen und nicht immer nur Pässe spielen. Unser sportlicher Departementsvorsteher wird uns vielleicht heute schon seine Zielsetzung nennen und bekanntgeben, wann er den Treffer schiessen möchte. Eine gute und vernünftige Mobilitätskonzeptidee stärkt den Kanton Thurgau als attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum.

Klöti, FDP: Als Grundlage für jegliche Planung von Verkehrsinfrastrukturen fordern die Antragsteller ein Gesamtmobilitätskonzept. Das macht Sinn. Sie sagen uns aber auch schon, wer diesen Auftrag erfüllen soll und für wie viele hunderttausend Franken er abgewickelt werden müsste. Das finde ich etwas vermessen. Der Regierungsrat verweist in seiner Antwort auf Kapitel 3.1 "Gesamtverkehr" des Kantonalen Richtplanes, in dem die Anliegen des Vorstosses weitgehend gedeckt seien. Dennoch wird ein Handlungsbedarf

geortet, um Massnahmen und Verflechtungen in den Bereichen motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr gegenseitig zu optimieren und aufeinander abzustimmen. Daher wird ein Gesamtverkehrskonzept in Auftrag gegeben, das basierend auf den vorhandenen Grundlagen die noch möglichen Verbesserungen aufzeigen wird. Es soll gleichzeitig als Leitbild der Mobilitätspolitik dienen. Der FDP scheint es wichtig, dass bei der Erarbeitung dieses Gesamtverkehrsmodells nicht nur nach dem Prinzip "top down" gearbeitet wird, sondern die bereits an Projekten arbeitenden Regionen und Agglomerationsgebiete in den Prozess einbezogen und deren Anliegen damit sichtbar berücksichtigt werden. Wir unterstützen das Vorgehen des Regierungsrates und sind gespannt darauf, wie die periodische Berichterstattung und Nachführung erfolgen wird. Der Regierungsrat soll frei in der Zuweisung der Aufträge innerhalb der Departemente sein.

Niklaus, SVP: Die SVP-Fraktion ist mehrheitlich damit einverstanden, den Antrag Kappeler/Kern im Sinne der Antwort des Regierungsrates erheblich zu erklären. Wie in der Beantwortung festgehalten wird, sind in Kapitel 3.1 "Gesamtverkehr" des Kantonalen Richtplanes Planungsgrundsätze aufgenommen, die sich mit den Anliegen des Vorstosses weitgehend decken. Insbesondere wird darin ein leistungsfähiges, wirtschaftliches und zwischen den einzelnen Verkehrsträgern koordiniertes Verkehrssystem gefordert. Der Antrag ist grundsätzlich ein Anliegen des vom Parlament genehmigten Kantonalen Richtplanes und kann unterstützt werden. Ein Gesamtmobilitätskonzept darf aber nicht als Überbau für alle verkehrspolitischen Entscheidungen und Weichenstellungen konzipiert werden, wie es die Antragsteller wohl fordern. Vielmehr ist auf den vorhandenen Grundlagen aufzubauen. Auf kantonaler Basis enthält der Richtplan in Kapitel 3 "Verkehr" und in den dazugehörigen Unterkapiteln bereits die wesentlichsten Aussagen für eine geordnete Entwicklung des Verkehrs. Im Konzept "Öffentlicher Regionalverkehr Thurgau" sind zudem die auf den Richtplan abgestimmten strategischen Ziele und Massnahmen festgeschrieben. Für die meisten verkehrsreichen Regionen sind mit den verschiedenen Agglomerationsprogrammen schon heute regionale Mobilitätskonzepte vorhanden oder mindestens absehbar. Mit Blick auf eine optimierte Abstimmung all dieser bereits festgelegten Massnahmen ist eine kantonale Koordination für ein Gesamtverkehrskonzept, wie es der Regierungsrat in Auftrag geben möchte, sicher sinnvoll. Insbesondere geht es darum, in den Bereichen motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr die einzelnen Massnahmen gegenseitig zu optimieren und aufeinander abzustimmen. Das damit auszuarbeitende Gesamtverkehrskonzept ist ein taugliches Instrument, um die kantonale Koordination im Bereich Verkehr noch weiter zu verbessern, und es dient einer gesamtheitlichen Verkehrsplanung.

Dr. Streckeisen, EVP/EDU: Auch die EVP/EDU-Fraktion stimmt der Erheblicherklärung des Antrages Kappeler/Kern zu, obwohl wir in der Antwort des Regierungsrates erste

Angaben zu den Kostenfolgen vermissen. Wir nehmen an, dass ein Leistungsauftrag an das Tiefbauamt nicht gratis sein wird. Nach unserer Meinung wurde im Bereich des öffentlichen Verkehrs bereits effizient koordiniert und gefördert, wofür wir danken. Beim motorisierten Individualverkehr und beim Langsamverkehr sehen wir aber Koordinationsbedarf. Gerade Radfahrer werden innerorts nicht bevorzugt behandelt. Es gibt noch einiges zu tun, da regional grosse Unterschiede bestehen. Was den Autoverkehr betrifft, sind wir doch sehr besorgt darüber, dass zahlreiche Einkaufszentren auf der "grünen Wiese" entstehen. Sie lösen viel Autoverkehr am Rand der Siedlungen aus, brauchen dort riesige zubetonierte Parkplätze und produzieren leere Dorfzentren. Aus unserer Sicht besteht hier ebenfalls Koordinationsbedarf. Diese Entwicklung müsste dringend gestoppt werden. Wir bitten den Regierungsrat, diesem Aspekt bei der Erarbeitung des Konzeptes grosse Beachtung zu schenken.

Kern, SP: Ob wir nun "per Pedes", per Velo, per Bahn oder per Auto unterwegs sind, die Mobilität wie wir sie heute verstehen und kennen, hat für unser Gemeinwesen eine hohe Bedeutung. Die Vielfalt des Angebotes und die Auswahl des jeweiligen Verkehrsmittels, das uns von A nach B bringt, haben sich in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert und perfektioniert, wenn auch nicht für alle Verkehrsmittel im gleichen Masse. Unsere Mobilität hat jedoch auch ihre Schattenseiten. So sind Lärmimmissionen und stetig ansteigende Luftschadstoffe besonders bei bestimmten Wetterlagen eine zunehmende Belastung für unsere Umwelt und die Menschen. Kantonsrat Kappeler und ich sind daher der Meinung, dass es in Zukunft eine intelligente und nachhaltige Gesamtschau auf unsere Mobilität braucht, die den beiden oben erwähnten Problemen ebenso Rechnung trägt wie jenen der Raumentwicklung in den Städten und im ländlichen Raum. Der Regierungsrat hat einen ersten Schritt in diese Richtung getan, indem er unseren Antrag erheblich erklären will. Damit wird ein Kapitel des erst kürzlich vom Rat verabschiedeten Richtplanes umgesetzt. Die SP-Fraktion ist für Erheblicherklärung des Antrages und dankt dem Regierungsrat für die Beantwortung. Würde es bei der Mobilität nur darum gehen, von A nach B zu gelangen, könnten wir auf verkehrskoordinierende Massnahmen verzichten. Mobilität ist aber eine komplexe Materie. Wir sind überzeugt davon, dass es das vom Regierungsrat vorgeschlagene Instrument braucht, um ein nachhaltiges Gesamtkonzept für alle Verkehrsträger zu erstellen. Wir danken Ihnen für die Unterstützung unseres Antrages.

Regierungsrat **Dr. Stark:** Ich danke Ihnen für die positive Aufnahme unserer Antwort. Der Antrag Kappeler/Kern rennt offene Türen ein, da er ein Thema anspricht, das wir im Departement für Bau und Umwelt seit Längerem diskutieren. Der Vorstoss hat aber die Diskussion intensiviert und zur Entscheidungsreife gebracht. Es geht darum, die heute im Richtplan bereits vorhandenen Mobilitätsstudien und Teilkonzepte im Bereich des öffentlichen Verkehrs in den verschiedenen Agglomerationsprogrammen zusammenzufü-

gen, zu ergänzen, aufeinander abzustimmen und zu optimieren, so dass schliesslich eine Gesamtschau entsteht. Der Regierungsrat nennt sie "Gesamtverkehrskonzept" und will sich graduell vom Gesamtmobilitätskonzept abheben. Allerdings müssen wir uns bewusst sein, dass die Diskussion, die auch in einem Lehrstuhl der ETH Zürich und an anderen Orten etabliert ist, in der Tiefe ganz anders ausgestaltet ist. Es ist wichtig, zu sehen, dass der Regierungsrat ein Gesamtverkehrskonzept erarbeiten will, das sich von einem Gesamtmobilitätskonzept unterscheidet. Es wird weniger wissenschaftlich und theoretisch, dafür pragmatischer und praktischer und auf den Kanton Thurgau zugeschnitten sein. Denn auch bei uns ist die gesamtheitliche Sicht nötig, das ist heute ganz normal. Wissenschaftlich gesprochen sind wir ein periurbaner und nicht ein urbaner Raum. Die Höhenflüge der ETH brauchen wir nicht, sondern ein auf die Verhältnisse, die Bedürfnisse und die Ziele unseres Kantons zugeschnittenes Gesamtverkehrskonzept, das die wesentlichen Fragen des Mobilitätsbedarfs und der Abdeckung durch die verschiedenen Verkehrsträger beantwortet. Es geht um Fragen wie: Wo wollen wir Individualverkehr? Wo wollen wir öffentlichen Personen- und Güterverkehr? Wo wollen wir Langsamverkehr? Das Gesamtverkehrskonzept wird diese Fragen und auch die Wissenschaftlichkeit beantworten. Als Zeitrahmen stellen wir uns rund ein Jahr vor. Der Regierungsrat wird diesem Projekt einen Steuerungsausschuss voranstellen, dem der Leiter des Amtes für Raumplanung, der Leiter der Abteilung öffentlicher Verkehr, der Leiter des Tiefbauamtes und der Leiter des Departementes für Bau und Umwelt angehören. Mit dem Gesamtverkehrskonzept erhalten wir ein auf die Bedürfnisse und die Entwicklungsziele gerichtetes Leitbild der Mobilitätspolitik des Kantons Thurgau, das selbstverständlich die umweltpolitischen Ansprüche berücksichtigen muss. Der Regierungsrat kann nur immer wieder auf den Richtplan verweisen. Er ist der Rahmen, nach dem sich das Gesamtverkehrskonzept richtet. Das Konzept wird auch die Ziele und die Massnahmen benennen. Wichtig für uns ist, ein Konzept über Monitoring und Controlling mit einer Wirkungskontrolle zu erarbeiten. Wenn das Konzept steht, möchten wir alle drei bis vier Jahre überprüfen, ob es in die richtige Richtung führt oder ob wir Massnahmen ergreifen müssen. Das verlangt der Bund auch bei den Agglomerationsprogrammen. Wir haben Ihnen in der Antwort zugesichert, die Aufgabe der Nachführung und Kontrolle des Gesamtverkehrskonzeptes in den Leistungsauftrag des Tiefbauamtes einzubinden. Im Tiefbauamt sind heute die beiden Verkehrsträger "Strassen" und "Langsamverkehr" integriert. Es ist daher naheliegend, diese Aufgabe dort zu vergeben. Ich versichere Ihnen, dass die Zusammenarbeit ausgezeichnet funktionieren wird, und empfehle Ihnen, den Antrag Kappeler/Kern im Sinne unserer Beantwortung erheblich zu erklären.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Beschlussfassung

Der Antrag Kappeler/Kern wird mit 104:2 Stimmen erheblich erklärt.

Präsidentin: Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung des verlangten Konzeptes zuhanden des Grossen Rates.