

Feedback-Formular

Koordinierte Stellungnahme von: Grüne Thurgau
Kontaktperson bei Fragen (Name, Tel, Email): simonvogel@gmx.ch

Datum: 27. Juni 2021

Allgemeines / Grundsätzliches

Kapitel/ Seite	Betreff	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Begründung/Bemerkungen
			<p>Der Umstieg auf eine klimaneutrale Mobilität ist eine grosse Herausforderung in den kommenden Jahren. Für die GRÜNEN ist klar, dass dies neben der Elektrifizierung auch durch ein anderes Mobilitätsverhalten und neue Mobilitätsformen geschehen muss. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir das Konzept «Kombinierte Mobilität im Kanton Thurgau».</p> <p>Im Kanton Thurgau mit seiner ländlichen Siedlungsstruktur ist immer noch ein hoher MIV Anteil vorhanden, welcher von 2010 (69%) bis 2015 (73%) sogar noch gestiegen ist. Gerade der Langsamverkehr und die Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln stellen jedoch die ökologischste Mobilitätsform dar. Es ist also zentral den MIV Anteil in den kommenden Jahren zu reduzieren.</p> <p>Mit dem vorliegenden Konzept sollen die Vorteile des öffentlichen Verkehrs auch in ländlichen Regionen besser genutzt werden und durch die bessere Anbindung von abgelegenen Orten die Attraktivität gesteigert werden. Aus Sicht der Grünen müssen zusätzlich die Sharing-Systeme grösser gedacht und auch kantonal koordiniert werden.</p>
			<p>Das Konzept stellt vor allem eine Analyse des Ist/Soll-Szenario dar und bietet den Gemeinden eine gute Grundlage.</p> <p>Es sollte jedoch geprüft werden, ob gewisse Massnahmen auch aktiv (z.B. finanziell) gefördert werden können, damit die Umsetzung in den Gemeinden tatsächlich erfolgt.</p>

Bericht: Einleitung (Kap. 1)

Kapitel/ Seite	Betreff	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Begründung/Bemerkungen
1.1 / 8			<p>Wir begrüßen die Erweiterung des Planungsauftrags und die breitere Definition von «Kombinierter Mobilität»</p> <p>Ein einheitliches, kantonales Konzept und ein Monitoring von Angebot und Nachfrage ist sinnvoll.</p>
1.3 / 10			<p>Die Bushaltestellen in ländlichen Gebieten bilden oft den Zugang zu einer erste Etappe einer ÖV-Reise. Entsprechend ist es wichtig, dass diese ebenfalls Teil des Konzeptes sind. Gerade wenn die Bushaltestelle deutlich näher liegt als der nächste Bahnhof, sollten entsprechende Bushaltestellen ebenfalls über ein P+R/B+R System verfügen.</p>

Bericht: Ausgangslage (Kap. 2)

Kapitel/ Seite	Betreff	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Begründung/Bemerkungen
2.3	Verkehrswachstum		<p>Für die GRÜNEN ist klar, dass das prognostizierte Verkehrswachstum so gut wie möglich auf den ÖV verlagert werden muss und das Wachstum des MIV möglichst gering gehalten werden sollte.</p>
2.4	Kantonaler Rahmen		<p>Die «kombinierte Mobilität» ist gut verankert in den kantonalen Instrumenten (Richtplan, Gesamtverkehrskonzept). Es fällt auf, dass Sharing-Lösungen nicht explizit enthalten sind. Aus Sicht der GRÜNEN bilden diese einen wesentlichen Bestandteil der kombinierten Mobilität, ermöglichen sie doch auch einen abgelegenen Zielort schnell zu erreichen.</p>

Bericht: Ist-Analyse (Kap. 3)

Kapitel/ Seite	Betreff	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Begründung/Bemerkungen
3			<p>Die GRÜNEN begrüßen die einheitliche Datengrundlage und die Übersicht über die aktuellen Angebote im Kanton Thurgau.</p>

Bericht: Trend-Analyse (Kap. 4)

Kapitel/ Seite	Betreff	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Begründung/Bemerkungen
4.1	Sharing-Angebote		Die Zunahme der Sharing-Angebote/Anbieter bieten eine wichtige Grundlage, um die kombinierte Mobilität zu stärken. Insbesondere für die letzten Kilometer zum Zielort, müssen Sharing-Angebote vorhanden sein. Durch die Zunahme von Anbietern und unterschiedlichen Lösungen ist es wichtig, dass diese in einer einheitlichen Übersicht verfügbar sind. (z.B. die erwähnte Integration in ÖV-Apps).
	Elektromobilität		Für grössere Distanzen ist es zu begrüssen, dass diese wo möglich in Kombination mit dem ÖV zurückgelegt werden, unabhängig von der Entwicklung der Akkukapazität der Elektroautos. Entsprechend sollte die P+R Kapazität danach ausgelegt werden. Für Pendler:innen, welche den ÖV heute vor allem aus ökologischen Gründen benutzen, sollten Rebound-Effekte durch die Elektromobilität betrachtet werden, welche dazu führen könnten, dass der ÖV weniger benutzt wird.
4.2	Car-Sharing		Gerade im Thurgau, wo die Erschliessung der letzten Kilometer durch ÖV schwierig ist, bieten Carsharing-Angebote eine Lösung. Entsprechend ist es erstrebenswert, dass die Nachfrage im Kanton Thurgau mindestens so stark steigt, wie in urbanen Regionen.
	Bike/E-FäG-Sharing		Auch im kompakten Siedlungsraum und an ländlichen Bahnhöfen wäre ein Ausbau des Bike/E-FäG-Sharings (als Alternative zum Carsharing für die letzten Kilometer) zu begrüssen.

Bericht: Zielbild (Kap. 5)

Kapitel/ Seite	Betreff	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Begründung/Bemerkungen
5.2.1		Antrag: Erhöhung der Nachfrageziele für Carsharing im kompakten Siedlungsraum	Carsharing ist ein wichtiger Bestandteil eines ÖV-Angebots, welches auch im Thurgau eine gute Alternative zum MIV darstellen kann. Gerade für Verbindungen, welche nicht entlang der Hauptachsen verlaufen, erlaubt es Car-Sharing einen Teil der Strecke mit dem ÖV zurückzulegen. Insbesondere für Verbindungen, welche nicht für ein tägliches Pendeln verwendet werden, ermöglicht ein solches Angebot, eine effiziente Verbindung ohne eigenes Auto. Für die GRÜNEN hat ein Ausbau des Sharings in allen Regionen Priorität. Auch im Urbanen Raum besteht noch Potential für die Erhöhung des Carsharings, dies jedoch nicht zwingend an den Bahnhöfen und auch nicht in Kombination mit dem ÖV.
5.2.1			Durch E-Bikes wird auch die Erschliessung von Bahnhöfen in der Kulturlandschaft attraktiv. Dies sollte mindestens die gleiche Aufmerksamkeit wie Park+Ride geniessen.
5.2.1		Antrag: Erhöhung von Bike-/E-FäG-Sharing im kompakten Siedlungsraum und der Kulturlandschaft	Als Alternative zum Car-Sharing präsentieren sich Bike-/E-FäG-Sharing Angebote. Durch die tieferen Kosten könnte so ein Betrieb auch an kleineren Bahnhöfen attraktiver werden als z.B. Carsharing-Angebote.
5.3.2			Die Aufteilung der Angebotstypen macht grundsätzlich Sinn und erlaubt eine Einordnung. Auf jeden Fall sollte die Situation an jedem Bahnhof auch noch individuell betrachtet werden.
5.3.4	Maximalparkdauer		Für die P+R Nutzung ist eine Maximalparkdauer von 10h zu tief, 12 Stunden sollten mindestens möglich sein.
5.3.4	Solardächer	Antrag: Empfehlung von Solardächern für P+R Anlagen	Solardächer auf den P+R Anlagen würden eine ideale Kombination darstellen, da die Fahrzeuge meist unter dem Tag am Bahnhof stehen. Zudem können so P+R Flächen doppelt genutzt werden. Die Gemeinden sollten hier als Vorbild agieren und ihre Parkplätze mit Solaranlagen ausstatten.

Bericht: Handlungsbedarf und Massnahmen (Kap. 6)

Kapitel/ Seite	Betreff	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Begründung/Bemerkungen
6.2.1	Nachfragepotential P+R		Die ortsabhängige Ermittlung des Nachfragepotentials anhand von Pendlerströmen erscheint zielführend und ist erfreulich. Für P+R Angebote sind sicherlich auch die Pendlerströme am wichtigsten.
6.2.3			Aus Sicht der GRÜNEN sollten die Carsharing-Angebote aktiv und koordiniert ausgebaut werden. Entsprechend sollte auch den Gemeinden empfohlen werden, dies aktiv mit den Carsharing-Anbietern abzuklären. Hierbei sollte der Nachfrage-Fokus nicht auf den täglichen Pendlerbewegungen liegen, sondern vor allem den Freizeitverkehr abbilden.

6.2.3			Beim Carsharing erweist sich die Einteilung der Bahnhöfe in die Kategorien als etwas zu starr. Z.B. wird für kein Bahnhof der Frauenfeld-Will-Bahn ein Carsharing-Angebot empfohlen (da fast alles B4). Ein Potential für die Verbindung SüdTG-Frauenfeld wäre aus unserer Sicht hier vorhanden (z.B. Wängi). Die Grünen würden es begrüßen wenn allen Gemeinden aktiv empfohlen wird verschiedene Sharing-Lösungen in Betracht zu ziehen.
6.2.5	Nachfrage B+R		Für die Kapazität der B+R Anlagen muss auch beachtet werden, dass für die täglichen Pendlerbewegungen teilweise Fahrräder am Zielbahnhof platziert werden.
6.2.6	Zielangebot Bike-Sharing		Auch für Bahnhöfe des Typ B3/4 sollten z.B. E-Bike-Sharings in betracht gezogen werden, um die kombinierte Mobilität auch auf den letzten Kilometern noch attraktiver zu machen. Gerade als kostengünstige Alternative/Ergänzung zu Car-Sharing-Angeboten.

Leitfaden zur kombinierten Mobilität an Bahnhöfen und Bushaltestellen

Kapitel/ Seite	Betreff	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Begründung/Bemerkungen
3.1	Ladestationen/Solardächer		Empfehlung von Solardächern bei P+R Angeboten mit Ladestationen
3.1	Maximalparkdauer	Erhöhen auf mindestens 12h	