

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Netzbereinigung Kantonsstrassen (Revision StrWG), 3. Mai 2021 bis 29. August 2021

Teilnehmerangaben:

Grüne Partei Thurgau
Karin Bétrisey
Niederholzstrasse 9
8593 Kesswil

E-Mail-Adresse: info@karinbetrisey.ch

Kontaktangaben:

Departement für Bau und Umwelt
Verwaltungsgebäude Promenade
8510 Frauenfeld

E-Mail-Adresse: generalsekretariat.dbu@tg.ch

Telefon: +41 58 345 62 20

Teilnehmeridentifikation:

56890

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Detaillierte Antwort Gesetzesvorlage	§ 5 Netz der Kantonsstrassen und -wege	Erfasst von: Karin Bétrisey Der Nebensatz nach dem Komma sei ersatzlos zu streichen (soweit sie nicht nur Umfahrungen einzelner Ortschaften betreffen).	Umfahrungsstrassen sind als Einzelmassnahme für eine Gemeinde nicht mehr zeitgemäss und sollen im Gesamtkontext betrachtet werden. Jede neue Strasse soll dem fakultativen Referendum unterstellt werden, auf die Ausnahme betreffend Umfahrungsstrassen sei zu verzichten.
Detaillierte Antwort Gesetzesvorlage	§ 17 Kantonale Projektierungszonen	Erfasst von: Karin Bétrisey Abs. 3: Auflage während 30 Tagen (anstelle von 20 Tagen)	Vereinheitlichung der Auflagefristen von Planungsprojekten.
Detaillierte Antwort Gesetzesvorlage	§ 21 Verfahren	Erfasst von: Karin Bétrisey Auflagefrist von 30 Tagen anstelle von 20 Tagen	Vereinheitlichung mit neuer Auflagefrist von 30 Tagen gemäss PBG für Planungsgeschäfte und Baugesuche.
Detaillierte Antwort Gesetzesvorlage	§ 27 Beiträge der Gemeinden	Erfasst von: Karin Bétrisey Aufzählung: 1. die Bedeutung des Strassenabschnitts; 2. die Beziehung des Baus zur Ortschaft; 3. die Einwohnerzahl im Verhältnis zur Gemeindefläche; 4. die Kosten des Baus pro Einwohner. Die Punkte 3 und 4 seien ersatzlos zu streichen. Neu sei folgender Punkt zu ergänzen: 3. die Pionierfunktion des Projekts	Sowohl die Einwohnerzahl im Verhältnis zur Gemeindefläche wie auch die Kosten des Baus pro Einwohner sind irrelevant und nicht mehr zeitgemäss. Es geht hier einzig und allein um die effektive Länge eines Abschnitts. Neu soll eine mögliche Pionierleistung gewürdigt werden. Insbesondere BGKS haben es schwer an der Urne oder an Gemeindeversammlungen. Der Kanton soll die Möglichkeit haben, grössere Beiträge zu sprechen und damit die Belastung der Gemeinden niedriger zu halten. Somit sind diese auf kommunaler Stufe eher mehrheitsfähig, da leider meist alleine die Kosten entscheidend sind.
Detaillierte Antwort Gesetzesvorlage	§ 35a (neu) Verfahren für die Bewilligungserteilung oder Konzessionsvergabe im Rahmen eines Bauvorhabens	Erfasst von: Karin Bétrisey Abs. 2: Öffentliche Auflage während 30 Tagen statt 20 Tagen	Einheitliche Auflagefrist für Planungsgeschäfte gemäss geänderter Auflagefrist im PBG von neu 30 Tagen.
Detaillierte Antwort Gesetzesvorlage	§ 35b (neu), Verfahren für die Bewilligungserteilung oder Konzessionsvergabe im Rahmen eines Sondernutzungsplans	Erfasst von: Karin Bétrisey Abs. 2: Auflagefrist 30 Tage statt 20 Tage.	sh. vorherige Begründung betreffend Fristen.
Detaillierte Antwort Gesetzesvorlage	§ 46 Abstellplätze und Garagen	Erfasst von: Karin Bétrisey Abs. 2: Bei Kantonsstrassen mind. 12 m (anstelle von 7 m), bei Gemeindestrassen mind. 6 m (anstelle von 5 m)	Autos werden immer breiter und länger. Eine Normlänge von PW beträgt 5m. Damit ein Auto vor dem Tor stehen kann, werden mindestens 5.50 m benötigt (für Vorplätze gemäss PBG). Eine Reserve von 0.50 m wäre sinnvoll, somit beträgt der Abstand ab Strassenparzelle mindestens 6 m, damit ein Auto vor dem Tor stehen kann ohne den Verkehr auf der Strasse zu behindern (insbesondere auch Velofahrer). Bei Kantonsstrassen müssten mindestens eine Stellplatzlänge für 2 Autos gewährleistet sein, somit 12 m.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Detaillierte Antwort Anhang 1: Strassenabschnitte, die in die Netze und das Eigentum der Gemeinden übergehen mit zugehörigen Abgeltungen des Kantons (§ 57a Absatz 1 und Absatz 3)	Anhang 1	Erfasst von: Karin Bétrisey Das Netz ist lediglich auf die Erschliessung durch den motorisierten Verkehr beurteilt worden. Eine Gesamtbetrachtung der (regionalen) Radwege erfolgte bisher nicht und sei im Rahmen dieser Überarbeitung zwingend zu berücksichtigen. Dazu sollen sowohl das Alltagsnetz für schnelle Verbindungen wie auch "Tourismus"-Routen berücksichtigt werden. Liegen solche auf Strassen, die nun an Gemeinden abgetreten werden sollen, ist auf die Abtretung zu verzichten oder es seien den Gemeinden regelmässige Beiträge für den Unterhalt des Radstreifens zuzusprechen (unabhängig davon, ob ein solcher heute bereits signalisiert ist).	Gemäss Gesamtverkehrskonzept ist auch der Langsamverkehr gleichberechtigt zu berücksichtigen. Das ist in der vorliegenden Netzbereinigung nicht der Fall. Damit die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr gelingt, müssen auch die Zubringer zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie wichtige Radwegverbindungen zwingend mitberücksichtigt werden. Es ist unverständlich, dass dies nicht von Beginn weg ein Teil des Projekts war.
Detaillierte Antwort Anhang 2: Netz der Kantonsstrassen	Anhang 2	Erfasst von: Karin Bétrisey Die Bereinigung des Kantonsstrassennetzes begrüssen wir grundsätzlich. Eine solche ist notwendig und zweckmässig. Allerdings müssen dabei auch die Interessen des Langsamverkehrs (insbesondere Radwege) und des öffentlichen Verkehrs (wichtige Buslinien) angemessen berücksichtigt werden. Das fehlt noch vollständig. Eine Überprüfung des Strassennetzes im Hinblick auf wichtige Radverkehrsverbindungen soll nachgeholt werden. Die Überlagerung des Velonetzes sei aufzuzeigen und es sei zu begründen, welche Streckenabschnitte betroffen sind.	Die Revision betrifft das Gesetz über Strassen und Wege, nicht nur das Gesetz über Strassen. Der Teil Wege wurde komplett vernachlässigt, was nicht zeitgemäss ist und inakzeptabel aus Sicht der Grünen.