

Gesamtverkehrskonzept Kanton Thurgau

Zur Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts hat sich der Verkehrs-Club der Schweiz VCS Sektion Thurgau innerhalb der Vernehmlassungsfrist wie folgt geäußert:

1. Fehlende Fussgängerzonen

Wohl in keinem Kanton der Schweiz gibt es so wenig Fussgängerzonen wie im Kanton Thurgau, wo gerade Mal in Gottlieben eine solche besteht. Auch im neu revidierten Gesamtverkehrskonzept fehlt der Mut, Begriffe wie Fussgänger- oder Begegnungszonen zu erwähnen. Solche Zonen in Stadt- und Dorfkernen, um Schulhäuser, um Altersheime und publikumsintensive Anlagen wie Einkaufszentren würden die Aufenthalts- und Wohnqualität verbessern und die Unfallgefahr sowie den Suchverkehr verringern.

2. Motorisierter Individualverkehr MIV

In der jetzt zu beschliessenden Gesamtverkehrsperiode müssen Verbesserungen ohne Ausbau Bodensee-Thurtalstrasse BTS gesucht werden, denn es ist absehbar, dass ein Bau dieser Hochleistungsstrasse nicht vor 2040 fertig gestellt sein wird. Wenn für das Jahr 2040 zwischen Romanshorn und Arbon mit einer BTS/OLS eine Zunahme des MIV von 60% (40000 (BTS + Kantonsstrasse) statt 25000 Fahrzeuge/Tag) prognostiziert wird, ist das ein Grund, die BTS nicht zu bauen, da sie gemäss diesen Prognosen den MIV geradezu ankurbelt und den Bahn- und Radverkehr massiv konkurrenziert, was den Zielen des Konzepts widerspricht. Offensichtlich glaubt das Tiefbauamt diesen Zahlen nicht, sonst hätte es die BTS vier-spurig projektieren müssen, denn eine 2 – spurige Schnellstrasse schluckt einen Verkehr von 31500 Fahrzeugen pro Tag nicht.

3. Öffentlicher Verkehr öV: Zusätzliche Bahnhaltstellen :

Auf der Seelinie ist in den letzten Jahren eine ganze Anzahl zusätzlicher Bahnhaltstellen eröffnet worden, die nicht mehr wegzudenken sind. Nun sollten auch auf dem übrigen Bahnnetz neue Haltestellen gebaut werden, denn deren Nutzen ist gross und mit den modernen spurtarken Zugskompositionen ist der Zeitverbrauch eines zusätzlichen Halts klein. Folgende Standorte halten wir für wichtig: Romanshorn Hof/Salmsach, Weinfeld Süd, Weinfeld Gontershofen, Frauenfeld West

Das grösste Kosten-Nutzen-Verhältnis hätte wohl eine Haltestelle Frauenfeld West unter der Brücke der Weststrasse. Diese würde auch als Zugang zur Haltestelle dienen. Es bestehen riesige Pendlerströme Richtung Winterthur Zürich und ein direkter Zugang aus den westlichen Quartieren Frauenfelds zur Bahn statt einer Busfahrt mit Umsteigen am Bahnhof Frauenfeld würde einen entscheidenden Zeitvorteil bringen. Im Gegensatz zur Haltestelle Frauenfeld Ost entfällt eine kostspielige Verlegung eines Industriegleises.

4. Radverkehr

Beim Alltags-Radnetz muss unterschieden werden zwischen Rad-Schnellverbindungen (Durchleitungsfunktion) und dem Grundnetz der Alltagsrouten für die Feinverteilung und Nahversorgung, wobei jede Gemeindestrasse im Prinzip radfreundlich sein soll. Wichtig für den Kanton sind die Erstellung eines Radschnellnetzes und die koordinierenden Aufgaben für die Rad-Schnellverbindungen, die sich insbesondere für Arbeitswege und Schulwege für ältere Schüler eignen sollen.

Peter Wildberger Präsident VCS Sektion Thurgau