

### 3.1 Gesamtverkehr (GV)

#### Koordination und Bedeutung der Verkehrsträger

Der Kanton und die Gemeinden sorgen für eine effiziente Verkehrsabwicklung, die sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung orientiert. Dies bedingt, dass Verkehr vermieden oder wo immer möglich auf ressourcen- und klimaschonende Mobilitätsformen verlagert wird.

#### **Planungsgrundsatz 3.1 A**

Ein leistungsfähiges, wirtschaftliches und nachhaltiges Verkehrssystem spielt für die Entwicklung des gesamten Kantons Thurgau eine zentrale Rolle, es stärkt die Thurgauer Volkswirtschaft und hilft insbesondere die natürlichen Ressourcen zu schonen.

#### *Erläuterungen*

Der motorisierte Individualverkehr (MIV), der öffentliche Verkehr (ÖV) und der Langsamverkehr (LV) bilden die drei gleichwertigen Säulen des Personenverkehrs und sind bestmöglich zu koordinieren.

#### **Planungsgrundsatz 3.1 B**

Der Kanton Thurgau ist verkehrstechnisch optimal mit der übrigen Schweiz und Europa zu vernetzen. Im Vordergrund stehen gute Verbindungen zum Wirtschaftsraum Zürich, zu St. Gallen, zur EUREGIO-Bodensee sowie zu den Wirtschaftsmetropolen München und Stuttgart.

#### **Planungsgrundsatz 3.1 C**

Für die Zukunft ist es entscheidend, dass die Thurgauer Zentren gut in das schweizerische und das grenzüberschreitende Verkehrsnetz eingebunden und untereinander gut vernetzt sind.

#### *Erläuterungen*

Der ÖV- und LV-Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen ist in Bezug auf die zurückgelegten Wegstrecken (Modalsplit Distanz) zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind das ÖV- und das LV-Angebot auszubauen und flankierende Massnahmen zugunsten des ÖV und des LV zu realisieren.

#### **Planungsgrundsatz 3.1 D**

Im Jahr ~~2010~~ 2015 leistete der MIV ~~69,8~~ 73 Prozent, der ÖV ~~20~~ 19 Prozent, der LV ~~7,5~~ 6 Prozent und andere Verkehrsarten ~~2,7~~ 2 Prozent des Gesamtverkehrs (Modalsplit Distanz). ~~Im Jahr 2021 lagen diese Zahlen beim MIV bei 71 Prozent, beim ÖV bei 17 Prozent, beim LV bei 8 Prozent und bei den anderen Verkehrsarten bei 4 Prozent. Die Zahlen aus dem Jahr 2021 sind aber noch von der Covid-19-Pandemie beeinflusst.~~ Der MIV wird weiterhin den Hauptteil der Mobilitätsbedürfnisse abdecken. Aus siedlungs-, energie- und umweltpolitischen Gründen sind der ÖV und

#### *Erläuterungen*

*Erläuterungen*

der LV in und zwischen den Zentren und in den Agglomerationen weiter auszubauen. Mit Hilfe flankierender Massnahmen wie einer Parkraumbewirtschaftung in den Zentren (vgl. Planungsauftrag 3.6 A), Signalisationen, Busbevorzugungen, Kombinierte Mobilität (vgl. Planungsaufträge 3.1 B und 3.1 C) sowie Tarif- und Marketingmassnahmen zugunsten des ÖV soll die angestrebte Entwicklung unterstützt werden. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung ist der LV zu stärken. Um die Entwicklung messen zu können, beteiligt sich der Kanton am Erhebungsprogramm «Mikrozensus» des Bundes.

**Planungsauftrag 3.1 A**

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) ist periodisch zu überarbeiten.

*Federführung: Kanton (TBA)*

*Beteiligte: Kanton (ARE, Abt. ÖV, AWA, Dienststelle für Statistik), Gemeinden*

*Termin: periodisch*

*Ausgangslage*

Die bestehenden Infrastrukturnetze (Strasse, Bahn, Wege) der verschiedenen Verkehrsarten sowie das aktuelle ÖV-Angebot bestimmen die Ausgangslage.

*Erläuterungen*

Um das GVK aktuell zu halten und periodisch zu überarbeiten, wird ein Monitoring- und Controllingsystem aufgebaut. Die Fortschritte bei der Umsetzung der GVK-Massnahmen sind regelmässig zu erheben. Gegebenenfalls ist weiterer Handlungsbedarf zu ermitteln.

## Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung

Siedlungsstruktur und Verkehrsinfrastruktur beziehungsweise deren Planungen sind aufeinander abzustimmen.

### Planungsgrundsatz 3.1 E

Die angestrebte Konzentration der Siedlungsentwicklung auf den Urbanen Raum (vgl. Kap. 0) ermöglicht die Bündelung der Personen- und Güterströme, wodurch sich dem ÖV und LV bessere Chancen eröffnen. Ziel der Raumplanung muss es sein, an jenen Standorten, die durch den ÖV und LV gut erschlossen sind, hohe Siedlungsdichten zu erreichen und eine vielfältige Nutzung zu fördern. Auf diese Weise wird ein ausreichendes Kundenpotenzial für den wirtschaftlichen Betrieb der ÖV-Infrastruktur gefördert.

#### Erläuterungen

Die Qualität der Erschliessung durch den ÖV und den LV ist ein wichtiges Kriterium bei der Steuerung der Siedlungsentwicklung. Das PBG und der KRP legen daher für bestimmte Vorhaben Mindestanforderungen an die ÖV- und LV-Erschliessung fest. Die Mindestanforderungen für Um- und Neueinzonungen in eine Wohn-, Misch- oder Zentrumszone (WMZ) sind in Kap. 1.4 geregelt, diejenigen bei der Ausscheidung von strategischen Arbeitszonen (SAZ) und von Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten (ESP-A) in Kap. 1.6. Die Mindestanforderungen bei der Planung von Überbauungen mit verkehrsintensiven Einrichtungen und bei der Planung der Konsumgüterversorgung sind ebenfalls in Kap. 1.6 geregelt, teilweise auch in § 73 PBG.

Der Abstimmung von Siedlung und Verkehr dienen auch die Agglomerationsprogramme (vgl. Kap. 0.5).

## Kombinierte Mobilität

Um die Effizienz des Gesamtverkehrssystems zu steigern, fördern Kanton und Gemeinden die kombinierte Mobilität, in dem sie die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsarten optimieren.

### Planungsgrundsatz 3.1 F

Eine bessere Koordination der Verkehrsträger verbessert das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Gesamtsystems und verringert die negativen Auswirkungen des Verkehrs. Die verschiedenen Verkehrsarten – der MIV, der ÖV und der LV – sollen von den Nutzenden möglichst optimal kombiniert werden können. Dies bedingt eine Optimierung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (Strasse, Schiene, Wege) sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Basierend auf dem kantonalen

#### Erläuterungen

*Erläuterungen*

Gesetz über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1), dem kantonalen Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG; RB 742.1), dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) und dem kantonalen Konzept Kombinierte Mobilität betreiben Kanton und Gemeinden eine koordinierte Verkehrsplanung. Zu diesem Zweck stimmen sie ihre Massnahmen im MIV, im ÖV und im LV aufeinander ab, so dass sich die drei Verkehrsarten sinnvoll ergänzen.

**Planungsgrundsatz 3.1 G**

Der Kanton und die Gemeinden orientierten sich bei den Massnahmen zur kombinierten Mobilität an den raumtypenspezifischen Zielen gemäss Konzept Kombinierte Mobilität.

*Erläuterungen*

Das Konzept Kombinierte Mobilität zeigt an allen Bahnhöfen die Massnahmen zur kombinierten Mobilität auf, welche den Gemeinden und Transportunternehmen zur Realisierung empfohlen werden.

**Planungsauftrag 3.1 B**

An Bahnhöfen und bei Bedarf auch an Bushaltestellen sind **gemäss Konzept Kombinierte Mobilität** Bike+Ride-Anlagen **gemäss dem Konzept Kombinierte Mobilität** bereitzustellen. **Abweichungen vom Konzept sind zu begründen.**

*Federführung: Gemeinden*

*Beteiligte: Transportunternehmen*

*Termin: laufend*

*Erläuterungen*

Anlagen für Bike+Ride fördern eine umweltgerechtere und siedlungsverträgliche Mobilität. Sie sind im Hinblick auf kurze Zufahrtswege bei ÖV-Haltestellen vorzusehen. Bike+Ride-Anlagen haben Potenzial in besiedeltem Gebieten mit kurzen Zugangsdistanzen zu Bahnhöfen und Bushaltestellen. Mit dem Aufkommen von E-Bikes können auch längere Zugangsdistanzen zu den ÖV-Haltestellen gefahren werden. Folglich ist Bike+Ride je nach Bedarf auch in peripheren Gebieten anzubieten.

**Planungsauftrag 3.1 C**

Das Konzept Kombinierte Mobilität ist periodisch zu überarbeiten.

*Federführung: Kanton (Abt. ÖV)*

*Beteiligte: Kanton (ARE, TBA), Gemeinden, Transportunternehmen*

*Termin: periodisch*

*Erläuterungen*

Um das Konzept Kombinierte Mobilität aktuell zu halten und periodisch zu überarbeiten, wird ein einfaches Monitoring- und Controllingsystem aufgebaut.

## Betriebliches Mobilitätsmanagement

Für Gemeinden, Unternehmen und Arealentwickler ist ein Beratungsprogramm für betriebliches Mobilitätsmanagement einzuführen. Die Gemeinden und Dritte sind bei der Umsetzung von Massnahmen zu unterstützen.

*Federführung: Kanton (AfE)*

*Beteiligte: Kanton (TBA, ARE, Abt. ÖV, AWA, Dienststelle für Statistik)*

*Termin: 2032*

### **Planungsauftrag 3.1 D**

Eine aktive Mobilitätsberatung für Gemeinden, Unternehmen oder Arealentwickler trägt dazu bei, auf die verschiedenen Verkehrsträger abgestimmte Lösungen zu finden. Es wird damit die Grundlage geschaffen, um den ÖV und den LV zu stärken, von den fossilen Energieträgern wegzukommen, Parkplatzprobleme zu lösen, Mobilitätskosten zu reduzieren, langfristig das Verkehrsaufkommen in Grenzen zu halten und Verkehrsspitzen zu glätten.

### *Erläuterungen*

Betriebe im Kanton Thurgau werden für betriebliches Mobilitätsmanagement sensibilisiert und bei der Planung und Einführung von Massnahmen beraten. Die Verwaltung und kantonalen Institutionen (Spitäler, Schulen usw.) nehmen eine Vorbildfunktion ein, in dem sie ein betriebliches Mobilitätsmanagement einführen.