

3.1 Gesamtverkehr

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

Zu einer effizienten Verkehrsabwicklung trägt auch das betriebliche Mobilitätsmanagement von Unternehmen, Gemeinden und Verwaltungen bei. Ziel ist es dabei, das Unterwegssein zu Fuss, mit dem Rad, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und mit kombinierter Mobilität sowie den wesensgerechten Einsatz des motorisierten Verkehrs zu fördern.

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

Die Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsträgern sind zu optimieren. Dazu sind ausreichend Park+Ride- beziehungsweise Bike+Ride-Anlagen zur Verfügung zu stellen (vgl. Kap. 3.6).

Planungsgrundsatz 3.1 C

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 Gesetz über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1), dem kantonalen Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG; RB 742.1) und dem Kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) 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.

Erläuterungen

Planungsgrundsatz 3.1 D

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.

Erläuterungen

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

Planungsgrundsatz 3.1 E

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.

Erläuterungen

Im Jahr 2010 leistete der MIV 69,8 Prozent, der ÖV 20 Prozent, der LV 7,5 Prozent und andere Verkehrsarten 2,7 Prozent des Gesamtverkehrs (Modalsplit Distanz). Der MIV wird weiterhin den Hauptteil der Mobilitätsbedürfnisse abdecken. Aus siedlungs-, energie- und umweltpolitischen Gründen ist der ÖV 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, Park+Ride-Möglichkeiten (vgl. Planungsauftrag 3.6 B), 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. Im Hinblick darauf ist ein Controlling und Monitoring aufzubauen.

Federführung: Kanton (TBA)

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

Termin: 2019

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 einfaches Monitoring- und Controllingsystem aufgebaut. Dieses umfasst

die Festlegung konkreter Zielwerte und die Messung beziehungsweise die Erhebung quantitativer und qualitativer Daten. *Erläuterungen*

Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung

Siedlungsstruktur und Verkehrsinfrastruktur beziehungsweise deren Planungen sind aufeinander abzustimmen.

Planungsgrundsatz 3.1 F

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).