

Stellungnahme Güterverkehrskonzept Kanton Thurgau - Phase II

Die Stellungnahme wurde am 04. Jul 2025 um 07:07:28 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

Güterverkehrskonzept Kanton Thurgau - Phase II

Teilnehmerangaben:

SP Thurgau
Hohenzornstr 4
8500 Frauenfeld

Kontaktangaben:

Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau
Verwaltungsgebäude
Promenadenstrasse 8
8510 Frauenfeld

E-Mail-Adresse: generalsekretariat.dbu@tg.ch
Telefon: +41 58 345 62 20

Teilnehmeridentifikation:

179416

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 4.2	Umweltvorgaben bei kantonalen Ausschreibungen (M 4.02) müssen zum Standard werden und dürfen nicht nur als Option geprüft werden.	Die Massnahmen im Bereich Umwelt (GÜVK4) sind oft zu vage formuliert ("prüfen", "sich einsetzen", "beitragen"). Dies lässt befürchten, dass sie im politischen Alltag und bei knappen Finanzen untergehen. Die prognostizierte Zunahme des Lieferwagenverkehrs um über 42 % (GüVK, S. 34) wird die CO ₂ -Emissionen und die Belastung in den Siedlungsgebieten massiv erhöhen. Daher wäre es wichtig das wir hier als Bsp. Einen Standard setzen.
Allgemeine Bemerkungen	Ihre grundsätzlichen Bemerkungen	Die SP Thurgau anerkennt die Notwendigkeit eines kantonalen Güterverkehrskonzepts, um die zukünftigen Herausforderungen in der Logistik zu steuern. Der vorliegende Entwurf wird diesem Anspruch jedoch in entscheidenden Punkten nicht gerecht. Anstatt eine mutige und zukunftsgerichtete Strategie zur Verkehrsverlagerung und Reduktion der Umweltbelastung vorzulegen, beschränkt sich das Konzept weitgehend auf die Verwaltung des prognostizierten Mehrverkehrs. Das Hauptziel muss die aktive Reduktion und Verlagerung des Güterverkehrs sein, nicht dessen möglichst reibungslose Abwicklung auf der Strasse. Das Konzept ist daher in wesentlichen Teilen zu überarbeiten. Zentrale Kritikpunkte und Forderungen 1. Fehlende Ambitionen bei der Verkehrsverlagerung auf die Schiene Kritik: Das Konzept prognostiziert eine Stagnation des Schienenanteils bei mageren 12 % bis 2040 (GüVK, S. 33/34). Dies ist angesichts der Klimaziele und der Belastung der Strassen inakzeptabel. Ein Konzept, das keine Erhöhung des Schienenanteils anstrebt, ist eine verpasste Chance und schreibt die Probleme der Vergangenheit in die Zukunft fort. Kritik: Die geplante Streichung der Förderbeiträge für die Zuckerrübentransporte per Bahn (GüVK, S. 34) ist ein fatales Signal. Sie steht im direkten Widerspruch zum Ziel, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und führt zu Tausenden zusätzlichen LKW-Fahrten auf Thurgauer Strassen. Forderung: Das GüVK muss ein verbindliches und ambitioniertes Ziel für die Steigerung des Schienenanteils definieren (z.B. auf 15-20 % bis 2040). Alle Massnahmen müssen konsequent auf dieses Ziel ausgerichtet werden. Forderung: Die Förderung von Bahntransporten (wie bei den Zuckerrüben) muss beibehalten und als positives Beispiel für weitere Verlagerungsmassnahmen ausgebaut werden. 2. Unzureichender Fokus auf Klimaschutz und Umwelt Kritik: Die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer für Last- und Lieferwagen (M 4.06) wird nur als Prüfauftrag formuliert. Hier braucht es eine klare politische Absicht.	Fazit Es braucht eine klare Vision für die Verkehrswende im Güterbereich mit verbindlichen Zielen für die Verlagerung auf die Schiene und die Reduktion von Emissionen. Die vorgeschlagenen Massnahmen müssen priorisiert und ihre Umsetzung mit den nötigen finanziellen und personellen Ressourcen sofort an die Hand genommen werden. Ein "Weiter wie bisher" können wir uns aus ökologischen und gesellschaftlichen Gründen nicht leisten.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		• Forderung: Das Konzept muss konkrete, messbare und terminierte Massnahmen zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs enthalten. Dazu gehören ein klares Bonus-Malus-System für Nutzfahrzeuge und ein verbindlicher Förderplan für alternative Antriebe und die nötige Ladeinfrastruktur.	
		3. Verzögerte Umsetzung und falsche Prioritäten bei der Finanzierung	
		• Kritik: Die Verschiebung der Schaffung der zentralen "Anlauf- und Koordinationsstelle Güterverkehr" auf 2029 (GüVK, S. 51) ist nicht akzeptabel. Ohne diese Stelle bleibt das gesamte Konzept für Jahre eine Papiertiger. Es ist eine falsche Sparmassnahme, die die Umsetzung aller anderen, insbesondere der ökologischen Massnahmen, blockiert. • Forderung: Die Anlauf- und Koordinationsstelle muss umgehend geschaffen werden. Sie ist die Voraussetzung für die Umsetzung des Konzepts und die dringend nötige Koordination zwischen Raumplanung, Umwelt und Verkehr. • Forderung: Das Umsetzungsprogramm muss neu priorisiert werden. Massnahmen zur Förderung des Schienen- und Langsamverkehrs sowie zur Entlastung der Bevölkerung (Lärmschutz) müssen vorgezogen werden, wie es auch die Gegner der BTS/OLS fordern (vgl. Zeitungsartikel).	
		4. Mangelnde Steuerung der City-Logistik	
		• Kritik: Die Verantwortung für die City-Logistik (M 1.05) wird auf die Agglomerationen und Planungsregionen abgeschoben und die Umsetzung auf nach 2029 terminiert. Angesichts der Explosion des Lieferwagenverkehrs ist dies viel zu spät und zu wenig verbindlich. • Forderung: Der Kanton muss eine aktivere, koordinierende und finanziell unterstützende Rolle bei der Entwicklung von kantonsweiten Standards für die City-Logistik einnehmen. Die Förderung von Micro-Hubs, der Einsatz von Lastenvelos und die Bündelung von Lieferungen müssen jetzt aktiv vorangetrieben werden.	
		5. Festhalten an einer veralteten Strassenbau-Logik	
		• Kritik: Das Konzept atmet immer noch den Geist der Kapazitätssicherung für den Strassengüterverkehr (GÜVK2), anstatt den Fokus auf Verkehrsvermeidung zu legen. Wie im Zeitungsartikel zur BTS/OLS treffend argumentiert wird, lösen Umfahrungen und Strassenausbauten die Probleme nicht, sondern schaffen neuen Verkehr. • Forderung: Das Güterverkehrskonzept muss klar mit einer Strategie zur Reduktion des motorisierten Verkehrs verknüpft werden. Es darf nicht als Legitimation für Grossprojekte wie die BTS/OLS missbraucht werden. Die Entlastung der Bevölkerung muss durch Verkehrsberuhigung, Lärmschutz und die Förderung von ÖV und Langsamverkehr erfolgen, nicht durch neue Strassen.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
---------	---------	--------------------	------------