

pol. Sekr. Eveline Kunz
Mobil: 079 718 70 06
Telefax: 052 212 25 50
E-Mail: mail@spthurgau.ch

Datum: 26. Februar 2009



**Departement für Bau und Umwelt
Herr Regierungsrat Jakob Stark
Verwaltungsgebäude Promenade
8510 Frauenfeld**

Stellungnahme zum Kantonalen Richtplan

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Stark
Sehr geehrte Damen und Herren

Die SP Thurgau begrüsst das umfassende Mobilitätsverständnis, welches im Richtplan Eingang gefunden hat. Dabei sind gute Ansätze bezüglich Nachhaltigkeit gelegt worden. Wir bedauern aber grundsätzlich, dass die guten Ansätze nicht verbindlich formuliert worden sind. Die vielen „kann“, „soll“ und „möglichst“ Formulierungen lassen überall viel Spielraum zu. Wir fordern konkrete und präzise Aussagen und eine Kontrollstelle, die deren Einhaltung überprüft.

- **Sprachregelung**

Gute und erfreulich vernetzte Ansätze täuschen nicht darüber hinweg, dass der Grad an Unverbindlichkeit zu hoch ist. Die verwendete Sprache spiegelt dies deutlich: "vermehrt, möglichst, wo nötig, grundsätzlich, nicht zu übermässig, soll". Solche und ähnliche Attribute sind im Übermass zu lesen.

- **Nachhaltigkeit**

Die begriffliche Herleitung und Darstellung ist im Richtplan-Text nur bedingt stimmig. Der Ausdruck wird inflationär gebraucht - und kontrastiert in seiner tatsächlichen Substanz mit dem vorgeschlagenen alt-neuen Strassenkorsett, das die kürzlich abgelehnten Projekte quantitativ gar noch übertrifft.

- **Agglomerationsprogramme**

Die Agglomerationsprogramme, insbesondere Kreuzlingen-Konstanz (Kap. 4.1.2.6), sollen sich mit dem Kantonalen Richtplan ergänzen und verstärken. Faktisch aber wird eine (Strassen-)Planung betrieben, die von Inhalt und Substanz des bald geschürten Aggloprogramms völlig absieht - kurz: das vorläufige Gegenteil einer sachlichen Verschränkung. Wir fordern, dass die Agglomerationsprogramme vollumfänglich in den Richtplan einfließen.

1. Siedlung

1.1 Siedlungsgebiete

Allgemeines / Planungsgrundsätze

Antrag:

Die Siedlungsentwicklung ist nach innen zu lenken. Neue Flächenansprüche sind innerhalb des weitgehend überbauten Gebietes zu befriedigen.

Begründung:

Die Entwicklung von innen ist nicht einfach umzusetzen. Die Bauparzellen sind zwar oftmals baureif, aber nicht auf dem Markt. Hinzu kommt der Aspekt der denkmalpflegerischen Einwände, die diese Umnutzung beträchtlich erschwert. Es muss der Spagat geschafft werden zwischen dem Schutz der Landschaft und einer Entwicklung auch von kleineren Gemeinden. Der Grundgedanke, die bestehenden Siedlungen zu verdichten und nicht auszuweiten, soll kleine Gemeinden nicht bestrafen. Auch kleinen Gemeinden muss es möglich sein, einen Service Public für seine Bewohner/innen anbieten zu können.

Spezielle Aspekte der Siedlungsgestaltung / Planungsgrundsätze

Antrag:

Die künstliche Aufhellung des Nachthimmels ist auf ein Minimum zu reduzieren. Insbesondere die Beleuchtung von Gebäudefassaden, Werbetafeln und Firmenschildern, die nicht der Sicherheit der Bevölkerung dienen, sind anzupassen.

Begründung:

Die störenden Auswirkungen der Lichtverschmutzung auf Mensch und Tier sind auf ein absolutes Minimum zu beschränken.

1.2 Siedlungs- und Zentrenstruktur

Allgemeines / Planungsgrundsätze

Antrag:

Für den ländlichen Raum müssen Ausgleichsmechanismen zur Anwendung kommen. Zu prüfen sind z.B. Flächennutzungszertifikate.

Begründung:

Damit kann der ländliche Raum verbindlich vor einer weiteren Überbauung geschützt werden und die Stärkung der Zentren wird begünstigt.

Dörfer und Weiler / Planungsgrundsätze

Antrag:

Die Bauzonen in den Dörfern sind auf eine zurückhaltende bauliche Entwicklung auszurichten und sollen die Erneuerung von innen heraus ermöglichen. Bauzonen in den Weilern sind nicht zulässig.

Begründung:

Konkrete Formulierung, keine weiteren Bauzonen in den Weilern zum Schutz der Landschaft.

Agglomerationen und Agglomerationsprogramme / Planungsgrundsätze

Antrag:

Die Agglomerationsprogramme werden vollumfänglich in den kantonalen Richtplan integriert und bilden somit einen integralen Bestandteil. Die Wechselwirkungen zwischen Richtplan und Agglomerationsprogrammen werden regelmässig überprüft.

Erläuterungen:

Die Agglomerationsprogramme müssen berücksichtigt werden, da sich die meisten Mobilitätsprobleme aus dem Binnenverkehr ergeben. Damit dies gewährleistet wird, braucht es eine Kontrollinstanz.

1.3 Wirtschaft

Allgemeines / Planungsgrundsätze

Antrag:

In den Wirtschaftsschwerpunkten sorgen die Regionen dafür, dass ausreichend Land für die Ansiedlung von Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben vorhanden ist. Dabei sind die ganzheitlichen Konzepte der Agglomerationsprogramme verbindlich.

Begründung:

Verbindlichkeit der Agglomerationsprogramme
Keine Bereitstellung von baureifem Land auf Vorrat

Strategische Arbeitszonen / Planungsgrundsätze

Antrag:

Diese umfassen grössere Flächen, welche erhältlich sind sowie über eine bedarfsgerechte Anbindung an den Personen- und Güterverkehr verfügen.

Begründung:

Keine Bereitstellung von baureifem Land auf Vorrat.

Strategische Arbeitszonen / Festsetzungen:

Antrag:

Für strategische Arbeitszonen kommen nur Flächen in den Wirtschaftsschwerpunkten gemäss Übersichtskarte „Wirtschaftsschwerpunkte“ in Frage.

Begründung:

Verbindlichkeit der Aussage

Verkehrsintensive Einrichtungen / Festsetzungen

Antrag:

Verkehrsintensive Einrichtungen sind nur in kantonalen Zentren zulässig.

Begründung:

Fokussierung auf die kantonalen Zentren

1.5 Abgrenzung des Siedlungsgebietes

Planungsgrundsätze

Antrag:

Im Einflussbereich von Siedlungsbegrenzungen sind Bauten und Anlagen zu unterlassen.

Begründung:

Verbindlichkeit der Aussage

1.9 Kulturobjekte

Erhaltenswerte Bauten / Festsetzungen

Antrag:

Die Gemeinden haben eine erhöhte Begründungspflicht bei besonders erhaltenswerten Bauten.

Begründung:

Zum Schutze von erhaltenswerten Bauten

2. Landschaft

2.1 Allgemeines

Planungsgrundsätze

Antrag:

Die Landschaft wird mit all ihren Elementen wie Gewässer, Wald, Kulturland, Siedlungen und Verkehrswege als Ganzes betrachtet.

Begründung:

Verbindliche Formulierung

2.2 Landwirtschaftsgebiete

Planungsgrundsätze

Antrag:

Die gesamte Fläche des Landwirtschaftsgebietes darf nicht vermindert werden. Das ackerfähige Land, insbesondere Fruchtfolgeflächen bleiben bestehen.

Wird Landwirtschaftsland dem Siedlungsgebiet zugeteilt, so ist eine ausgeglichene Flächenbilanz umzusetzen.

Das Landwirtschaftsgebiet ist nachhaltig zu nutzen. Die landwirtschaftliche Nutzung ist so zu gestalten, dass der Charakter der Landschaft erhalten bleibt, die Artenvielfalt vergrößert und die ökologischen Verhältnisse verbessert werden.

Begründung:

Erhaltung des Landwirtschaftsgebietes
Forderung nach der Umsetzung der Flächenbilanz

2.3 Gebiete mit Vorrang Landschaft

Planungsgrundsätze**Antrag:**

Landschaftsschäden, die durch Bauten und Anlagen [...] entstehen können, sind zu beheben.

Begründung:

Verbindliche Formulierung
Gebiete mit Vorrang Landschaft müssen besser geschützt werden.

Festsetzungen**Antrag:**

Landwirtschaftszonen mit besonderen Nutzungen (gemäss Art. 16a Abs. 3 RPG) sind nicht zugelassen.

Begründung:

Verbindliche Formulierung

2.4 Naturschutzgebiete

Planungsgrundsätze**Antrag:**

Die Lebensräume seltener, geschützter oder schutzwürdiger Tier- und Pflanzenarten sind umfassend zu erhalten, zu pflegen und auszuweiten. Dabei sind die Gebiete besser zu vernetzen.

Begründung:

Konkrete Forderung nach der Erweiterung und besseren Vernetzung der Naturschutzgebiete.

2.5 Gebiete mit Vernetzungsfunktion

Planungsgrundsätze**Antrag:**

Gebiete mit Vernetzungsfunktion ermöglichen die Wanderung von Tieren und die Ausbreitung von Pflanzen und tragen zur Arterhaltung und Steigerung der Vielfalt bei. Dieses System ist zu erhalten und durch geeignete Massnahmen zu verbessern.

Begründung:

Aufgabe der Gebiete verbindlich formuliert

Festsetzungen

Antrag:

Bauliche Eingriffe dürfen die Vernetzungsfunktion nicht beeinträchtigen.

Begründung:

Verbindliche Formulierung

2.7 Wald

Planungsgrundsätze

Antrag

Der Wald übt nachhaltig Nutz-, Schutz- und Wohlfahrtsfunktionen aus. Pflege und Nutzung des Waldes erfolgen naturnah.

Waldanteile mit der Charakterisierung Biodiversität sind auszuweiten und besser zu vernetzen.

Begründung:

Verbindliche Formulierung

Forderung nach der Erweiterung von Waldanteil mit der Charakterisierung Biodiversität

2.8 Boden

Planungsgrundsätze

Antrag

Für Bauten und Anlagen ausserhalb des Baugebietes darf kein Boden versiegelt werden. Insbesondere dürfen dafür keine wertvollen oder unbelasteten Böden beansprucht werden.

Begründung:

Keine Versiegelung von Boden ausserhalb des Baugebietes, insbesondere nicht von wertvollen oder unbelasteten Böden.

2.9 Gewässer

Bodensee / Festsetzungen

Antrag:

Der Kanton erarbeitet umgehend eine Uferplanung für den gesamten Bodensee und den Rhein. Dabei sind insbesondere die Aspekte Renaturierung, Freihaltung, Ufernutzung, Bootsstationierung sowie verbesserte Zugänglichkeit zu behandeln. (Private) Bauten in unmittelbarer Ufernähe sind verboten.

Begründung:

Freihaltung und Erhaltung der Ufergebiete im Gebiet des ganzen Bodensees

Fließgewässer / Planungsgrundsätze

Antrag:

Die Renaturierung der Gewässer wird vorangetrieben und eingedolte Fließgewässer werden geöffnet. Gewässeraufwertungen sollen überall erfolgen.

Begründung:

Verbindliche Formulierung

3. Verkehr

3.1 Allgemeines

Planungsgrundsätze

Antrag:

Der Bau von durchgehenden Schnellstrassen wird grundsätzlich nicht unterstützt. Es muss eine Lösung gefunden werden, um den Langsamverkehr und den Landwirtschaftsverkehr von den Hauptachsen weg zu bringen. Die Lebensbedingungen in den Dörfern muss verbessert werden. Dabei kann auf die Agglomerationsprogramme verwiesen werden.

Begründung:

Die bestehenden Strassen müssen so umgestaltet oder durch kleinräumige Umfahrungen ergänzt werden, dass der Individualverkehr nicht durch Langsamverkehr und Landwirtschaftsverkehr aufgehalten wird. So kann das bestehende Verkehrsnetz als Verbindung der Zentren benutzt werden und der Bau von zusätzlichen Schnellstrassen ist nicht nötig. Mit den Agglomerationsprogrammen liegen Lösungsvorschläge vor, die berücksichtigt werden müssen. Auf die Lebensbedingungen in den Dörfern muss eingegangen werden und wo noch keine Programme vorliegen müssen zusätzliche Mobilitätskonzepte ausgearbeitet werden.

3.2 Motorfahrzeugverkehr

Planungsgrundsätze

Antrag:

Strassen innerorts sind so zu gestalten, dass Lärm und Unfälle möglichst verhindert werden. Dazu gehört neben der Strassensanierung auch die Anpassung von angrenzenden Wohnungen und deren Umnutzung für Arbeit, Einkauf und Freizeit.

Begründung:

Dörfer sind vor der Belastung durch den Verkehr zu schützen.

Zwischenergebnisse

Antrag:

Die folgenden Strassenbauvorhaben sind **nicht** weiter abzuklären:

1. die „Bodensee-Thurtal-Strasse“ von Arbon bis Bonau;
2. die „Oberlandstrasse“ von Bernrain bis Oberaach;
3. die Umfahrung Siegershausen;
4. die Umfahrung Bättershausen;

Begründung (1-4):

Der weitere Bau von Strassen löst die bestehenden Probleme nicht, deshalb müssen diese Bauvorhaben auch nicht weiter abgeklärt werden. Hingegen sind die Agglomerationsprogramme zu berücksichtigen.

1) Begründung Streichung „Bodensee-Thurtal-Strasse“:

Eine Hochleistungsstrasse steigert die Kapazität der Achse Arbon – Bonau massiv und wird so zusätzlichen Regional- und Transitverkehr zur Folge haben. Verliererin wäre die Bahn. Massnahmen im Individual- und Bahnverkehr sollten sich aber nicht konkurrenzieren. Mit der BTS werden zusätzliche Probleme geschaffen: In den heute schon überlasteten Raum Winterthur-Zürich mit seinen täglichen Staus würde ein neuer Verkehrsstrom geleitet, so dass die relativ bescheidenen Zeitgewinne zunichte gemacht würden. Die BTS verkommt zum Schleichweg für die A1 bei Staus durch die Stadt St. Gallen. Die geplanten Lückenschlüsse Waldshut-Winterthur und St. Margrethen - Bregenz im Europa-Autobahnnetz könnten noch mehr internationalen Lastwagenverkehr anziehen als heute schon die A1. Hinzu käme neuer Verkehr aus und in Richtung Konstanz.

Das Unfallrisiko auf zweispurigen Schnellstrassen ist unverantwortbar hoch. Es gibt zu viele schwere, tödliche Unfälle.

Nutzen und Kosten der BTS stehen in keinem vertretbaren Verhältnis. Zu den Kosten muss nicht nur die hohe Bausumme gerechnet werden, sondern auch der Verlust an Landschaftswert, die Zerschneidung und Banalisierung des Thur- und Aachtals durch eine weitere Strasse, der Verlust an landwirtschaftlich wertvollsten Böden und die durch den zusätzlichen Transitverkehr erhöhte Schadstoffbelastung der Luft. Zudem ist ein massives Wachstum des MIV in absehbarer Zeit nicht wahrscheinlich.

Eine BTS in der vorliegenden Form kommt für uns nicht in Frage. Wir sind aber nicht grundsätzlich gegen eine Optimierung der bestehenden Hauptverkehrsstrasse T14. Durch separate Fahrspuren für den landwirtschaftlichen Verkehr und mit dem Ersatz einiger Kreisel durch Hosenträger-Anschlüsse könnte der Verkehr deutlich flüssiger gestaltet werden. Durch einzelne Untertunnelungen, eingehauste oder tiefer gelegte, enge Umfahrungen könnten Ortszentren so weit entlastet werden, dass mit der Gestaltung des Strassenraumes innerorts die Lebens- und Wohnqualität in den Ortschaften entscheidend verbessert würde. Und dies zu deutlich niedrigeren Kosten. Der Kanton kann durch eine Aufwertung der bestehenden T14 seinen Handlungsspielraum bewahren, und sich damit künftigen (demographischen, verkehrlichen, finanziellen und politischen) Entwicklungen anpassen.

2) Begründung Streichung „Oberlandstrasse“:

Grosse, raumwirksame Strassen sind heute nur in Betracht zu ziehen, wenn veränderte Entscheidungsgrundlagen vorliegen, wenn ein substanzieller und dauerhafter Problemlösungsbeitrag nachgewiesen ist, wenn alternative, flankierende Massnahmen nicht ausreichen und wenn mit differenzierten Untersuchungsmodellen eine hinreichende Nachhaltigkeit behauptet werden kann. Bei der Oberlandstrasse ist keine dieser Bedingungen erfüllt:

- Im Jahre 2005 hat der Bezirk Kreuzlingen eine Strasse mit ähnlichem Linienverlauf deutlich abgelehnt - neue Zahlen bez. Grundlagen, welche die Neuaufgabe einer solchen Strasse "nötig" machen, gibt es nicht. Im Gegenteil: Verkehrliche Untersuchungen im laufenden Aggloprogramm K&K zeigen überdeutlich, dass das Verkehrsaufkommen hausgemacht ist.

So beträgt im Perimeter des Agglomerationsgebietes der reine Durchgangsverkehr ganze 2%; bezogen auf das Gemeindegebiet von Kreuzlingen und Bottighofen 19%.

- Mit dem Aggloprogramm steht zum ersten Mal für diesen Grenzraum ein umfassendes, grenzüberschreitendes Bündel von Lösungsansätzen bereit - von einer S-Bahn bis hin zur überkommunalen Anordnung gleichartiger Zonen. Nach Abschluss der neuen Kreuzlinger Bahnhofstrasse wird auch die Fortsetzung der Kantonsstrasse Richtung Bottighofen optimiert. Die Wirkung dieser Vorhaben, inklusive der geplanten Neugestaltung der Kreuzlinger Hauptstrasse, sind abzuwarten.
- Die Oberlandstrasse verdient das geforderte Attribut der im Richtplan oft eingeforderten Nachhaltigkeit definitiv nicht. Im Aggloprogramm kann dies unzweifelhaft nachgelesen werden. Es bleibt unverständlich, wie dieses Strassenbau-Vorhaben im Richtplan Eingang finden soll, und dies gar unter Auslassung der Stufe Vororientierung.

Unterantrag:

Auf eine etappenweise Planung bez. Realisierung der Oberlandstrasse ist zu verzichten.

Begründung:

Die Rede ist insbesondere von der sog. Kreuzlinger Südspange. Deren Bau wurde 2001 vom Bundesgericht untersagt, dies nach knappem Ja der Kreuzlinger. Hauptgrund: Die Botschaft suggerierte einen Bundesanteil von gut 40% an die Gesamtkosten von 9,7 Mio. Fr. - Geld, das nur unter Vorbehalt der hinreichenden rechtlichen und finanziellen Absicherung einer Weiterführung der Strasse gesprochen worden wäre. Dem war zu keinem Zeitpunkt so.

- Die Spange bewirkt - gemäss *allen* zugänglichen Quellen - keinerlei relevante Entlastung für Kreuzlingen: marginale Umverteilungseffekte an neuralgischen Stellen, eine Entlastung nur bei der Brunnenstrasse. Dies gilt auch für die LKW: Anzahl und Qualität der von Berg kommenden LKW lassen erhebliche Zweifel am Nutzen dieses irreversiblen Eingriffs im ohnehin schon lädierten Kreuzlinger Landwirtschafts- und Naherholungsgebiet aufkommen. Bei einem DTV von 7000 bis 9000 bewegt sich der LKW-Anteil bei wenigen Prozenten. Alles deutet darauf hin, dass der Grossteil dieser LKW unsere Stadt bez. Agglomeration versorgt. Das heisst: Die auf die Autobahn umgeleiteten LKW tauchen auf Kreuzlinger Stadtstrassen wieder auf. Ob so auch nur *ein* LKW-Strassenkilometer entlang bewohnter Strassen weniger gefahren wird, ist mehr als fraglich.
- Wenn überhaupt (in ferner Zukunft), so macht eine Spange nur Sinn als Teil eines grösseren Ganzen - was übrigens bei der letzten Abstimmung von Befürworter-Seite andauernd ins Feld geführt wurde. Ein modernes und demokratisches Planungsverständnis muss sich gerade bei irreversiblen Umwelteingriffen von der Etappierungsphilosophie (oder volkstümlicher: Salamtaktik) verabschieden.

3/4) Begründung Streichung „Umfahrung Siegershausen und Umfahrung Bättershausen“:

Die aktuellen DTV-Werte rechtfertigen diese Umfahrung unter keinem Titel; es handelt sich um "politische Ableitungen" der Oberlandstrasse und nicht um sachliche Notwendigkeiten. Wären solche Ausgangslagen der Massstab für neue Strassen, so müssten mit gleichem Recht sofort Aberdutzende neuer Umfahrungen geplant und gebaut werden - was wohl niemand ernstlich fordern wird.

4. Ver- und Entsorgung

4.2 Energie

Allgemeines / Planungsgrundsätze

Antrag:

Neue Leitungen werden in den Boden verlegt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Mit freundlichen Grüssen
Für die Geschäftsleitung der SP Thurgau

Eveline Kunz