

Stellungnahme Güterverkehrskonzept Kanton Thurgau - Phase II

Die Stellungnahme wurde am 04. Jul 2025 um 10:26:08 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

Güterverkehrskonzept Kanton Thurgau - Phase II

Teilnehmerangaben:

SVP Thurgau
Schupfenzelgstrasse 12
8253 Diessenhofen

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:

187337

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 5.2.2	Massnahme 1.01 Verladeanlagen abschwächen.	Die Tendenz zeigt, dass Verladeanlagen in letzter Zeit nur abgebaut wurden. Siehe Verlad von Zuckerrüben. Wir messen der Massnahme 1.01 wenig Wirksamkeit bei und die Realisierbarkeit ist schwierig.
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 5.2.2	Massnahme 1.02 hinterfragen	Kann das Halten von Logistikflächen die Umweltbelastung reduzieren? Wir sind der Meinung, dass dies zu einer starren Planung führt, die einer möglichen Entwicklung entgegenwirkt.
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 5.2.2	Massnahme 1.06 löschen	Diese Massnahme erhöht die Regeldichte und wirkt sich negativ auf die Konkurrenzfähigkeit der KMU's aus.
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 5.2.2	Massnahme 1.05 löschen	In der Beurteilung wird bereits auf die tiefe Wirksamkeit hingewiesen. Was können die Konzepte für den Liefer- und Handwerkerverkehr bewirken? Schlussendlich bestimmt der Endkunde, wann er wo welche Ware haben möchte.
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 5.3.2	Massnahme 2.01 löschen	Die Realität zeigt, dass die Nutzbarkeit von Strassen durch den Einbau von Hindernissen für Verkehrsberuhigungen erschwert wird. Wir entfernen uns immer weiter von einer guten Nutzbarkeit für den Güterverkehr.
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 5.3.2	Massnahme 2.03 löschen	Die Landwirtschaft hat viel in Fahrzeuge für den effizienten und sicheren Gütertransport investiert. Sie ist darauf angewiesen, dass sie flexibel reagieren kann. Die Ernte muss bei schönem Wetter eingefahren werden. Würde die Massnahme 2.03 umgesetzt, so würde die Flexibilität leiden. Zudem würde ein neuer Verteiltopf für Abgeltungen geöffnet werden.
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 5.4.1	Satz "sowie die Erhaltung und Steigerung der Attraktivität der Bahnangebote." löschen.	SBB Cargo kämpft seit Jahren mit schlechtem Ertrag und baut im Binnengüterverkehr nur Leistungen ab.
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 5.4.1	Den Satz "In der Terminallandschaft von Suisse Cargo Logistics (SBB Konzern) ist auch ein Terminal (KV-Hub) im Kanton Thurgau vorgesehen." ändern oder löschen.	Es ist nicht realistisch, dass in naher Zukunft ein KV-Hub im Kanton Thurgau eröffnet wird. Die SBB bauen in diesem Bereich eher ab.
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 5.4.2	Massnahme 3.02 löschen	Der Kombinierte Verkehr ist rückläufig. Die SBB steigen aus dem Unbegleiteten Binnen-KV aus.
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 5.5.2	Massnahme 4.02 löschen	Schon jetzt werden zu viele einschränkende Umweltvorgaben gemacht. Diese Massnahme öffnet Tür und Tor für weitere Auflagen, die die Konkurrenzfähigkeit der KMU' schmälert.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 5.5.2	Massnahme 4.05 löschen	Die Logistikunternehmen sind schon genügend sensibilisiert und leisten in Eigenverantwortung einen grossen Beitrag zur Effizienz Steigerung. Bsp. Fa. Hugelshofer rüstet die Lastwagenflotte auf Elektrobetrieb um.
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 5.6.2	Massnahmen der Teilstrategie 5 sind sehr schwammig formuliert und die Wirksamkeit ist gering. Entweder löschen oder redimensionieren.	Der Kanton möchte zu fest in den Handlungsspielraum der Logistikbranche eingreifen. Der Markt regelt sich selber.
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 6.3	Die vier Meilensteine des Umsetzungsprogramms in Bezug auf den Schienengüterverkehr überarbeiten.	Die vier Meilensteine sind stark auf den Schienengüterverkehr fokussiert, der erstens nur 12 % des gesamten Güterverkehrs abwickelt und der zweitens rückläufig und wenig attraktiv ist.
Güterverkehrskonzept Phase II	Kapitel 6.4.2	Verweisquelle richtigstellen.	Im zweiten Absatz muss auf Kapitel 6.4.1 verwiesen werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Allgemeine Bemerkungen	Ihre grundsätzlichen Bemerkungen	<p>Die SVP Thurgau bedankt sich für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung zum Güterverkehrskonzept teilzunehmen.</p> <p>Wir haben zu den einleitenden Kapiteln 1 und 2 einige allgemeine Bemerkungen.</p>	<p>Das Güterverkehrskonzept (GüVK) ist sehr umfangreich. Wir fragen uns aber, ob das Konzept umgesetzt werden kann und wo der direkte Nutzen spürbar wird. Die Massnahmen basieren auf Planungen, die sich stetig ändern. Bei zentralen Vorgaben ist die Massnahmenumsetzung der Willkür des Bundes ausgesetzt. So erachten wir die Realisierung der BTS als zentrales Element, um den Güterverkehr auf einer ausbaufähigen Achse durch den Kanton zu befördern. Aber die Aufnahme ins STEP-Programm liegt in der Verantwortung des Bundes. Der Kanton Thurgau kann einzig Druck aufbauen, dass die Realisierung der BTS für die Entwicklung zentral ist. Wir erwarten von der Regierung, dass der Druck nach Bern aufrecht erhalten wird.</p> <p>Im Kapitel "Zusammenfassung" wird unter "Umsetzungsprogramm" ein Schwergewicht auf die Realisierung von Cargo Sous Terrain gesetzt. Wir sind der Ansicht, dass die Realisierung dieses Projekt in weiter Ferne liegt und infolge vieler Fragezeichen noch nicht im Konzept berücksichtigt werden kann. Unter "Ressourcen und finanzielle Mittel" wird aufgeführt, dass eine zusätzliche Stelle benötigt wird. Wir sind der klaren Meinung, dass die Umsetzung des GüVK ohne Stellenaufbau mit dem bestehenden Personal bewerkstelligt werden muss. Ebenso muss das Monitoring und Controlling in die Strukturen der beteiligten Ämter integriert werden. Die SVP akzeptiert keine zusätzlichen Stellen - im Rahmen der Aufgaben- und Verzichtsplanung ist bereits hier überflüssiger Kontroll- und Koordinationsaufwand unbedingt von Beginn an zu vermeiden.</p> <p>Landwirtschaft, Industrie und Gewerbe sollen über möglichst grossen Handlungsspielraum verfügen.</p> <p>Als Nutzen des GüVK wird die höhere Lebensqualität der Bevölkerung angepriesen. Das sind schöne Worte. Die Realität zeigt aber, dass das Güterverkehrsaufkommen bis 2040 um 16 % wächst. Dieses Wachstum geht auf Kosten der Lebensqualität, denn Güterverkehr hat immer negative Auswirkungen auf die Lebensqualität.</p> <p>Unter "Rolle des Kantons" wird erläutert, dass der Kanton seine Handlungsspielräume stärker nutzen soll, um den Güterverkehr effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Wir sehen darin die Gefahr, dass der Nachhaltigkeitsaspekt grösser gewichtet wird als die Effizienz. Es ist eine Tendenz spürbar, den Schwerverkehr durch bauliche Massnahmen zu behindern. Aus Sicht der KMU's muss alles daran gesetzt werden, dass Güter kostengünstig und rasch transportiert werden können.</p> <p>Dem Schienengüterverkehr wird viel Raum gegeben. Wir sind sehr skeptisch, dass sich der Schienengüterverkehr positiv entwickeln wird. Einerseits werden die freien Trassen je länger je mehr durch den stark wachsenden Personenverkehr blockiert. Andererseits wird die Kapazität des Schienengüterverkehrs durch Rückbau von Anschlussgleisen und durch Verringerung des Angebots von SBB Cargo reduziert.</p> <p>Für die Grafiken in Kapitel 2.3 stammen die meisten Zahlen aus dem Jahr 2019. Sind keine aktuelleren Zahlen verfügbar?</p> <p>In Kapitel 1.5.3 im dritten Absatz das Wort "werdengemäss" trennen.</p>