

PROJEKTSKIZZE «ALTERNATIVE MOBILITÄT» IN DER REGIO FRAUENFELD

1. Ausgangslage, Projektziel

Die Regio Frauenfeld umfasst die Stadt Frauenfeld und der 14 umliegenden Gemeinden. Während die Stadt und beiden Agglomerationsgemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen (vgl. Bild 1) sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, gibt es in den peripheren ländlichen Gemeinden zeitliche und räumliche Schwachstellen im öffentlichen Verkehr¹, so z.B.

- in kleineren Ortschaften und Weilern
- frühmorgens und am Abend ab 20 Uhr
- und auf Grund fehlender funktionaler Querverbindungen.

Gleichzeitig ist die Region eine deutliche Arbeitspendlerregion und durch die Autobahn sehr gut an die Metropolitanregion Zürich angeschlossen. So zeigen die Daten des kantonalen Amtes für Statistik, dass fast 70% der Arbeitswege im Kanton Thurgau 2015 mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt wurden. Hingegen wurde der öffentliche Verkehr von etwas unter 30% der Bevölkerung für den Arbeitsweg genutzt. Dies führt morgens und abends zu hohen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsachsen nach Frauenfeld, Winterthur und Zürich: Zum einen dort, wo der Verkehr mehrerer Gemeinden zusammenfliesst (z.B. Pfyn) und zum anderen rund um den Fernverkehrsbahnhof Frauenfeld (vgl. Bild 2). Das Verkehrsproblem wird verschärft durch Arbeitspendler, die von Deutschland in die Ostschweiz fahren sowie durch LKW-Verkehr, welcher durch die Region geleitet wird, um den streckenmässigen Umweg über die Autobahn einzusparen.

Die in der Raumplanung vorgesehene Zentralisierung und Verdichtung von Siedlungen und zentralen Einrichtungen (z.B. Einkaufen, Dienstleistungen) im urbanen und periurbanen Raum führt dazu, dass Bewohnende des ländlichen Raums immer längere Wege zu Orten des täglichen Bedarfs zurücklegen müssen. Die Strecken werden meist mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) überbrückt⁴. Nach der Strategie «Zukunft Mobilität Schweiz. UVEK-Orientierungsrahmen 2040» des ARE von 2017 sind für die öffentliche Verkehrs-Grundversorgung in ländlichen Räumen auch keine Veränderungen zu erwarten.

Wenn der Anteil der ÖV-Nutzenden erhöht werden soll, um das Verkehrsnetz zu entlasten, müssen also alternative oder ergänzende Verkehrsmodelle für den ländlichen Raum geprüft werden. Dies insbesondere

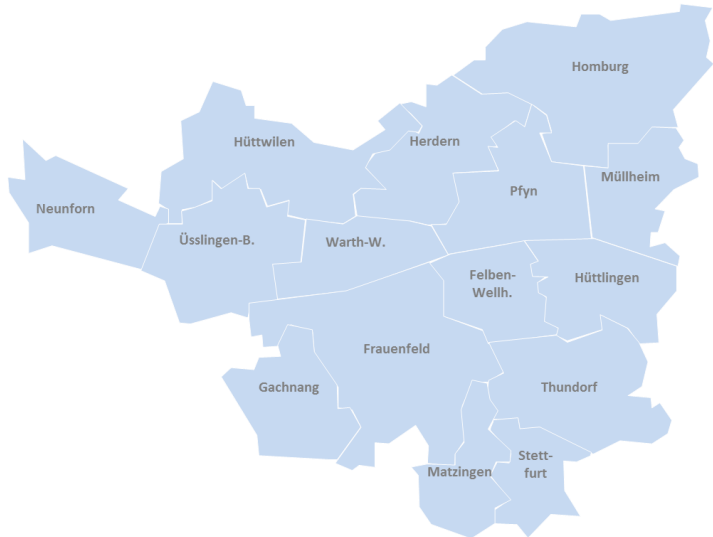
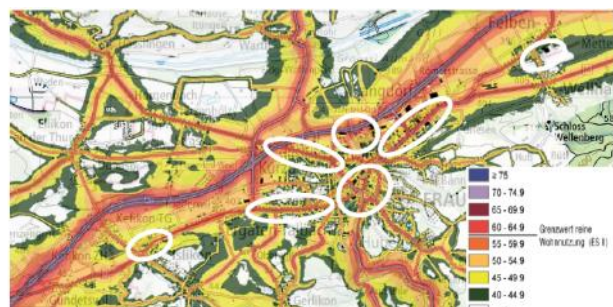


Bild 1 – Gemeinden der Regio Frauenfeld



vor dem Hintergrund, dass der öffentliche Verkehr für Randgruppen wie ältere Personen, Personen in Ausbildung und andere Geringverdiener oft den einzigen Fortbewegungsmodus darstellt und ein schlechtes Angebot diese Gruppen benachteiligt².

Eine bessere Nutzung von gemeinschaftlichen Mobilitätssystemen könnte andererseits einen Teil des Verkehrs – zum Beispiel zum Fernverkehrsbahnhof Frauenfeld – bündeln und damit nicht nur die Verkehrsbelastungen auf den Strassen senken, sondern durch Bündelung der Verkehrsteilnehmenden und Reduktion der Anzahl Fahrzeuge deutlich Emissionen sparen. Auf Grundlage einer kürzlich mit der Hochschule Luzern verfassten Analyse der Schwachstellen (vgl. Anhang) **zielt das vorliegende Projekt die Prüfung vorhandener gemeinschaftlicher Mobilitätssysteme an und die Erstellung eines umfassenden alternativen Verkehrskonzepts**, das im Anschluss an die konzeptionellen Arbeiten in einem Pilot-Projekt in den Gemeinden der Regio Frauenfeld getestet werden soll. Mit dem Projekt sollen Möglichkeiten zusammen **mit Gemeinden, privaten Unternehmen oder öffentlichen Organisationen der Region** (Anbieter von Transportservices) evaluiert werden, (temporär) nicht genutzte Fahrzeuge **ergänzend für den öffentlichen Verkehr** einzusetzen. Dass ein solches System den Nutzen für die Bewohnenden der Region erhöhen kann ohne das existierende System zu konkurrenzieren, kann am folgenden Beispiel dargestellt werden: Wenn beispielsweise ein Bewohner des Ort Herdern sich über das politische Geschehen in der Gemeinde informieren möchte, kann er 5 Minuten mit dem Auto in den anderen Ort der politischen Gemeinde, Lanzenneunforn fahren. Steht kein Auto zur Verfügung, kann er eine rund stündige Reise mit dem Bus oder ein Fussmarsch von 45 Minuten unternehmen. Ein bedarfsorientiertes System könnte solch funktionale Verbindungen ergänzen. Ein Beispiel, das bereits in kleinem Rahmen auf dieser Idee basiert, ist der «Kirchbus» in Thundorf, ein Transportsystem, bei dem die Primarschulbusse ältere Personen zur Sonntagsmesse fahren.

In ländlichen Räumen mit geringerer Bevölkerungsdichte scheitern öffentliche und alternative Verkehrsmodelle bislang oft an der Rentabilität³. Das Rufbus-System wurde bei der Umstellung von PostAuto auf grössere Busse eingestellt, da es sich als ergänzendes System nicht mehr finanziell lohnte⁴. Um nicht wiederum an finanziellen Hürden zu scheitern, geht unser Projekt das Rentabilitätsproblem gezielt an, indem Synergien mit lokalen privaten oder öffentlichen Anbietern geschaffen werden. Existierende Systeme sollen umgenutzt werden, um Leerlaufzeiten zu vermeiden. So können lokale Unternehmen von Kosteneffekten und die Bevölkerung von einer besseren Anbindung profitieren.

2. Übertragbarkeit auf andere Gemeinden

Pilotprojekte der Sharing Economy existieren in vielen Gemeinden der Schweiz – in einigen auch bereits alternative Mobilitätskonzepte. Im Thurgau gibt es bisher keine regionalen Mobilitätssysteme, die öffentliche oder private Anbieter von Transportsysteme und ihre bereits vorhandenen Ressourcen (z.B. Fahrzeuge, Fahrer) umnutzen. Die Regio Frauenfeld kann daher als Pilotstudie im Thurgau dienen. Die Ergebnisse sowie der Vorgehensplan können dem Kanton und den weiteren Regionen im Kanton TG zur Verfügung gestellt werden. Kommunikationsmaterialien und Öffentlichkeitsarbeit sind als Bestandteile des Projekts geplant.

² Thao VT, Imhof S, von Arx W 2021. Integration of ridesharing with public transport in rural Switzerland: Practice and outcomes. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives 10, 100340

³ Vgl. z.B. Rothfuss R et al. 2012. Elektromobilität als Baustein eines zukunftsfähigen Verkehrssystems. Working Paper Series, Institut für Geographie, Universität Tübingen

⁴ Informationen aus Workshop mit Gemeindepräsidenten ländlicher Gemeinden der Regio Frauenfeld.