

10. Interpellation von Joe Brägger, Peter Dransfeld und Lucas Orellano vom 1. März 2017 "Der motorisierte Individualverkehr in Zeiten von Sharing-Konzepten" (16/IN 7/84)

Beantwortung

Präsident: Die Antwort des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Die Interpellanten haben das Wort zu einer kurzen Erklärung, ob sie mit der Beantwortung zufrieden sind.

Dransfeld, GP: Ohne Zweifel gibt es hier im Saal verschiedene Auffassungen zur Mobilität. Dass ein ungebremsstes Wachstum des motorisierten Individualverkehrs keine Lösung sein kann, dürfte einem sehr breiten Konsens entsprechen. Für diese Vermutung spricht nicht zuletzt, dass die vorliegende Interpellation eine hohe Anzahl Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner aus sämtlichen im Rat vertretenen Parteien motivieren konnte. Die Interpellation beleuchtet mögliche Massnahmen gegen einen stetig wachsenden Autoverkehr, die bisher wenig im Fokus standen. Dass die bisher wenig beachteten Massnahmen, nämlich verschiedene Formen des Teilens von Autos, durchaus ein beachtliches Potenzial besitzen, zeigt der Regierungsrat in seiner fundierten Beantwortung auf. Es sind die neuen und ungewohnten Ideen, welche unsere Welt weiterbringen. Es lohnt sich, sie näher und durchaus kritisch, aber ohne Scheuklappen zu betrachten. Ich **beantrage** Diskussion. Sowohl die gründliche Recherche und Aufbereitung des Themas durch Joe Brägger als auch die ebenso seriöse und aufschlussreiche Beantwortung des Regierungsrates rechtfertigen es, sich darüber auszutauschen.

Abstimmung: Diskussion wird mit 54:40 Stimmen beschlossen.

Dransfeld, GP: Unsere Welt ist mobil. Wir fahren und fliegen mehr denn je; auf der Strasse, auf Schienen, auf dem Wasser und in der Luft. Wir befriedigen dabei Bedürfnisse der Wirtschaft, der Bildung, der Gesundheit und vieler anderer legitimer Anliegen. Dass dabei in den letzten zehn Jahren pro Person etwa gleichviele Autokilometer zurückgelegt wurden, wie es der Regierungsrat darlegt, ist etwas beruhigend. Dennoch ist das Verkehrsaufkommen hoch und belastend. Es lohnt sich allemal, gute Ideen zu seiner Begrenzung zu prüfen. Erste Priorität hat das Vermeiden und das Verlagern des Autoverkehrs auf weniger belastende Verkehrsmittel. Dort, wo aber weder das eine noch das andere möglich ist, sind wir aufgefordert, nach Wegen zu suchen, die Belastung durch individuelles Autofahren zu senken. Dazu gehören zum einen technologische Ansätze wie Hybrid-, Wasserstoff- oder Elektroantriebe, zum anderen sind aber auch die logistischen Ansätze vielversprechend, die sich hinter verschiedenen Wegen des Sharings, also des Teilens von Fahrzeugen, verbergen. Damit beschreiten wir Wege, die gewissermassen zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr anzusiedeln sind. Der öffentliche Verkehr ist nichts anderes als eine sehr konsequent entwickelte Form des

Teilens von Fahrzeugen. Die Vorzüge des Teilens individueller Fahrzeuge liegen darin, dass sowohl bei den Fahrzeugen selbst als auch bei der Infrastruktur, also den Parkplätzen und Strassen, Ressourcen geschont werden. Durch Sharing-Konzepte können wir einerseits Geld sparen und andererseits die Umwelt schonen. Wie uns der Regierungsrat darlegt, gibt es dabei zwei Lösungsansätze: Wir können die Autos entweder nacheinander nutzen, was als Carsharing im engeren Sinn bezeichnet wird, oder wir können die Autos miteinander nutzen, was als Ridesharing betrachtet wird und jede Form der Mitfahrgelegenheiten umfasst; vom klassischen Autostopp über regelmässige Fahrgegemeinschaften bis hin zu neuen, per App koordinierten Mitfahrmöglichkeiten. Der Regierungsrat legt uns dar, dass Carsharing und Ridesharing das Potenzial bergen, sowohl die Zahl der Autos, die unterwegs sind, als auch die Zahl der Parkplätze um mehr als die Hälfte zu reduzieren. Ferner führt der Regierungsrat in seiner Beantwortung aus, dass selbstfahrende Autos, mit denen in etwa einem Jahrzehnt zu rechnen ist, auch das Risiko einer grossen Zunahme von Fahrten, sofern nicht Sharing-Konzepte angewendet werden, mit sich bringen. Nach der gründlichen und erkenntnisreichen Darlegung der heutigen Situation, neuer Optionen und möglicher Entwicklungen, für welche dem Regierungsrat Dank und Anerkennung gilt, wird er am Schluss seiner Beantwortung etwas flügelahm. Trotz des unbestrittenen und gut illustrierten Nutzens von Sharing-Konzepten sieht es der Regierungsrat nicht als Aufgabe des Kantons an, diese zu fördern. Das irritiert ein wenig. Wie kann der Regierungsrat Milliarden schwere Strassen und eine Millionen schwere Tiefgarage für das Regierungsgebäude planen, gleichzeitig aber Ideen nicht verfolgen wollen, welche genau diese enormen Ausgaben zu reduzieren versprechen, ganz abgesehen vom Nutzen für die Umwelt? Es wäre mehr als wünschbar, wenn der Regierungsrat die Sharing-Konzepte mit derselben Offenheit und Zielstrebigkeit, welcher wir den hervorragenden Ausbau unseres öffentlichen Verkehrs verdanken, und mit demselben Mut, mit welchem er uns kürzlich ein weitblickendes Konzept für die Elektromobilität vorgestellt hat, verfolgen würde. Ich sehe einer fruchtbaren Diskussion gespannt entgegen.

Kern, SP: Die SP-Fraktion bedankt sich für die sehr gute und ausführliche Beantwortung. Sie zeigt uns, dass sich der Regierungsrat vertieft und seriös mit der Thematik auseinandergesetzt hat. Umso enttäuschter sind wir darüber, welche Schlussfolgerungen der Regierungsrat aus den gemachten Feststellungen zieht: "Problem erkannt, aber bei der Lösung sollen die Privaten den ersten Schritt tun." So geht es nicht. Wie der Regierungsrat erkannt hat, wird der öffentliche Raum, in welchem sich Menschen mit Velos, dem Bus, der Bahn und mit Autos bewegen, nicht nur immer knapper, sondern auch kostbarer. So wird auch das Angebot an Parkplätzen am Sitz unseres Regierungsrates in Frauenfeld immer knapper und damit teurer. Dies sollte genug Motivation sein, um vorbildlich zu handeln und sich praktisch mit der Lenkung unserer Mobilität innerhalb der Städte und der Agglomerationen zu beschäftigen. Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass

die Verwaltung einen ersten Schritt in die richtige Richtung gemacht hat, indem sie ihren Angestellten das Ostwind Firmenabonnement zur Verfügung stellt. Der Regierungsrat kann sich am grössten Arbeitgeber des Kantons, der Spital Thurgau AG, ein Beispiel nehmen. Dieser hat gemeinsam mit dem "Verkehrs-Club der Schweiz" und der Gemeinde Münsterlingen ein Mobilitäts-Konzept erarbeitet. Bis ein solches greift, braucht es Zeit und viele Gespräche mit allen Beteiligten. Soweit ich mich erinnern kann, hat der Regierungsrat mit der massiven Erweiterung der Parkplätze beim Kantonsspital Münsterlingen selbst auf die Erstellung eines Mobilitäts-Konzepts bestanden. Beispiele für gut funktionierende Mobilitäts-Konzepte in Verwaltungen gibt es in Zürich und St. Gallen. Wir fordern den Regierungsrat dazu auf, in dieser Angelegenheit Nägel mit Köpfen zu machen und sich mit Fachleuten an einen Tisch zu setzen, um Lösungen zu finden.

Tobler, SVP: Namens der SVP-Fraktion danke ich dem Regierungsrat für die umfassende Beantwortung der Interpellation. Der Regierungsrat ist sehr gut auf die Fragen eingegangen und hat sie alle in unserem Sinne beantwortet. Unseres Erachtens hätte es die Diskussion deshalb nicht mehr gebraucht. Auch wenn Sharing-Konzepte so etwas wie den öffentlichen Verkehr darstellen, ist es nach unserer Ansicht nicht die Sache des Staates, in den Markt einzugreifen. "Mobility", eine privatrechtlich gut organisierte Car-sharing-Firma, beweist, dass es funktionieren kann. Schliesslich ist es der Markt, der hier spielt. Die Technik wird es möglich machen, dass sich der Individualverkehr noch stärker entwickeln wird. Es ist sogar zu befürchten, dass sich damit noch mehr Fahrzeuge auf den Strassen tummeln werden. Wir sollten an die älteren Menschen denken, die damit den Individualverkehr wieder nutzen können. Geld ist offensichtlich vorhanden. Der Regierungsrat sieht bei der Umsetzung von Car- oder Ridesharing vor allem die Unternehmungen in der Pflicht. Ständerat Roland Eberle hat immer wieder gesagt, dass der Staat eine Unternehmung sei. Wir sehen es grundsätzlich gleich. Eine stattliche Subventionierung kommt für uns nicht in Frage. Versuchsweise könnten tatsächlich kantonale Unternehmungen, wie beispielsweise die kantonale Verwaltung, die Spitäler oder die Thurgauer Kantonalbank, mit einem Anreiz die Machbarkeit erproben und einen Beweis erbringen. Unsere Gemeinde hat mit "Mobility" einen Rahmenvertrag abgeschlossen. Wir machen grundsätzlich gute Erfahrungen, dies allerdings nur für Geschäftsfahrten und nicht für Fahrten zur Arbeit oder nach Hause. Der Regierungsrat setzt mit dem Langsamverkehrskonzept den Hebel am richtigen Ort an. Wir dürfen gespannt sein, was sich beim kantonalen Personal schliesslich daraus entwickelt. Im ländlichen Raum wird es schwierig bleiben, den Individualverkehr zu reduzieren. Ich stehe generell für den öffentlichen Verkehr ein; er wird aber immer auch den Individualverkehr benötigen, denn der öffentliche Verkehr oder auch jedes Sharing-Konzept kann nicht bis zur letzten Meile beziehungsweise bis vor jede Haustüre eingesetzt werden.

Wüst, EDU: Die EDU-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die Beantwortung und die gute Arbeit. Einzig zu Frage 5 haben wir eine wichtige Anmerkung: Schön, dass der Kanton mit "Mobility" einen Rahmenvertrag vereinbart hat. In der Beantwortung heisst es aber, dass das Fahrzeug auf dem Parkplatz neben der Kantonsbibliothek stehe und sehr gut ausgelastet sei. Hier besteht die Möglichkeit, stark zu wachsen. Mit nur einem Standplatz und einem Fahrzeug kann weder eine Vorbildfunktion noch ein Durchbruch oder ein Umdenken erreicht werden. Um glaubwürdig zu sein, muss die Anzahl der Fahrzeuge auf dem grossen Parkplatz auf 50 bis 100 "Mobility" Fahrzeuge ausgebaut werden.

Peter Köstli, CVP/EVP: Seit 2009 hat sich auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz die Anzahl der Stautunden verdoppelt. Die Staus nehmen auch in Zukunft nicht ab, da auf den hiesigen Strassen immer mehr Fahrzeuge unterwegs sind. Auch der öffentliche Verkehr kommt an seine Belastungsgrenzen. Weil Ausbauten teuer sind und gewöhnlich sehr lange dauern, ist es notwendig, die vorhandenen Kapazitäten besser auszulasten. Grosses Potenzial bietet da der Besetzungsgrad der Personenwagen. Wenn in jedem zweiten Wagen zwei Personen zur Arbeit fahren würden, ergäbe das eine Reduktion von 30% der Fahrzeuge. Somit wären auch nicht mehr 2'116 Fussballfelder notwendig, um die Autos der täglich Pendelnden zu parkieren. In Grossstädten und Agglomerationen werden Sharing-Angebote aufgrund der steigenden Nachfrage für regelmässige Fahrten wie den Arbeitsweg laufend ausgebaut. Mit "Catch a Car" von "Mobility" ist es mittlerweile in den Pionierstädten Basel und Genf möglich, den Mietwagen stationsungebunden abzustellen. Die Buchung erfolgt per App, und das Auto wird mit der Membercard oder dem Swisspass geöffnet und verschlossen. Ich habe einmal für meine beiden Töchter mangels guter Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr in Frankreich eine Mitfahrgelegenheit bei "BlaBlaCar", da geht es um Ridesharing, online gebucht, mittels Kreditkarte bezahlt und dabei die Bewertung des Fahrers besonders kritisch geprüft. Auch wenn wir uns in ländlichen und weitgehend staufreien Strukturen bewegen, nimmt die Interpellation das Thema des Autoteilens und der Fahrgemeinschaft für unseren Kanton vorausschauend auf. Die CVP/EVP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die teilweise sehr umfassende und fachlich fundierte Beantwortung der zukunftsorientierten Fragen und ist mehrheitlich damit einverstanden. Nebst dem, dass der Markt hinsichtlich neuen Formen des Autoteilens spielt, macht der Kanton Thurgau mit der Umsetzung des Langsamverkehrskonzepts, dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der Förderung der Elektromobilität und der bevorstehenden Entwicklung von Mobilitätskonzepten für seine eigenen Betriebe bereits einiges, um die Belastung der Strassennetze zu reduzieren. Allerdings kann es nicht sein, dass aufgrund des Verweises auf die Automatisierung im Strassenverkehr in einigen Jahren die weitere Entwicklung mit den Händen im Schoss respektive am Steuer abgewartet wird. Es werden keine Planwirtschaft und keine steuerlichen Anreize erwartet. Mit wenig Aufwand sollte es dem Kanton jedoch möglich sein,

seine Vorbildfunktion wahrzunehmen und eine aktivere Rolle einzunehmen, um das Autoteilen und Fahrgemeinschaften zu fördern. Möglichkeiten dafür sind nebst dem bereits vorhandenen Sharingangebot für Dienstfahrten eine unliebsame Massnahme, nämlich die konsequente Parkplatzbewirtschaftung für Mitarbeiter oder eine Zusammenarbeit mit den in der Beantwortung aufgeführten Mobilitätsberatungen. Weshalb sollte nicht einfach eine Sensibilisierungskampagne geschaltet werden? Dank unserer Energiepolitik sind wir Thurgauer in einer schweizweiten Spitzenposition. Hier bietet sich die Möglichkeit, einen weiteren klimafreundlichen Beitrag zu leisten.

Hasler, FDP: Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung, welche der grossen Mehrheit der FDP-Fraktion gefällt. Car- und Ridesharing sind aktuelle Geschäftsmodelle, welche sich zunehmender Beliebtheit erfreuen. Die Nachfrage ist steigend, was beweist, dass die Bevölkerung immer mehr gewillt ist, der zunehmenden Problematik des dicht belegten Strassennetzes entgegenzutreten. Die FDP-Fraktion begrüsst diesen Trend. Die Interpellation nimmt das wegweisende Thema des Autoteilens auf und weist gleichzeitig auf die Problematik des steigenden Verkehrs hin. Ihren Hinweis darauf, spezialisierten Carsharing Unternehmen mit öffentlichen Fördergeldern zum Durchbruch zu verhelfen und so den Markt einseitig zu beeinflussen, sehen wir jedoch als den falschen Weg. Wir halten nichts von einer staatlichen Unterstützung eines aufstrebenden Wirtschaftszweiges, welcher auch ohne Einmischung der öffentlichen Hand viel Potenzial für Innovationen aufweist. Carsharing ist ein wachsender Markt. Inzwischen verfügen wir über ein breites Angebot. In den letzten Jahren haben sich zusätzliche Anbieter in den Markt gedrängt. Entsprechend sind die Angebote attraktiver geworden. Sharing-Modelle werden derzeit mehrheitlich in den grossen Agglomerationen genutzt. Wenn sie flexibel und effizient sind, werden sie auch in ländlichen Gebieten zunehmen, und dies ohne die Einflussnahme des Staates. Der Markt ist für innovative und neue Ideen bereit, welche den Wunsch nach individueller Mobilität langsam, aber sicher zurückdrängen. Vor allem bei Neulenkern und jungen Leuten hat das eigene Fahrzeug nicht mehr oberste Priorität. Entscheidend sind die rasche Verschiebung sowie die unkomplizierte und kostengünstige Mobilität. Wir wollen doch nicht den öffentlichen Verkehr konkurrenzieren. Es besteht keinerlei Grund dafür, die Bewegung Anreiz orientiert zu fördern und den Markt nicht selbst spielen zu lassen. Zusätzlich rufen grössere Firmen mit eigenen Plattformen zur Bildung von internen Fahrgemeinschaften auf. Die Bestrebungen, sich bei Geschäftsreisen sowie auf dem Arbeitsweg klimaneutral zu verhalten, gehört zu diesem positiven Trend. Beim Kanton Thurgau besteht seit dem letzten Jahr ein Rahmenvertrag mit einem Sharingpartner. So haben heute alle kantonalen Ämter die Möglichkeit, ihre Dienstfahrten ohne persönliches Fahrzeug zu tätigen. Diesen Schritt erachtet die FDP-Fraktion als vorbildlich. Unseres Erachtens ist zu prüfen, ob Sharingsysteme innerhalb der Verwaltung weiterhin ausgebaut werden können. Als wichtiger Hinweis gilt zu beachten, dass die neue professionelle Integration des Langsamverkehrs, wie wir sie aktuell vorantrei-

ben, in der Thurgauer Verkehrsplanung die Belastungsprobe unserer Strassennetze zusätzlich abschwächen wird. Ein aktuelles Beispiel ist dem deutschen "Handelsblatt" zu entnehmen. Der Anbieter "BlaBlaCar" wurde von einem anderen Unternehmen aufgekauft und ist damit zum führenden Vermittler in Deutschland geworden. Dies gelang ohne zusätzliche Unterstützung, einfach mit modernen Massnahmen wie Onlinezahlungen und -reservierungen, beispielsweise mit der "Uber Card". Das Unternehmen verzeichnet gute Erfolge und wächst stetig. Ausserdem konkurrenziert es die öffentlichen Verkehrsmittel nicht.

Orellano, GLP/BDP: Ich spreche als Mitinterpellant und namens der GLP/BDP-Fraktion. Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung der Fragen. "Wir verzichten." So lautet das Credo in vielen Bereichen unseres Lebens. Ansonsten laufen wir in Probleme. Kapazitäten und Ressourcen sind auf bestem Weg dazu, ausgeschöpft zu werden. Auf einen Lebensstandard, an den man sich einmal gewöhnt hat, verzichtet man kaum freiwillig. Mit Appellen und Aufrufen erreichen wir darum wenig, obwohl das Problem vorhanden und für alle sichtbar ist. Der Kanton Thurgau ist ein ländliches Gebiet. Wenn wir das Bevölkerungswachstum der verschiedenen Kantone anschauen, sehen wir, dass es eben die ländlichen Kantone sind, die stark wachsen. Wir sollten deshalb zu unserer Lebensqualität Sorge tragen. In Zukunft wird der Verkehr einer der Match entscheidenden Standortvorteile des Thurgaus sein. Wir wollen rasch von A nach B kommen. Wir müssen aber intelligente Lösungen finden, wie wir Verkehr vermeiden oder reduzieren können. Carsharing und Ridesharing sind natürlich nicht der Weisheit letzter Schluss, sondern als ein Baustein von vielen zu verstehen. Die bauliche Verdichtung ist das Gebot der Stunde. Weshalb sollte es nicht auch eine Verdichtung des Verkehrs geben? Die bestehende Infrastruktur reicht aus, wenn sie besser ausgelastet wird. Stau ist volkswirtschaftlich teuer. Wir sollten alles dafür tun, diese Geldverschwendung nicht weiter wachsen zu lassen. Der Bund hat letztes Jahr beispielsweise eine "Carpooling-Initiative" gestartet, um die Autobelegung von durchschnittlich 1,1 Personen auf 1,5 Personen pro Auto zu erhöhen. Die Interpellanten wollen mit ihren Fragen auch heraushören, wie der Kanton mit dem technischen, die Zukunft betreffenden Thema umgeht. Es ist uns wichtig, dass der Thurgau in dieser Beziehung nicht nur reagiert, sondern pro aktiv vorausdenkt. Wie wir gehört haben, sind die Auslastungen der Fahrzeuge miserabel. Der Verkehr nimmt zu. Wie kann der Kanton mithelfen, uns in eine prosperierende Zukunft zu lenken? Wir haben in der heutigen Diskussion einige Ideen und Vorschläge dazu erhalten. Es ist auch nicht verboten, auf andere Kantone zu schießen. Im Verkehr sehen die Interpellanten wie auch die GLP/BDP-Fraktion Möglichkeiten, die Stärken des Kantons Thurgau weiter auszubauen. Wenn wir dies nicht tun, werden wir die Zeche einfach später bezahlen.

Günter, CVP/EVP: Der motorisierte Individualverkehr hat ein Auslastungsproblem. Wir im ländlichen Thurgau, und wenn man zudem vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten wohnt, wissen, dass dieses nicht einfach zu lösen ist. Ich danke dem Regierungsrat für die differenzierte und ausführliche Beantwortung der Interpellation. Auch wenn die Verwaltung kein grosses Programm startet, versucht sie, in Vorbildfunktion zu mehr Effizienz im Gebrauch der Autos unterwegs zu sein. Die Parkplätze werden bewirtschaftet. Unser "Hausjournalist" schreibt in der heutigen "Thurgauer Zeitung": "Kein Ort mehr ohne Parkuhren." Carsharing und Ridesharing sind Ideale. Bestenfalls sieht jeder Automobilist selbst ein, dass es sinnvoller, ökologischer und sparsamer ist, wenn man im geteilten Auto unterwegs ist, handelt entsprechend eigeninitiativ und lotet seine Möglichkeiten aus. Das Ideal ist gross. Jeder weiss, dass Änderungen der Gewohnheiten extrem zäh sind und man leicht wieder ins alt gewohnte bequeme Verhalten abrutscht. Soll der Staat also weitergehend regulierend eingreifen? Die Kantonsräte der EVP legen dem Regierungsrat nahe, in der Unterstützung von Carsharing und Ridesharing aktiver und kreativer zu agieren. In diesem Sinne sind auch meine weiteren Bemerkungen zu verstehen. Es lassen sich nämlich Vorteile schaffen: markierte Parkplätze für Autos mit mehreren Personen, analog den Parkplätzen für Behinderte; Belohnungen mit vergünstigten Parkkarten für Benutzer von Carsharing; Publizieren von vorbildlichen Geschichten; analog den Kampagnen zur Sicherheitsprävention wären Carsharing-Kampagnen möglich, beispielsweise mit: "werde aktiv gegen den Stau, suche dir Mitfahrer." Die sorgfältige Beantwortung der Interpellation zählt mögliche Ansätze auf. Es gilt, diese zu verstärken. Die Öffentlichkeit soll an diesem Thema nicht vorbeikommen. Die Abstellplätze an den Autobahnen werden gut benützt. Sie sollten erweitert werden. Nebst dem Langsamverkehr ist auch die rasante Entwicklung zur Automatisierung des Strassenverkehrs ein Thema geworden. Diese wird viele Änderung herbeiführen. Dabei darf die Politik die lenkenden Rahmenbedingungen nicht ausser Acht lassen. Viele Mitglieder des Grossen Rates gehen mit gutem Beispiel voran und reisen in Fahrgemeinschaften zu den Sitzungen an. Dies wäre zu verstärken. Vielen Dank dafür.

Regierungsrätin **Haag**: Vielen Dank für die Diskussion. Das Thema ist und bleibt aktuell. Der Verkehr auf den Thurgauer Strassen nimmt jährlich immer noch um rund 1% zu, und es ist auch keine Änderung absehbar. Der Kanton sieht sich sehr wohl in der Pflicht, das steigende Verkehrsaufkommen zu lenken, aber nicht damit, dass er das Car- oder Ridesharing organisiert oder finanziell subventioniert. Dies ist aus Sicht des Regierungsrates keine Aufgabe des Staates. Der Kanton baut beispielsweise den öffentlichen Verkehr aus. Der Grosse Rat durfte das Langsamverkehrskonzept, welches in diesem Bereich viele Massnahmen vorsieht, beraten und zur Kenntnis nehmen. Wir stellen Parkplätze bei Autobahnzubringern zur Verfügung, welche üblicherweise nicht bezahlt werden müssen. Die bauliche Verdichtung, welche erwähnt wurde, hatte einen schweren Stand. Die Unternehmen sollten am besten selbst etwas machen. Davon nehmen wir uns nicht aus.

Wir sehen uns selbst als Unternehmen. Der Rahmenvertrag mit "Mobility" wurde bereits erwähnt. Das Auto steht erst seit ungefähr einem Jahr zur Verfügung. Wenn die Dienstleistung weiterhin so gut ausgelastet ist, steht nichts im Weg, um daraus eine Flotte zu machen. Auch das Mobilitäts-Konzept wurde angesprochen. Dies ist nichts Neues. Bereits im Rahmen der Baubewilligung für die Pädagogische Hochschule Thurgau und früher bei den Kantonsspitalern in Münsterlingen hat man Mobilitäts-Konzepte erarbeitet. Ebenso wird auf dem Platz Frauenfeld das Parkierungsreglement für die Mitarbeiter der kantonalen Verwaltung überarbeitet. Dieses sieht vor, Mitarbeiter unterschiedlich zu behandeln, beispielsweise ob sie aus dem Stadtgebiet Frauenfeld oder von weiter weg kommen, um auch hier lenkend eingreifen zu können. Es gibt viele Bereiche, in denen sich der Kanton in der Pflicht sieht, wie erwähnt aber nicht beim Organisieren und Finanzieren des Car- und Ridesharings.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Präsident: Das Geschäft ist erledigt.