

CVP Thurgau, Postfach 121, 9545 Wängi

Kantonales Tiefbauamt  
Herr Andreas Schuster  
Verwaltungsgebäude Promenade  
Postfach  
8510 Frauenfeld

Wängi, 7. Dezember 2016 PR/MB

## **Vernehmlassung zum Langsamverkehrskonzept Thurgau (Version 4, Stand 8. September 2016)**

Öffentliche Bekanntmachung vom 29.9.2016 bis 9.12.2016

Sehr geehrter Herr Schuster  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die CVP Thurgau befasste sich eingehend mit dem Langsamverkehrskonzept Thurgau (nachfolgend LVK). Nach einleitenden grundsätzlichen Bemerkungen folgen die Ausführungen Aufbau und Systematik des Konzeptes.

### **Grundsätzliche Bemerkungen**

Die CVP Thurgau **begrüss**t ausdrücklich die **Erarbeitung** eines kantonalen LVK. Der Langsamverkehr (nachfolgend LV) soll in der Tat neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Verkehr (ÖV) die dritte, gleichwertige Säule des Personenverkehrs werden, was heute noch nicht der Fall ist. Der LV entlastet die übrigen Verkehrsträger, ist effizient, kostengünstig, umweltschonend und gesundheitsfördernd (vgl. Ziff. 1.3 LVK). Die Hauptstossrichtung des LVK, den LV zu fördern, verdient deshalb volle Unterstützung. In den Gemeinden hängt es heute von den Prioritäten der lokalen Behörden ab, ob die Bedürfnisse von Fussgängern und Velofahrern angemessen berücksichtigt werden. Grosse Unterschiede in der Qualität des LV-Netzes sind zwangsläufig die Folge. Aber auch da, wo der Kanton die Federführung innehat, fehlt es bislang an einer kohärenten Strategie. Weiter hapert es bei der Zusammenarbeit zwischen den kantonalen und den kommunalen/regionalplanerischen Behörden. Bei all diesen Punkten muss und will das vorliegende LV-Konzept richtigerweise ansetzen.

Das LVK wird für die öffentliche Hand zu gewissen **Mehrkosten** führen. Auf kantonomer Ebene erscheinen die Kosten für eine kantonale Fachstelle als der minimale Preis, der für die Verbesserung des LV bezahlt werden muss (vgl. auch unten zu Ziff. 5.1.1).

Wird im Übrigen nach dem Grundsatz gehandelt, dass den Erfordernissen des LV dann Rechnung getragen wird, wenn sowieso geplant oder gebaut wird, sollten sich die Verbesserungen im Bereich des LV nahezu kostenneutral realisieren lassen (vgl. auch unten zu Ziff. 5.1). Im Vergleich zu den Infrastrukturkosten im Bereich des MIV und öV erscheinen die zu erwartenden Mehrkosten im Übrigen als minim und insofern vertretbar. Das Preis-Leistungsverhältnis des LV ist im Vergleich zum MIV und ÖV offenkundig mit Abstand das Beste. Dies gilt erst recht, wenn auch noch die nicht internalisierten Kosten berücksichtigt werden. Die Förderung des LV liegt deshalb augenscheinlich im öffentlichen Interesse.

Damit das neue LVK in Zukunft effektiv zu einer Verbesserung der Situation für den LV führt und nicht alsbald wieder in der Schublade verschwindet, erscheinen nach Ansicht der CVP Thurgau allerdings **grundsätzliche Verbesserungen** notwendig. Im Überblick sind dies die folgenden Punkte, auf die in den nachfolgenden Detailausführungen zurückzukommen sein wird:

1. Klare Regelung der **Zuständigkeiten**

Diesbezüglich lässt das LVK zu vielen Fragen offen. Wofür genau ist der Kanton zuständig, wofür die Gemeinden? Wie und wo erfolgen die notwendigen Abstimmungen? Welche Rolle sollen den kantonalen Empfehlungen zukommen und wann sind diese einzuholen? Was sind die Aufgaben der Regionalplanungsgruppen bzw. der Agglomerationsprogramme? Hier sind klare gesetzliche Bestimmungen erforderlich, wenn das LVK ein Erfolg werden soll. Pate könnten hier die Regelung im Bereich des MIV stehen.

2. Klare Regelung der **Finanzierung**

Auch bezüglich Finanzierung der notwendigen Massnahmen bleibt das LVK sehr im Ungefähren. Voraussetzung für einen Erfolg des LVK ist aber die Sicherstellung bzw. klare Regelung der Finanzierung. Auch bei der Finanzierung lassen sich sinnvolle Analogien zur gesetzlichen Regelung im Bereich des MIV herstellen.

3. **Zügige Realisierung**

Das vorliegende LVK erscheint zeitlich wenig ambitioniert und auch diesbezüglich zu vage („messbare Ziele bis 2030“, Ziff. 2.1). Die Umsetzung sollte rascher und nach klaren zeitlichen Vorgaben erfolgen. Der LV erscheint für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem zu wichtig, als dass die Umsetzung des LVK auf die lange Bank geschoben werden sollte.

4. Aufgreifen der **jüngsten Entwicklungen**

Das Konzept sollte nicht schon bei der Verabschiedung veraltet sein. Insbesondere dem Boom im Bereich der E-Bikes ist angemessen Rechnung zu tragen. Die E-Bikes stellen neue Herausforderungen, sind aber auch neue Chancen für den LV.

### Kapitel 1: Ausgangslage

keine weiteren Bemerkungen

### Kapitel 2: Vision und Ziele

Die CVP Thurgau teilt das **übergeordnete Ziel**, den LV-Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen (Ziff. 2.2).

Auch mit der Vision und den strategischen Stossrichtungen sind wir einverstanden (Ziff. 2.2 f.). Besonders wichtig ist die Etablierung des LV als gleichberechtigte **dritte Säule** des Gesamtverkehrssystems, was insbesondere die Berücksichtigung seiner Bedürfnisse in den kantonalen und kommunalen Planungen von Siedlungen und Verkehrswegen inklusive der notwendigen Koordination bedingt. Zentral ist weiter die Etablierung eines dichten und durchgehenden **Alltagsfuss- und Radwegnetzes**. Der Alltagsverkehr kann nicht über das Freizeitnetz abgewickelt werden, zu unterschiedlich sind die entsprechenden Bedürfnisse. Insbesondere in den Zentren ist auf eine möglichst optimale Erschliessung durch den LV zu achten. Die Sicherheit gebietet weiter, ein möglichst **hindernisfreies Netz** anzulegen, das eine Benützung ohne Wechsel der Strassenseite ermöglicht. Niveauübergänge sind LV-freundlich auszugestalten. Prioritär sind **gefährliche Stellen** zu **beseitigen**, gerade auch auf Schulwegen. Im Freizeitbereich erscheint hingegen eine Trennung der verschiedenen Arten des LV nicht erforderlich. Eine Ausnahme stellt der Bodenseeradweg dar, wo im Bereich des Obersees eine eigentliche Überlastung festzustellen ist und Massnahmen einer gewissen Entflechtung der einzelnen LV-Arten angezeigt sind. Wichtig ist weiter die **intermodale Vernetzung**. Nur so kann der LV seine Funktion als attraktiver Zubringer zum MIV und vor allem ÖV voll ausspielen. Die flächendeckende Mitnahme von Velos im ÖV ist auch beim regionalen Busverkehr anzustreben. Dies ist derzeit leider nicht der Fall.

Zeitlich muss das LVK nach Ansicht der CVP zügiger umgesetzt werden als offenbar angedacht (Ziff. 2.1). Erste messbare Ergebnisse für das Jahr 2030 in Aussicht zu stellen, ist für die CVP nicht akzeptabel. Insbesondere wichtige Teile des LVK (z.B. Verkehrssicherheit) sollten möglichst rasch an die Hand genommen werden. Zudem sind die zeitlichen Vorgaben für die Realisierung der einzelnen Massnahmen klar zu regeln.

### Kapitel 3: Analyse Ist-Zustand

#### *Räumliche Ebene*

Die **Analyse** des Ist-Zustandes erscheint aus Sicht der CVP **insgesamt zutreffend** (Ziff. 3.1). Die gegenwärtige Lage des LV-Verkehrs ist unbefriedigend; es besteht **Handlungsbedarf**, der im Bericht grundsätzlich zutreffend dargestellt wird.

Augenfällig ist der **Unterschied** zwischen der – durchwegs guten – **Qualität** des Freizeitnetzes und dem rudimentären Ausbaustand des Alltagsnetzes (Ziff. 3.1.2 f.). Das Konzept will und muss daher in erster Linie bei letzterem ansetzen.

Von zentraler Bedeutung ist weiter die **Verkehrssicherheit** (Ziff. 3.1.4). Abgesehen von der Pflicht des Gemeinwesens zur Unfallprävention ist der LV nur dann attraktiv, wenn sich die Verkehrsteilnehmer sicher fühlen. Gerade im Bereich der Schulwege werden zweifellos schon heute erhebliche Anstrengungen unternommen, diese sicherer zu gestalten. Nach Ansicht der CVP sollte aber ernsthaft darüber nachgedacht werden, ob die Gemeinden nicht dazu verpflichtet werden sollten, die Standardschulwege systematisch auf Gefahrenstellen zu untersuchen und verbindliche Massnahmenpläne zu deren Beseitigung zu erstellen. In diesem Zusammenhang könnten beispielsweise die Dienste von pro Velo in Anspruch genommen werden. Bei neuen Anlagen sollte die Baubewilligung vom Nachweis sicherer Hauptschulwegsrouten abhängig gemacht werden. Im Übrigen müsste bei Fussgängerstreifen, Tempo 30-Zonen oder Begegnungszonen der Grundsatz „weniger ist oftmals mehr“ lauten. Diese Massnahmen sind für die Sicherheit des LV wichtig. Aber sie müssen richtig umgesetzt werden, ansonsten sie sich kontraproduktiv bzw. als eigentliche Fallen auswirken können. Wenn solche – sinnvollen – Massnahmen ergriffen werden, müssen sie richtig umgesetzt werden. Das ist dann auch mit entsprechenden Kosten verbunden. Die neuen Herausforderungen, die sich durch E-Bikes ergeben, sind konsequent in die Überlegungen einzubeziehen.

### *Organisatorische Ebene*

Auch diesbezüglich erscheint die **Analyse** des Ist-Zustandes **zutreffend** (Ziff. 3.2). Nach Ansicht der CVP liegen die Hauptursachen für die aktuell ungenügende LV-Infrastruktur in erster Linie bei fehlenden **verbindlichen Vorgaben** für die angemessene Berücksichtigung der Bedürfnisse des LV bei der Planung und Projektierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben bzw. bei der entsprechend **klaren Regelung der Zuständigkeiten**, insbesondere auch was die Finanzierung anbelangt. Hier muss in erster Linie angesetzt werden, wenn Verbesserungen erzielt werden sollen.

Aus Sicht der CVP stehen gemäss Bericht die folgenden **Pendenzen** im Vordergrund, die **angegangen werden müssen**, wenn der LV zu einer gleichwertigen dritten Säule des Gesamtverkehrs neben MIV und öV werden soll:

- fehlende kantonale Stossrichtung im Bereich LV, die mit dem nun zu Diskussion stehenden Konzept geschlossen werden soll (Ziff. 1.1)
- eher rudimentäre Aussagen der Agglomerationsprogramme zum LV (Ziff. 3.2.1.2)
- Fokus der kommunalen Richtpläne auf dem MIV, fehlende konzeptionelle Planungen und Überlegungen LV in den Gemeinden (Ziff. 3.2.1.3)

- kein Zeitplan und fehlende Regelung der Finanzierung der Realisierung des kantonalen Radwegnetzes (Ziff. 3.2.3.1)
- fehlende Regelung der Finanzierung des Alltagsradnetzes durch den Kanton, wenn dieses auf einer Gemeindestrasse verlaufen soll (Ziff. 3.2.3.1)
- keine kantonale Fachstelle LV, keine LV-Verantwortliche in den Gemeinden (Ziff. 3.2.4.1 f.)

#### **Kapitel 4: Entwicklungszustand Langsamverkehr**

Bezüglich des Alltagsradnetzes (Ziff. 4.1) ist anzumerken, dass dieses zwar wenn möglich abseits von übergeordneten Kantonsstrassen, aber dennoch in **möglichst direkter Linienführung** zu führen ist.

Bei der Beurteilung des **Potentials des Alltagsradverkehrs** (Ziff. 4.1.2) müssen die neuen Möglichkeiten der E-Bikes unbedingt mitberücksichtigt werden.

Beim vorgeschlagenen **kantonalen Alltagsradnetzes** (Ziff. 4.1.4/6 sowie Anhang E) fehlen die wichtigen Verbindungen Kreuzlingen – Müllheim (- Frauenfeld) sowie Kreuzlingen- Märstetten – Affeltrangen (-Wil).

Nach Ansicht der CVP ist es angezeigt, die Ausgestaltung der Radinfrastruktur innerorts auf Kantonsstrassen **im Rahmen des Sanierungsbedarfs gesamtheitlich** mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten zu überprüfen und zu konzipieren (Ziff. 4.1.5). Dies sollte allerdings allgemein im Bereich des LV gelten.

Die **Systembilder** (Ziff. 4.2) erscheinen als gutes Werkzeug zur Analyse und Verbesserung der LV-Situation vor Ort. Unklar ist allerdings, wann solche Bilder durch die Gemeinden einzuholen sind. Und wenn solche erstellt worden sind, ist deren Bedeutung nicht geklärt (vgl. zu dieser Problematik nachstehend zu Kap. 5 Ziff. 1).

#### **Kapitel 5: Massnahmenentwicklung**

Unklar ist für die CVP der **Stellenwert der Empfehlungen** an die Gemeinden (Ziff. 5.1). Dieser erscheint im Rahmen des LVK von zentraler Bedeutung zu sein. Grundsätzlich sollte die Bedeutung der kantonalen Empfehlungen und die Verpflichtung zu deren Einholung gesetzlich klar geregelt werden.

Klar erscheint, dass es nicht im freien Belieben der Gemeinden liegen kann, wann solche Empfehlungen einzuholen bzw. zu konsultieren sind und ob sie gegebenenfalls diesen Empfehlungen folgen wollen, wenn mit dem Ausbau des LV Ernst gemacht werden will. Denn diese Rechtslage würde grundsätzlich dem aktuellen Zustand entsprechen. Auf der anderen Seite muss den begrenzten finan-

ziellen Möglichkeiten der Gemeinden Rechnung getragen werden und sind allzu starke Eingriffe in die Gemeindeautonomie zu unterlassen. Die CVP könnte sich vorstellen, dass dieser Zielkonflikt insofern zum Ausgleich gebracht wird, dass die Gemeinden die kantonalen Empfehlungen bei grundlegenden Planungsrevisionen entsprechenden Empfehlungen einzuholen bzw. im Rahmen der erforderlichen Interessenabwägung ausreichend zu berücksichtigen haben. Zudem sollten die Empfehlungen bei Sanierungen oder Neubauten von Strassen wie auch im Bereich der Verkehrssicherheit allgemein gelten. Mit anderen Worten: Wenn sowieso Handlungsbedarf besteht, soll LVK-konform vorgegangen werden. Auf diese Weise liesse sich das LVK durch die Gemeinden wohl nahezu kostenneutral realisieren. Eine solche Vorgehensweise ist selbstredend auch angezeigt, wenn der Kanton Massnahmen umsetzt oder mitinvolviert ist. Darüber hinaus wäre über ein finanzielles Anreizsystem nachzudenken, dass sich mithin der Kanton mit gewissen Beiträgen beteiligt, wenn eine Gemeinde aufgrund der Berücksichtigung der einschlägigen LV-Empfehlungen effektiv Mehrkosten erleidet.

### *Organisatorische Ebene*

Die Einrichtung einer **kantonalen Fachstelle LV** ist für die CVP Dreh- und Angelpunkt eines wirksamen LV-Konzeptes (Ziff. 5.1.1). Nur so besteht die Gewähr, dass im Bereich des LV effektiv die angestrebten Verbesserungen erzielt werden können. Die dadurch auf kantonaler Ebene entstehenden Mehrkosten sind der minimale Preis, der für die Etablierung des LV als dritte Säule des Gesamtverkehrssystems in jedem Fall bezahlt werden muss.

Weiter ist die **Zusammenarbeit** mit den Gemeinden, Regionen und Nachbarkantonen zentral (Ziff. 5.1.2). Die Alltagsrouten sollten unter kantonalem Lead zusammen mit den Gemeinden bzw. den Regionalplanungsgruppen erarbeitet werden, wobei hier die Zuständigkeiten klar zu definieren sind (zur Finanzierung siehe unten zu Ziff. 5.1.7; zum Stellenwert der Empfehlungen des Kantons im Bereich der grundsätzlichen Zuständigkeit der Gemeinden vgl. oben zu Ziff. 5.1). Wichtig erscheinen auch die kantonalen Agglomerationsprogramme. Hier sollte darauf gedrängt werden, dass Fördergelder von der Entwicklung und Umsetzung wirksamer LV-Konzepte abhängig gemacht werden.

Die **systematischen Erhebungen** zum LV stehen für die CVP nicht an erster Stelle (Ziff. 5.1.4). Hier sollten nicht unnötig Ressourcen gebunden werden, die andernorts sinnvoller eingesetzt werden können. Die **Bereitstellung der Planungsgrundlagen** stellen hingegen notwendige Basisinformationen dar, ohne die ein wirksames LV-Konzept nicht auskommen kann (Ziff. 5.1.5). Wie bereits angetönt ist die **Schulwegsicherheit** für die CVP zentral; dass die Erarbeitung der notwendigen Grundlagen diesbezüglich schon angelaufen ist, kann daher nur begrüsst werden (Ziff. 5.1.6).

Bezüglich Finanzierung ist das LVK noch sehr vage (insbesondere Ziff. 5.1.7). Die **Finanzierung** muss aber sichergestellt sein, wenn das LVK ein Erfolg werden soll. Diesbezüglich braucht es klare gesetzliche Regelungen, damit nicht über jeden neuen LV-Weg verhandelt werden muss.

Beim kantonalen Alltagsnetz wäre innerorts bei Kantonsstrassen eine Finanzierung durch den Kanton unter Beteiligung der entsprechenden Gemeinde analog der Regelung MIV anzustreben. Bei abseits des Kantonsstrassen durchführenden Alltagsrouten müsste eine Beteiligung des Kantons vorgehsehen werden. Über einen möglichen Ansatz beim kommunalen Netz sind bereits oben zu Ziff. 5.1 Ausführungen gemacht worden.

Was die **Kommunikation** anbelangt (Ziff. 5.1.8), so erscheint eine Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Problematik der aktuellen Verkehrssituation vorrangig. Die aktuell vielerorts gegebene Ausrichtung der Verkehrswege vorwiegend auf die Bedürfnisse des MIV kann geändert werden und führt letztlich zu mehr Lebensqualität, von der alle etwas haben.

#### *Räumliche Ebene*

Die Ermöglichung eines **durchgehenden Langsamverkehrsnetzes**, insbesondere eines Alltagsnetzes ist die zentrale Aufgabenstellung im Rahmen des LVK und wird von der CVP nachdrücklich unterstützt (Ziff. 5.2.1). Weiter ist auch das Angebot an **Radabstellanlagen** bedarfsgerecht zur Verfügung zu stellen (Ziff. 5.2.2). Während diesbezüglich bei Umsteigepunkten zum ÖV schon erfreuliche Fortschritte festzustellen sind, hapert es nicht selten bei anderen wichtigen Verkehrserzeugern oder öffentlichen Anlagen (Gemeindehäuser, Friedhofanlagen, Einkaufsgeschäfte, Sportanlagen etc.). Weiter ist die **Abstimmung von Siedlung und Verkehr** in der Tat wichtig; die entsprechenden Zuständigkeiten müssen daher klar definiert werden (Ziff. 5.2.3). Auf die Wichtigkeit der **Schulwegsicherheit** ist bereits hingewiesen worden (oben zu Ziff. 5.2.4). Dass Siedlungen und der öffentliche Raum LV-freundlich zu gestalten ist, versteht sich eigentlich von selbst, wenn der LV wirksam gefördert werden soll (Ziff. 5.2.5 f.).

#### *Wirksamkeitsbeurteilung*

Die Priorisierung sollte primär nach dem Nutzen erfolgen. Allerdings müssen auch die finanziellen Möglichkeiten insbesondere der Gemeinden im Auge behalten werden, soll der Erfolg des LVK nicht durch deren Überforderung gefährdet werden.

## **Kapitel 6: Umsetzung**

Keine weiteren Bemerkungen

## **Ergänzende Bemerkungen zu einzelnen Massnahmen**

*O-09: Priorität Langsamverkehr in kantonalen Zentrumsgebieten verbindlich festlegen*

Die CVP begrüsst dies ausdrücklich, doch hat eine Abstimmung mit den Gemeinden stattzufinden.

*EO-01: Angemessene Ressourcen für kommunale LV-Förderung sichern*

Damit steht und fällt die Umsetzung des LVK in den Gemeinden. Unklar ist aufgrund des Berichtes, wie dies auf der Gemeindeebene sichergestellt werden soll. Dies gilt allerdings auch für die weiteren Massnahmen EO-02 ff. sowie ER-01 ff.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Hinweise und Anliegen.

Freundliche Grüsse

CVP Thurgau

Paul Rutishauser  
Parteipräsident

Margrit Bösiger-Jöhl  
Leiterin Geschäftsstelle