

## Formular Externe Vernehmlassung

### Langsamverkehrskonzept Kanton Thurgau

**Koordinierte Stellungnahme von: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein (sia), Sektion Thurgau**

**Kontaktperson bei Fragen: Reto Mästinger, Präsident sia Sektion Thurgau, 071 677 00 80, [sia@planimpuls.ch](mailto:sia@planimpuls.ch)**

Beiliegend erhalten Sie den Entwurf des Langsamverkehrskonzeptes Thurgau (LVK TG). Der Kanton Thurgau unterbreitet Ihnen diesen Bericht zur Vernehmlassung. Zusammen mit den kantonalen Massnahmenblättern und Empfehlungen an die Gemeinden im Anhang stellt der Bericht das Dokument dar, das nach erfolgter Vernehmlassung bereinigt und anschliessend vom Regierungsrat verabschiedet wird.

Bitte tragen Sie ihre Anmerkungen und Begründungen in die **gelben Zellen** in untenstehendem Raster ein (Zeilen bei Bedarf kopieren, bei Massnahmenblättern bzw. den Empfehlungen an die Gemeinden die jeweilige Nr. ergänzen) und schicken Sie das ausgefüllte Formular **als Word-Dokument per Mail bis am 9. Dezember 2016 an das Tiefbauamt des Kantons Thurgau ([andreas.schuster@tg.ch](mailto:andreas.schuster@tg.ch)) mit Kopie an die bearbeitenden Planer ([patrick.ackermann@ewp.ch](mailto:patrick.ackermann@ewp.ch)).**

Das Formular ist in folgende Themenblöcke aufgeteilt:

- Allgemeines / Grundsätzliches
- Zusammenfassung
- Ausgangslage (Kap. 1)
- Vision und Ziele (Kap. 2)
- Analyse Ist-Zustand (Kap. 3)
- Entwicklungszustand Langsamverkehr (Kap. 4)
- Massnahmenentwicklung (Kap. 5)
- Umsetzung (Kap. 6)
- Massnahmen
- Empfehlungen an die Gemeinden
- Weiteres

**Allgemeines / Grundsätzliches / Zusammenfassung**

BITTE LEER LASSEN	Betreff	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)
	Vorwort	<p>Generelle Anmerkung zum Konzept/ Vorwort!  <i>... sind es die Städte und Gemeinden die vor Ort das Potential des Langsamverkehrs ermitteln....</i></p> <p>Die Gemeinden nicht überfordern sondern unterstützen!            Besser soll bei der Ermittlung des Potentials die Steuerung und auch Koordination durch TBA oder über Regionalplanungsgruppen erfolgen ansonsten sind die Rückmeldungen von inhomogener und unterschiedlicher Qualität!!</p>	
	Grundsatz	<p>Die Verfassung des Konzeptes, im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung, wird grundsätzlich begrüsst.            Die Initiative wird verdankt.</p> <p>Die Gemeindegrenzen übergreifende Sicht des Kantons erweitert die bereits bestehenden, gemeindeeigenen LV-Konzepte sinnvoll. Die bisher eher unbestimmte strategische Stossrichtung der kantonalen Stellen wird nun gut abgestimmt. Diese Koordination und das klare Bekenntnis zum LV werden sehr begrüsst.</p>	
	Aufbau Konzept	<p>Ein sehr umfassendes Konzept. Der Aufbau allerdings mit vielen Repetitionen, was die Durchsicht und die Lesbarkeit erschwert!</p> <p>Zum Teil erscheinen uns die Herleitenden und auch Beispiele zu allgemeingültig und zu wenig genau, vor allem auf die Bedürfnisse der Thurgauer Gemeinden abgestimmt.</p>	
	Finanzierung Massnahmen	<p>Die Erarbeitung und Umsetzung eines massgeschneideren und wirkungsvollen LV-Konzeptes hängt letztlich von der stufengerechten Erarbeitung und Finanzierung der Massnahmen ab. In Analogie zu den Massnahmen des MIV müsste daher die Definition eines zusammenhängenden Alltagsnetzes unter Federführung des Kantons, in Zusammenarbeit mit den Regionalplanungsgruppen und den Gemeinden erfolgen. Entsprechend müsste auch die Finanzierung der Massnahmen durch den Kanton, unter Kostenbeteiligung der Gemeinden, erfolgen. Dabei sollen Gemeinden, welche die Hausaufgaben machen, besser unterstützt werden, auch durch entsprechende Kostenbe-</p>	

		teiligungen des Kantons. Ganz nach dem Motto: wer nichts macht und keine Strategie hat, wird auch nicht unterstützt.	
<b>Zusammenfassung</b>			
<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Ausgangslage/ Visionen	Wie bereits in der Stellungnahme zum KRP erwähnt begrüsst der sia das Konzept der drei gleichberechtigten Säulen. Mit diesem Konzept wird die bisher etwas wenig konkreten Unterstützungen zu Gunsten des LV, mindestens zum Teil Rechnung getragen	
	Zielsetzungen	Oberziele – Teilziele sinnvoll – Messgrössen – doch wer kontrolliert?	
	Handlungsbedarf	Unterteilung räumliche und organisatorische Ebene sinnvoll	
	Räumliche Ebene	Freizeitradnetz In der KRP Stellungnahme hat der sia bereits festgestellt, dass das Netz dem SchweizMobil Netz entspricht ohne weitere notwendige Ergänzungen. Mit dem nun in diesem Konzept zusätzlichen Alltagsradnetz kann der gesamte Bedarf wohl abgedeckt werden. Die Nutzung ist allerdings wohl teilweise nicht so genau zuzuordnen.	
		Alltagsradnetz Die Feststellung von einem NICHT zusammenhängenden Netz ist korrekt. Um dies zu gewährleisten ist die Koordination übergeordnet zu regeln – Stufe Kanton oder allenfalls Regionalplanungsgruppen.	
		Skating Der aktuelle Stellenwert ist zu hinterfragen. Bei stark frequentierten Fuss- und Radwegen besteht im Sommer sehr wohl Konfliktpotential.	
		E-Bike Die E-Bike Fahrer weisen zum Teil ein anderes Verhalten als die Radfahrer auf (Schneller, älter und unsicher; ruhig) Diese Entwicklung scheint rasant zu steigen und ist betreffend Verkehrssicherheit zu beachten!	
	Organisatorische Ebene	Die Aussagen aus den verschiedenen Planungsinstru-	

		menten aller Stufen sind zwingend besser zu koordinieren. Dies ist übergeordnet zu regeln! Ob dazu eine LV Stelle im Kanton notwendig ist oder die Themen über die Regionalplanungsgruppen, welche durch ihre lokalen Ortskenntnisse die Lage vor Ort besser kennen, geregelt und koordiniert werden können, ist zu prüfen.	
		Es sind finanzielle Anreize für Regionalplanungsgruppen und Gemeinden zu schaffen, welche Massnahmen im Sinne des LV Konzeptes ergreifen. Dabei sind bereits für Planungsphasen Gelder in Aussicht zu stellen!	
	Kantonales Alltagsnetz	Die Forderung, Radwegverbindungen abseits der Kantonsstrassen zu führen ist vor allem ausserhalb der Siedlung NICHT nachvollziehbar! Die Kantonsstrassen sind ja meist die direkten ortsverbindenden Achsen. Gerade im Alltagsnetz werden diese Routen genutzt ob mit oder ohne Radweg (auch für den Schulweg). Entsprechend ist vielmehr eine sinnvolle Ergänzung der Kantonsstrassen mit mindestens naheliegenden Radwegen vor allem auch aus verkehrssicherheitsgründen sinnvoll.	
	Systembilder Gemeinden	Dieses bisher neue oder mindestens nicht flächendeckende System zur Analyse der Gemeindebedürfnisse bezüglich LV ist zu konkretisieren, damit über die Gemeinden eine einheitliche Analyse entsteht. Vor allem ist die Koordination zu definieren. Auch hier empfehlen wir die Regionalplanungsgruppe als zweckmässige Koordinationsstelle!	
	Massnahmeentwicklung (organisatorisch Ebene)	Die Optimierung der einzelnen Gremien ist zwingend und zu unterstützen. Ob dazu eine neue Stelle LV notwendig ist hängt am Ende von der definierten Organisationsstruktur ab.	
		Eine Mitfinanzierung für LV Massnahmen im Sinne des übergeordneten Konzeptes auch abseits der Kantonsstrassen ist zu unterstützen	
<b>Ausgangslage (Kap. 1)</b>			
<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Vorgehen	Das Vorgehen scheint zweckmässig und zielorientiert aufgelistet zu sein. Es wird aber erst griffig sobald die entsprechenden Zuständigkeiten verbindlich geregelt sind. Die Regionalplanungsgruppen scheinen durch die	

		Ortskenntnisse und auch die Koordinationsmöglichkeiten eine sinnvolle Instanz dazu zu sein.	
--	--	---	--

### Vision und Ziele (Kap. 2)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Stossrichtung	Feststellungen und Handlungsfelder sind gut erfasst. Vor allem eine einheitliche Netzplanung über die Gemeindegrenzen wird begrüsst.	
	Umsetzung	Wir plädieren dafür, die Zielsetzungen und Massnahmen auch tatsächlich und zeitnah umzusetzen und dem Langsamverkehr ernsthaft seine dringend notwendige Beachtung zu schenken.	
	Strassen- und Aufenthaltsräume sind fussgänger- und fahrradfreundlich zu gestalten	Der Thurgau weist ein gravierendes Defizit in der bisherigen Umsetzung dieser Absichten auf. Wir gehen davon aus, dass den Zielen nun gebührend Rechnung getragen wird.	
	Oberziele: Rahmenbedingungen verbessern	Der Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden muss eine grössere Bedeutung zukommen und die Integration ins Orts- und Stadtbild ist zu verbessern. Hierbei ist seitens des Kantons (sinngemäss bei Arealentwicklungen) die gestalterisch qualitative Ausgestaltung zu fördern z.B. unter Mitarbeit von Hochbauamt und Denkmalpflege.	

### Analyse Ist-Zustand (Kap. 3)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Grundsatz	Im Konzept werden meist Beispiele und Referenzen aus dem Kanton Zürich angeführt (Best Practice). Es ist festzuhalten, dass es zunehmend auch im Kanton Thurgau gute Beispiele gibt.	
	3.1.2.1, Kultur-Route	Erfolgt auch über Frauenfeld	
	S. 29, öffentliche Radabstellanlagen	Sinngemäss zu Agglomerationsraum Amriswil - Romanshorn wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation für Frauenfeld die Angebot erhoben.	
	S. 30, Radwege	Sinngemäss zu den Radwegrouten im Radverkehr bestehen in der Region Frauenfeld regionale Freizeit-Wanderrouten, welche in Plan und Karten verzeichnet, jedoch nicht im Gelände markiert sind (vgl. Planbeilage	

		sowie Thurgauer Wanderkarte). Auch bei diesen Panoramawegen ist zu klären, ob und - wenn ja - wie diese lokalen Routen in Zukunft als Teil des kantonalen Angebotes einen Beitrag zur Förderung der Radnutzung leisten können.	
	S.31 Alltagsverkehr Fussverkehr	Der Alltagsverkehr Fussverkehr ist insbesondere im Urbanen Raum bei Distanzen bis ca. 1 km von grosser Bedeutung. Hingegen zwischen Ortsteilen im ländlichen Raum und im kompakten Siedlungsraum mit grösseren Distanzen erscheint dies eher fraglich. Dort werden Fussverbindungen zwischen Ortsteilen vor allem als Freizeitverkehr genutzt und liegen meistens abseits der stark mit MIV belasteten Routen.	
	Freizeitradverkehr	Der Handlungsbedarf bei der Zuständigkeit der regionalen oder lokalen Radwegrouten mag vorhanden sein. Die Routen entsprechen aber meist einem Bedürfnis und sind weiterhin zwingend zu fördern! Die Koordination könnte auch über die Regionalplanungsgruppen erfolgen!	
		Die Kommunikation des Bedarfs zur Optimierung des Seeradweges zu den Gemeinden ist zu verbessern!	
	Mountainbiking	Mit der einen Route von einem Netz zu sprechen scheint nicht zweckmässig. Das Netz ist zu erweitern. Es hilft sicherlich auch Konflikte zu verringern. Auch hier ist eine Planung über die Gemeindegrenzen hinaus zwingend.	
	Alltagsverkehr	Radverkehr: Siehe auch Kap. „Zusammenfassung“ Die Feststellung von einem NICHT zusammenhängenden Netz ist korrekt. Um dies zu gewährleisten ist die Koordination übergeordnet zu regeln – Stufe Kanton oder allenfalls Regionalplanungsgruppen.	
		Wanderwege sollen gemäss der Geschäftsstelle Thurgauer Wanderwege möglichst nicht befestigt sein. Dies ist innerorts vielfach aus Unterhaltsgründen kritisch – ausserorts aber erwünscht! Auch hier ist für eine durchgängige Planung zu hinterfragen ob die Evaluation der Planung bei den Gemeinden richtig ist?	
		Unfallauswertung Die spezielle Beachtung der E-Bikeentwicklung erachten	

		wir als richtig – siehe auch Bemerkung Zusammenfassung!	
	Organisatorische Ebene/ (Organisatorische Grundlagen 3.2.4.3)	Wir erachten es als prüfenswert die Regionalplanungsgruppen in der Koordination des LV besser einzubinden. Jede Gemeinde ist verpflichtet hier vertreten zu sein. Sie haben somit die lokalen Kenntnisse und Verbundenheit und auch das Interesse Projekte über die Gemeindegrenzen hinaus zu koordinieren!	
	Finanzierung	Die Finanzierung von regionalen und kantonalen Routen ist neu zu regeln. Es sollte ein Anreizsystemen für Gemeinden geschaffen werden, sich auch an regionalen Netzen zu beteiligen. Diese Anreize sollten auch für Studien und Konzepte bestehen!	
<b>Entwicklungszustand Langsamverkehr (Kap. 4)</b>			
<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	S.48 Netzkonzeption	Die Verbindung Müllheim – Kreuzlingen als Nebenverbindung fehlt. Durch den stark zunehmenden E-Bike-Boom können auch Strecken mit einer grösseren Steigung ins Alltagsradverkehrsnetz aufgenommen werden.	
	S.49 Grundsätze und Standards	Es wird begrüsst, dass in der Abbildung 17 die Grundsätze und Standards als Grundlage für die Erarbeitung des Alltagsradnetzes festgehalten sind. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass von den Grundsätze B bis E (innerorts) durch das Erstellen eines BGK (Grundsatz A) abgewichen werden kann (ggf. kann dies in der Tabelle noch deutlicher festgehalten werden). Dies insbesondere wenn die Grundsätze in die Thurgauer LV-Normen einfliessen sollen.	
	S.52 Systembilder	Die Systembilder sind willkommene Hilfestellungen. Einige Gemeinden haben aber bereits Konzepte....und damit auch Karten....für den LV erstellt. Es soll nicht zu viel Wert auf der Darstellung gelegt werden, sondern viel mehr auf den planerischen Inhalt und die Absicht einer Planung geachtet werden.	
	Grundsätze Standards	Konzept Radwegverbindungen abseits Kantonsstrassen kann nicht grundsätzlich gelten – siehe oben	
	Systembilder	Zuständigkeit und Koordination und Notwendigkeit ist	

		festzulegen ... siehe oben	
--	--	----------------------------	--

### Massnahmenentwicklung (Kap. 5)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Definition und Finanzierung Alltagsrouten	Die Alltagsrouten (insbesondere des Radverkehrs) sollen in Federführung durch den Kanton, in Zusammenarbeit mit den Regionalplanungsgruppen, erarbeitet werden. Analog zu den anderen Strassenprojekten soll die Finanzierung durch den Kanton und angemessener Kostenbeteiligung der Gemeinden stattfinden.	
	Fachstelle Langsamverkehr	Auch die Gemeinden haben in der Vergangenheit festgestellt, dass in Bezug auf den LV bei den kantonalen Stellen eine koordinierende Stelle fehlt. Grundsätzlich wird die Bildung einer Fachstelle zur kantonsinternen Koordination und Bewusstseinsentwicklung begrüsst. Sie kann auch als Sparringpartner und Ansprechstelle für Gemeinde wertvolle Dienste leisten. Im speziellen können kleinere und mittlere Gemeinden, bei denen die personellen Ressourcen limitiert sind, von einer Fachstelle profitieren.	
	E-Mobilität	Ein Megatrend ist unbestritten die E-Mobilität. Heute verfügbare Fahrzeuge befinden sich im Übergangsbereich vom Langsam- zum motorisierten Verkehr. Eine klare bauliche bzw. gesetzliche Abgrenzung ist schwierig. Künftig braucht es daher mehr Augenmerk auf die Gestaltung der Verkehrswege im Zusammenhang mit E-Bikes. Dieses Thema ist im Konzept etwas wenig gewürdigt und bedarf allenfalls einer vertieften Konkretisierung.	
	E-Mobilität Alltagsrouten	Vor dem Hintergrund der E-Mobilität verändern sich auch die Anforderungen an Alltagsrouten. Ein gewisses Mass an Steigungen wird tolerierbar. Dies ist zu berücksichtigen.	
	Bemerkungen	Bemerkungen zu den einzelnen Stichworten sind weitgehend bereits formuliert!	

### Umsetzung (Kap. 6)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
--------------------------	----------------	-----------------------------------	---



<b>LASSEN</b> (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)			

**Massnahmen**

<b>BITTE LEER LASSEN</b>	<i>Nummer</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	O-01 Fachstelle LV	Die Schaffung einer Fachstelle Langsamverkehr als verwaltungsinterne Fach- und Koordinationsstelle, sowie Kontaktstelle für Gemeinden wird im Grundsatz begrüsst. Der Auftrag und die Kompetenzen dieser Stelle sollen eindeutig definiert und kommuniziert werden. Der Auftrag muss vornehmlich fachtechnischen, beratenden Charakter aufweisen.	
	O-08 Projektierungsunterlagen	Normalien zur Unterstützung bei Projektierungsarbeiten sind wünschenswert.	
	O-09 Priorität LV	Bei der Festsetzung der Prioritäten sind Regionalplanungsgruppen und Gemeinden unbedingt einzubeziehen. ⇒ Verantwortlich: ARE, <b>Gemeinden</b>	
	R-05 Realisierung Radnetz Alltagsverkehr	Die Detailanalyse und Festlegung der Massnahmen muss zwingend mit den regionalen Gremien und kommunalen Stellen entwickelt und definiert werden.	
	R-06 Radmitnahme	Es wird festgestellt, dass sich einzelne Transportunternehmen nicht an Tarifgrundsätze halten und für die Radmitnahme in einzelnen Fällen erhöhte Tarife bezahlt werden müssen. Tarife sind flächendeckend zu harmonisieren.	
	Anhang A	Die Massnahmen sind in sich logisch auf dem Bericht aufgebaut – Bemerkungen zu den einzelnen Punkten sind entsprechend in der Beurteilung der Herleitung zu entnehmen	

**Empfehlungen an die Gemeinden**

<b>BITTE LEER LASSEN</b>	<i>Nummer</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	EO-02 LV-Konzepte Stadt- und Ortszentren	In der Beschreibung werden korrekter weise „die grösseren Gemeinden“ genannt. Verantwortlich: kantonale und regionale Zentren	
	ER-04 direkte und sichere Umsteigebeziehungen	Diese Zielsetzung ist unbedingt anzustreben. Umso verständlicher sind die Massnahmen im aktuellen Kon-	

		zept zum öffentlichen Verkehr, bei dem mehrere Buslinien, welche Passagiere aus ländlichen Gebieten zu den Knotenpunkten bringen sollen, gestrichen werden sollen. ⇒ Gesamtkonzept für die Hauptachsen überdenken	
	Anhang B	Grundsätzlich: Viele Massnahmen sind für die kleineren bis mittleren Gemeinden nicht relevant oder nicht anwendbar! Somit ist auch hier zu prüfen ob die Empfehlungen nicht besser auf Stufe Regionalplanungsgruppen zu regeln/prüfen sind! Verdeutlicht wird dies mit den Best Practice Beispielen wo meist urbane Zentren genannt werden!	

**Weiteres**

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>

--	--	--	--