

## Formular Externe Vernehmlassung

### Langsamverkehrskonzept Kanton Thurgau

#### Koordinierte Stellungnahme von: FDP Thurgau

**Kontaktperson bei Fragen: Stefan Zürcher, [rs.zuercher@bluewin.ch](mailto:rs.zuercher@bluewin.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**

<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>

**Zusammenfassung**

<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 (Kap. 1)**

<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>

**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>

**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>
	3.1.1 LV-Nachfrage	Der Anteil des LV ist bei den Arbeitswegen vergleichsweise tief (TG 3% vs. CH 5%). Die Gründe dafür liegen in der ländlichen, verästelten Siedlungsstruktur. Es stellt sich grundsätzlich die Frage, ob die angedachte Förderung des LV den Anteil im Alltagsverkehr wirklich erhöhen wird.	
	3.1.2.1 Angebot Radverkehr	Wir befürworten den Ausbau der Radinfrastruktur in den Ballungsräumen um Pendlerströme im Nahverkehr zu	

	Alltagsradverkehr	verlagern. Zwischen den Ballungsräumen und auf Nebenrouten ist das Kosten/Nutzenverhältnis eines weiteren Ausbaus kaum gegeben. Hier sollte man sich auf den Bereich der Schulwegsicherheit konzentrieren.	
	Freizeitradverkehr	Wir erachten das bestehende Freizeitradverkehrsnetz als absolut ausreichend. In diesen Bereich dürfen keine Gelder fliessen, welche über eine allfällige Optimierung der Signalisation hinausgehen.	
	3.1.4.2 Fokus Schulwegsicherheit	Wir begrüssen die Massnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit. Eine Beurteilung der Sicherheit der heutigen Schulwege wäre aus unserer Sicht wichtig, diese fehlt im vorliegenden Konzept. Aus einer solchen Ist-Aufnahme könnte der Handlungsbedarf abgeleitet werden. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schulwege könnten auch nahe gelegene grössere Arbeitgeber angeschlossen werden. Antrag: Eine Beurteilung der Schulwegsicherheit soll vorgenommen werden um daraus den Investitionsbedarf abzuleiten und den zielgerichteten Einsatz der vorhandenen Mittel sicher zu stellen.	

**Entwicklungszustand Langsamverkehr (Kap. 4)**

<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>
--------------------------	----------------	--	---

	4.1 Kantonales Alltagsverkehrsnetz	Wir bezweifeln das benannte „mittlere Potential“ für Radwege zwischen den Agglomerationen und stellen in Frage, ob mit einer besseren Infrastruktur der Umstieg vom MIV auf dem LV in der Masse stattfindet würde, um die Investitionskosten zu rechtfertigen.	
	4.1.6 Kantonales Alltagsverkehrsnetz	Viele der Nebenverbindungen bei den aufgezeigten „Wunschlinien“ würden auch nach einem kostspieligen Ausbau nur wenig für den Alltagsverkehr genutzt werden. Zudem ist die vorhandene Infrastruktur in der Kulturlandschaft aufgrund des geringeren Verkehrs in aller Regel ausreichend. Die in Abbildung 18 gezeigte Netzkonzeption ist weder notwendig noch finanzierbar und sollte daher nicht als Wunschscenario formuliert werden.	

		Antrag: Das avisierte Alltagsverkehrsnetz soll auf die potentiell genutzten Bereiche innerhalb der Agglomerationen beschränkt werden.	
	4.2.3 Systembild LV – Raumtyp „Kulturlandschaft“	Es ist zu hinterfragen ob in allen Gemeinden der Kulturlandschaft „attraktive Radhauptachsen zum nächstgelegenen Zentrum“ wirklich so stark im Vordergrund stehen. In gewissen Gemeinden wäre wohl eine bessere Erschliessung durch den ÖV, insbesondere für ältere Leute, von grösserer Bedeutung. Antrag: Stossrichtung „Attraktivere Radhauptachsen zum nächstgelegenen Zentrum“ ist individuell pro Gemeinde zu beurteilen und kann nicht allgemein für die Kulturlandschaft formuliert werden.	
<b>Massnahmenentwicklung (Kap. 5)</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>
<b>Umsetzung (Kap. 6)</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>
	6.2 Monitoring	Die „Anzahl den LV berücksichtigenden Planungsinstrumente“ soll erfasst werden. Wir bezweifeln ob eine quantitative Beurteilung Sinn macht. Bicycle Policy Audit: Kosten und Nutzen von solchen Audits ist oft nicht gegeben.	
<b>Massnahmen</b>			
<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Nummer</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>

LASSEN		
<i>(bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>		
O-01 Fachstelle LV (Anhang A)	Im Rahmen der Gesamtkonzepte werden die Belange des LV durch die heutigen Stellen in ausreichendem Masse berücksichtigt. Know-how und Sensibilität sind im TBA absolut vorhanden. Der LV muss immer als Teil einer Gesamtbeurteilung berücksichtigt werden, nicht als separates Projekt. Wir erachten daher eine zusätzliche Stelle für den LV nicht für notwendig. Die Massnahmen mit hoher Priorität können mit den heutigen Strukturen umgesetzt werden, ohne neue Stellen und zusätzliche Kosten zu generieren.	
O-02 Ausbau Wander- und Radverkehrsnetz	Der Ausbau des Alltagsnetzes ist auf die Agglomerationen und die Schulwegsicherheit zu fokussieren (siehe Anträge oben)	
O-03 Monitoring	Antrag: Massnahme streichen Anstelle eines administrativ aufwändigen, regelmässigen Monitorings beantragen wir, das vorliegende Konzept in 10-15 Jahren zu aktualisieren und darin eine Beurteilung der Wirksamkeit der eingeleiteten Massnahmen vorzunehmen.	
O-04 Austausch stärken	Antrag: Massnahme streichen Der Austausch funktioniert bereits heute schon sehr gut durch institutionalisierte Treffen auf verschiedenen Ebenen. Ein zusätzlicher Abgleichbedarf ist nicht gegeben.	
O-05 Know-how Transfer	Antrag: Massnahme streichen Der Know-how Transfer ist heute sichergestellt durch existierende Organisationen im Planungsbereich. Die Erfahrung zeigt, dass die Zusammenarbeit gut funktioniert und koordiniert gearbeitet wird.	
O-06 Regelmässige Erhebungen	Antrag: Massnahme streichen Anstelle von regelmässigen, kostspieligen Erhebungen beantragen wir, im Rahmen einer nächsten Überarbeitung dieses Konzepts Erhebungen durchzuführen, um den aktuellen Stand wieder aufzuzeigen und Wirksamkeit der eingeleiteten Massnahmen zu beurteilen.	
O-09 Priorität LV	Eine absolute Überordnung des LV zu den „übrigen Bestimmungen des Richtplans“ ist absolut unverhältnismässig. Ziel muss eine sinnvolle Parallelität der Verkehrsträger sein.	

	O-11 Koordination der Kommunikation	Antrag: Massnahme streichen Die Kommunikation funktioniert bereits gut innerhalb der bestehenden Strukturen.	
	O-12 Förderung Schülerverkehr	Antrag: Massnahme streichen Das Erlernen des Radfahrens liegt in der Verantwortung der Eltern und ist nicht Aufgabe der Schulen und der öffentlichen Hand.	
	R-05 Realisierung Alltagsverkehrsnetz	Wie oben bereits angemerkt muss hier der Fokus auf der Infrastruktur in den Agglomerationen liegen.	

**Empfehlungen an die Gemeinden**

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<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-01 bis EO-07 ER-01 bis ER-10	Antrag: Alle Empfehlungen streichen Die Gemeinden sind bereits heute schon aktiv im Bereich LV. Dass Gemeinden einen LV-Verantwortlichen bestimmen müssen erachten wir als nicht notwendig und insbesondere in kleinen Gemeinden schwierig umsetzbar. Im Sinne der Gemeindeautonomie halten wir es grundsätzlich für nicht notwendig, Empfehlungen an die Gemeinden zu erlassen und damit entsprechenden Druck auszuüben.	

**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>