

Grossratsgeschäfts-Nummer: 16 / WE 1 / 97
Rechtsbuch-Nummer: -
Departement: DBU

Bericht der Kommission zur Vorberatung des Langsamverkehrskonzeptes Thurgau

Zusammensetzung der Kommission

Präsident: Kappeler Toni, Primarlehrer (pens.), Münchwilen

Mitglieder: Albrecht Clemens, Unternehmer, Dussnang
Bon David H., Stadtpräsident, Romanshorn
Eschenmoser Hans, Meisterlandwirt, Weinfelden
Frei Alex, RA, Gerichtspräsident, Eschlikon
Geiges Stefan, Bauunternehmer, Frauenfeld
Inauen Cornel, Dr. iur., Berufsrichter, Münchwilen
Kern Barbara, Stadträtin, Kreuzlingen
Koch Paul, Revierförster, Betriebsleiter, Oberneunforn
Orellano Lucas, Journalist, Sprachlehrer, Frauenfeld
Peter Köstli Sabina, dipl. Betriebswirtschafterin HF, Ettenhausen
Schär Urs, Meisterlandwirt, Langrickenbach
Steiger Eggli Christine, lic. iur., Berufsrichterin, Steckborn
Walther René, Gemeindepräsident, Landschlacht
Zuber Andreas, dipl. El. Ing. FH, Märstetten
Mader Christian, Schreiner, Frauenfeld (Beobachter)

Vertreter des Departements

Regierungsrätin Carmen Haag, Chefin DBU
Andreas Schuster, Stv. Amtsleiter Tiefbauamt
Patrick Ackermann, ewp AG Effretikon
André Bucher, Tiefbauamt DBU – *Protokollführung*

Die Kommission zur Vorberatung des Langsamverkehrskonzeptes Thurgau, behandelte die Vorlage in einer Sitzung und dankt den Vertretern des Departementes Bau und Umwelt (DBU) für die Begleitung der Verhandlungen.

1. Zusammenfassung der Ergebnisse

Die vorberatende Kommission empfiehlt dem Grossen Rat mit **14 : 0 Stimmen**, das Konzept Thurgauer Langsamverkehr **im zustimmenden Sinne zur Kenntnis zu nehmen**.

Die Einstimmigkeit dieses Resultates bringt zum Ausdruck, dass das Langsamverkehrskonzept LVK und seine Zielsetzung – die Förderung des Langsamverkehrs – grundsätzlich unbestritten sind. Dennoch wurde das LVK intensiv und auch kontrovers diskutiert. Davon mehr unter 3. „Diskussion“.

2. Eintreten

In der Eintretensdebatte wurden im Sinne einer „Tour d' Horizon“ die positiven, aber auch die strittigen Punkte diskutiert. Ich verweise auch hier auf 3. „Diskussion“.

Unbestritten waren:

- die Notwendigkeit eines LVK,
- der LV als dritte Säule neben MIV und ÖV stärken,
- das Potenzial, den Anteil des LV zu erhöhen, namentlich in Agglomerationen und urbanen Gebieten,
- Massnahmen, um die Schulwegsicherheit zu erhöhen,
- Empfehlungen an Gemeinden.

Kritisch wurden folgende Punkte kommentiert:

- die Förderung des LV darf nicht auf Kosten der anderen Verkehrsträger MIV / ÖV gehen,
- die Förderung des LV muss bezahlbar sein; also Augenmass bei der Umsetzung,
- das stark wachsende Segment E-Bike wurde zu wenig beachtet,
- zusätzliche und breitere Radstreifen versus Schutz des bäuerlichen Kulturlandes,
- inwiefern ist das LVK behördenverbindlich? Seitens des DBU wurde klargestellt, dass das LVK nicht behördenverbindlich sei.
- Der Zeitplan zur Umsetzung der Massnahmen sei zu wenig ambitioniert. Das DBU begründet den Zeithorizont mit beschränkten personellen und finanziellen Ressourcen, insbesondere aber mit der Tatsache, dass Massnahmen für den LV sinnvollerweise dann zu realisieren sind, wenn sie mit anstehenden Sanierungsprojekten koordiniert werden können.

Zahlreiche Votanten thematisierten die vorgesehene LV-Fachstelle, wobei die Beurteilung von „absolut notwendig“ bis „fraglich, ob es die Fachstelle braucht“ reichte. Wichtig: Mit einer Zustimmung zum LVK genehmigt der Grosse Rat nur das Konzept – über die Fachstelle und ihre Finanzierung beschliesst der Grosse Rat im Rahmen der Budgetberatung.

3. Diskussion

Die Kommission diskutierte das LVK kapitelweise. Im Sinne der besseren Lesbarkeit des Kommissionsberichtes wird hier auf die chronologische Wiedergabe der Diskussion verzichtet – das Sitzungsprotokoll umfasst 36 Seiten –, es werden die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst:

3.1. Zielsystem S 22 - 24 / 2.3.2

Die Kommission befürwortet die Förderung des Langsamverkehrs und hat demzufolge das Zielsystem nicht in Frage gestellt. Die Erhöhung des LV-Anteils am Gesamtverkehr ist das übergeordnete Ziel des LVK, dem sich die Oberziele und Teilziele unterordnen.

3.2. Priorisierung der Massnahmen S 67 – 71, insb. Abbildung 23 S 71 / 5.3, 6.1

Einerseits wird die Wirksamkeit einer Massnahme hinsichtlich der Zielerreichung beurteilt; andererseits wird aber auch der Finanzbedarf berücksichtigt. So kommt jene Massnahme, die sowohl wirksam wie kostengünstig ist, in die 1. Priorität (S 71: A). Diese Priorisierung gilt nur für die organisatorischen Massnahmen O-1 – O-13. Weshalb eine entsprechende Prioritätenreihung für die räumlichen Massnahmen nicht erstellt wurde, erklärt 6.1.1 (S 71).

Hinweise zur Dringlichkeit von räumlichen Massnahmen gibt die Darstellung S 51: Sie zeigt auf, welche Breiten der Radstreifen und Radwege (in Beziehung zu Strassentyp, Strassenbreite und DTV) als Schwachstellen, Basisangebot oder Idealzustand gelten.

3.3. Bedeutung des Langsamverkehrs S 16, 17 / 1.3

Das LVK zeigt hier summarisch auf, in welchen Politikbereichen der Langsamverkehr erheblichen Nutzen generiert:

Wirtschaftspolitik: Reisezeitgewinne im städtischen Verkehr, Verflüssigung des MIV dank weniger Mischverkehr. Richtig umgesetzt, behindern Massnahmen gemäss LVK den MIV nicht – sie verflüssigen ihn (siehe auch 3.5. Langsamverkehr und Motorisierter Individualverkehr)

Raumordnungspolitik: Selbstredend braucht der LV wesentlich weniger Verkehrsfläche. Beispiel: ein PW-Parkplatz entspricht rund 10 Velo-Abstellplätzen.

Umweltpolitik: Gemäss ASTRA können durch LV-Förderung im Bereich der kurzen MIV-Etappen jährlich 350 000 t CO₂ eingespart werden. Zudem werden Strassen-Anwohner von Lärm und Abgas-Emissionen entlastet.

Gesundheitspolitik: sinkende Gesundheitskosten, weniger krankheitsbedingte Absenzen durch mehr Bewegung. Weniger Unfälle durch Behebung von Schwachstellen und Trennung des Mischverkehrs. Besondere Bedeutung kommt der Bewegungsförderung bei Kindern zu.

Finanzpolitisch: Die Kosten pro Verkehrsteilnehmer sind im LV ein Bruchteil der Kosten im MIV oder ÖV.

Zu erwähnen ist auch die Wertschöpfung durch den Velotourismus (CH: 730 Mio/Jahr) und durch die Thurgauer Fahrrad-Branche mit namhaften Produktionsbetrieben und zahlreichen Velomechanikern.

Gemäss BundesARE ist der LV der einzige Verkehrsträger, der im Vergleich der externen Kosten mit dem erbrachten Nutzen positiv abschneidet: Der „Netto-Nutzen“ des LV beträgt 500 Mio/Jahr. (*BundesARE 2016: Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz*)

3.4. Alltags- und Freizeitverkehr S 26 – 33 / 3.1.2, 3.1.3, S 47 – 52 / 4.1, S 57 – 60 / 5.1
Das LVK unterscheidet zwischen Alltags- und Freizeitverkehr und setzt einen klaren Akzent bei der Förderung des Alltagsverkehrs. Während für den Freizeitverkehr im Thurgau recht gute Bedingungen vorhanden sind, besteht im Alltagsverkehr – Wege zur Arbeit, Schule, zum Sportplatz, Einkaufen... – Handlungsbedarf.

Da der Alltagsverkehr sich grösstenteils innerorts abspielt, kommt hier den Gemeinden eine besondere Bedeutung zu. Einerseits geben Systembilder (S 52 – 56 / 4.2) Hinweise und Anregungen, wie Gemeinden ihren LV planen können, andererseits zielen verschiedene Empfehlungen an die Gemeinden auf die Förderung des Alltagsverkehrs im Siedlungsraum ab (z.B. EO-02, EO-03, ER-01, ER-02, ER-04, ER-05, ER-06).

Das kantonale Alltagsradnetz: Siehe Anhang E

3.5. Langsamverkehr LV und Motorisierter Individualverkehr MIV

Der Langsamverkehr soll wohl gefördert werden; darin ist sich die Kommission einig. Allerdings, dies machten einige Kommissionsmitglieder deutlich klar, darf diese Förderung nicht auf Kosten des MIV gehen. Insbesondere Querschnittsver schmäl erungen von Strassen wurden sehr kritisch kommentiert. Strassenverengungen verlangen z.T. kommunale Richtpläne – im LVK findet sich der Begriff „Verengung“ oder „Verschmälerung“ nicht.

Bei der Behebung von Schwachstellen, dies wurde seitens des TBA klargestellt, muss immer die Gesamtsituation betrachtet werden; es gilt also, die beste Lösung für LV, MIV und ÖV zu finden. Einer Priorisierung des LV setzen auch Normen und Vorschriften enge Grenzen. Gerade in diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass eine Fachstelle LV ins TBA integriert wird; dies gewährleistet, dass bei Massnahmen zugunsten des LV die Bedürfnisse des MIV, aber auch die Einhaltung der Normen gebührend berücksichtigt werden.

Wie bereits bei Pt. 3.3. aufgeführt, profitiert der MIV von den Massnahmen gemäss LVK, insbesondere verflüssigt sich der MIV dank weniger Mischverkehr. Aber auch die zunehmend engen Strassen- und Parkplatzverhältnisse innerorts werden durch einen grösseren Anteil des LV am Gesamtverkehr entlastet.

3.6. Räumliche Massnahmen des Kantons

Die räumlichen Massnahmen des Kantons waren nicht bestritten und gaben zu wenigen Diskussionen Anlass. U.a. wurde das Problem der Fussgängerstreifen aufgegriffen (zu viele? am richtigen Ort? richtig beleuchtet?). Einerseits wurde seitens des DBU auf ein laufendes Projekt zu dieser Thematik hingewiesen, andererseits auf die Massnahme R-04 (Sichere Querungsmöglichkeiten an Hauptstrassen).

3.7. Räumliche Empfehlungen an die Gemeinden S 60, ER-01 – ER-10

Die Empfehlungen wurden in zustimmendem Sinn zur Kenntnis genommen, diskutiert wurde lediglich ER-03, Tempo-30-Zonen / Begegnungszonen. Seitens des TBA wurde darauf hingewiesen, dass die Gemeinden auf den siedlungsorientierten Strassen autonom entscheiden. ER-03 hat, wie es der Titel klar macht, lediglich empfehlenden Charakter: Diese Empfehlung zeigt den Nutzen der Tempo-30-Zone und der Begegnungszone auf, gibt Hinweise, wo solche Zonen besonders sinnvoll sind und welche Verfahrensschritte zur Einführung der Zone einzuhalten sind.

3.8. Organisatorischen Massnahmen des Kantons S 61 – 65, O-01 – O-13

3.8a Fachstelle Langsamverkehr O-01: Eingehend setzte sich die Kommission mit Massnahme O-01, der Fachstelle LV, auseinander. Allerdings wird über die Einsetzung dieser Fachstelle nicht mit der Zustimmung zum LV-Konzept entschieden, sondern mit der Genehmigung des künftigen Budgets des DBU. Klar wurde aber, dass diese Fachstelle ein Kernstück des Konzeptes ist und dass ohne diese Fachstelle das Konzept toter Buchstabe bleiben dürfte.

So wird bei Massnahmen R-05, R-07, O-03, O-04, O-05, O-06, O-07, O-08, O-10, O-11, O-12 die LV-Fachstelle als „verantwortlich“ bezeichnet. Bei den folgenden Massnahmen/Empfehlungen ist eine „Unterstützung“ durch die Fachstelle vorgesehen: R-02, R-04, ER-01, ER-06, O-02, O-13, EO-01, EO-02, EO-03, EO-04, EO-05, EO-07, EO-08. Um das LV-Konzept umzusetzen – oder teilweise umzusetzen – und um das übergeordnete Ziel, die Erhöhung des LV-Anteils am Gesamtverkehr, zu erreichen, braucht es eine für die Realisierung der Massnahmen verantwortliche Fachstelle. In der Kommission war die Fachstelle grundsätzlich unbestritten; doch es wurden folgende Anmerkungen gemacht:

- *Pflichtenheft*: Die Fachstelle braucht ein klares Pflichtenheft. Dieses soll die Kompetenzen klar abgrenzen, insbesondere gegenüber den Gemeinden. Das Pflichtheft soll sicherstellen, dass die „Empfehlungen Gemeinden“ (siehe zB. Konzept S 60, S 66) auch tatsächlich Empfehlungen bleiben und die Fachstelle beratende, begleitende Funktion hat. Die Fachstelle soll eine Anlaufstelle für Gemeinden sein und bleiben.
- *Stellenprozente*: Vorgesehen ist, die bestehenden 50% für Wanderwege auf 150% aufzustocken (siehe O-01). Einige Kommissionsmitglieder würden eine etappierte Einführung, beginnend mit einer 50%-Fachstelle bevorzugen. Bei entsprechenden Erfahrungen könne immer noch auf 100% erhöht werden. Andere Mitglieder sowie die begleitenden Fachleute waren der Meinung, diese wichtige und aufwändige Arbeit könne mit weniger als 100% kaum ernsthaft angegangen werden. Im Vergleich dazu führt SG eine (ausschliessliche) Fachstelle LV mit 160%. Über die Einführung der Fachstelle LV und ihre Stellenprozente beschliesst der GR im Rahmen der Budgetberatung.
- *Fachstelle LV im TBA*: Die Einbindung der Fachstelle in das Tiefbauamt war unbestritten, gewährleistet diese Zusammenarbeit doch, dass bei zu realisierenden Massnahmen sichergestellt ist, dass der Blick auf den Gesamtverkehr (LV, MIV, ÖV) nicht verloren geht, bzw. die Bedürfnisse der andern Verkehrsträger berücksichtigt werden. Auch unnötige Planungsarbeiten (Beispiel: Erhebung von Schwachstellen, die bereits von Gemeinden oder in Agglo-Programmen ausgewiesen sind) lassen sich durch die Zusammenarbeit im TBA vermeiden.

3.8b Finanzierung S 64 (5.2.7), siehe auch O-02: Generell wird das Verfahren zum Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde bei baulichen Massnahmen an Kantonsstrassen als fair und gut funktionierend beurteilt. Grundlage ist das Gesetz über Strassen und Wege. Weniger klar ist die Situation, wenn ein Radweg abseits einer Kantonsstrasse saniert wird. Gemäss Auskunft des DBU liegt der Entwurf einer Gesetzesänderung, die dieses Manko bereinigt, bereits vor.

3.8c Selbstverständlich wurden weitere organisatorische Massnahmen diskutiert (zB. Schulwegsicherheit, LV-Förderung im Bereich Schülerverkehr, LV in kantonalen Zentrumsgebieten, Monitoring). Generell fanden die Massnahmen Zustimmung, und zusammenfassend sei hier eine Aussage des TBA-Vertreters zitiert: „Drei gleichberechtigte Player (ÖV, MIV, LV) müssen sinnvoll koordiniert werden. Die Förderung des LV bedeutet nicht, dass der ÖV oder MIV beeinträchtigt werden.“

3.9. Organisatorische Empfehlungen Gemeinden S 66, EO-01 – EO-08

Auch diese Empfehlungen waren unbestritten. Deutlich wurde aber auch hier die Forderung, dass es bei „Empfehlungen“ bleibe. Die Empfehlungen sind als Anregung gedacht: Die Gemeinden sollen sich Gedanken machen, wie sie mit dem LV umzugehen gedenken. Dazu sollen sie Infos zu den entsprechenden Ansprechpersonen im DBU und über Best-Practice-Beispiele erhalten. Eine Verbindlichkeit besteht nicht.

Münchwilen, 21. August 2017

Der Kommissionspräsident

Toni Kappeler