Thurgau

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

GRG Nr.	20	EA 21	65

Frauenfeld, 8. Dezember 2020

712

Einfache Anfrage von Cornelia Hasler-Roost, Nicole Zeitner und Sabina Peter vom 21. Oktober 2020 „Langsamverkehrskonzept: Wie steht es um den Alltagsradverkehr“

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der kantonale Richtplan hält behördenverbindlich fest, dass Verkehr vermieden oder wo immer möglich auf ressourcen- und klimaschonende Mobilitätsformen verlagert werden soll (Planungsgrundsatz 3.1 A). Zudem soll der Anteil Langsamverkehr (LV) am gesamten Verkehr erhöht werden (Planungsgrundsatz 3.1 E). Im Planungsgrundsatz 3.4 A sind qualitative Zielsetzungen zum LV festgelegt. Es wird angestrebt, ein möglichst attraktives, direktes, sicheres und zusammenhängendes Langsamverkehrsnetz umzusetzen. Das definierte Alltagsroutennetz, bestehend aus Haupt- und Nebenrouten, findet sich ebenfalls in Kapitel 3.4.

Auf der Grundlage des Langsamverkehrskonzeptes LVK 2017 vertritt die 2018 geschaffene Fachstelle Langsamverkehr die fachlichen Anliegen des Velo- und Fussverkehrs im Tiefbauamt. Sie bringt sich mit Spezialwissen in alle Sanierungs-, Um- und Neubauprojekte ein. Konzeptionen und Konstruktionsdetails an der Strasseninfrastruktur werden optimiert und den Langsamverkehr fördernde Massnahmen umgesetzt. Der Stellenwert des Langsamverkehrs wurde damit im Bereich der Kantonsstrassen und -wege spürbar erhöht.

Gerade in den Agglomerationen mit ihren verhältnismässig dichten Bauweisen und kurzen Wegen ist das Potenzial für eine Erhöhung des Langsamverkehrsanteils besonders gross. Eine besondere Bedeutung hat der Rad- und Fussverkehr deshalb in den fünf Agglomerationsprogrammen mit Thurgauer Beteiligung. In allen Programmen gibt es Fördermassnahmen und zahlreiche konkrete Projekte im Umfang von mehreren Millionen Franken. In den Agglomerationsprogrammen der 1. bis 3. Generation (Umsetzung bis 2025) hat der Kanton Investitionen von 69 Mio. Franken in den Rad- und Fussverkehr vorgesehen. Dies entspricht 36 Prozent der Gesamtausgaben für die Agglomerationsprogramme.

Allerdings sind auch Fuss- und Radwege Infrastrukturbauten. Bei der Realisierung stossen sie oft auf dieselben Widerstände wie Strassenkorrektionsprojekte, und der Landerwerb ist mitunter sehr schwierig. Bestehende Strassenverbindungen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs aufzuheben, ist kaum möglich. Bei der Realisierung attraktiver Alltagsradstrecken oder von künftigen Veloschnellrouten ist also mit denselben Hürden wie bei Strassenprojekten zu rechnen, auch wenn die Förderung des Langsamverkehrs behördenseitig hohe Priorität hat. Die Interessenabwägung (Fruchtfolgeflächen, Wald, Naturschutzflächen oder Schutzzonen) ist bei allen Vorhaben anspruchsvoll.

Frage 1

Das Tiefbauamt behebt die ausgewiesenen Mängel und Schwachstellen beim Langsamverkehr schrittweise. Normale Projekte benötigen mit der Projektierung und Beschlussfassung bis zum Baubeginn drei Jahre, komplexe Objekte fünf Jahre. Im Langsamverkehrskonzept 2017 sind die kantonalen Alltagsrouten als Haupt- und Nebenverbindungen ausgewiesen. Die ersten Massnahmen werden ab 2021 realisiert.

Die drei Unterfragen können alle mit Ja beantwortet werden. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wird bei jeder Korrektions- und Erhaltungsmassnahme besonders berücksichtigt. Mit dem Sicherheitsbeauftragten und der Langsamverkehrsfachstelle verfügt das Tiefbauamt über ausgewiesene Fachspezialisten dafür. Sie bringen die Anliegen des Fahrrad-Alltagsverkehrs auch bei Erhaltungsmassnahmen und Projekten ein. Der Fuss- und Veloverkehr ist neben dem öffentlichen Verkehr (öV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) die dritte Säule des Personenverkehrs und wird in der Planungsarbeit des Tiefbauamtes gleichberechtigt behandelt.

Fragen 2 und 4

Im Langsamverkehrskonzept sind Veloschnellrouten nicht vorgesehen, sondern nur Alltagsrouten als Haupt- und Nebenverbindungen beschrieben. Auch im Gesamtverkehrskonzept (GVK) wurde auf die Festlegung von Veloschnellrouten verzichtet. Aktuell plant das Tiefbauamt deshalb keine Gestaltungsgrundsätze für Schnellrouten.

Das Thema Schnellrouten wird in den nächsten Jahren über die Agglomerationsprogramme planerisch aufgegriffen und konzeptionell aufgearbeitet. Erste konkrete Massnahmen sind im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 5. Generation (2028 – 2032) vorstellbar. Am weitesten ist diesbezüglich das Agglomerationsprogramm der 4. Generation der Regio Wil, zu dem die öffentliche Vernehmlassung am 4. Dezember 2020 abgeschlossen wurde. Mit der Massnahme „LV 5.2 Vorrangroute Velo“ soll unter der Federführung der Regio Wil und unter Einbezug der betroffenen Gemeinden sowie der kantonalen Fachstellen ein Konzept zur Abschätzung des Potenzials und zu möglichen Linienführungen von sogenannten Vorrangrouten erarbeitet werden, die fachlich mit Schnellrouten gleichgesetzt werden. Aus dem Konzept können Erkenntnisse gewonnen werden, die auch in anderen Regionen oder Agglomerationen des Kantons Thurgau zur Anwendung kommen können.

Thurgau

Im Agglomerationsprogramm der 4. Generation der Region St. Gallen-Bodensee gibt es die Massnahme „Nr. 5.2.4 Regionale Veloschnellverbindungen“ (u.a. Bodenseeradweg). Im Kanton Thurgau sind dazu zwar keine konkreten Massnahmen vorgesehen, doch konzeptionell trägt der Kanton diese Projektidee mit. Im Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz wird eine Unterscheidung von Schnell-, Komfort-, Freizeit- und Verbindungsrouten erwähnt.

Sollten Schnellrouten künftig Teil der gesamtkantonalen Verkehrsstrategie werden, muss das Langsamverkehrskonzept überarbeitet werden. Zudem sind neue Netze auszuarbeiten und die Ausbaustandards zu definieren. Auch muss bei Veloschnellrouten eine konsequente Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs erfolgen. Ohne zusätzliche Landflächen können Veloschnellrouten kaum umgesetzt werden.

Frage 3

Bei kantonalen Projekten müssen die Anforderungen der Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS-Normen) umgesetzt werden. Die Bedürfnisse an den Ausbaustandard des Velonetzes steigen stetig. Die höheren Geschwindigkeiten insbesondere der schnellen E-Bikes werden bestmöglich berücksichtigt. Viele Velowege werden auch als Schulwege oder Freizeitrouten genutzt und müssen deshalb auch den Bedürfnissen von weniger geübten Velofahrerinnen und -fahrern entsprechen. Die Infrastruktur wird – wie im motorisierten Individualverkehr mit Personenwagen, Traktoren, Lastwagen etc. – von verschiedensten Nutzern beansprucht. Dies erfordert Rücksichtnahme.

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber