

### 3.4 Langsamverkehr (LV)

#### Allgemeines

Der Langsamverkehr (LV) ist durch Netzplanung, die Erhaltung, den Bau neuer und den Ausbau bestehender Strassen- und Weginfrastrukturanlagen so zu fördern, dass möglichst attraktive, direkte, sichere und zusammenhängende LV-Netze entstehen. Die Attraktivität des LV ist zu fördern, indem Schwach- und Gefahrenstellen eliminiert, kantonale Quellen und Ziele (Attraktoren) erschlossen, Zentrumsgebiete und Ortsteile angebunden und Erholungsgebiete zugänglich gemacht werden.

#### **Planungsgrundsatz 3.4 A**

Ergänzend zum kantonalen LV-Netz können die Gemeinden ein Netz von LV-Verbindungen erstellen und dieses mit den Nachbargemeinden und dem Kanton abstimmen. Sie ergreifen prioritär Massnahmen zur Sicherheit auf Schulwegen und auf Wegen zu öffentlichen Institutionen. Dabei sind auch Alternativen zu prüfen.

#### **Planungsauftrag 3.4 A**

*Federführung: Gemeinden*

*Beteiligte: Kanton (TBA)*

*Termin: laufend*

«Langsamverkehr» ist ein Sammelbegriff für alle Arten von Fortbewegung mit Muskelkraft. Er umfasst den Fussverkehr, den Radverkehr (inkl. E-Bikes), sowie die Fortbewegung mit fahrzeugähnlichen Geräten (FäG). Dies sind Hilfsmittel zur Fortbewegung mittels Muskelkraft wie Skateboards, Inlineskates und Kickboards.

#### *Erläuterungen*

In Romanshorn ist die Gleisquerung Bahnhof-Süd für Fuss- und Veloverkehr zu realisieren. Sie dient auch dem Zugang zu den Perrons.

#### **Zwischenergebnis 3.4 A 3.401**

#### Fussverkehr

##### *Fusswege*

Wohngebiete, Arbeitsplatzgebiete, Schulen und Kindergärten, ÖV-Haltestellen, zentrale öffentliche und private Einrichtungen sowie Einkaufsläden sollen durch attraktive, sichere, zusammenhängende und hindernisfreie Fusswegnetze erschlossen werden.

#### **Planungsgrundsatz 3.4 B**

**Planungsauftrag 3.4 B**

Das Fusswegnetz ist in den Richtplänen der Gemeinden auszuweisen.

*Federführung: Gemeinden*

*Beteiligte: Kanton (ARE, TBA)*

*Termin: im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision*

**Erläuterungen**

Als Fusswege werden gemäss dem Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) in der Regel Wege im Siedlungsgebiet bezeichnet. Elemente von Fusswegnetzen sind Fusswege, Begegnungszonen, Fussgängerzonen, Fussgängerverbindungen auf Trottoirs und Fussgängerstreifen, Fussgängerverbindungen auf Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr im Allgemeinen nicht offen stehen oder die verkehrsberuhigende Massnahmen aufweisen. Auch schwach befahrene Erschliessungsstrassen können als Verbindungsstücke dienen.

Fusswege haben in verschiedener Hinsicht – verkehrlich, sozial, landschaftlich usw. – eine wichtige Bedeutung und weisen grosse Entwicklungsmöglichkeiten auf. Im innerörtlichen Bereich können Fusswege einen Beitrag zur Reduktion des motorisierten Verkehrs leisten. Zudem tragen attraktive, sichere, zusammenhängende und hindernisfreie Fusswege zu einer lebenswerten Siedlung bei.

**Wanderwege****Planungsgrundsatz 3.4 C**

Wanderwege sind mit den ÖV-Haltestellen abzustimmen.

**Planungsgrundsatz 3.4 D**

Bestehende Wanderwege, die auf längeren Strecken stark befahren oder mit Belägen versehen sind, sind nach Möglichkeit auf verkehrs- und belagsfreie Strassen oder Wege zu verlegen. Neue Wanderwege oder Teilstrecken sind belagsfrei zu erstellen.

**Planungsgrundsatz 3.4 E**

Die Erschliessung von Naturschutzgebieten und anderen ökologisch wertvollen Räumen ist gezielt zu führen und zu kanalisieren.

**Planungsgrundsatz 3.4 F**

Auf öffentlicher oder privater Basis geplante oder bereits erstellte Rund- und Themenwege sind in Absprache mit der Fachstelle Langsamverkehr und dem Verein Thurgauer Wanderwege gemäss den Empfehlungen des Verbands Schweizer Wanderwege zu signalisieren.

Bei der Festlegung oder Überarbeitung des LV-Netzes (Fuss- und Wanderwege, Radrouten für den Alltags- oder Freizeitverkehr usw.) ist das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) nach Möglichkeit zu berücksichtigen (vgl. Kap. 1.10), insbesondere die Objekte von nationaler Bedeutung mit «viel Substanz» und mit «Substanz».

### **Planungsgrundsatz 3.4 G**

Zur Ausgangslage gehören die bestehenden Wanderwege gemäss der Übersichtskarte «Wanderwege» und die bereits ins Wanderwegnetz einbezogenen Abschnitte und Objekte der historischen Verkehrswege. Die Übersichtskarte «Wanderwege» beruht auf der offiziellen «Thurgauer Wanderkarte», Stand 1991, und wird fortlaufend auf die aktuelle Streckenführung aktualisiert. Die aktuellen Daten finden sich auf der Website von SchweizMobil und im ThurGIS.

### *Ausgangslage*

Wanderwege haben eine grosse Bedeutung für die Naherholung und den Tourismus und sind damit ein wesentlicher Faktor für die Standortattraktivität. Attraktive Wanderrouten und -wege bilden eine wichtige Basis für die Inwertsetzung des touristischen Potenzials.

### *Erläuterungen*

Das FWG spricht ausdrücklich von «Netzen» und «Wanderwegstrecken». Daraus ist abzuleiten, dass nicht prioritär historische Einzelobjekte, sondern grössere Wegstrecken in das Wanderwegnetz einzubeziehen sind. Ebenso sollte sich die Wanderwegplanung nach Möglichkeit auf historische Wegstrecken ausrichten.

Die in der Übersichtskarte «Historische Verkehrswege» (vgl. Kap. 1.10) enthaltenen historischen Verkehrswegverbindungen sind Kulturgüter mit besonderem Wert. Gemäss diesen Grundlagen bestehen historisch bedeutsame Fusswege von beträchtlicher Länge. Sie sind einer steten Gefährdung ausgesetzt, insbesondere dort, wo sie nicht mit einem Wanderweg übereinstimmen.

## **Radverkehr**

Das Radwegnetz ist gemäss Nachfrage, Potenzial, Zielen und Quellen (Attraktoren) zu planen. Die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs (Berufspendler, Schüler, Einkauf usw.) werden so optimal integriert.

### **Planungsgrundsatz 3.4 H**

**Planungsgrundsatz 3.4 I**

Die Radwege für den Alltags- und Freizeitverkehr sind klar und einheitlich zu signalisieren. Wo sinnvoll und möglich sollen sie über verkehrsarme oder -freie Strassen und Wege mit Hartbelag führen. Sie sollen die Hauptsiedlungsgebiete möglichst direkt verbinden, das übergeordnete Strassennetz so wenig wie möglich kreuzen und einen optimalen Grad an Sicherheit bieten. In Koordination mit den Nachbarkantonen ist das Radwegsystem über die Kantonsgrenzen hinweg zu vernetzen.

**Planungsauftrag 3.4 C**

Die Gemeinden fördern mit planerischen, organisatorischen und gestalterischen Massnahmen sowie mit Information und Kommunikation den lokalen und regionalen Radverkehr.

*Federführung: Gemeinden*

*Beteiligte: Kanton (TBA)*

*Termin: laufend*

**Ausgangslage**

Die Ausgangslage bilden das bestehende Strassennetz sowie die bestehenden Radwege, -streifen und -routen gemäss Übersichtskarten «Radwegnetz Alltagsverkehr» und «Radwegnetz Freizeitverkehr».

**Radwege für den Alltagsverkehr****Planungsauftrag 3.4 D**

Der Kanton trifft in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die nötigen Massnahmen zur Realisierung des «Radwegnetzes Alltagsverkehr» (vgl. Übersichtskarte «Radwegnetz Alltagsverkehr»).

*Federführung: Kanton (TBA)*

*Beteiligte: Gemeinden*

*Termin: laufend*

**Planungsauftrag 3.4 E**

Im Innerortsbereich untersuchen die Gemeinden die Schwachstellen des Radverkehrs. Sie erarbeiten Lösungsvorschläge, stimmen sie in Zusammenarbeit mit dem Kanton auf die Kantonsstrassen ab und realisieren sie anschliessend.

*Federführung: Gemeinden*

*Beteiligte: Kanton (TBA)*

*Termin: laufend*

**Erläuterungen**

Radwege dienen primär dem täglichen Radverkehr, namentlich für das Erreichen von Schulen, Sportstätten, Freizeitanlagen, Arbeitsplätzen, Penderdestinationen und Einkaufsmöglichkeiten. Die Linienführung

muss deshalb möglichst direkt und hindernisfrei gewählt werden für eine zügige Fahrweise bei guter Verkehrssicherheit.

*Erläuterungen*

Die Übersichtskarte «Radwegnetz Alltagsverkehr» zeigt nur die zu gewährleistenden Verbindungen und nicht die genaue örtliche Lage. Diese ist im Rahmen von Einzelprojekten festzulegen. Alternativrouten sind im Sinne der Kosten-Nutzen-Wirksamkeit zu prüfen.

#### *Radwege für den Freizeitverkehr (inkl. Mountainbikerouten)*

Das Freizeitradwegnetz orientiert sich mit Ausnahme der lokalen Routen am «SchweizMobil-Netz».

**Planungsgrundsatz 3.4 J**

Die Wege für Fussgänger und Wanderer sollen von denjenigen für Radfahrende grundsätzlich entflochten werden, insbesondere entlang des Bodensees.

**Planungsgrundsatz 3.4 K**

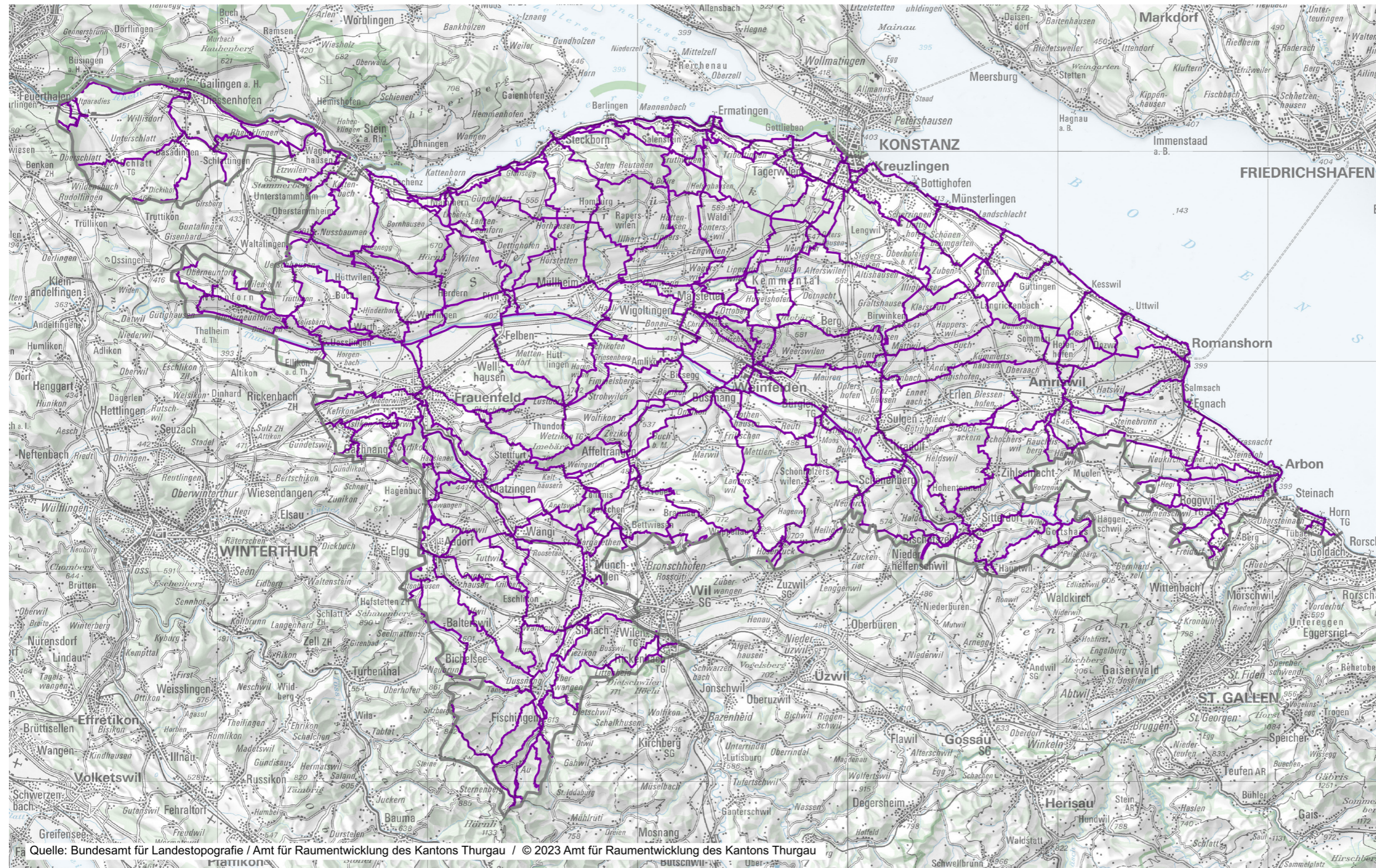
Gemäss dem kantonalen Gesetz über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1) dürfen Fussgänger und Radfahrende Flurstrassen ohne besondere Erlaubnis benützen. Wo viele Wandernde und Radfahrende die gleiche Strecke benützen, ist für getrennte Wege zu sorgen.

*Erläuterungen*

Der Bodensee-Radweg ist ein Radweg mit einer möglichst attraktiven, seenahen Linienführung. Es wird nach Möglichkeit eine getrennte Führung von motorisiertem Verkehr und Radwegen angestrebt.

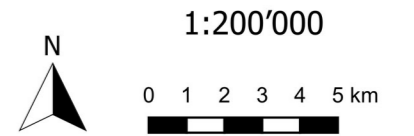
Das Radwegnetz für den Freizeitverkehr umfasst sämtliche Strecken gemäss «SchweizMobil» und zusätzlich einige aus Thurgauer Sicht wichtige Ergänzungen, darunter namentlich die «Geo-Route», die «Gögelland-Route» und die «Huggenberger-Route» (vgl. Übersichtskarte «Radwegnetz Freizeitverkehr»). Die Routen sind einheitlich signalisiert und über die Kantonsgrenzen hinaus abgestimmt.





Wanderwege

— Wanderwege

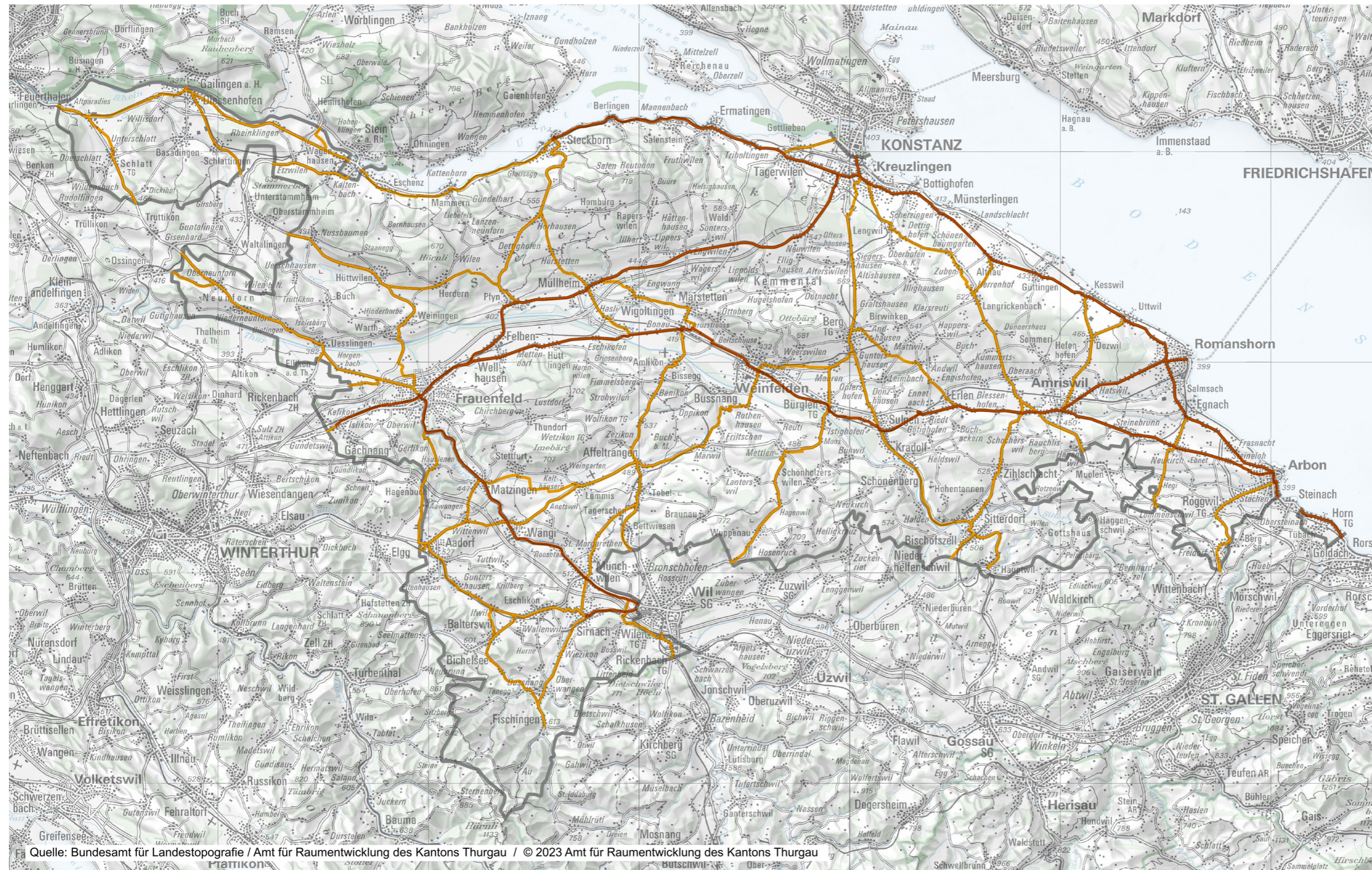


1:200'000

Quelle: Bundesamt für Landestopografie / Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau / © 2023 Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau

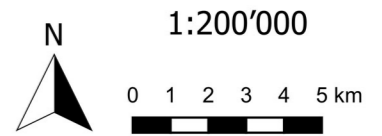






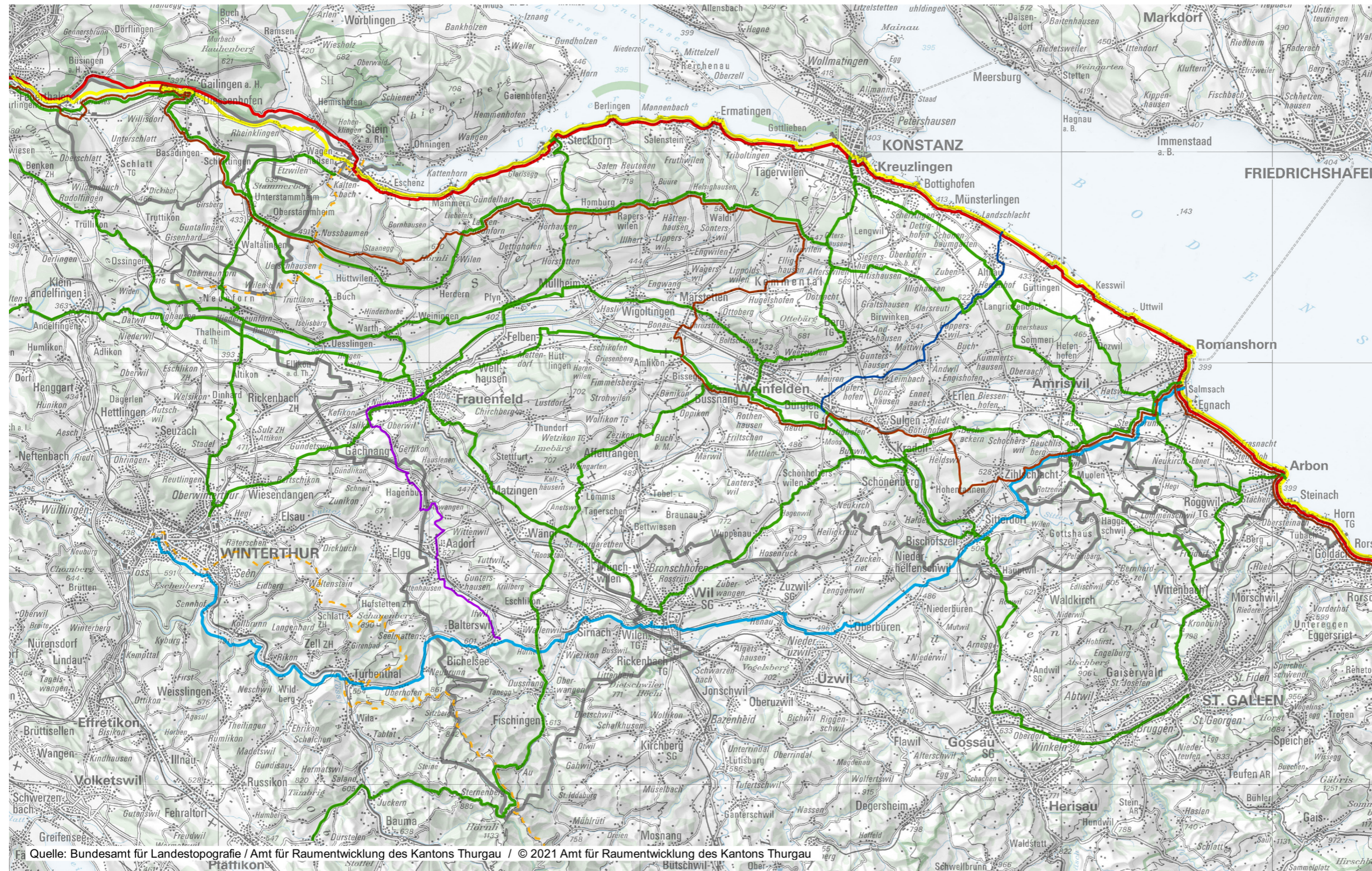
Radwegnetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindung
- Nebenverbindung



Quelle: Bundesamt für Landestopografie / Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau / © 2023 Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau



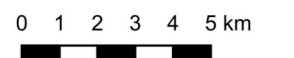


**Radwegnetz Freizeitverkehr**

**Radrouten**

- Internationale Routen
  - Bodensee-Radweg
- Nationale Routen
  - Rhein-Route Nr. 2 (Stein a. Rh. - Horn wie Bodensee-Radweg)
  - Mittelland-Route Nr. 5
- Kantonale Routen
  - Kantonale Routen
  - Mountainbiking-Routen
- Weitere Routen
  - Geo-Route
  - Gögelland-Route
  - Huggenberger-Route

1:200000



Quelle: Bundesamt für Landestopografie / Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau / © 2021 Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau