

**8. Interpellation von Christian Stricker, Kilian Imhof, Cornelia Hasler-Roost, Mathis Müller vom 20. März 2024 „Umsetzung Veloweg-Gesetz im Thurgau“ (20/IN 65/671)**

**Beantwortung**

**René Walther**, Präsident, FDP: Die Antwort des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Die Interpellanten und Interpellantinnen, vertreten durch Kantonsrat Christian Stricker, haben zuerst das Wort für eine kurze Erklärung, ob sie mit der Beantwortung zufrieden sind.

**Christian Stricker**, Kantonsrat, Die Mitte/EVP: Es liegt eine qualitativ hochstehende Antwort vor als Reaktion auf die Interpellation, herzlichen Dank. Die ergänzende Diskussion ist wichtig, denn grundsätzlich hängt nach wie vor die Frage im Raum, ob der Ausbau des Langsamverkehrs eine genügend hohe Priorität bekommt, weil sich der Modalsplit nicht wie erwünscht entwickelt, die Sicherheitsrisiken im Zusammenhang mit der Zunahme der E-Bikes laufend verschärft werden und wir bei den Klimazielen kläglich hinterherhinken. Gleichzeitig wirft das Tiefbauamt interessante Details, wie die Veloabgabe, in die Runde. Auf der anderen Seite wird die entscheidende Rolle des ASTRA, inklusive offensichtlicher Mängel, empfindlich übersehen. Darüber wollen wir sprechen. Ich beantrage Diskussion.

**René Walther**, Präsident, FDP: Kantonsrat Christian Stricker beantragt Diskussion. Wir stimmen jetzt darüber ab. Wir müssen die Abstimmung wiederholen, hat mir die Regie gesagt. Bitte stimmen Sie jetzt nochmals darüber ab.

**Abstimmung Diskussion**

Ja: 90

Nein: 13

Enthaltung: 2

**René Walther**, Präsident, FDP: Sie haben mit 90:13 Stimmen bei 2 Enthaltungen Diskussion beschlossen. Ich eröffne die Diskussion. Ich erteile das Wort Christian Stricker.

**Christian Stricker**, Kantonsrat, Die Mitte/EVP: Herzlichen Dank für das doppelte „Ja“. Danke für die Unterstützung. Diese Interpellation hat Kreise gezogen, und zwar weit über den Grossen Rat hinaus. Sie betrifft eine breit abgestützte Basisbewegung, ein Veloweg-Gesetz, das auch bei uns im ländlichen Kanton Thurgau mit 71 % angenommen wurde.

Sie betrifft Kinder und Jugendliche, die heute Morgen bei minus zwei Grad, Dunkelheit und zum Teil vereisten Velowegen unterwegs waren. Sie betrifft auch eine rasant wachsende Gruppe an Senioren, die gemerkt haben, dass dank der E-Mobilität für sie die Welt weit offene Türen hat. Sie betrifft zügig fahrende Alltagsvelofahrer, die Horden an Freizeittouristen, betrifft auch Transpörtlere, die zunehmend den Job wechseln, weil es ihnen auf den Strassen zu stressig wird mit den unterschiedlichsten Vehikeln. Es ist eine Interpellation direkt verknüpft mit dem darbedenden Klima. Für alle ist es ein offensichtlicher Gewinn, wenn die Umlagerung hin zum Velo gelingt, und doch ist jeder zusätzliche Meter Verkehrsfläche zum herausfordernden Kampffeld geworden. Oft sind es langwierige Kampffelder. Kantonsrätin Elina Müller, in der Budgetdebatte haben Sie gefragt wegen der Radwege Bollsteg-Bänikon und Bättershausen-Kreuzlingen. Beide Projekte wurden zurückgestellt wegen sehr aufwendigen Landerwerben. Wie es das Tiefbauamt sagt, es sind auch immer wieder teure Kampffelder. Toll, wird im Frühsommer 2026 der Radweg von der KVA in Richtung Bahnhof Weinfeldern realisiert, wichtig und nicht ganz gratis. In diesen offensichtlichen Mehrwert, in offensichtlichen Kampffeldern, gilt es ein erstes prägnantes „Danke“ zu sagen. Danke, Tiefbauamt, Ihre Antworten auf unsere Fragen lagen extrem schnell vor. Danke für unkomplizierte Nähe, fachkundige Infos, Einblick in das Tagesgeschäft. Danke, Hartwig Stempfle, Peter Imbach, Kevin Hilfiger, Karin Münsch und die ganze Crew. Personell müsst ihr im Vergleich zu anderen Kantonen mit sehr wenig Personal über die Runden kommen. Danke, Baudirektor Dominik Diezi: Die Beantwortung unserer fünf Fragen überzeugt durch die Kombination mit einem Projektauftrag mit 18 Seiten Commitment zugunsten des Ausbaus der Veloinfrastruktur. Methodisch vorbildlich werden im Projektauftrag Handlungsfelder umfassend dargestellt, von Richtplänen bis zur Veloparkierung, von GIS-Daten bis zu Finanzierungsmöglichkeiten. Ergänzend erfreut der rote Faden der Zusammenarbeit. Externe Fachleute wurden zu Rate gezogen. Es wird erkannt, dass es den Kanton braucht, um die Gemeinden mit ihrem Fachwissen zu unterstützen. Offenbar ist bereits eine digitale Zusammenstellung aller bestehender lokalen Langsamverkehrsnetze in Arbeit, und über ein zeitnahes Sounding Board werden verschiedenste Stakeholder involviert. Dieses Beispiel der Zusammenarbeit soll Schule machen für die verschiedensten Städte und Dörfer des Kantons Thurgau, die auf ihrer Ebene genau gleich gefordert sind. Ergänzend zwei, drei Punkte, die es kritisch anzumerken gilt: Ist die Dringlichkeit genügend erkannt? Ins Velofahren gilt es nicht nur zu investieren wegen der günstigen Topografie, dem Boom bei den E-Bikes und dem positiven Image, wie es im Projektauftrag heisst. Denn der Thurgau wächst überdurchschnittlich stark, der Dichtestress nimmt zu, unsere regionalen Zentren sind je länger, je verstopfter, und niemand, keine einzige Stadt, hat auch nur die gerings-

te Chance, rechtzeitig die Infrastruktur anzupassen, falls nicht umgestiegen wird. Wir können es uns je länger, je weniger leisten, dass zum Beispiel eine Person, viele Quadratmeter beanspruchend, mit dem Auto zum Fitnessstudio fährt. Es soll und muss naheliegend werden, das Velo anstatt des Autos zu nutzen. Wir brauchen die Umlagerung als wesentlichen Bestandteil für eine nachhaltige Mobilitätslösung. Deshalb ist jetzt mutige und zielführende Planung gefragt. Bis 2027, bis in einem guten Jahr, soll die Planung abgeschlossen sein. Nutzt die Gunst der Stunde, damit bis 2042, bis in 16 Jahren, das Netz auch wirklich umgesetzt ist. Beschilderung: Im Kern wurde erkannt, dass die Verdichtung des Velowegnetzes im Alltagsroutennetz und die Erhöhung der Sicherheit die beiden Achillessehnen sind für eine Entwicklung zugunsten der Umlagerung hin zum Langsamverkehr. Mit der auch im Bericht erwähnten Praxishilfe Velowegnetzplanung haben wir ein Instrument, das Kantonen und Gemeinden wertvolle Zielbilder gibt. Dass im Projektauftrag hingegen gänzlich auf das Thema Beschilderung verzichtet wird, verstehe ich nicht. Hier gilt es, den Projektauftrag nachzubessern, denn – und das gilt auch im Alltagsroutennetz – was ich nicht weiss, macht mich nicht heiss. Wenn mir nicht dank eingefärbter Beläge oder prägnanter Wegweiser der tolle, direkte Veloweg unter die Nase gerieben wird, so komme ich nicht auf den Geschmack bezüglich Umlagerung, und der innere Schweinehund hat dank Sitzheizung und sanfter Musik leichtes Spiel, auch wenn ich mit dem drei Tonnen schweren Vehikel im stockenden Verkehr vor mich hinschleiche. Velobahnen: Dank E-Mobilität sind bei uns die Wege zwischen Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Konsumort überschaubar. Vier Agglomerationsregionen prägen den Kanton. Genau dort sind Velobahnen oder zumindest Velovorzugsrouten, wie sie zurzeit in der Region Wil angedacht werden, Schlüssel für ein attraktives Netz. Lasst euch diese Begriffe nicht rauben. ASTRA und SBB: Vergesst bei der Vision wichtige Player wie das ASTRA oder die SBB nicht, nehmt sie mit hinein in den Grundzug der Zusammenarbeit. Die haben mehr als drei Sätze verdient. Das ASTRA, das sind Autobahnbauer, die nun plötzlich auch Velowege bauen sollen, wie zum Beispiel beim N23-Korridor. Es darf nicht sein, dass kein Handlungsbedarf erkannt wird, wo die vom Kanton definierte Veloalltagsroute die N23 quert, wie zwischen Riedt und Sulgen. Hier braucht es dringend das Gespräch. Wo ist der Ausbau am wichtigsten? Wo kann auf eine zusätzliche Infrastruktur verzichtet werden? Auch die Zusammenarbeit mit der SBB fehlt mir im Projektauftrag. Hier braucht es klare Zeichen, deutliche Worte, Aussprachen, es braucht Druck, damit auch Bund und Kanton offensichtlich und zielführend zusammenarbeiten. Und zu guter Letzt das Stichwort Veloabgabe: Die Stadt Luzern erhebt eine Car-Abgabe, um das Zentrum von diesen grossen Gefährten zu entlasten. Von daher mutet es eigenartig an, wenn zu fördernde Velofahrer etwas bezahlen sollen. Mit der Abgabe würde etwas teurer

und komplizierter, dass der Staat fördern möchte. Gleichzeitig wäre die Umsetzung äusserst schwierig. Es kann definitiv nicht sein, dass je nachdem das Mitführen eines Handys zwingend ist, nur um eine E-Vignette anzeigen zu können, wie sie zum Teil ange-dacht wurde. Es ist kein Zufall, dass bisher kein einziger Kanton eine Veloabgabe kennt. Ich nutze gerne die gewachsene Vernetzung unter den Velogruppen, um hier qualifiziert und differenziert Optionen zu prüfen, aber eine obligatorische Veloabgabe wirkt für den Moment sehr schwierig. Und jetzt freue ich mich auf wichtige Ergänzungen von euch Kolleginnen und Kollegen aus dem Grossen Rat. Nur durch ein kreatives und waches Miteinander werden uns nächste Veloschritte gelingen für eine lebenswerte Zukunft.

**René Walther**, Präsident, FDP: Ich erteile das Wort Kantonsrat Stefan Leuthold, nach ihm folgt Kantonsrätin Cornelia Hasler-Roost.

**Stefan Leuthold**, Kantonsrat, GLP: Im Namen der GLP-Fraktion danke ich der Interpellantin und den Interpellanten für ihren Vorstoss und dem Regierungsrat für die Beantwortung. 71 % der Thurgauer Bevölkerung haben sich im Herbst 2018 für das neue Bundesgesetz über Velowege ausgesprochen. Das ist ganz im Sinne der GLP, denn auch wir setzen uns seit Jahren für ein sicheres, modernes und nachhaltiges Velonetz in unserem Kanton ein. Nun liegt der kantonale Projektauftrag, welcher das Bundesgesetz im Thurgau umsetzen soll, druckfrisch vor. Er stellt die wichtigen Weichen auf dem weiteren Weg, und er stellt sie aus unserer Optik richtig. Die GLP teilt die darin enthaltene Analyse der Situation und das geplante Vorgehen für die Umsetzung. Wir stellen mit Freude fest, dass der Regierungsrat den Handlungsbedarf im Alltagsvelonetz erkennt. Um noch mehr Menschen zum Umstieg auf das Velo zu bewegen, ist die gezielte Verdichtung des Netzes ein wichtiger Hebel. Einziger Wermutstropfen ist der zeitliche Horizont für die behördenverbindliche Umsetzung bis Ende 2027 und die bauliche Umsetzung bis Ende 2042. Dies scheint uns zu wenig ambitioniert. Es geht ja zwar um den Langsamverkehr, aber genau hier würden wir uns deutlich mehr Tempo wünschen. Besten Dank.

**René Walther**, Präsident, FDP: Ich erteile das Wort Kantonsrätin Cornelia Hasler-Roost, nach ihr folgt Kantonsrat Markus Brüllmann.

**Cornelia Hasler-Roost**, Kantonsrätin, FDP: Der Regierungsrat hat die Priorität des Langsamverkehrs für die zukünftige Mobilitätsarchitektur im Thurgau erkannt. Die Realität in unseren Städten und Agglomerationen ist klar, die bestehenden Infrastrukturen stossen zunehmend an ihre Grenzen. Wir brauchen neue Antworten, und die Verbesse-

rung unseres Alltagsvelonetzes gehört zwingend dazu. Die Regierungsantwort macht unmissverständlich deutlich, dass der Handlungsbedarf gross ist. Die externe Überprüfung zeigt: Während das Freizeitnetz ausreichend ausgebaut ist, hinkt das Alltagsvelo-netz noch hinterher. Das hat sich leider in den letzten Jahren nicht verbessert, obwohl wesentlich darauf angesprochen wurde. Sichere und durchgängige Veloverbindungen sind entscheidend, wenn wir Menschen, ob jung oder alt, nachhaltig zum Umsteigen motivieren wollen. Daher ist die Fokussierung auf den Alltagsverkehr wichtig und entscheidend. Positiv hervorzuheben ist die konstruktive Zusammenarbeit mit unseren Städten und Gemeinden. Sie leisten wertvolle Arbeit und verfügen über das lokale Wissen, das wir für ein wirksames Netzdesign brauchen. Weniger erfreulich ist hingegen, gemäss Information, die Situation mit dem ASTRA. Das Bundesamt hat sich lange dagegen ge-wehrt, die Verantwortung für Velowege entlang der Nationalstrassen wahrzunehmen. Das zeigt sich bis heute darin, dass das ASTRA praktisch ausschliesslich Lösungen un-mittelbar entlang der Nationalstrasse prüft, während der Kanton Thurgau längst alltags-nahe, teilweise abseits der N23 geführte Routen plant und auch realisiert. Im Bereich der Schwachstellen zeigt sich ein klares Commitment. Der Kanton will jährlich rund eine Mil-lion Franken investieren. Dieses Vorgehen ist trotz knapper Mittel verantwortungsvoll. Besonders spannend ist der Punkt einer möglichen Veloabgabe – im Gegensatz zu Ratskollege Christian Stricker bin ich der Meinung, die Regierung stelle dieses Thema erstmals in den Raum. Eine solche Abgabe hätte Chancen meines Erachtens. Wer zahlt, gestaltet mit. Eine Kostenbeteiligung der Nutzer des Langsamverkehrs wäre nur fair. Die Umsetzung wäre hier spannend, sprich, dass der Aufwand für die Umsetzung nicht zu aufwendig und grösser ist als deren Ertrag. Beim Thema Landverbrauch ist klar, Kom-promisse sind unvermeidbar. Wir wollen Kulturland schützen, gleichzeitig brauchen wir den nötigen Raum, um die gesetzlich geforderten Infrastrukturen umzusetzen. Insgesamt zeigt die Antwort des Regierungsrates eine klare Linie. Man setzt auf realistische Lösun-gen, nutzt Synergien, investiert gezielt und behält gleichzeitig das Grosse im Blick. Ge-schätzte Kolleginnen und Kollegen, der Ausbau des Alltagsvelonetzes ist ein Baustein für einen modernen, gesunden, klimafreundlichen und gut funktionierenden Kanton Thurgau. Es freut mich, wenn der Kanton Thurgau die vom Bund verlangten Bedingun-gen zeitgemäss angeht. Besten Dank.

**René Walther**, Präsident, FDP: Ich erteile das Wort Kantonsrat Markus Brüllmann, nach ihm folgt Kantonsrat Kilian Imhof.

**Markus Brüllmann**, Kantonsrat, SP und Gew.: Ich spreche für die Fraktion SP und Ge-

werkschaften. Wir danken dem Regierungsrat für die Beantwortung der Interpellation. Er anerkennt die Probleme des Thurgauer Velowegnetzes, aber er löst sie nicht im notwendigen Umfang. Wir stehen vor der Entscheidung, ob wir das Veloweg-Gesetz als Pflicht oder als Chance verstehen – eine Chance für mehr Sicherheit, weniger Stau und eine klimaverträgliche Mobilität. Unsere zentrale Forderung lautet: Der Kanton darf nicht das gesetzliche Minimum erfüllen, denn ein Minimalbudget produziert einen Flickenteppich, und ein Flickenteppich sorgt weder für Sicherheit noch für eine echte Verlagerung vom Auto auf das Velo. Wir brauchen Mut statt Minimalismus, mehr Verbindlichkeit bei der Umsetzung, echte Priorisierung der Sicherheit und ein Gesamtnetz, das diesen Namen verdient. Hierzu vier Punkte. Erstens: Die Regierung erfüllt nur das Minimum. Die geplante Million pro Jahr ist laut Verwaltung die Minimumsumme, um die Prioritäten und Lücken gerade so zu schliessen – mehr nicht. Damit wird der gesetzliche Auftrag zwar knapp erfüllt, aber keine verkehrspolitische Wirkung erzielt. Ohne zusätzliches Engagement bleibt das Netz löchrig. Zweitens: Die Sicherheit ist der Schlüssel. Die Antwort erwähnt Sicherheit, priorisiert sie aber nicht. Doch ohne sichere Wege steigen Kinder, ältere Menschen und Pendlerinnen und Pendler nicht auf das Velo. Der Entscheid für das Velo ist emotional, und Sicherheitsgefühl ist entscheidend. Darum braucht es mehr als punktuelle Massnahmen. Drittens: Nebenstrassen und Flurwege sind sinnvoll, aber kein Ersatz. Wir unterstützen den pragmatischen Ansatz, bestehende Wege zu nutzen – kulturschonend, kosteneffizient, oft sinnvoll. Aber sie sind nur dann geeignet, wenn sie sicher gestaltet werden: gute Sicherheit, ausreichende Ausweichstellen, klar regulierte Geschwindigkeiten und – wo nötig – bauliche Trennung. Und wichtig: Nebenrouten ergänzen Hauptachsen, sie ersetzen sie nicht. Viertens: Die Veloabgabe ist zu prüfen, aber gesamtheitlich. Eine mögliche Abgabe darf nicht Alltagsvelo und Mountainbike gegeneinander ausspielen. Der Kanton braucht ein kohärentes Finanzierungsmodell, das den gesamten Veloverkehr stärkt, auch im Hinblick auf das entstehende Mountainbike-Konzept. Meine Damen und Herren, der Thurgau hat die Chance, ein sicheres, attraktives und zeitgemässes Velowegnetz aufzubauen, aber dafür braucht es mehr als Minimalerfüllung. Es braucht Mut, Konsequenz und eine klare Priorität für Sicherheit und Zukunftstauglichkeit. Die SP ist bereit, diesen konstruktiven Weg mitzugehen. Vielen Dank.

**René Walther**, Präsident, FDP: Ich erteile das Wort Kantonsrat Kilian Imhof, nach ihm folgt Kantonsrat Lukas Madörin.

**Kilian Imhof**, Kantonsrat, Die Mitte/EVP: Der Kanton Thurgau ist ein Velokanton par excellence. Unsere sanfte Topografie, die ländliche Prägung und die gut ausgebauten

Landstrassen mit wenig Verkehr, machen ihn zu einem idealen Ort für Freizeit-Velofahrerinnen und Velofahrer. Wer mit dem Velo unterwegs ist, erlebt die Schönheit unseres Kantons unmittelbar und trägt gleichzeitig zu einem klimafreundlichen Verkehrsmix bei. Doch wir dürfen uns nicht blenden lassen, das Velowegnetz weist nach wie vor heikle und gefährliche Lücken auf. Diese Lücken sind nicht nur ein Komfortproblem, sondern eine Frage der Sicherheit. Wenn wir den Langsamverkehr wirklich fördern wollen, dann müssen wir dafür sorgen, dass Velofahrerinnen und Velofahrer direkte, sichere und durchgängige Verbindungen haben, im Alltag ebenso wie in der Freizeit. Die Regierung hat in ihrer Antwort auf die Interpellation dargelegt, dass das Freizeitrouthenetz ausreichend dicht sei, das Alltagsrouthenetz jedoch Handlungsbedarf aufweise. Fachleute stufen es als zu wenig dicht ein. Genau hier liegt der Kern. Wer das Velo im Alltag nutzen soll, braucht ein Netz, das nicht nur punktuell funktioniert, sondern flächendeckend verlässlich und direkt ist. Wir sehen aber auch, dass die Verkehrsplanung im Thurgau nach wie vor primär vom Autoverkehr her gedacht wird. Solange das Auto die erste Priorität hat, bleibt der Langsamverkehr ein Nebenschauplatz. Wenn wir den Modalsplit ernsthaft verschieben wollen, hin zu öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr, dann müssen wir den Blickwinkel ändern. Wir müssen die Planung konsequent auch von der Veloperspektive her denken. Das bedeutet: Wir brauchen eine Verdichtung des Alltagsnetzes, insbesondere auf schwach befahrenen Strassen. Wir brauchen Nutzung der bestehenden Routen, um Netzlücken kostengünstig zu schliessen, und Sicherheit muss die oberste Maxime sein, nicht nur auf separaten Radwegen, sondern auch auf der Basisinfrastruktur. Die Regierung verweist auf die Finanzstrategie und die Sparmassnahmen. Ja, die Mittel sind knapp. Aber gerade deshalb braucht es eine klare Prioritätensetzung. Ein Netz, das Sicherheit und Alltagstauglichkeit gewährleistet, ist keine Luxusinvestition, sondern eine Grundvoraussetzung für nachhaltige Mobilität. Darum fordere ich: Schliessen wir die gefährlichen Lücken, denken wir die Verkehrsplanung auch vom Velo her und machen wir den Thurgau zu einem echten Vorzeigekanton für den Langsamverkehr. Auch als Autofahrer werde ich mich dafür bedanken, wenn auf den verstopften Strassen der Verkehr flüssiger läuft. Besten Dank.

**René Walther**, Präsident, FDP: Ich erteile das Wort Kantonsrat Lukas Madörin, nach ihm folgt Kantonsrat Mathis Müller.

**Lukas Madörin**, Kantonsrat, EDU/Aufrecht: Die Fraktion EDU/Aufrecht bedankt sich beim Regierungsrat für die Beantwortung der Interpellation. Die Mobilität im Kanton Thurgau ist im steten Wandel. So ist es noch nicht lange her, dass mein Grossvater mit

Pferd und Wagen die Strassen unsicher machte. Die Betonung liegt auf dem Wort „unsicher“, und genau hier sieht die Fraktion EDU/Aufrecht den grössten Handlungsbedarf. Seit der Einführung des E-Bikes hat sich das Kräfteverhältnis auf der Strasse verändert. Das Velo wird immer beliebter, und die Zeit ist längst vorbei, als es nur in der Freizeit eingesetzt wurde. Es ist wichtig, nun den Schwerpunkt auf das Alltagsroutennetz zu legen. Wir begrüssen es, wenn der Langsamverkehr – wenn und wo immer möglich – vom motorisierten Individualverkehr getrennt wird. Die Strassen sollen für alle Verkehrsteilnehmer sicherer werden. Gerade in der Innenstadt braucht es kreative und mutige Lösungen. Jedoch sieht die Fraktion EDU/Aufrecht zum jetzigen Zeitpunkt keinen zusätzlichen Handlungsbedarf.

**René Walther**, Präsident, FDP: Ich erteile das Wort Kantonsrat Mathis Müller, nach ihm folgt Kantonsrat Stefan Mühlemann.

**Mathis Müller**, Kantonsrat, GRÜNE: Ich bedanke mich beim Regierungsrat für die Beantwortung unserer Interpellation und für die Beilage zur Umsetzung des Veloweg-Gesetzes im Kanton Thurgau. Unsere Interpellation zeigt klar, bei der Umsetzung des Veloweg-Gesetzes besteht im Thurgau weiterhin erheblicher Handlungsbedarf. Das Bundesrecht verpflichtet uns zu sicheren, durchgehenden und attraktiven Veloverbindungen – und zwar nicht irgendwann, sondern innert nützlicher Frist. Die Verkehrspolitik von heute muss den Verkehr von morgen mitdenken. Der Thurgau wächst, und damit steigen auch die Anforderungen an eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur. Doch dies scheint gemäss Antwort des Regierungsrats nicht zuoberst auf der Prioritätsliste des Kantons zu stehen. Gerade im Bereich des Veloverkehrs hat der Thurgau ein enormes Potenzial für die Entlastung unserer Strassen, für die Gesundheit der Bevölkerung und den Klimaschutz. Doch dieses Potenzial bleibt ungenutzt, solange Lücken im Netz bestehen, gefährliche Abschnitte nicht entschärft werden und wichtige Achsen über Jahre hinweg blockiert bleiben. Gemäss Antwort des Regierungsrats sollte es trotz der Finanzstrategie und den verordneten Sparmassnahmen möglich sein, das Netz zu verdichten und zu ergänzen. Dass jährlich immerhin eine Million Franken in den Veloverkehr investiert wird, ist sehr zu begrüssen. Aus Sicht der GRÜNEN braucht es mehr Verbindlichkeit, mehr Tempo und noch mehr Ressourcen. Wir erwarten vom Regierungsrat eine klare Priorisierung, transparente Zeitpläne und die Bereitschaft, die Gemeinden aktiv zu unterstützen. Die Bevölkerung will sichere Velowege zum Pendeln, also auch für das Alltagsvelonetz. Das zeigen alle Umfragen und der Blick auf andere Kantone, die bereits weiter sind. Zur Frage 5 – zusätzlicher Landerwerb beim Ausbau des Velowegnetzes –

beziehungsweise zu deren Beantwortung setze ich schon ein Fragezeichen. Im Planungsgrundsatz 3.4 Langsamverkehr des kantonalen Richtplans sind für das Alltagsvelonetz 4.5 m breite, asphaltierte Pisten gefordert. Dies ist vielleicht ein Grundsatz für die perfekte Schweiz, verhindert aber den zügigen Ausbau des Alltagsvelonetzes sehr. Hier braucht es Mut, einen Schritt zurückzubuchstabieren. Ein Grossteil der Bevölkerung in Nah und Fern fährt auch mit dem Fahrrad über kiesige Landstrassen. Ist nun der Thurgau ein Veloland? Ja, für die Freizeitnutzung. Zum Beispiel schätzen einige Kolleginnen und Kollegen aus dem Kanton Graubünden – wie ich auch –, den Thurgau abseits der Pendelströme zum Fahrradfahren sehr. Doch beim Alltagsvelonetz sieht es ganz anders aus. Der Thurgau ist eben auch ein Autoland mit der fünfthöchsten Autorate pro Einwohner aller Kantone, nämlich mit über 6.3 Autos pro 10 Einwohner. Das Alltagsvelonetz ist noch sehr lückenhaft. Dies sind keine Anreize, mit dem Velo zur Arbeit zu pendeln. Die Umsetzung des Veloweg-Gesetzes ist nicht einfach wünschenswert, sondern Vollzug des geltenden Rechts. Wir Interpellanten und die GRÜNE-Fraktion fordern deshalb, dass der Kanton seine Verantwortung ernst nimmt, dieses Thema priorisiert – auch in Zeiten der Aufgabenverzichtsplanung – und so die Umsetzung konsequent vorantreibt – für einen sicheren und klimafreundlichen Veloverkehr im Thurgau. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

**René Walther**, Präsident, FDP: Ich erteile das Wort Kantonsrat Stefan Mühlemann, nach ihm folgt Kantonsrat Josef Gemperle.

**Stefan Mühlemann**, Kantonsrat, SVP: Im Namen der SVP-Fraktion bedanke ich mich beim Regierungsrat für die guten und ausführlichen Antworten. Im Bericht zum Projekt-auftrag zur Umsetzung Veloweg-Gesetz im Thurgau wurde klar aufgezeigt, was zu unternehmen ist und wo die Herausforderungen sind. Die SVP beurteilt den Bericht als gute Grundlage, um das Gesetz für die Bedürfnisse im Thurgau zu erfüllen. Der Detailbericht sagt eigentlich alles, und Fragen werden beantwortet. Für uns ist es wichtig, dass der Ausbau der Velowege immer mit Augenmass und unter Berücksichtigung der von uns zur Verfügung gestellten finanziellen Ressourcen vorangetrieben wird. Ebenso finden wir es wichtig, dass es bei der Umsetzung nötig ist, dass bei den Investitionen keine Verdrängungen oder Streichungen für Strassenprojekte vorgenommen werden. Wir brauchen alle Infrastrukturen für alle Verkehrsteilnehmenden, um den künftigen Herausforderungen des Zuwachses im Verkehr zu bewältigen. Auch das Thema des Landverbrauchs muss berücksichtigt werden, und – wie geschrieben – es sollten, wenn möglich, bestehende Wege ausgebaut werden. Wir freuen uns, das Thema in den nächsten Jah-

ren begleiten zu dürfen und hoffentlich gemeinsam gute Lösungen zu finden.

**René Walther**, Präsident, FDP: Ich erteile das Wort Kantonsrat Josef Gemperle.

**Josef Gemperle**, Kantonsrat, Die Mitte/EVP: Ich kürze mein Votum aufgrund dessen, dass schon vieles gesagt wurde. Was mir wichtig ist: Ich bin sehr viel mit dem E-Bike unterwegs und habe sehr viele Velowege und Bike-Wege der Schweiz gesehen. Aber jetzt zum zentralen Anliegen: Wie können wir die dringend erforderliche Weiterentwicklung und Sicherung des Schweizer Velowegnetzes gewährleisten, ohne dabei wertvolle landwirtschaftliche Flächen, Fruchtfolgeflächen oder auch sensible Biodiversitätszonen in Wäldern zu beeinträchtigen? Eine komplexe Aufgabe, die sich nur gemeinsam unter Berücksichtigung von Toleranz, Rücksichtnahme und Kooperationsbereitschaft bewältigen lässt. Aus meiner Sicht sollte die Priorität zunächst auf sicheren Schulwegen, aber auch auf den Velowegen im städtischen Raum liegen, wo die Mehrheit der Bevölkerung lebt und arbeitet und der Langsamverkehr sehr schnell zusammen mit dem öffentlichen Verkehr eine effektive Lösung darstellt. Was auch noch wichtig ist: Ein entscheidender Hinweis findet sich meines Erachtens in der Antwort zur Frage 2. Ich zitiere: „Zudem weisen die Verfasser darauf hin, dass die Analyse auf der Basis der zu aktualisierenden Projektierungsstandards zu überarbeiten sei.“ Daraus ergibt sich meines Erachtens die Notwendigkeit neuer Normen für Velowege, sowohl innerorts als auch ausserorts, insbesondere im Strassenbau des Kantons Thurgau, um die Verkehrssicherheit nachhaltig zu gewährleisten. Und hier scheint es mir sehr wichtig, dass auch die Landwirtschaft einbezogen wird. Als Landwirt ist mir wichtig, dass wir die Verkehrswege, die Velowege ausbauen können, aber es geht nur mit dem Einbezug der betroffenen Landeigentümer. Und da komme ich zu einem Beispiel, bei dem es eben nicht gut gelaufen ist. Sie haben es vielleicht in den Medien gesehen, da wurde jetzt wirklich sehr viel kaputt gemacht. Es geht um den erzwungenen Bau des Veloweges in Itaslen-Dussnang. Und es ist ein Beispiel, wie es nicht laufen sollte. Hier ist der Kanton 2012 mit den fixfertigen Velowegplänen bei den betroffenen Landbesitzern vorstellig geworden. Diese haben gemeinsam Plan und Folgen für ihre Betriebe und die Sicherheitsaspekte für die Velofahrenden beurteilt und – ich betone – gemeinsam dem Kanton eine Alternative präsentiert, die sie hätten akzeptieren können: für den Kanton günstiger, naturverträglicher, direkter und – mit weniger Kantonstrassenüberquerungen – auch sicherer. Aufgrund der Einigkeit der Bauern könnte dieser Veloweg seit elf Jahren in Betrieb sein. Der Kanton hat sich aber stur an seine Maxime gehalten, Radwege müssten entlang der Staatsstrassen entstehen, und die Enteignung wurde eingeleitet. Erst das von den Bauern gemeinsam angerufene

Bundesgericht hat 2017 den Kanton gestoppt und verlangt, dass die Verluste der betroffenen Fruchtfolgeflächen minimiert werden müssten und folglich die Vorschläge der Landbesitzer zu prüfen seien. Leider wurde auch daraus nichts. Mit einer Verkehrsstudie im Rücken wurde einige Jahre später die alte Version des Kantons, die notabene gemäss den vorliegenden Unterlagen bereits nicht mehr der nun neu angedachten Herangehensweise entspricht, erneut vorgelegt, und die Landbesitzer haben, müde vom langen Kampf, aufgegeben und nicht wieder von neuem den Rechtsweg beschritten. Nun, einige haben es mitbekommen: Die Landeigentümer wurden enteignet, die Baumaschinen herangefahren und ohne Anfrage auf die Hofplätze der Landwirte abgestellt – illegal –, der Weg, ohne Einbezug der auf dem Papier noch immer eingetragenen Landeigentümer, gebaut. Seit bald einem Jahr fahren darauf Velos. Die Landbesitzer warten – Stand heute Morgen – noch immer auf die Entschädigung für das enteignete Land. Beim ThurGIS – habe ich gestern Abend noch nachgesehen – sind immer noch die Bauern Eigentümer. Beim einen Landwirt wurde ohne Bewilligung für ein Durchleitungsrecht ein neuer Schacht in die Wiese gegraben. Der zuständige Bauleiter hat bis heute nicht erklären können, wieso dafür kein Durchleitungsrecht eingeholt wurde. Und schlussendlich, bei einer Aussprache im Tiefbauamt wurde einem jungen Betriebsleiter, der im Übrigen noch immer auf den Enteignungsentscheid selber wartet, auch gedroht, beispielsweise damit, er könnte die Güllenbodenleitung, die seit 1967 die Staatsstrasse unterquert, nicht mehr nutzen. Das ist meines Erachtens kein Vorgehen, das den Bau weiterer Velowege erleichtert – im Gegenteil. Ich appelliere hier wirklich an alle Verantwortlichen beim Kanton und auch bei den ausführenden Unternehmen, zukünftige Projekte im Dialog mit allen Beteiligten zu entwickeln. Nur durch sorgfältige Führung und transparente Kommunikation können nämlich tragfähige Lösungen erreicht werden, und die braucht es, davon bin ich überzeugt. Vielen Dank.

**René Walther**, Präsident, FDP: Ich erteile das Wort Kantonsrat Mathias Dietz, nach ihm folgt Kantonsrat Gottfried Möckli.

**Mathias Dietz**, Kantonsrat, Die Mitte/EVP: Vielen Dank für diese Interpellation, besten Dank für die Beantwortung. Sicherheit im Strassenverkehr bedeutet mehr als die formale Einhaltung von Verkehrsregeln. Sie bedeutet, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden unabhängig von Alter, Erfahrung oder Verkehrsmittel sicher und ohne übermässigen Stress fortbewegen können. Vor diesem Hintergrund stellt sich die zentrale Frage, ob herkömmliche Velostreifen entlang von Kantonstrassen diesem Anspruch noch gerecht werden. Die Erfahrung zeigt zunehmend, dass dies nur eingeschränkt der Fall ist. Insbesondere

für Seniorinnen und Senioren, die dank E-Bikes mobil bleiben, sowie für Kinder und Jugendliche ist eine Infrastruktur notwendig, die eine gewisse Fehlertoleranz zulässt. Fehler dürfen nicht automatisch zu schweren Unfällen führen. Sichere Mobilität bedeutet, dass man auch dann unversehrt ans Ziel gelangt, wenn nicht jede Situation perfekt gemeistert wird. Aus diesem Grund ist es richtig und zeitgemäss, separaten Velowegen eine höhere Priorität einzuräumen. Getrennte Verkehrsführungen erhöhen nicht nur die objektive Sicherheit, sondern auch das subjektive Sicherheitsgefühl. Dies ist ein entscheidender Faktor dafür, ob das Velo im Alltag überhaupt genutzt wird. Darüber hinaus profitieren auch motorisierte Verkehrsteilnehmende von einer klaren Trennung. Gerade im zunehmend dichten Verkehr entlasten separate Velowege Auto- und insbesondere Lastwagenfahrende erheblich. Für diese sind getrennte Verkehrsflächen keinesfalls Luxus, sondern ein wesentlicher Beitrag zu einem flüssigeren und sicheren Verkehrsablauf. Aus diesen Gründen spricht sich dieses Votum klar für einen möglichst konsequenten Ausbau separater Velowege aus. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit, zur Entlastung aller Verkehrsteilnehmenden und zu einer zukunftsfähigen Mobilität. Besten Dank.

**René Walther**, Präsident, FDP: Ich erteile das Wort Kantonsrat Gottfried Möckli.

**Gottfried Möckli**, Kantonsrat, SVP: Wir haben jetzt sehr viel gehört von sehr vielen Anforderungen. Aber, was mich ein bisschen stört: Das sind alles Teilnehmer, und die Allgemeinheit muss das bezahlen. Wir müssten vielleicht auch einmal diskutieren, ob man, wenn man schon für 5'000 Franken ein E-Bike kauft, nicht auch jedes Jahr 20 Franken für eine Vignette zahlen sollte. Auch die Trottnettfahrer benützen den öffentlichen Raum. Das müssen wir auch ein bisschen ins Boot holen, dann bin ich schon dabei, dass man auch das ausbaut. Es sollen aber bitte diejenigen, die es benützen, auch etwas dafür bezahlen. Dankeschön.

**René Walther**, Präsident, FDP: Ich erteile das Wort noch einmal Kantonsrat Josef Gemperle.

**Josef Gemperle**, Kantonsrat, Die Mitte/EVP: Ja, weil ich vier E-Bikes habe, kann ich dir sagen: Ich bezahle für ein E-Bike mehr als für mein E-Auto. Für ein E-Bike zahle ich 48 Franken, beim E-Auto – einem VW ID.4 GTX Allrad – die ersten Jahre die Hälfte von 92 Franken – 46 Franken.

**René Walther**, Präsident, FDP: Ich erteile das Wort dem zuständigen Regierungsrat Dominik Diezi.

**Dominik Diezi**, Regierungsrat, DBU: Ich möchte mich zuerst für die insgesamt doch sehr positive Aufnahme unseres Velokonzeptes bedanken. Wir verfolgen im Thurgau eine Gesamtverkehrsstrategie und darin kommt dem Velo eine zentrale Rolle zu. Ist es doch wirklich ressourcensparend, belastet nicht über Gebühr mit Lärm, verbraucht verhältnismässig wenig Platz und ist erst noch gesundheitsfördernd. Und das machen wir nicht erst seit heute oder unter dem Druck des Bundesgesetzes, sondern, bereits seit 2017 haben wir eine kantonale Langsamverkehrsstrategie bzw. ein entsprechendes Konzept, seit diesem Datum auch eine eigene Fachstelle – gegen die gab es damals in diesem Rat durchaus erheblichen Widerstand. Aber wir sind da jetzt wirklich beinahe seit zehn Jahren gut unterwegs, und ein Stück weit ist dieses Langsamverkehrskonzept des Kantons Thurgau durchaus auch Pate gestanden für die Arbeiten auf Bundesebene. Also, wir müssen uns hier auch nicht verstecken. Das Freizeitvelonetz – es wurde bereits erwähnt – ist hervorragend, wir sind eigentlich ein Veloparadies im Kanton Thurgau. Hingegen besteht grösserer Handlungsbedarf eben beim sogenannten Alltagsroutennetz. Hier hat es noch schmerzliche Lücken bzw. eben Abschnitte, die nicht überzeugen können, insbesondere eben auch unter Sicherheitsaspekten. Aber auch hier haben wir seit 2017 durchaus Erfolge erzielt. Wir haben das aufgeführt: 47.5 km Alltagsroutennetz konnten entsprechend verbessert werden. Aus Thurgauer Sicht geht es jetzt eigentlich darum, dass wir diesen Weg konsequent fortsetzen. Es braucht keine Revolution, sondern, diesen konstanten, pragmatischen Thurgauer Weg wollen wir fortführen. Das sind keine Riesensprünge, aber es besteht dann auch nicht die Gefahr von grösseren Bruchlandungen. Es gibt halt Restriktionen finanzieller Natur, das wurde auch ausgeführt. In diesem Zusammenhang möchten wir auch diese Veloabgabe diskutieren. Uns ist durchaus bewusst, dass da noch viele Fragen offen sind. Aber das könnte eben wirklich auch aus Velosicht ein Weg sein, um uns mehr Mittel zur Verfügung stellen zu können, sodass wir insbesondere auch das Tempo vielleicht doch leicht erhöhen können. Weitere Restriktionen sind natürlich auch der Landverbrauch. Hier müssen wir insgesamt sehr sparsam sein, das wurde auch zu Recht ausgeführt. Aber teilweise geht es halt nicht anders, und da ist der Dialog zentral, da bin ich ganz bei Kantonsrat Josef Gemperle. Ich möchte auch nicht behaupten, dass da in der Vergangenheit auf unserer Seite immer alles optimal gelaufen ist. Aber teilweise sind halt auch durchaus die Gegenüber nicht über Gebühr dialogbereit. Hier braucht es auf allen Seiten die Dialogbereitschaft, damit eben dann nicht der nötige Landverbrauch, wenn er halt dann nicht vermeidbar ist, eben auch

wieder zum hemmenden Element wird. Vielleicht noch zu zwei, drei Punkten, die angesprochen wurden. Ja, die Zusammenarbeit mit dem ASTRA wird zentral sein im Thurgau, weil ja eben die N23 – von Arbon bis vor die Tore Frauenfelds – eine Bundesstrasse ist seit fünf Jahren. Hier warten wir alle darauf, was der Bundesrat dieses Jahr diesbezüglich beantragen wird, wie es jetzt da weitergehen soll. Ich denke, dann können diese Gespräche mit dem Bund bzw. eben dem ASTRA auch intensiviert werden. Grundsätzlich arbeiten wir da gut zusammen. Aber ja, das ASTRA ist bisher nicht spezialisiert auf Velowege. Diese Herausforderung wird bestehen, aber die muss primär dann natürlich das ASTRA bewältigen. Den Punkt Veloabgabe habe ich bereits ausgeführt. Dann die zeitliche Dringlichkeit: Diese sehen wir sehr gross, auch die Priorisierung ist sehr gross. Aber wie gesagt, wir wollen hier behutsam und konstant vorangehen, eben auch in Würdigung der Ressourcen, die uns zur Verfügung stehen. Dann betreffend die separate Velostreifenführung oder Velowegführung: Ja, natürlich sehr gerne. Hier ist einfach häufig auch der Platz limitierend, das muss man einfach auch sehen. Insbesondere innerorts ist der Platz beschränkt und eine separate Velowegführung nicht immer möglich. Sicherheit steht natürlich zuoberst. Überall, wo wir die Velowegsituation verbessern, ist die Sicherheit an erster Stelle, muss sie auch an erster Stelle stehen. Das ist ja eigentlich, sage ich jetzt einmal, selbstverständlich. Ja, auch wir freuen uns auf weitere Verbesserungen, insbesondere des thurgauischen Alltagsroutennetzes, und bleiben gerne mit Ihnen zusammen am Ball. Nochmals vielen Dank für die positive Aufnahme.

**René Walther**, Präsident, FDP: Die Diskussion wird nicht weiter benützt – geschlossen. Das Geschäft ist erledigt.