

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

Frauenfeld, 28. Oktober 2025
561

20	IN 65	671
----	-------	-----

Interpellation von Christian Stricker, Kilian Imhof, Cornelia Hasler-Roost und Mathis Müller vom 20. März 2024 „Umsetzung Veloweg-Gesetz im Thurgau“

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Frage 1: Die aktuelle Velowegnetzplanung verfügt über ein grobmaschiges Alltagsroutennetz, das Freizeitrouennetz und mehr oder weniger beliebige lokale Routen. Wie interpretiert die Regierung die vorliegende Praxishilfe bezüglich der erforderlichen Netzdichte für den Kanton Thurgau?

Vor dem Hintergrund der überlasteten Verkehrsträger und für einen besseren Klimaschutz soll sich der Modalsplit weiter in Richtung öffentlicher Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (LV) bewegen. Um den Langsamverkehr im Alltag attraktiver zu machen, sind die Dichte der Velowege (ermöglicht direkte Verbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer) und die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer die wichtigsten zwei Punkte.

Stand heute verfügt der Kanton Thurgau über rund 970 km offizielle Kantonswege für den Veloverkehr. Sie setzen sich aus dem Alltagsroutennetz (rund 420 km) und dem Freizeitrouennetz (rund 550 km) zusammen, die im Kantonalen Richtplan (KRP) abgebildet sind. Zusätzlich existieren rund 380 km weitere signalisierte Velowanderrouten (Netz 1994), die nicht Teil des KRP sind.

Gestützt auf das Veloweggesetz (RB 705) und die erwähnte Praxishilfe Velowegnetzplanung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) hat das kantonale Tiefbauamt (TBA) das kantonale Langsamverkehrskonzept (LVK) und das Kapitel Langsamverkehr im KRP (Kapitel 3.4) von externen Fachleuten überprüfen lassen.

Während das Freizeitrouthenetz gemäss dieser Überprüfung ausreichend dicht ist, besteht beim Alltagsrouthenetz Handlungsbedarf: Es wird von Fachleuten als zu wenig dicht eingestuft. Eine Verdichtung ist sowohl in ländlichen als auch in urbanen Gebieten nötig, um eine angemessene Netzdichte im Sinne des Veloweggesetzes zu erreichen. Die Fachleute kommen aber gleichzeitig zum Schluss, dass das alte Velowandernetz schon viele Netzlücken abdeckt, weshalb es bei der Verdichtung zu berücksichtigen ist. Mit der Integration dieser Grössenordnung von Verbindungen kann voraussichtlich eine angemessene Netzdichte erreicht werden.

Das Erschliessungsnetz, das – wie es der Name sagt – der flächigen Erschliessung dient und alle Wege umfasst, die für den Veloverkehr offen sind, muss im behördenverbindlichen Netzplan nicht festgelegt werden. Nichtsdestotrotz müssen die Städte und Gemeinden auch hier spezifische Massnahmen treffen, damit sicher und durchgängig Velo gefahren werden kann. Ein Realisierungszeitpunkt ist nicht vorgegeben.

Da Velofahren abgesehen von Autobahnen auf fast jeder Strasse und fast allen Wegen möglich ist, ist die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer auf dieser Basisinfrastruktur verbesserungswürdig. Der Kanton schlägt deshalb vor, eine Verdichtung des für Velofahrerinnen und Velofahrer besonders geeigneten Netzes vor allem auf schwach befahrenen Strassen und Wegen zu prüfen. Mit diesem Vorgehen sollte es trotz der Finanzstrategie und den verordneten Sparmassnahmen möglich sein, das Netz zu verdichten, ohne grosse Kosten durch weiteren Infrastrukturausbau zu verursachen.

Detailliertere Angaben zum weiteren Vorgehen finden sich im Projektauftrag „Umsetzung Veloweggesetz im Kanton Thurgau“, der dieser Beantwortung beiliegt.

Frage 2: Bisher wurde primär mit einer Schwachstellen-Analyse gearbeitet, in der kantonsweit der Handlungsbedarf basierend auf unterschiedlichsten Rückmeldungen festgehalten wurde. Welche Rolle spielt in Zukunft diese Schwachstellen-Analyse? Welche Kosten werden hier kalkuliert?

Das Alltagsrouthenetz wurde 2017 festgesetzt und dabei einer systematisch Schwachstellen-Analyse unterzogen. Es trifft zu, dass für die Schwachstellen-Analyse unterschiedliche Rückmeldungen verarbeitet werden, primär von Politischen Gemeinden. Die Rückmeldungen werden aber immer fachlich überprüft, bevor tatsächlich eine Schwachstelle ausgewiesen wird. Sämtliche Schwachstellen sind priorisiert, um zielgerichtet arbeiten zu können. Das TBA behebt die Schwachstellen fortlaufend, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Die eingangs erwähnte Überprüfung des LVK empfiehlt darüber hinaus eine umfassendere Umsetzungsstrategie, die mit Projekten und dem Strassensanierungszyklus abgestimmt ist.

Zudem weisen die Verfasser darauf hin, dass die Analyse auf der Basis der zu aktualisierenden Projektierungsstandards zu überarbeiten sei. Dabei seien neue Netzbestandteile in die Schwachstellen-Analyse aufzunehmen. Die Schwachstellen-Analyse ist und bleibt damit ein zentraler Faktor beim Auf- und Ausbau des Velonetzes. Der Kanton sieht vor, im Rahmen des regulären Budgets des TBA jährlich rund 1 Mio. Franken in den Veloverkehr zu investieren, siehe dazu auch Frage 4.

Im Gegensatz zum Alltagsroutennetz weist das Freizeitnetz keine grösseren Schwachstellen aus. Es wird regelmässig von SchweizMobil punkto Qualität überprüft, und allfällige Beanstandungen werden möglichst rasch behoben. Ein Vorteil des Freizeitnetzes ist dabei, dass es abseits von stark befahrenen Strassen liegt, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt.

Frage 3: Die Praxishilfe Velowegnetzplanung differenziert in unterschiedlich wichtige Verbindungen. Es kann Sinn machen, einzelnen Hauptverbindungen aufgrund ihrer Wichtigkeit bei der Umsetzung hohe Priorität zu geben, u.a. auch, um motivierende Leuchtturm-Projekte zu bekommen. Kann hier von einem Strategiewechsel gesprochen werden? Kommen wir weg von einer „Schwachstellen-Pflasterli-Politik“ hin zu einer strategischen Velowegnetzplanung? Aufgrund von welchen Daten wird die Priorisierung der Projekte erfolgen?

Die strategische Velonetzplanung sowie eine Unterscheidung in Haupt- und Nebenroute liegen seit 2017 vor. Um am richtigen und effektivsten Ort zu arbeiten, liegt seit Mitte 2022 eine Priorisierung der Schwachstellen vor. Sie basiert einerseits auf der Wirksamkeit und andererseits auf den Kosten der Massnahmen, die nötig sind, um eine Schwachstelle zu beheben. Auch wenn die Velowegnetzplanung und die Behebung von Schwachstellen künftig noch strategischer erfolgen werden, handelt es sich folglich nicht um einen Strategiewechsel, sondern um eine mittel- bis langfristige Optimierung. Die vorhandenen Mittel müssen auf jeden Fall gezielt eingesetzt werden. Teure Leuchtturmprojekte stehen daher nicht im Vordergrund. Ausschlaggebend werden weiterhin die Wirksamkeit und die Kosten eines Projekts sein.

Frage 4: Aufgrund der angespannten Finanzlage werden die Infrastruktur-Investitionen im Thurgau gemäss der aktuellen Finanzstrategie in den nächsten Jahren gedeckelt. Welche Auswirkungen hat das für die Umsetzungen im Velowegnetz?

Im Leistungsauftrag des TBA ist definiert, dass der Werterhalt und der Betrieb der bestehenden Infrastruktur die höchste Priorität genießt. Folglich sind die vorhandenen finanziellen Mittel zunächst für diese Aufgaben aufzuwenden. Die anstehenden Investitionen gehören zu den grössten finanzpolitischen Herausforderungen der nächsten Jahre. Der Ausbau der Veloinfrastruktur wird sich an den finanzpolitischen Rahmenbedingungen orientieren müssen. Das TBA bemüht sich, kostengünstige Lösungen mit

grosser Wirkung zu realisieren. Der Ausbau des Velowegnetzes soll daher u.a. unter Nutzung der Synergien mit gleichenorts stattfindenden Strassensanierungen vorangetrieben werden. Zudem sollen weiterhin gezielt Schwachstellen in Form von Einzelprojekten behoben werden. Hierfür soll jährlich rund 1 Mio. Franken investiert werden. Diese Mittel wird das TBA jeweils mit dem regulären Budget beantragen.

Der Investitionsbedarf ist im Tiefbau über die Velowege hinaus gross. Die Verkehrssicherheit, der Umweltschutz (z.B. fachgerechte Entsorgung von Altlasten, Reinigung von Strassenabwässern, Grundwasserschutz), die Erhaltung der Biodiversität (z.B. Bau von Kleintierdurchlässen, Trockenbermen in Bachdurchlässen), die Sanierung von Bushaltestellen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; SR 151.3), der Fussverkehr sowie Anliegen von Gemeinden und Verbänden führen zu Investitionen, die über den reinen Werterhalt hinausgehen.

Im Rahmen der Überarbeitung des Langsamverkehrskonzepts (LVK) von 2017 ist deshalb zu prüfen, ob und wie von einigen Vorreiterkantonen bereits diskutiert eine kantonale Veloabgabe eingeführt werden könnte.

Frage 5: Der zusätzliche Landverbrauch wird eine Achillessehne sein beim Ausbau des Velowegnetzes. Ein Motto des Direktors des Astra ist: „Es darf keine Tabus geben.“ Inwiefern ist der Kanton Thurgau bereit, sich auf vereinfachte Möglichkeiten zum Beispiel durch den Ausbau von Flurstrassen einzulassen oder den Landverbrauch gering zu halten durch die Umnutzung oder den Rückbau von Autostrassen?

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung der Interpellantinnen und Interpellanten: Der zusätzliche Landverbrauch ist ein Knackpunkt beim Ausbau des Velowegnetzes. Gerade aus landwirtschaftlicher Sicht ist es wichtig, dass im Zusammenhang mit der Neu- und Umgestaltung von Velowegen im Kanton Thurgau so wenig Kulturland wie möglich verbaut wird.

Der vermeintlich einfache Ausbau einer Flurstrasse zu einem Radweg ist in der Praxis aufwendig. Für Alltagsvelowege ist nach dem Planungsgrundsatz 3.4 I des KRP eine asphaltierte Oberfläche anzubieten. Die bestehende Foundationsschicht des Flurweges reicht allerdings selten aus, um eine asphaltierte Strasse zu tragen. Damit der Veloverkehr mit dem landwirtschaftlichen Verkehr kreuzen kann, ist zudem eine Wegbreite von 4.5 Metern anzustreben. Bautechnisch und finanziell entspricht der Flurwegausbau damit dem Neubau einer 4.5 Metern breiten Strasse.

Der Rückbau von bestehenden Strassen oder die Umnutzung für andere Verkehrsarten ist bisher weder dem Kanton noch den Gemeinden im Kanton Thurgau gelungen. Der Rückbau von bestehenden Strassen bleibt aber weiterhin ein Ziel.

5/5

Der Auf- und Ausbau der Veloalltagsrouten unterliegt in jedem Falle einer Interessenabwägung, da sorgsam mit Kulturland und Fruchtfolgeflächen umzugehen ist. Auch die Bereiche Wald, Schutzflächen, Gewässer, Altlasten, andere Verkehrsarten (MIV, ÖV, landwirtschaftlicher Verkehr, Wanderwege) sowie die Kosten und der generelle Verbrauch von Ressourcen müssen bei Ausbaubedürfnissen in die Interessenabwägung einbezogen werden.

Geprüft werden in der Regel Veloführungen im Mischverkehr, abgetrennt auf Radstreifen, separiert auf Radwegen (einseitig als Beidrichtungsradwege oder beidseitig als Einrichtungsradwege, je mit und ohne Fussgängerinnen und Fussgänger), parallel geführt auf auszubauenden Flur- und Waldstrassen, alternativgeführt auf weniger stark befahrenen Parallelstrassen oder die Umnutzung einer vorhandenen Strasse zu einer Strasse mit Fahrverbot (z.T. mit Ausnahmen für Anwohnerinnen und Anwohner, Land-/Forstwirtschaft, ÖV). Je nach Lösung ist die bestehende Infrastruktur aus- oder rückzubauen. Für jede der aufgezählten Möglichkeiten bestehen laufende Projekte.

Zusammengefasst bietet die Überprüfung des LVK und des KRP eine optimale Grundlage, um die Umsetzung des Veloweggesetzes im Kanton Thurgau gezielt anzugehen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber



Beilage:

- Projektauftrag „Umsetzung Veloweggesetz im Kanton Thurgau“ vom 28. Oktober 2025

Umsetzung Veloweggesetz im Kanton Thurgau

Projektauftrag

genehmigt mit RRB Nr. 570 vom 28. Oktober 2025

Inhaltsverzeichnis

1. Rechtliche Ausgangslage	3
2. Situation im Kanton Thurgau	3
2.1. Stellenwert Veloverkehr	3
2.2. Bereits vorhandene planerische Grundlagen.....	4
2.3. Externe Überprüfung der Grundlagen	4
3. Finanzielle Rahmenbedingungen	5
4. Projektziel	6
5. Projektauftrag mit Themenpaketen	6
5.1. Behördenverbindliche Netzpläne (KRP-Anpassung).....	6
5.2. GIS-Daten.....	7
5.3. Realisierung des kantonalen Velowegnetzes	7
5.4. Flächenbedarf und Landerwerb.....	8
5.5. Streckenführung entlang von Nationalstrassen oder im Bereich der Nationalstrassenanschlüsse.....	8
5.6. Finanzierung.....	9
5.7. LVK / Velostandards	9
5.8. Veloparkierung	9
5.9. Velobahnen.....	10
5.10. Anpassung der gesetzlichen Grundlagen	10
6. Mitwirkung und fachliche Partnerschaften	10
7. Projektorganisation	11
8. Vorgehen, Zeitplan und Kosten	12
9. Öffentlichkeitsarbeit	13

1. Rechtliche Ausgangslage

Das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz; SR 705) trat per 1. Januar 2023 in Kraft und verpflichtet Bund und Kantone zur Planung und Realisierung von Velowegnetzen. Das Gesetz sieht eine Übergangsfrist von 5 Jahren für die Inkraftsetzung der Pläne (31. Dezember 2027) und von 20 Jahren für den Bau der Anlagen (31. Dezember 2042) vor.

Das Veloweggesetz basiert auf einer Volksentscheid im Herbst 2018 (73.6 % Ja-Stimmen CH, 71 % im TG) und führt den geänderten Art. 88 der Bundesverfassung (BV; SR 101) auf Gesetzesstufe aus. Im Wesentlichen geht es um die Förderung des umwelt- und gesundheitsfreundlichen Velofahrens und die Entlastung der Verkehrsträger Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Öffentlicher Verkehr (ÖV). Um die Attraktivität des Veloverkehrs zu steigern, sollen Velowegnetze sowie die einzuhaltenden Standards festgelegt werden. Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrswege für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen (Art. 2 Veloweggesetz). Das Veloweggesetz unterscheidet zwischen Velowegnetzen für den Alltag (Art. 3) und solchen für die Freizeit (Art. 4). Die Kantone müssen beide Arten anbieten. Im Freizeitvelonetz sind Mountainbike-Routen explizit mitgemeint.

Die gesetzlich definierten Grundsätze wurde per Ende 2024 mit dem ASTRA-Fachhandbuch „Praxishilfe Velowegnetzplanung“ konkretisiert.

2. Situation im Kanton Thurgau

2.1. Stellenwert Veloverkehr

Der Kanton Thurgau befasst sich seit Jahren mit dem Veloverkehr, auch weil die hiesige Topografie ideale Voraussetzungen für das Velofahren bietet. Das Freizeitrouthenetz ist in einem vorbildlichen Zustand und wird in den kommenden Jahren mit einem Angebot für Mountainbikerinnen und Mountainbiker ergänzt.

Durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes und die kontinuierliche technische Weiterentwicklung der Velos sind Steigungen kaum mehr Hindernisse. Das Velofahren erfährt damit nicht nur in der Freizeit, sondern vor allem auch im Alltag einen spürbaren Aufschwung, hat ein positives Image und weist eine breite überparteiliche Unterstützung auf.

Bereits 2017 hat die Regierung das Langsamverkehrskonzept verabschiedet, das gemäss damaligem Stand der Technik Velostandards festgelegt und ein neues Alltagsveloroutennetz geschaffen hat. Seitdem wurden Verbesserungen auf einer Länge von 47.5 km erzielt, was rund 5 % der kantonalen Velowege entspricht. Dazu gehören u.a. Radweg- oder Radstreifenergänzungen oder Alternativrouten wie der Ausbau von Flurwegen.

Der Wunsch aus Politik, Interessengemeinschaften (Vernetzung Velo Thurgau, Pro Velo, örtliche IG Velos, Parlamentarische Gruppe Velo etc.) und aus der Bevölkerung für Verbesserungen des Velonetzes ist gross.

2.2. Bereits vorhandene planerische Grundlagen

Im Kanton Thurgau bilden die drei Verkehrsarten Strassenverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr drei gleichberechtigte Säulen des Gesamtverkehrssystems. Das im Jahr 2021 aktualisierte Gesamtverkehrskonzept (GVK) baut darauf auf und strebt einen wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel und ein Brechen der Verkehrsspitzen an.

Im Langsamverkehrskonzept (LVK) wurden 2017 die zu realisierenden Standards und das zukünftige Alltagsroutennetz mit Haupt- und Nebenrouten definiert. Der Kanton Thurgau hatte damals eine Vorreiterrolle eingenommen. Die im Tiefbauamt geschaffene Fachstelle Langsamverkehr hat im ausgewiesenen Alltagsvelonetz lineare und punktuelle Schwachstellen erhoben und priorisiert. Die Schwachstellen werden sukzessive behoben, einerseits im Rahmen von Sanierungsprojekten, andererseits mit gezielten Einzelmassnahmen.

Im Kantonalen Richtplan (KRP) wurden sowohl die Alltagsvelorouten wie auch die Freizeitvelorouten festgesetzt. Für den Freizeitverkehr existieren zahlreiche attraktive Velorouten, die gemäss den Vorgaben von SchweizMobil ausgeschildert sind. Sowohl Alltags- wie auch Freizeitvelorouten bilden neben den Wanderwegen das Netz der Kantonswege gemäss § 21 der Verordnung zum Gesetz über Strassen und Wege (StrWV; RB 725.10). Insgesamt sind im KRP fast 1'000 km Velorouten behördenverbindlich festgelegt, darunter rund 550 km Freizeitrouten und 420 km Alltagsvelorouten. Hinzu kommt ein zusätzliches Veloroutennetz von rund 380 km auf Nebenstrassen, das zwar nicht planerisch festgesetzt, aber signalisiert ist (sogenanntes Velowandernetz von 1994).

2.3. Externe Überprüfung der Grundlagen

Gestützt auf das Veloweggesetz und die erwähnte Praxishilfe Velowegnetzplanung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) hat das kantonale Tiefbauamt (TBA) das kantonale Langsamverkehrskonzept (LVK) und das Kapitel Langsamverkehr im KRP (Kapitel 3.4) von externen Fachleuten überprüfen lassen. Es wurde dem Kanton Thurgau attestiert, dass bereits gute Vorarbeiten geleistet wurden. Allerdings wurden auch Defizite deklariert, die aus fachlicher Sicht angegangen werden sollten. Um den Langsamverkehr im Alltag attraktiver zu machen, sind die Dichte der Velowege (ermöglicht direkte Verbindungen für Velofahrende) und die Sicherheit der Velofahrenden die wichtigsten zwei Punkte.

5/13

In der Schlussdokumentation ist der aus externer Fachsicht bestehende Handlungsbedarf im Bereich wie folgt zusammengefasst:

Verkehrsart	Prioritärer Handlungsbedarf
Veloverkehr Alltag 	– Das kantonale Velonetz ist zu verdichten. Gleichzeitig ist die kantonale Netzhierarchie gemäss der Praxishilfe Velowegnetzplanung zu aktualisieren und die Regelung der Zuständigkeiten zu prüfen. – Es braucht zeitgemässe Projektierungsstandards, um die Verkehrssicherheit und Attraktivität der Veloinfrastruktur zu gewährleisten. – Den Veloabstellplätzen als wichtige Ergänzung des Velonetzes (Start- und Zielorte) ist mehr Gewicht zu geben in der Planung. – Die Schwachstellenanalyse ist auf Basis der zu aktualisierenden Projektierungsstandards zu überarbeiten. Dabei sind neue Netzbestandteile in die Schwachstellenanalyse aufzunehmen.
Veloverkehr Freizeit 	– Das bestehende, dichte Velonetz ist zu erhalten. – Das Mountainbiken ist gut mit den Wanderwegen zu koordinieren.

Abbildung 1: Übersicht Ergebnisse aus der Dokumentation „Überprüfung LVK und KRP“ vom März 2024.

Während das Freizeitrouthenetz damit ausreichend dicht ist, besteht beim Alltagsrouthenetz Handlungsbedarf, um eine aus fachlicher Sicht angemessene Netzdichte im Sinne des Veloweggesetzes zu erreichen. Die Fachleute kamen aber gleichzeitig zum Schluss, dass das alte Velowandernetz schon viele Netzlücken abdeckt, weshalb es bei der Verdichtung berücksichtigt werden kann. Die Projektierungsstandards sollen aus fachlicher Sicht überarbeitet werden, um die Verkehrssicherheit und die Attraktivität der Veloinfrastruktur besser zu gewährleisten.

Die externe Überprüfung wird in die entsprechenden Themenpakete des Projektauftrags einfließen, muss jedoch noch unter den verschiedenen Anspruchsgruppen diskutiert und an den finanziellen Rahmenbedingungen ausgerichtet werden.

3. Finanzielle Rahmenbedingungen

Die externe Überprüfung der Grundlagen war ein Element bei der Ausarbeitung des vorliegenden Projektauftrags. Mitberücksichtigt wurden auch die finanziellen Rahmenbedingungen, anlehnend an das Prinzip Design-to-Cost.

Im Kanton Thurgau haben der Betrieb und der Werterhalt der bereits vorhandenen Infrastrukturen eine hohe Priorität. In Zeiten knapper finanzieller Ressourcen sind Neubauten grundsätzlich zurückhaltend zu realisieren.

Das Velowegnetz muss gemäss Veloweggesetz bis Ende 2042 realisiert sein. Das TBA bemüht sich, kostengünstige Lösungen mit grosser Wirkung zu realisieren. In zu sanierenden Strassenabschnitten wird geprüft, ob erfasste Veloschwachstellen mit geringem Zusatzaufwand behoben werden können. Der Ausbau des Velowegnetzes soll daher u.a. unter Nutzung der Synergien mit gleichenorts stattfindenden Strassensanierungen vorangetrieben werden. Zudem sollen weiterhin gezielt Schwachstellen in Form von Einzelprojekten behoben werden. Nimmt man die Projekte der ersten und zweiten Priorität zusammen, kommt man auf eine Summe von rund 20 Mio. Franken für separate Veloinfrastrukturen. Verteilt auf die zur Verfügung stehenden 20 Jahre müssen jährlich 1 Mio. Franken als Projekt- und Baukosten investiert werden. Diese Mittel wird das TBA jeweils mit dem regulären Budget beantragen. Wenn möglich, wird versucht, mehr als die Mindestsumme in das Alltagsveloroutennetz zu investieren. Die Summe scheint jedoch auch aus bisheriger Erfahrung mit der Dauer von Projektentwicklungen und dem erforderlichen Landerwerb realistisch.

4. Projektziel

Das übergeordnete Projektziel lässt sich wie folgt zusammenfassen: Im Kanton Thurgau soll bis 2042 ein attraktives, möglichst direktes, kohärentes und sicheres Alltagsvelonetz realisiert werden. Die vorhandenen Mittel sind dafür so effektiv und effizient wie möglich einzusetzen.

5. Projektauftrag mit Themenpaketen

Das Projekt wird mit überschaubaren Themenpaketen strukturiert, die mit den vorhandenen personellen Ressourcen und mit einem limitierten Budget für externe Fachplaner geleistet werden können. Aufgrund des Grundsatzes des sparsamen Haushaltens soll stets eine Kosten-Nutzen-Analyse gemacht werden.

5.1. Behördenverbindliche Netzpläne (KRP-Anpassung)

Gemäss Veloweggesetz muss bis Ende 2027 ein Velonetz im KRP festgesetzt sein. Das Hauptziel ist, dem Veloverkehr attraktive, direkte und sichere Velowegnetze anzubieten, das den Veloverkehr fördert, zur Verbesserung der Gesundheit der Thurgauer Bevölkerung beiträgt sowie die Verkehrsspitzen bricht und die Immissionen des Verkehrs reduziert. Gemäss der erwähnten Überprüfung der Grundlagen und SchweizMobil ist das Thurgauer Freizeitnetz vorbildlich dicht, muss jedoch mit einem Mountainbike-netz ergänzt werden. Als Grundlage befindet sich das Mountainbike-Konzept (MTBK) Thurgau in Arbeit. Im Zielbild sind rund 100 km Trails enthalten. Hingegen ist das Alltagsveloroutennetz gemäss den externen Fachleuten zu wenig dicht und zu verdichten. Das TBA prüft, ob die Netzverdichtung auf Nebenstrassen zu erreichen ist, wo nur wenige kostenintensive separate Veloinfrastrukturen zu realisieren wären.

7/13

Im Rahmen der KRP-Anpassung wird auch die Rolle der Städte und Gemeinden bei der Verdichtung des Alltagsnetzes zu klären sein, da sie über das erforderliche lokale Wissen verfügen. Der Kanton sieht seine Rolle darin, die Gemeinden mit seinem Fachwissen zu unterstützen und die Koordination über die Gemeindegrenzen hinaus sicherzustellen. Bereits in Arbeit ist eine digitale Zusammenstellung aller bestehenden kommunalen LV-Netze.

Priorität: 1

Zieldatum: Frist 31.12.2027

Beteiligte: ARE, Soundingboard Velo

5.2. GIS-Daten

Dem Bund sind gemäss dem Veloweggesetz Geoinformationsdaten zu den Velonetzen abzugeben. Analog dem Wanderwegnetz beabsichtigt das TBA, die Daten im Management-Informationssystem Strasse und Strassenverkehr (MISTRA), Teil LV, zu erfassen. Dieses Tool wird vom Bund genau zu diesem Zweck eingeführt. Das TBA prüft, ob die Erfassung im Auftragsverhältnis durch den Verein Thurgauer Wanderwege durchgeführt werden könnte, da dort das Wissen bereits vorhanden ist. Zusätzlich hat das TBA die internen GIS-Daten ausgebaut und die vorhandene Velo-Infrastruktur und die Schwachstellen erfasst und im internen ThurGIS zugänglich gemacht. Damit soll das Monitoring vereinfacht werden. Anzustreben ist auch ein Erhaltungsmanagement, das den Zustand der Infrastruktur periodisch prüft und den Erhaltungsbedarf ableitet.

Priorität: 1

Zieldatum: 31.12.2027

Beteiligte: -

5.3. Realisierung des kantonalen Velowegnetzes

Das Velowegnetz muss gemäss Veloweggesetz bis Ende 2042 realisiert sein. Das TBA prüft bei jeder Strassensanierung, ob allfällig auf dem Abschnitt vorhandene Schwachstellen für den Veloverkehr eliminiert werden können. Die so entstehenden Synergien sind gut genutzt, da ansonsten zu einem späteren Zeitpunkt Strasseninfrastrukturen umgebaut werden müssen, deren Lebensdauer noch lange nicht erreicht wäre. Für Einzelprojekte wird – wie unter den finanziellen Rahmenbedingungen geschildert – jährlich rund eine Million Franken im Rahmen des regulären Budgets vorgesehen.

8/13

Priorität: 1

Zieldatum: Frist 31.12.2042

Beteiligte: Gemeinden, Grundeigentümerinnen und -eigentümer, Interessensvertreterinnen und -vertreter

5.4. Flächenbedarf und Landerwerb

Der Ausbau der Veloinfrastruktur bedeutet im Grundsatz zusätzlichen Flächenbedarf. Innerorts ist dieser Platz allerdings kaum vorhanden und wird bei künftigen Projekten sorgsam auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilt werden müssen. Dort, wo heute ausserorts Strassen bereits (zu) schmal gebaut und auch ohne Radinfrastruktur ausgebildet sind, müssen zusätzliche Flächen herangezogen werden. Das TBA beabsichtigt nach wie vor, die notwendigen Flächen im freihändigen Verfahren zu erwerben. Da betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer jedoch nicht immer bereit sind, Flächen für Projekte zugunsten der Allgemeinheit zu verkaufen, wird das TBA künftig vermehrt Enteignungspläne mitauflegen müssen, wie dies anderorts bereits langjährige Praxis ist.

Die Regelung der Kompensation von Fruchtfolgeflächen wurde in die Teilrevision des KRP 2020/2021 aufgenommen. Von der Kompensationspflicht ausgenommen sind seither Deponien und Vorhaben für den Langsamverkehr. Dies bietet eine wesentliche Voraussetzung für den Ausbau des Velowegnetzes.

Priorität: 1

Zieldatum: fortlaufend

Beteiligte: Gemeinden, Grundeigentümerinnen und -eigentümer, Interessensvertreterinnen und -vertreter

5.5. Streckenführung entlang von Nationalstrassen oder im Bereich der Nationalstrassenanschlüsse

Der Bund erstellt laut Veloweggesetz in seinem Einflussbereich und in Abstimmung mit den angrenzenden kantonalen Infrastrukturen ebenfalls Radinfrastrukturen „von hoher Qualität“. Das TBA wird sich für diese Massnahmen einsetzen.

Priorität: 1

Zieldatum: fortlaufend

Beteiligte: Bundesamt für Strassen (ASTRA), Gemeinden

9/13

5.6. Finanzierung

Aktuell stammen die Gelder zum Ausbau der Veloinfrastrukturanlagen aus dem Budget für den Strassenneubau und -unterhalt. Massgeblich sind dabei die Gelder aus den MIV-Abgaben und der LSVA. Im Rahmen der Überarbeitung des LVK ist zu prüfen, ob und wie von einigen Vorreiterkantonen bereits diskutiert eine kantonale Veloabgabe eingeführt werden kann.

Priorität: 2

Zieldatum: ca. 2030

Beteiligte: DFS, DJS, Soundingboard Velo

5.7. LVK / Velostandards

Das LVK 2017 soll unter Berücksichtigung der heutigen Bedürfnisse und finanziellen Möglichkeiten aktualisiert werden. Die neuen Erkenntnisse und Vorgaben gemäss der externen fachlichen Überprüfung (Kapitel 2.21) werden dabei einbezogen. Die wesentlichen Entwicklungen aus dem MTBK und den vorgenannten Themenpaketen werden integriert. Ebenso in dieses Themenpaket gehört die Aktualisierung der Normierungen und Standards (u.a. Breite der Radstreifen).

Priorität: 1

Zieldatum: ca. 2030

Beteiligte: Soundingboard Velo

5.8. Veloparkierung

Ergänzend zu den unterschiedlichen Velowegtypen sind im Veloweggesetz auch Veloparkieranlagen (und ähnliche Infrastrukturen) als wesentlicher Bestandteil des Velowegnetzes aufgeführt. Bereits heute gibt die Fachstelle Langsamverkehr Hinweise zur Erstellung von ausreichend und qualitativ guten Veloparkieranlagen, z.B. im Rahmen von Baugesuchen und anhand der geltenden Bedingungen aus der Normierung. Im KPR ist der ruhende Verkehr beim ARE angesiedelt.

Priorität: 2

Zieldatum: fortlaufend

Beteiligte: ARE (gemäss KRP zuständig)

10/13

5.9. Velobahnen

Velobahnen zeichnen sich durch grössere Breiten, wenige Kreuzungen und Stopps auf der Strecke und eine velobevorzugende Vortrittsregelung aus. Im Veloweggesetz werden Velobahnen explizit erwähnt und deren Realisierung gefordert. Einige Städte und Kantone planen diese Strecken bereits. Für den Thurgau ist zu prüfen, ob, wo und mit welchen Gemeinden und Städten solche Premiumverbindungen einen Vorteil bringen. Die bestehenden Agglomerationsprogramme sind dafür ein gutes Gefäss. Das TBA ist darüber hinaus zurückhaltend und bevorzugt es, mit den wenigen vorhandenen finanziellen Mitteln zunächst das Velowegnetz fertig zu stellen. Velobahnen werden deshalb vom TBA nicht forciert.

Priorität: 4

Zieldatum: ca. 2042

Beteiligte: -

5.10. Anpassung der gesetzlichen Grundlagen

Gemäss heutigem Stand wird im Kanton Thurgau kein eigenes Veloweggesetz geschaffen. Stattdessen soll das Gesetz über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1) revidiert werden, sobald die Ergebnisse aus dem Themenpaket „LVK / Velostandards“ vorliegen. Offen ist, ob sich aus der Aktualisierung des LVK und des KRP auch Aufgaben für die Städte und Gemeinden zwecks Umsetzung des Veloweggesetzes ergeben.

Priorität: 3

Zieldatum: ca. 2030

Beteiligte: Rechtsdienst DBU, Soundingboard Velo

6. Mitwirkung und fachliche Partnerschaften

Der Regierungsrat hat bereits früh kommuniziert, für die anstehenden Arbeiten ein Soundingboard aus verschiedenen Stakeholdern einzusetzen. Einberufen werden soll diese nach der Erteilung des Projektauftrags an das TBA.

Im Soundingboard sollen die Parlamentarische Gruppe Velo, der Verband Thurgauer Gemeinden (VTG), der Verband Thurgauer Schulgemeinden (VTGS), Thurgau Tourismus und weitere Verbände, Interessensorganisationen und Vereine eingebunden werden. Dies eröffnet ihnen die Möglichkeit, die Neuerungen zu diskutieren und mitzuprägen sowie die Umsetzung des Veloweggesetzes im Kanton Thurgau mitzugestalten.

Die formelle Mitwirkung ist über die bereits existierenden Instrumente wie Vernehmlassungen und öffentliche Bekanntmachungen sichergestellt.

11/13

Dem Grossen Rat werden die Überarbeitung des LVK, die KRP-Revision sowie die Revision des StrWG unterbreitet.

Als fachliche Partner, Projektbegleiter und zur Koordination stehen Fachstellen auf Bundesebene (ASTRA), anderer Kantone (Nachbarkantone), Städte und Gemeinden sowie kantonale Fachstellen (Amt für Raumentwicklung, Forstamt, Landwirtschaftsamt) im Vordergrund.

7. Projektorganisation

Die Projektorganisation wird nach der ersten Sitzung des Soundingboards festgelegt. Ihre Einsetzung wird daher an den Chef des Departements für Bau und Umwelt (DBU) delegiert.

TBA-intern werden die Themenpakete von den vorhandenen drei Mitarbeitern (derzeit 260-Stellenprozent) vorangetrieben, wobei je nach Bedarf und Aufgabenstellung externe Fachplaner hinzugezogen werden.

Die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten verteilen sich wie folgt auf die Projektorganisation:

- Der Lenkungsausschuss stellt die Abwicklung des Projektauftrages sicher. Er verabschiedet die Ergebnisse (Entwürfe) zu Händen des Regierungsrates (Auftraggeber). Er kann dem Projektteam und der Projektleitung Anweisungen geben.
- Die Projektleitung organisiert die Arbeit des Projektteams, des Lenkungsausschusses und des Soundingboards. Sie bestimmt allfällige Arbeitsgruppen zur Behandlung von Einzelfragen. Sie stellt die Information der Gremien sicher und nimmt an den Sitzungen des Lenkungsausschusses mit beratender Stimme teil.
- Das Soundingboard dient dem Projektteam als Resonanzraum. Es unterstützt das Projektteam mit Vorschlägen zum Konzept und prüft die Ergebnisse auf Akzeptanz in der Praxis. Es wird mit Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus den in Kapitel 6 erwähnten Stakeholdern gebildet.

12/13

- Das Projektteam erarbeitet die Inhalte und spiegelt diese via Projektleitung im Soundingboard. Über die Projektleitung stellt es Anträge an den Lenkungsausschuss. Es kann durch die Projektleitung für Einzelfragen in Arbeitsgruppen unterteilt werden.

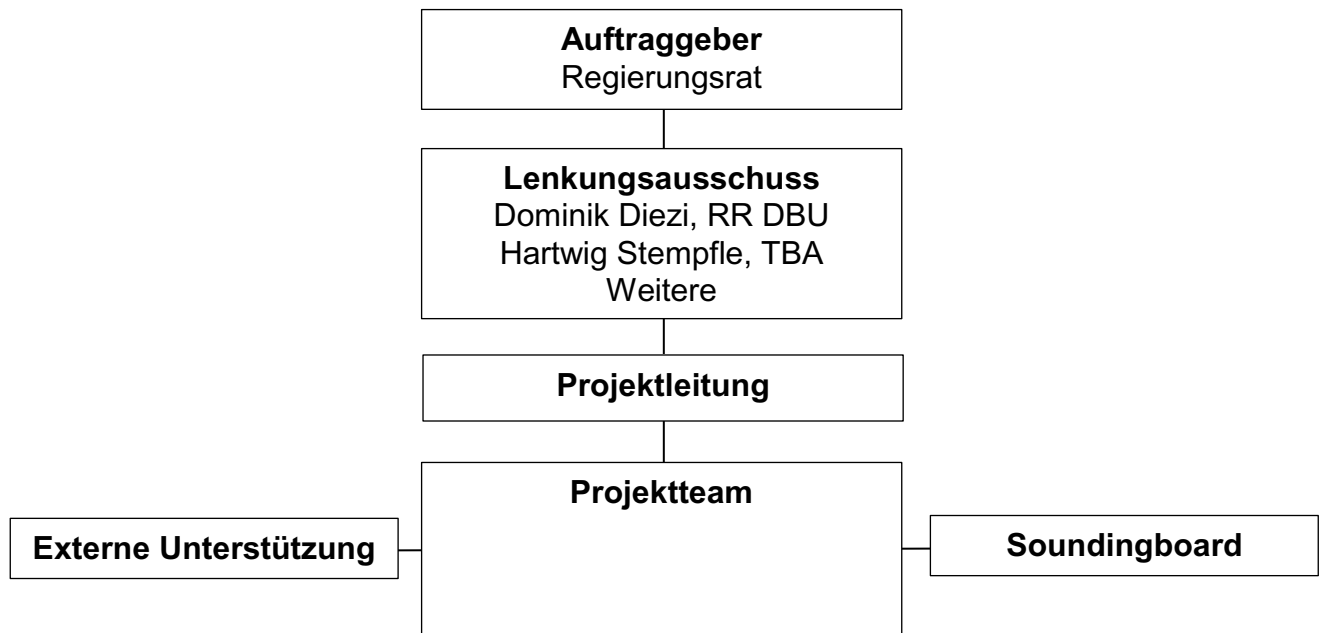


Abbildung 2: Projektorganisation Umsetzung Veloweggesetz im Kanton Thurgau.

8. Vorgehen, Zeitplan und Kosten

Die im Veloweggesetz vorhandenen Fristen betreffen die behördenverbindliche Festsetzung von kantonalen Velorouten bis Ende 2027 und deren bauliche Umsetzung bis Ende 2042.

Der grobe Zeitplan entspricht den Angaben in den Themenpaketen und wurde wie folgt grafisch aufbereitet:



Wie oben erwähnt, hat die Mitwirkung einen wichtigen Stellenwert. Es wird daher im Rahmen des vorliegenden Projektauftrags auf detailliertere Zeit- und Umsetzungspläne verzichtet. Diese werden vom TBA erarbeitet, gemeinsam mit den Anspruchsgruppen diskutiert und im Lenkungsausschuss beschlossen.

Die externen Kosten für die konzeptionellen Arbeiten und die Entwicklung von Radinfrastrukturprojekten sowie die internen Vollkosten betragen jährlich zusammen gemäss einer Grobkostenschätzung ca. Fr. 600'000 und werden über das reguläre Budget des TBA beantragt. Für die Realisation von Einzelprojekten zur Behebung der Schwachstellen sind jährlich mindestens 1 Mio. Franken vorgesehen (Kapitel 5.3).

9. Öffentlichkeitsarbeit

Zur Unterstützung der Realisierung des Alltagsvelonetzes ist die bereits im LVK geforderte öffentliche Kommunikation und Information notwendig. Auch diese richtet sich nach den verfügbaren Mitteln und baut auf verschiedene Partnerschaften.