

Liebe Velofreunde

Zum Zeitpunkt, wo ich diese Zeilen schreibe, herrscht weiterhin (und das seit Wochen) heisses Sommerwetter und ich bin froh, kann ich zu Hause in einem einigermaßen temperierten Büro arbeiten. Bei deutlich über 30 Grad möchte niemand gerne draussen arbeiten... und selbst das entspannte Velofahren wird mühsam. Wir erleben einen erneuten «Jahrhundertsommer» – schon zum dritten Mal in diesem 21. Es dürfte inzwischen jedem Hintersten und Letzten (weiblich eingeschlossen) klar geworden sein, dass sogenannte Jahrhundertsommer eben keine Ausnahmen mehr sind, sondern wohl zur neuen Realität werden. Was tun? Um sich vor der Hitze zu schützen, steigt «man» vermehrt ins Auto stellt die Klimaanlage an und gut ist...

Falsch. Jedes Fahrzeug mit laufender Klimaanlage heizt die Umgebung zusätzlich auf (simple Physik), was insbesondere dann spürbar wird, wenn man von einer Quartierstrasse z. B. die Weinfelderstrasse überqueren muss. Die Temperatur steigt augenblicklich um 2 oder 3 Grad! Also den Verkehr nicht mehr durch die Ortschaften führen, sondern Umfahrungen ...? Wieder falsch – das Problem wird einfach verlagert.

Es bleibt uns gar nichts anderes übrig, als (uns) mehr denn je auf das Zweirad zu setzen, zumal sich auch bei hochsommerlichen Temperaturen elektrisch mehr oder weniger schweissfrei kürzere bis mittlere Strecken zurücklegen lassen, zur Arbeit, zum Einkauf, in die Schule... Um dieses Umdenken jedoch nach Kräften zu fördern, sind Entscheidungsträger auf allen Ebenen – Gemeinden, Kanton, Bund – dringend gehalten, MEHR zu tun, damit die sogenannte Velowende auf breiter Front gelingt. Wir leisten unseren Anteil.

Ich wünsche einen weiterhin schönen Velosommer.
Joe Brägger, Präsident

Rückblick Workshop Langsamverkehrsprogramm Stadt Amriswil

Joe Brägger

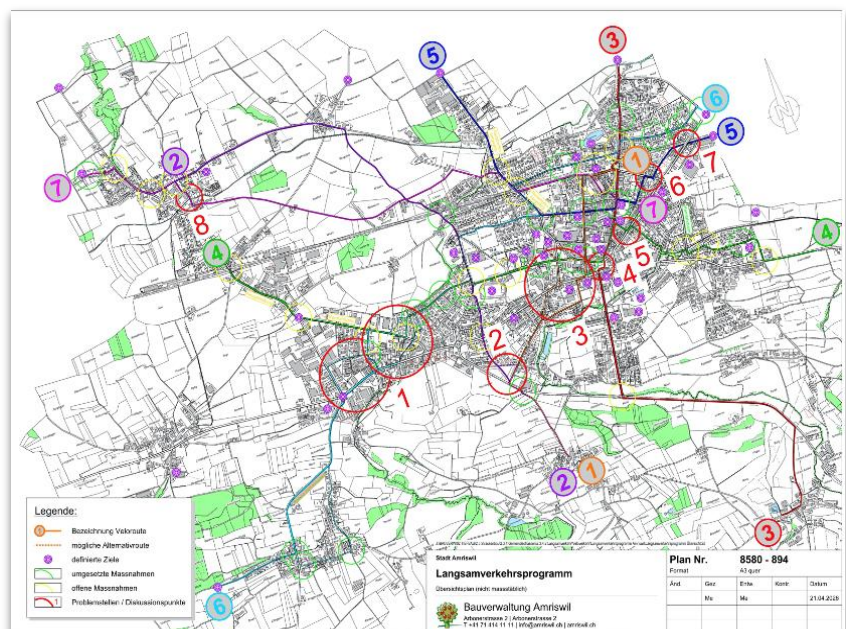
Für den Freitagnachmittag, 24. April 2026, lud Marcel Eigenmann von der Bauverwaltung (BV) die IG VELO zu einem Workshop Langsamverkehrsprogramm ins Stadthaus ein. Teilnehmer waren Bernd Tappeser und der Autor des Berichts. Gemäss Marcel Eigenmann die IG VELO die erste Interessengruppe, die zur Mitwirkung am LVP eingeladen wurde. Selbstverständlich fühlten wir uns ein bisschen geehrt; gleichzeitig spornt uns das an, weiter mit Nachdruck für unsere (und eure) Anliegen einzutreten.

Der zweieinhalbstündige Workshop umfasste folgende Teilbereiche:

1. Ziel/Einordnung/Info Projektstand
2. Ausgangslage Velonetz Amriswil Stand 2014 (!)
3. Entwicklungen und Erkenntnisse
4. Schwachstellen und Schlüsselbereiche
5. Weiteres Vorgehen

Bernd und ich wurden von Marcel Eigenmann und Samuel Svec begrüsst; betont wurden die Bedeutung des Austauschs und die Zusammenarbeit ausdrücklich wertgeschätzt. Der Stand der Planung seitens der BV wurde uns anhand einer Powerpoint vermittelt, wobei wir immer wieder Gelegenheit hatten, Bemerkungen und Fragen einzubringen. Der Workshop fand in angenehmer und konstruktiver Atmosphäre statt. Einigermassen überrascht waren wir, dass für die Planung des städtischen Velowegnetzes

auf das Velonetz von 2014, das damals in Zusammenarbeit mit Pro Velo TG entstand, zurückgegriffen wurde. Im weiteren wurde in mehreren, nachvollziehbaren Schritten aufgezeigt, wie man in der BV zum final anzustrebenden Velowegnetz gelangte. Schritte dazu waren Eignung und Ziele der Strecken, Wichtigkeit von Schulwegrouten, Einbezug von Schwachstellen bzw. Massnahmenkatalog (weitestgehend vorhanden), Kostenschätzungen und Priorisierung der definierten Massnahmen.



Besonderes Augenmerk der städtischen Vertreter und unsererseits galt der stark belasteten West-Ost-Querung (N23), wo seitens der BV denn auch 2 der 3 Hauptproblemstellen identifiziert wurden (die dritte befindet sich im Umfeld der beiden Kreisel Sallmann und Pentorama).

Bereits vor dem Workshop befassten wir uns vertieft mit der Schwachstellenkarte, bezeichneten zusätzliche Problemgebiete und erarbeiteten Lösungs- bzw. Entlastungsvorschläge, wobei wir am Workshop einmal mehr auf die nach wie vor ungelösten Herausforderungen (insbesondere Schulweg!) entlang der stark befahrenen N23 von Mühlebach bis zum Pentorama-Kreisel hinwiesen. Dabei postulierten wir unsere bereits vor Jahren vorgebrachte Idee einer alternativen, nördlich durch die Innenstadt verlaufende W-O-Querung für den Veloverkehr erneut mit Nachdruck. Erläutert wurden im Folgenden einige Verbesserungsvorschläge an ausgewählten Detail-Schwerpunkten, alles im regen Austausch mit uns als externen Fachpersonen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich im Stadthaus in Sachen Langsamverkehr und Velowegplanung Einiges tut und dass die Planung eines kohärenten LVP inkl. Velowegnetzes durchaus mit der notwendigen Ernsthaftigkeit betrieben wird. Dennoch bestehen unsererseits weiterhin ernsthafte Zweifel, was die konkrete, termingerechte Umsetzung der angedachten Massnahmen betrifft. **Es ist noch ein sehr weiter (Velo-)Weg!** Gerade deshalb und um bei den städtischen (und ev. auch kantonalen) Behörden den Druck hochzuhalten, hat die IG VELO eine **Unterschriftensammlung** gestartet. Details und Unterschriftenbögen evtl. zum selbst Ausdrucken im Anhang. Ausgedruckte Sammelbögen findet ihr demnächst zusätzlich in eurem Briefkasten.

Danke für eure Unterstützung!

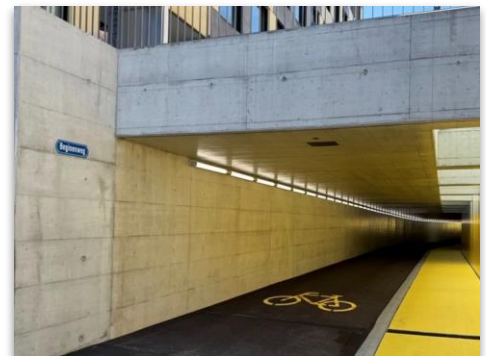
Joe Brägger

Rückblick **Mini-Exkursion St. Galler Vorzugsrouten (Velokonferenz Schweiz)**

Joe Brägger

Am Montag, 8. Juni 2026, erwarteten **Ina Stenzel**, Vizepräsidentin Velokonferenz Schweiz und Projektleiterin Kt. SG, und **Stefan Pfiffner**, Abteilungsleiter Verkehrsplanung Stadt St. Gallen, Interessierte am Bahnhof Winkeln, um mit ihnen unter dem Motto «Oben drüber und unten durch» die Velo-Vorzugsroute im Westen der Stadt zu befahren.

Wie die beiden Fachpersonen anhand von Zwischenstopps erklärten, gliedert sich die Route in Velostrassen (Velo und MIV gemischt), Velobahnen (eigene Fahrspuren für Velos, ohne MIV) und Innenstadt (Velo- und Fuss-Mischverkehr in der Begegnungszone mit reduzierter Geschwindigkeit). Bestehende Feldwege im Westen der Stadt wurden stark aufgewertet und auf asphaltierte 3.4 m Breite ausgebaut und Zwischenstücke ergänzt. Imposant die Velo-SBB-Sitterbrücke ebenso wie der sogenannte Beginenweg mit dem 130 m langen und 4.5 m breiten FVV-Tunnel unter der stark befahrenen Kreuzung St. Leonhardstrasse – Rosenbergstrasse! So hat der Tunnel zusammen mit den peripheren Arbeiten allein ca. 10 Mio Franken der insgesamt 15 Millionen beansprucht, die der Stadt als Rahmenkredit für Veloprojekte zur Verfügung stehen.



Obwohl noch immer wesentliche Stücke der geplanten durchgehenden Velovorzugsroute fehlen, sind die bereits geleisteten Verbesserungen für den Veloverkehr eindrucksvoll und ermutigend – auch für andere (kleinere) Städte. Packen wir's an!

Rückblick **Inputveranstaltung IG Velo Frauenfeld**

Bernd Tappeser

Bei dieser Veranstaltung der IG Velo Frauenfeld am Dienstag, 9. Juni 2026 kamen Referenten von drei Gruppierungen zu Wort. Es wurde informiert und Fragen und Anregungen wurden diskutiert.

Als Vertreter des Kantons berichteten Achim Schäfer und Peter Imbach (Tiefbauamt Kanton Thurgau) zum Stand der Umsetzung des Veloweggesetzes. U.a. wurden Lösungsansätze «Radwege auf Kantonsstrassen innerorts» und Infos zu kantonalen Projekten im Raum Frauenfeld vorgestellt. Auf meine Frage, wie die Planungen der Gemeinden mit denen des Kantons abgestimmt werden und ob es gewisse Kontrollmechanismen bzgl. der Planungsqualität gäbe, hiess es, der Kanton setze rund 80 Abstimmungstermine an, bevor es zu den Umsetzungen komme. Zur Erinnerung: die Planung muss Ende 2027 abgeschlossen und innerhalb der nächsten 15 Jahre umgesetzt sein! Eine weitere wichtige Aussage der Leitung des Tiefbauamts lautete: Der Kanton plant keine Velo-Vorzugsrouten!

Wobei genau diese von Claudia Blaschey und Carlo Pilato vom Amt für Tiefbau und Verkehr der Stadt Frauenfeld im 2. Beitrag vorgestellt wurde. Die Velovorzugsroute Talbach ist ein bedeutender und mustergültiger Part des Teilrichtplans Veloverkehr!

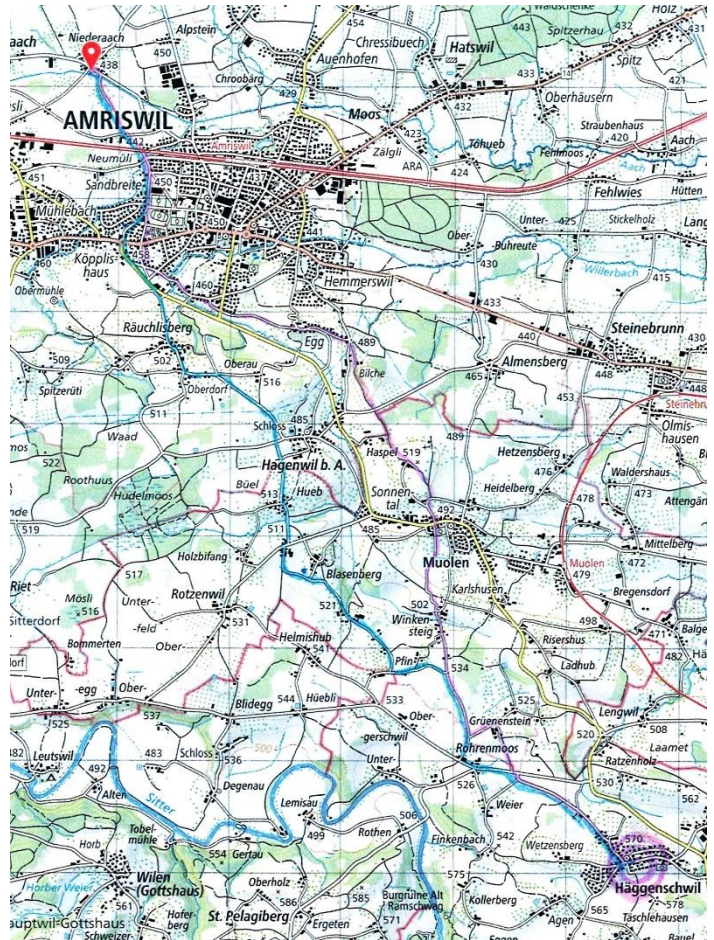
Der dritte Referent, Stadtrat Theophil Bucher aus Burgdorf, gab Einblick in die «Burgdorfer Lösung», wobei jeder inzwischen weiss, dass Burgdorf in schweizweiten Umfragen mehrfach den ersten Platz als velofreundlichste Stadt belegte.

Mein Arbeitsweg muss viele Ansprüche erfüllen

Christian Stricker

Je mehr Ansprüche ein Arbeitsweg erfüllt, umso grösser ist für mich die Motivation, ihn je nachdem auch unter etwas herausfordernden äusseren Voraussetzungen konsequent mit dem Velo zu nutzen. Für die Strecke Amriswil – Häggenschwil sieht das wie folgt aus.

1. **Der Arbeitsweg ist still.** Denn je ruhiger es ist, umso besser können die Gedanken am Anfang oder am Schluss eines Tages entspannt auf Reisen gehen. Von Niederaach gibt es dazu eine geniale Abkürzung nach Amriswil, übers Feld, anschliessend Amriswil querend zu den Hauptverkehrsachsen. Nach der Egg übers Feld zum Aussichtspunkt bei der Linde ob Muolen. Mittels eines Feldwegs kann die Nutzung der Kantonsstrasse zwischen Häggenschwil und Muolen ausgrenzt werden.
2. **Der Arbeitsweg beinhaltet im richtigen Moment einen „stillen Ort“.** Ich habe letztes Jahr wieder einmal ein Fitness-Abo gelöst, vor allem, um die Rumpfmuskulatur zu stärken. Ich habe das Abo viel zu wenig genutzt. Wenn es aber auf dem Arbeitsweg solche „stille Orte“ gibt, so integriere ich in den Arbeitsweg gerne vier Standartübungen, mit denen gezielt die Muskulatur gestärkt werden kann. Von der Kleidung her bin ich dort richtig angezogen. Der Körper ist eh bereits auf Touren. Nach dem Arbeitsweg ist Duschen eh nötig. Da sind zusätzlich 10 Minuten top investiert. Gleichzeitig nutze ich solch einen stillen Ort ab und zu auch, um die Flöte auszupacken, um zu musizieren, zu loben, zu klagen, betend Kraft zu tanken – je nachdem, wie es mir zumute ist. Wo dieser Ort ist, verrate ich euch nicht 😊
3. **Der Arbeitsweg kann der Temperatur angepasst werden.** In meinem Fall gibt es die Bike-Variante für kalte Tage. Hier gibt es mehr Abwechslung im Bereich Steigung. Der Puls kann immer mal wieder hochgefahren werden. Technisch etwas anspruchsvollere Passagen helfen, damit der Körper nie auskühlt. (Variante rot). Auf der anderen Seite gibt es die Rennvelo-Strecke, auf der man auch mal so richtig schön ziehen kann (Variante blau).
4. **Der Arbeitsweg wirkt inspirierend.** Der Blick in die Berge oder runter zum See geniesse ich in diesem Zusammenhang sehr.
5. **Der Arbeitsweg schafft Begegnungsmöglichkeiten:** Ein eigentlich programmierter Punkt. Noch nie habe ich es anders erlebt. Denn aufgrund der Regelmässigkeit lernt man die Schüler und anderen Velofahrer kennen, die Joggerinnen und Landwirte, die jeweils um diese Zeit unterwegs sind. Es ist schon vorgekommen, dass ich ausgerechnet am stillen Ort merkte, dass ja der Zaun der Kühe defekt ist. Der Landwirt konnte rechtzeitig gerufen werden...



Ja, unter anderem aus all diesen Gründen geniesse ich es sehr, für meinen Arbeitsweg das Velo zu nutzen!

Ausblick/Termine:

- SlowUp Bodensee Sonntag, 30. August 2026 (mit Unterschriftensammlung)
- Einreichung der Petition beim Stadtrat