Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundesgasse 3
3003 Bern

6. Oktober 2026

Vernehmlassungsantwort der SVP Thurgau – Vorlage «Verkehr ’45»

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SVP Thurgau bedankt sich für die Möglichkeit, zur Vorlage «Verkehr ’45» Stellung zu nehmen.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für einen attraktiven Wirtschafts-, Arbeits- und Lebensraum. Dies gilt auch für den Kanton Thurgau mit seiner dezentralen Siedlungsstruktur, seiner starken KMU-Landschaft, seiner exportorientierten Industrie und seiner Lage zwischen dem Metropolitanraum Zürich, St. Gallen und dem Bodenseeraum.

Die SVP Thurgau begrüsst grundsätzlich eine langfristige und verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturplanung. Diese darf aber weder zu einer strukturellen Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs noch zu einer weiteren Zurückstellung des Thurgaus führen. Die Vorlage enthält für unseren Kanton wichtige Elemente, weist aber bei der Priorisierung, der zeitlichen Abstimmung der Projekte und der regionalen Ausgewogenheit erhebliche Mängel auf. Die SVP Thurgau kann «Verkehr ’45» deshalb in der vorliegenden Form nicht unterstützen.

1. Priorisierung muss unterschiedliche Ausgangslagen berücksichtigen

Die N23 ist die zentrale Ost-West-Verkehrsachse des Kantons. Mehr als ein Drittel der rund 21'500 Arbeitsstätten befinden sich entlang dieser Achse. Je nach Abschnitt verkehren hier täglich zwischen 14'000 und 20'000 Fahrzeuge. Diese Zahlen bilden die tatsächliche Belastung nur teilweise ab, denn bei Stau und stockendem Verkehr weichen Fahrzeuge zunehmend auf Nebenstrassen und nicht für den Durchgangsverkehr vorgesehene Wege durch Dörfer aus. Dieser Ausweich- und Schleichverkehr belastet die betroffenen Ortschaften zusätzlich und beeinflusst die Aussagekraft der Verkehrszählungen auf den Hauptachsen erheblich. Nicht nur Pendlerinnen und Pendler, sondern gerade auch das Thurgauer Gewerbe verliert dadurch täglich einen erheblichen Teil der Arbeitszeit im Stau und im Ausweichverkehr – mit direkten wirtschaftlichen Folgen.

Kritisch beurteilt die SVP Thurgau deshalb Priorisierungskriterien, die vor allem dort Handlungsbedarf erkennen, wo bereits Hochleistungsstrassen bestehen und deren Überlastung in Staustunden messbar ist. Im Thurgau wird ein erheblicher Teil des überregionalen Verkehrs weiterhin über Strassen mit tieferem Ausbaustandard und durch Siedlungsgebiete geführt. Neben bestehenden Kapazitätsengpässen muss deshalb auch das Fehlen einer leistungsfähigen, durchgehenden Netzverbindung als wesentliches Investitionskriterium berücksichtigt werden.

2. N23: Amriswil und Weinfelden gehören zusammen

Die SVP Thurgau begrüsst ausdrücklich, dass die Umfahrung Amriswil Nord mit Anbindung Romanshorn im Realisierungshorizont 2045 vorgesehen ist. Dieses Projekt ist für die Erschliessung des Oberthurgaus und des Bodenseeraums zentral und muss ohne weitere Verzögerung vorangetrieben werden.

Nicht nachvollziehbar ist hingegen, weshalb die Umfahrung Weinfelden erst für 2055 vorgesehen ist. Beide Projekte sind funktional Teile derselben überregionalen Verkehrsachse. Die N23 verbindet die A7 über Weinfelden, Bürglen, Sulgen und Amriswil mit dem Oberthurgau und dem Raum Bodensee beziehungsweise der A1. Werden die beiden Umfahrungen mit grossem zeitlichem Abstand realisiert, bleibt die Wirkung auf das Gesamtnetz beschränkt und es droht eine blosse Verlagerung der Verkehrsbelastung auf andere Abschnitte und Siedlungsräume. Die SVP Thurgau fordert deshalb, auch die Umfahrung Weinfelden und der Knoten Bürglen dem Realisierungshorizont 2045 zuzuweisen und beide Projekte planerisch und zeitlich als zusammengehörende Elemente der N23 zu behandeln.

Gleichzeitig dürfen diese beiden Umfahrungen nicht als abschliessende Lösung verstanden werden. Die langfristige Entwicklung einer durchgehenden leistungsfähigen N23 zwischen Bonau, Weinfelden, Amriswil und Arbon beziehungsweise dem Bodenseeraum ist planerisch zu sichern.

Das Thurgauer Stimmvolk hat sich bereits 2012 mit 54 Prozent für BTS und OLS ausgesprochen und auch 2024 den Ausbau der Nationalstrassen mehrheitlich unterstützt. Der politische Wille zu einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung ist damit seit Jahren ausgewiesen. Die Umfahrungen dienen zudem nicht nur der Leistungsfähigkeit des Netzes, sondern entlasten Weinfelden und Amriswil vom Durchgangsverkehr und verbessern damit Verkehrssicherheit sowie Wohn- und Lebensqualität.

3. Keine doppelte Zurückstellung der Ostschweiz

Besonders problematisch ist die Kombination der vorgesehenen Prioritäten bei Strasse und Schiene. Werden wesentliche Verbesserungen der Bahnverbindungen auf spätere Planungshorizonte verschoben und gleichzeitig zentrale Strassenprojekte des Thurgaus erst nach 2045 realisiert, entsteht für den Thurgau und die gesamte Ostschweiz eine doppelte Zurückstellung. Dies widerspricht dem Anspruch einer ausgewogenen verkehrsträgerübergreifenden Infrastrukturpolitik.

Die SVP Thurgau erwartet deshalb, dass «Verkehr ’45» konkret aufzeigt, wie die nationale Erreichbarkeit des Thurgaus und der Ostschweiz bis 2045 tatsächlich verbessert wird.

Beim Bahnverkehr unterstützt die SVP Thurgau gezielte Investitionen dort, wo ein ausgewiesener verkehrlicher und wirtschaftlicher Nutzen besteht. Gleichzeitig muss die direkte Fernverkehrsanbindung des Oberthurgaus erhalten bleiben. Insbesondere darf die direkte IC-Anbindung Romanshorns nicht geschwächt oder aufgehoben werden.

Eine verkehrsträgerübergreifende Planung darf im Übrigen nicht mit einer politisch vorgegebenen Verkehrsverlagerung verwechselt werden. Strasse und Schiene erfüllen unterschiedliche Aufgaben. Entscheidend müssen der tatsächliche Bedarf, der wirtschaftliche Nutzen und die Funktion innerhalb des Gesamtnetzes sein.

4. Finanzierung und Umsetzung

Die Verkehrsinfrastruktur muss langfristig finanzierbar bleiben. Fehlende Priorisierung und ausufernde Ausbauprogramme dürfen nicht einfach durch zusätzliche Belastungen von Bevölkerung und Unternehmen finanziert werden. Vor zusätzlichen Einnahmen sind Projekte nach Kosten und Nutzen

zu priorisieren, Doppelspurigkeiten zu vermeiden und Vorhaben mit geringem Nutzen zurückzustellen. Zusätzliche Steuerbelastungen zur Finanzierung einer ungenügend priorisierten Infrastrukturplanung lehnt die SVP Thurgau ab. Ebenso müssen die Planungs-, Bewilligungs- und Realisierungsverfahren deutlich beschleunigt werden. Der Thurgau diskutiert seine zentrale Ost-West-Verbindung seit Jahrzehnten. Planungshorizonte bis 2045 oder gar 2055 dürfen nicht zum Synonym für weitere jahrzehntelange Verzögerungen werden.

Fazit

Die SVP Thurgau fordert:

- die Umfahrung Amriswil Nord mit Anbindung Romanshorn im Horizont 2045 zu belassen und zügig weiterzuplanen;
- die Umfahrung Weinfelden und den Knoten Bürglen auf den Realisierungshorizont 2045 vorzuziehen;
- beide Projekte als funktional zusammengehörende Bestandteile der N23 zeitlich koordiniert zu realisieren;
- die langfristige Entwicklung einer durchgehenden leistungsfähigen N23 zwischen Bonau und Arbon/Bodenseeraum planerisch zu sichern;
- bei der Priorisierung neben bestehenden Engpässen auch fehlende leistungsfähige Netzverbindungen zu berücksichtigen;
- eine doppelte Zurückstellung des Thurgaus und der Ostschweiz bei Strasse und Schiene zu verhindern;
- die direkte Fernverkehrsanbindung von Romanshorn und des Oberthurgaus dauerhaft zu sichern;
- Investitionen nach tatsächlichem Bedarf und wirtschaftlichem Nutzen statt nach verkehrspolitischen Präferenzen zu priorisieren;
- auf zusätzliche Belastungen von Bevölkerung und Wirtschaft zur Finanzierung einer ungenügend priorisierten Planung zu verzichten;
- und die Planungs- und Bewilligungsverfahren deutlich zu beschleunigen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SVP Thurgau
Kommission 4

Raffaella Strähl
Präsidentin der Kommission