



Stadt Frauenfeld

# Abstimmungsbotschaft

zur

kommunalen Volksinitiative  
«Frauenfelder Veloinitiative»

Volksabstimmung vom  
24. November 2024



## Die Vorlage in Kürze

**Die politische Gruppierung «Chrappe & Hirne» (CH) hat am 5. Juni 2023 die Frauenfelder Veloinitiative eingereicht. Mit 1502 gültigen Unterschriften ist die Initiative zustande gekommen. Deshalb stimmt das Stimmvolk am 24. November 2024 über die Initiative ab. Der Stadtrat und der Gemeinderat empfehlen Ihnen ein Nein.**

### Was will die Initiative?

Die Initiative will die Gemeindeordnung um zwei Artikel ergänzen (siehe Initiativtext auf Seite 4). Der erste Artikel verpflichtet die Stadt, den Veloverkehr zu fördern sowie das Velowegnetz sicherer und durchgehender zu machen. Im zweiten Artikel geht es um die Umsetzung. Er verlangt folgendes: Die Stadt muss zusätzlich zu bereits bewilligten Krediten einen Rahmenkredit von 3 Millionen Franken sprechen. Mit dem Geld soll die Stadt rasch Gefahrenstellen entschärfen und Lücken im Velowegnetz schliessen. Zudem muss die Stadt in den ersten drei Jahren jedes Jahr zwei Bauprojekte umsetzen, um das Velowegnetz zu verbessern. Nach den drei Jahren muss der Stadtrat ein Umsetzungs- und Finanzierungsprogramm für die folgenden sieben Jahre beschliessen.

Das Initiativkomitee empfiehlt Ihnen ein Ja. Das sind die Argumente:

- Heute gibt es im Frauenfelder Velowegnetz mehrere Gefahrenstellen. Viele Menschen nutzen ihr Velo oder

E-Bike im Alltag deshalb zu wenig. Ein sicheres und lückenloses Velowegnetz hilft, Unfälle zu vermeiden. Mehr Menschen fahren dann Velo.

- Velofahren fördert die Gesundheit. Dank einem gut ausgebauten Velowegnetz nehmen der CO<sub>2</sub>-Ausstoss und der Platzbedarf auf der Strasse ab. Es gibt auch weniger Lärm, Abgase und Stau. Das steigert die Lebensqualität in Frauenfeld.
- Es muss schneller vorwärtsgehen mit der Umsetzung der Massnahmen. Viele Projekte sind noch nicht fertig oder verzögern sich. Es braucht klare Vorgaben und konkrete Ziele.
- Die Veloförderung darf nicht von der Politik abhängen. Sie muss verbindlich sein. Deshalb braucht es die neuen Artikel in der Gemeindeordnung. Sie garantieren zusammen mit dem Rahmenkredit und dem Infrastrukturprogramm, dass das Velowegnetz stetig besser wird.

### Im Richtplan statt in der Gemeindeordnung

Der Stadtrat teilt die Meinung des Initiativkomitees, wenn es darum geht, den Veloverkehr zu fördern sowie das Velowegnetz auszubauen und sicherer zu machen. Verschiedene städtische Konzepte enthalten entsprechende Massnahmen. So zum Beispiel das Gesamtverkehrskonzept oder das Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Frauenfeld. Die Gemeindeordnung anzupassen, ist für den Stadtrat

nicht der richtige Weg. Er will stattdessen Artikel 2a zum Velowegnetz aus dem Initiativtext und neue Velovorzugsrouten aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept in den kommunalen Richtplan, Teil Verkehr, (derzeit in Überarbeitung) aufnehmen. Der Richtplan ist für die Stadt verpflichtend. Sie muss die darin enthaltenen Massnahmen umsetzen.

Der Stadtrat und die Mehrheit des Gemeinderates empfehlen Ihnen ein Nein. Das sind die Argumente:

- Ein Rahmenkredit bringt im vorliegenden Fall keine schnellere Umsetzung der Massnahmen. Das Budget 2024 und der Finanzplan 2025-2027 enthalten Kredite für Massnahmen. Damit ist die Finanzierung geregelt.
- Nicht finanzielle, sondern andere Gründe verzögern die Massnahmen. Zum Beispiel lange Rechtsmittelverfahren bei Einsprachen oder beim Landkauf sowie zu wenig personelle Ressourcen in der Verwaltung für die Umsetzung.
- Die Vorgabe von zwei Bauprojekten pro Jahr ist nicht nötig. Bisher hat die Stadt diesen Wert jedes Jahr erreicht.
- Ein Umsetzungs- und Finanzierungsprogramm für weitere sieben Jahre ist ebenfalls nicht nötig. Das Fuss- und Veloverkehrskonzept Stadt Frauenfeld enthält für die kommenden drei bis vier Jahre wichtige Massnahmen. Für die Jahre ab 2028 definiert die Stadt im Agglomerationsprogramm

der 5. Generation weitere Massnahmen und grössere Veloprojekte. Der Bund und der Kanton finanzieren Bauprojekte aus dem Agglomerationsprogramm mit, insbesondere solche, die den Veloverkehr verbessern.

### **Abstimmungsfrage:**

**Wollen Sie die Frauenfelder Veloinitiative annehmen und die Gemeindeordnung der Stadt Frauenfeld um den Artikel 2a «Velowegnetz» und den Art. 62a «Umsetzung Velowegnetz» gemäss Initiativtext ergänzen?**

# Initiative

## Initiative gültig mit 1502 Stimmen

Die politische Gruppierung CH «Chrampe & Hirne» reichte am 5. Juni 2023 die Volksinitiative mit 1502 gültigen Unterschriften ein. Der Stadtrat beschloss am 20. Juni 2023 das Zustandekommen der Initiative, der Gemeinderat erklärte sie am 26. Juni 2024 für gültig.

## Der Initiativtext

Das steht in der Initiative:

*Die Gemeindeordnung der Stadt Frauenfeld wird mit folgenden zwei Bestimmungen ergänzt:*

### Art. 2a Velowegnetz

- 1 Die Gemeinde setzt sich aktiv für die Förderung des Veloverkehrs ein. Sie trifft die erforderlichen Massnahmen, damit sich der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr stetig erhöht.
- 2 Die Gemeinde sorgt für ein zusammenhängendes und durchgehendes Velowegnetz mit direkten, sicheren und attraktiven Verbindungen zwischen Wohngebieten, Arbeitsplätzen, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentlichen Einrichtungen, Einkaufsläden sowie Freizeit- und Sportanlagen.
- 3 Das Velowegnetz berücksichtigt insbesondere die Sicherheitsbedürfnisse von Kindern, Jugendlichen, Familien und älteren Menschen.
- 4 Die Gemeinde stimmt die Planung von Velowegen auf Kantonstrassen proaktiv mit den kantonalen Behörden ab.

## Art. 62a Umsetzung Velowegnetz

- 1 Für die Realisierung von Veloverbindungen wird zusätzlich zu bereits bewilligten Krediten ein Rahmenkredit von 3'000'000 Franken bewilligt. Dieser ist insbesondere für die Entschärfung von Gefahrenpunkten und die Schliessung von Lücken im Velowegnetz zu verwenden.
- 2 In den ersten drei Jahren nach Inkrafttreten der Initiative sind jährlich mindestens zwei bauliche Infrastrukturmassnahmen zu realisieren, die das Velowegnetz wesentlich aufwerten.
- 3 Spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten der Initiative beschliesst der Stadtrat ein Umsetzungs- und Finanzierungsprogramm mit einem Zeithorizont von sieben Jahren zur weiteren Erreichung der Ziele gemäss Art. 2a. Vorbehalten sind die Finanzkompetenzen des Gemeinderats.

## Die Argumente des Initiativkomitees

Das Initiativkomitee empfiehlt Ihnen ein Ja. Das sind die Argumente:

### Ja zur Frauenfelder Veloinitiative – Für eine sichere, gesunde und nachhaltige Mobilität

Die Frauenfelder Veloinitiative setzt sich für ein sicheres, direktes und durchgehendes Velowegnetz ein, das Frauenfeld zu einer lebenswerteren Stadt mit einer effizienteren Mobilität für alle macht. Die Initiative verfolgt ein klares und konkretes Ziel: die rasche Entschärfung von Gefah-

renpunkten und die Schliessung von Lücken im Velowegnetz. Die notwendigen Massnahmen sind dem Stadtrat bereits bekannt, finanziell tragbar und pragmatisch umsetzbar.

Stimmen Sie Ja und setzen Sie so ein starkes Zeichen für das Velo in unserer Stadt. Damit in Zukunft alle sicher und direkt an ihr Ziel kommen.

### **Für die Sicherheit aller Generationen**

Der Mangel an sicheren und lückenlosen Velorouten in Frauenfeld führt zu gefährlichen Begegnungen mit dem motorisierten Verkehr sowie mit Fussgängerinnen und Fussgängern. Dies hat zur Folge, dass viele Menschen ihr Velo oder E-Bike im Alltag noch zu wenig nutzen. Vor allem für Kinder und Jugendliche, deren Eltern sowie für ältere Personen ist die subjektive Sicherheit im Strassenverkehr entscheidend. Eine sichere Veloinfrastruktur ist ein wesentlicher Faktor, um Unfälle zu vermeiden und das Vertrauen der Menschen in das Velo als Verkehrsmittel zu stärken.

### **Für eine gesunde und lebenswerte Stadt**

Ein durchgehendes und sicheres Velowegnetz fördert die Gesundheit der Einwohnerinnen und Einwohner: Mehr Bewegung im Alltag beugt zahlreichen Krankheiten vor und verbessert das Wohlbefinden. Ausserdem reduziert eine gut ausgebaute Veloinfrastruktur den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und den Platzbedarf auf den Strassen. Sie trägt

zur Reduktion von Lärm, Abgas und Stau bei, was die Lebensqualität in Frauenfeld erheblich steigert und auch dem lokalen Gewerbe zugutekommt.

### **Klare Ziele und innovative Lösungen**

Die bisherigen Massnahmen der Stadt sind zu zaghaft und berücksichtigen kaum die heutigen Standards im Bereich der Veloinfrastruktur. Viele geplante Projekte sind entweder unvollendet oder verzögern sich erheblich. Wir brauchen klare Vorgaben und konkrete Ziele, um die Frauenfelder Veloverkehrswege auf ein zeitgemässes Niveau zu bringen. Mit einem festgelegten Rahmenkredit und jährlichen Infrastrukturprojekten sorgt die Initiative für spürbare und kontinuierliche Verbesserungen, die allen Verkehrsteilnehmenden zugutekommen. Andere Schweizer Städte zeigen längst, dass innovative Lösungen wie geschützte Velowege und Vorzugsrouten erhebliche Fortschritte bringen. Frauenfeld muss hier mutiger und innovativer werden. Politische und administrative Hindernisse dürfen nicht mehr als Ausrede für mangelnden Fortschritt dienen.

### **Verbindliche und bezahlbare Förderung**

Ohne die Verankerung in der Gemeindeordnung bleibt die Veloförderung abhängig von den aktuellen politischen Prioritäten und läuft dabei Gefahr, erneut auf die lange Bank geschoben zu werden. Langfristige Projekte und kontinuierliche Verbesserungen der Veloinfrastruktur könnten ins Stocken geraten, wenn finanzielle

Mittel und politische Unterstützung nachlassen. Eine verbindliche Verankerung, verbunden mit einer massvoll ausgestatteten Finanzierung, garantiert eine kontinuierliche und nachhaltige Förderung der Zweirad-Infrastruktur.

Mit Ihrem Ja stärken Sie das Velo als gleichberechtigten Pfeiler der breitgefächerten Mobilität in Frauenfeld und erhöhen die Sicherheit für alle. Damit die Realisierung eines alltagstauglichen Velowegnetzes Fahrt aufnimmt, braucht es die Frauenfelder Veloinitiative.

*Weitere Informationen:*

*[www.veloinitiative-frauenfeld.ch](http://www.veloinitiative-frauenfeld.ch)*

## Die Vorlage im Detail

Aus verkehrsplanerischer Sicht spielt das Velo eine Schlüsselrolle bei der Umstellung auf ein Mobilitätssystem, das den Erwartungen der Gesellschaft und den Anforderungen des 21. Jahrhunderts entspricht: kein Verkehrslärm, kein Feinstaub, kein CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Es ist nicht nur ein platzsparendes und vor allem in der Stadt effizientes Verkehrsmittel. Velofahren fördert auch die Gesundheit. Das ist ein weiterer grosser wirtschaftlicher Nutzen.

Bei der Umsetzung spielen sich verändernde Bedürfnisse der Velofahrenden und neue fachliche Erkenntnisse eine Rolle. Auch bedarf es rechtlicher Grundlagen. Wie schnell Massnahmen letztlich umgesetzt werden können, hängt nicht nur von den benötigten finanziellen Mitteln ab.

Der Stadtrat erachtet die Anliegen der Initiative als wichtig und unterstützt sie. Er empfiehlt trotzdem ein Nein zur Initiative. Dies aus zwei Gründen:

1. Die städtischen Planungen und Grundlagen zielen auf ein komfortables und sicheres Velowegnetz, um das Velo als Verkehrsmittel zu fördern. Sie sind für die Stadt verbindlich.
2. Die Umsetzung des städtischen Fuss- und Veloverkehrskonzepts ist bereits auf gutem Wege.

### **Künftig mehr getrennte Velowege**

Die Veloförderung kommt generell in der Schweiz langsamer voran als in anderen vergleichbaren Ländern. So auch in Frau-

enfeld. Verkehrssicherheit und Weiterentwicklung der Infrastruktur – die Anliegen der Initiative – sind wichtige Themen. Hier wird das Bundesgesetz Velowege (Veloweggesetz; SR 705) relevant. Es läutet einen Paradigmenwechsel in der Veloplanung ein: An vielen Orten verfolgte man bis anhin die Schweizer Lösung mit dem Velo im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr, allenfalls abgetrennt durch einen Radstreifen. Künftig liegt der Fokus auf einer getrennten Führung, sprich separate Velowege und -routen (Art. 6 lit. c Veloweggesetz).

### **Mischverkehr wird als unsicher empfunden**

Lange nahm man an, dass der Mischverkehr für geübte Velofahrende die Wunschlösung ist. Heute weiss man, dass fast alle Nutzergruppen und insbesondere Familien sowie jüngere und ältere Personen den Mischverkehr generell als unsicher empfinden. Vor allem dort, wo es sehr viel Verkehr hat und die erlaubten Geschwindigkeiten 50 km/h und höher sind. Die Initiative knüpft mit ihren Anliegen an die sich verändernde Haltung der Bevölkerung und an das aktuelle Fachwissen an.

### **Grundlagen für das Velowegnetz der Stadt**

Für die Planung und Weiterentwicklung des Veloverkehrs, wie etwa Gefahrenstellen beseitigen und anderes, gelten folgende vier Konzepte:

### 1. Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld (Ausgabe 2021)<sup>1</sup>:

Das Gesamtbild enthält ein Zukunftsbild und sechs Leitsätze, wie sich die Agglomeration in den nächsten rund 20 Jahren entwickeln soll. Der Leitsatz «Verkehrnetz optimieren» nennt den Veloverkehr als gleichwertiges Element neben dem Fussverkehr, dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr. Zudem sollen raumsparende und emissionsarme Verkehrsmittel das Rückgrat der künftigen Mobilität sein. Dazu braucht es qualitätsfördernde Massnahmen. Zum Beispiel Lücken im Velowegnetz schliessen und Fuss- und Velorouten realisieren.

### 2. Gesamtverkehrskonzept Agglomeration Frauenfeld (2024):

Das Gesamtverkehrskonzept zeigt Strategien und Massnahmen, wie die Agglomeration Frauenfeld eine nachhaltige stadtverträgliche Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden erreichen will. Die Stadt will die Massnahmen mit Blick auf die Finanzen pragmatisch umsetzen. Das Ziel ist: Die Stadt will den zukünftigen Mehrverkehr so weit wie möglich auffangen, indem sie den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr fördert und ausbaut. Das Gesamtverkehrskonzept Agglomeration Frauenfeld löst das Mobilitätskonzept ab. Es ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 5. Generation.

### 3. Fuss- und Veloverkehrskonzept Stadt Frauenfeld (Ausgabe 2020)<sup>2</sup>:

Das Konzept basiert auf einer Netzphilosophie für den Fuss- und Veloverkehr. Sie zeigt die Stossrichtung der künftigen Infrastrukturbauten. Beim Veloverkehr entsteht ein Komforttroutennetz aus den Quartieren zum Stadtzentrum. Jedes Quartier soll mindestens eine direkte und eine komfortable Veloroute ins Stadtzentrum erhalten. Als Rückgrat dient der regionale Radweg in Bahnnähe (siehe Abbildung 1). Die Direkttrouten führen mehrheitlich über Kantonsstrassen. Hier strebt die Stadt für die Velofahrenden den Idealzustand gemäss dem kantonalen «Langsamverkehrskonzept»<sup>3</sup> (Ausgabe 2017) an. Das Fuss- und Veloverkehrskonzept Stadt Frauenfeld enthält weitere 15 Massnahmen, um die Ziele des Mobilitätskonzepts «Mobilität 2030» zu erreichen. Neben baulichen Massnahmen sind auch Massnahmen wie ein Velo-Plan oder Aktionen von «Pro Velo Schweiz» sowie ein Abstellplatzreglement oder ein Monitoring des Fuss- und Veloverkehrs vorgesehen.

### Die Umsetzung ist auf gutem Weg

Das Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Frauenfeld besteht seit vier Jahren. Die Stadt ist bestrebt, das Konzept schnell

<sup>2</sup> <https://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/verkehr/fuss-und-veloverkehrskonzept-2030.html/1680>

<sup>3</sup> [https://tiefbauamt.tg.ch/public/upload/assets/44891/339\\_2017\\_Bericht\\_LVK\\_TG-Endabgabe.pdf?fp=1](https://tiefbauamt.tg.ch/public/upload/assets/44891/339_2017_Bericht_LVK_TG-Endabgabe.pdf?fp=1)

<sup>1</sup> <https://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/>

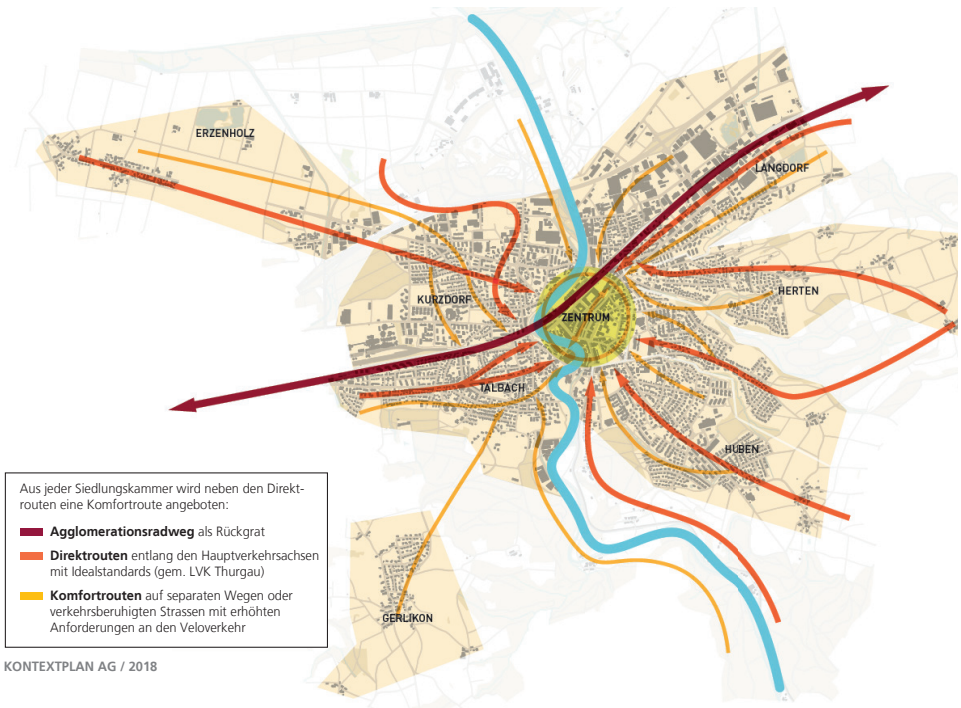


Abbildung 1: Netzphilosophie Veloverkehr (Fuss- und Veloverkehrskonzept Stadt Frauendorf (Ausgabe 2020))

umzusetzen. So hat sie bereits im Jahr nach der Verabschiedung erste Massnahmen umgesetzt, weitere folgten in den Jahren danach. Eine Liste mit Massnahmen ist auf der Webseite der Stadt einsehbar (siehe QR-Code). Der Fokus lag auf der Schliessung von Netzlücken und dem Entschärfen von unsicheren Kreuzungen und Konfliktpunkten. Vor allem einfach umsetzbare Massnahmen wurden zuerst umgesetzt. Ein Vorgehen, das auch andere Städte und Gemeinden verfolgen. Trotz der knappen Ressourcen in der Stadtverwaltung und langen Verfahren

kommt die Umsetzung gut voran. Im Amt für Tiefbau und Verkehr ist seit September 2023 die neue Abteilung Mobilität und Planung unter anderem für die Weiterentwicklung des Velonetzes zuständig. Die Veloförderung hat dank einem Team mit dem nötigen Fachwissen mehr Gewicht bekommen in der Stadtverwaltung.



## Herausforderungen für die Umsetzung

Generell gibt es grosse Herausforderungen für infrastrukturelle Velomassnahmen. Das hat vor allem vier Gründe:

### 1. Platzbedarf

Das grösste Hindernis ist oft der fehlende Platz für den Veloverkehr. Im Gegensatz zum Fussverkehr und zum motorisierten Individualverkehr hat das Velo meist (noch) keine eigene Infrastruktur. Der Strassenraum ist oft eng. Zudem nehmen die Interessen und Anforderungen zu. Die angestrebte getrennte Führung des Veloverkehrs benötigt tendenziell mehr Platz. Das verschärft das Platzproblem.

### 2. Aufwendige Prozesse

Rechtliche und öffentlichkeitswirksame Prozesse dauern meist lange. Insbesondere Mitwirkungsprozesse, Einsprachen sowie Landerwerbsverhandlungen sind zeitintensiv.

### 3. Akzeptanz der Anwohnerinnen und Anwohner

Zwar informieren und involvieren die Verantwortlichen die Anwohnenden bei Strassenbauprojekten und Verkehrsanordnungen frühzeitig. Trotzdem besteht die Gefahr, auf Widerstand zu stossen. Vor allem dann, wenn es um Landerwerb geht. Die Projektverantwortlichen und die projektierenden Büros bemühen sich, den Flächenbedarf zu minimieren. Das erhöht zwar die Chance auf Erfolg. Dafür ist aber die baulich realisierte Lösung vielleicht

weit entfernt von der ursprünglichen Wunschlösung.

### 4. Velos auf Hauptstrassen/Querung von Hauptstrassen

Die gravierenden Netzlücken und Sicherheitsdefizite sind üblicherweise an Hauptstrassen. Hier gibt es mehr Verkehr und mehr Schwerverkehr. Zudem ist die erlaubte Geschwindigkeit höher. Je stärker die Strasse befahren ist, desto schwieriger sind Infrastrukturanpassungen. Meist handelt es sich um Bundes- oder Kantonsstrassen. Die Stadt ist dann nicht Bauherin und kann das Projekt nicht selbst planen. Art. 2a Abs. 4 der Initiative verlangt eine proaktive Abstimmung der Velonetzplanung zusammen mit den kantonalen Behörden. Das Amt für Tiefbau und Verkehr tut das bereits heute konsequent.

### 17.7 Millionen Franken für Massnahmen im Strassenraum budgetiert

Die Stadt Frauenfeld hat in den vergangenen fünf Jahren rund 1.4 Millionen Franken für Einzelmassnahmen zur Förderung der Veloinfrastruktur eingesetzt. Darin sind kombinierte Massnahmen nicht enthalten, wie zum Beispiel die Umgestaltung von Quartierstrassen oder die Umsetzung von Tempo-30-Zonen. Der Gemeinderat hat am 13. März 2024 dem Budget 2024 zugestimmt. Er hat damit auch 2.3 Millionen Franken Investitionskosten für Massnahmen in Strassenprojekten freigegeben. Der Finanzplan 2025 bis 2027 enthält weitere rund 15.4 Millionen Franken

an Massnahmen im Strassenraum. Dazu gehören sowohl Einzelmassnahmen zur Förderung der Veloinfrastruktur als auch Massnahmen für alle Verkehrsträger. Bei letzteren ist die Veloförderung immer eines der Projektziele.

Finanziell verbindlich ist auch das Agglomerationsprogramm. Es macht möglich, dass der Bund und der Kanton Massnahmen mitfinanzieren. Die Agglomerationsprogramme der ersten Generationen sind in Umsetzung. Die Stadt nutzt sie, um sowohl verbleibende Massnahmen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept als auch weitere Veloinfrastrukturmassnahmen umzusetzen, unter anderem im Rahmen der Murgbogen-Entwicklung. Derzeit erarbeitet die Stadt das Agglomerationsprogramm der 5. Generation. Sie will es spätestens im März 2025 beim Bund einreichen.

## Debatte im Gemeinderat

Der Gemeinderat beriet am 26. Juni 2024 die Botschaft zur kommunalen Volksinitiative «Frauenfelder Veloinitiative». Der Stadtrat hatte beantragt, die Initiative für gültig zu erklären. Der Gemeinderat tat dies einstimmig mit 37 Ja- zu 0 Nein-Stimmen. Enthaltungen gab es keine.

Der Stadtrat hatte zudem beantragt, über die Initiative zwar abstimmen zu lassen, dem Stimmvolk jedoch ein Nein zu empfehlen. 20 Gemeinderatsmitglieder stimmten diesem Antrag zu, 17 lehnten ihn ab. Den Änderungsantrag für eine Ja-Empfehlung ans Stimmvolk lehnte der Gemeinderat ab: 20 Mitglieder stimmten Nein, 14 Ja, drei Mitglieder enthielten sich.

Die wichtigsten Argumente der Gegnerinnen und Gegner:

- Die Veloförderung ist in der Gemeindeordnung am falschen Ort.
- Den Übergangartikel 62a braucht es nicht. Das Geld ist vorhanden und nicht das Problem. Vielmehr verzögern fehlendes Personal und lange Rechtsmittelverfahren die Umsetzung der geplanten Massnahmen.
- Es ist keineswegs garantiert, dass der Rahmenkredit die erhoffte Wirkung bringt.

Die wichtigsten Argumente der Befürworterinnen und Befürworter:

- Die Veloförderung muss in der Gemeindeordnung verankert werden. Nur so wird sie – anders als bisher – verbindlich.
- Die Bestimmungen in der Gemeindeordnung schaffen Planungssicherheit, und der Umsetzungsdruck steigt.
- Ohne die Ergänzung der Gemeindeordnung um die zwei Artikel hängt die Veloförderung von den aktuellen politischen Prioritäten ab.
- Das gesetzlich gesicherte Geld ist nachhaltig investiert und zahlt sich mittelfristig mehr als aus.

# Die Haltung des Stadtrates

Die Initiative fordert drei Massnahmen. Die Absichten der Initiative sind bereits heute Bestandteil der städtischen Veloplanung und der Umsetzungspraxis.

## 1. Rahmenkredit zur Schliessung von Netzlücken

Bisher gaben der Stadtrat und der Gemeinderat die Kredite für jede Infrastrukturmassnahme ohne Probleme frei. Eine schnellere Umsetzung hängt weniger von fehlenden Krediten als von den beschriebenen Herausforderungen ab. Das Budget 2024 und der Finanzplan 2025-2027 enthalten bereits eine Finanzierung für Massnahmen. Den Rahmenkredit von drei Millionen Franken in die Gemeindeordnung zu verankern, steht dabei quer in der Landschaft. Eine starre finanzielle Vorgabe könnte künftig sogar kontraproduktiv sein.

## 2. Mindestens zwei Infrastrukturmassnahmen pro Jahr in den ersten drei Jahren

Die Stadt hat diese Vorgabe in den vergangenen Jahren insgesamt erreicht. Der Stand der Umsetzung kann auf der städtischen Webseite nachgelesen werden (siehe QR-Code Seite 9).

## 3. Umsetzungs- und Finanzierungsprogramm für weitere sieben Jahre

In den kommenden drei bis vier Jahren will die Stadt weitere wichtige Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrskonzeptes umsetzen. Für 2028 und später entwickelt

sie zurzeit im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 5. Generation weitere Massnahmen, teilweise auch grössere Veloprojekte. Dieses Infrastrukturförderprogramm ermöglicht die finanzielle Unterstützung durch den Bund. Bauliche Verbesserungen für den Veloverkehr sind explizit gewünscht und in der Regio Frauenfeld auch vorgesehen.

Nach Meinung des Stadtrats ist es den Anliegen der Veloförderung dienlicher, bereits bestehende Planungsinstrumente so zu ergänzen, dass sie die Ziele der Initiative bestmöglich unterstützen und rasch wirken. Insbesondere kann so auf die spezifischen Herausforderungen bei der Umsetzung von Velomassnahmen besser eingegangen werden:

- Der Richtplan ist verbindlich für die Behörden. Er verpflichtet sie, die darin beschriebenen Massnahmen umzusetzen. Die Gemeindeordnung ist nicht der richtige Ort.
- Lange Rechtsmittelverfahren und die beschränkten personellen Ressourcen verzögern einige Massnahmen. Die Initiative ändert daran nichts.
- Der Rahmenkredit bringt ebenfalls keine schnellere Umsetzung, zumal die bislang vorhandenen Mittel noch nicht ausgegeben sind.

## Wie geht es weiter?

Unabhängig vom Ausgang der Abstimmung ergreift der Stadtrat folgende Massnahmen. Der Stadtrat

- nimmt Artikel 2a des Initiativtextes inhaltlich in den kommunalen Richtplan, Teil Verkehr, auf.
- legt im Richtplan die Velovorzugsrouten aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept Stadt Frauenfeld geografisch und inhaltlich fest.
- nimmt Massnahmen und die Velorouten ins Gesamtverkehrskonzept auf. Letztere bieten direkte und komfortable Verbindungen für alle Alters- und Nutzergruppen sowie für den Pendler- und Freizeitverkehr, nach dem etablierten Ansatz «von 8 bis 80 Jahre».
- verankert die verbleibenden Massnahmen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Frauenfeld und weitere Veloinfrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm, unter anderem im Rahmen der Murgbogen-Entwicklung. So kann er die Mitfinanzierung durch den Bund beantragen.
- beauftragt das Departement für Bau und Verkehr, die Konzeptstudie Velovorzugsrouten so schnell wie möglich zu erstellen und die ersten Massnahmen dazu in den nächsten fünf Jahren zu entwickeln und umzusetzen.
- beauftragt das Departement für Bau und Verkehr, eine Umsetzungsplanung für das Fuss- und Veloverkehrskonzept im Rahmen des Budgets 2025 und des Finanzplans 2026 bis 2028 zu erstellen.



# Auf den Punkt gebracht



Ein komfortables und sicheres Velowegnetz ist wichtig für eine klimaneutrale Mobilität und eine lebenswerte Stadt. Die Veloplanung trägt massgeblich zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung bei.



Die «Frauenfelder Veloinitiative» verlangt, die Umsetzung des Velowegnetzes mit einem Rahmenkredit zu beschleunigen. Sie will die Veloplanung mittels zwei neuer Artikel in der Gemeindeordnung verankern. Die Initiantinnen und Initianten finden, dass der Ausbau des Velowegnetzes zu langsam vorankommt.



Der Stadtrat ist der Meinung, dass die Veloförderung im Richtplan und in den städtischen Konzepten am richtigen Ort festgehalten ist. Zudem hält der Stadtrat fest, dass die Umsetzung des Fuss- und Veloverkehrskonzeptes auf gutem Weg ist. Das Budget und der Investitionsplan 2025-2027 enthalten Kredite in der Höhe von 17.7 Millionen Franken, sowohl für Velo-Einzelmassnahmen als auch für generelle Massnahmen im Strassenraum. Auch verfügt das zuständige Amt für Tiefbau und Verkehr seit September 2023 über eine Planungsabteilung, die sich um die Veloförderung kümmert.

# Abstimmungsfrage

Liebe Stimmbürgerinnen, liebe Stimmbürger

Die Verkehrssicherheit und die Weiterentwicklung des Velowegnetzes sind wichtige Themen. Sie tragen dazu bei, die Lebensqualität in der Stadt Frauenfeld zu erhöhen. Wichtige Massnahmen zur Verbesserung sind bereits in den Planungsgrundlagen enthalten. Indem der Stadtrat Artikel 2a des Initiativtextes und die Velorouten in den Richtplan aufnimmt, sind die Anliegen der Initiative verbindlich in den Planungsinstrumenten verankert. Die Gemeindeordnung ist dafür nicht der richtige Ort. Die finanziellen Mittel für die Massnahmen stehen bereit. Ein Rahmenkredit bedeutet nicht, dass die Massnahmen schneller umgesetzt sind.

Aufgrund dieser Ausführungen empfehlen Ihnen der Gemeinderat und der Stadtrat, die Volksinitiative «Frauenfelder Veloinitiative» abzulehnen.

Die Abstimmungsfrage lautet:

**Wollen Sie die Frauenfelder Veloinitiative annehmen und die Gemeindeordnung der Stadt Frauenfeld um den Artikel 2a «Velowegnetz» und den Art. 62a «Umsetzung Velowegnetz» gemäss Initiativtext ergänzen?**