



Fakten & Argumente

1. Wo stehen wir in Sachen Veloverkehr?

Die Experten beurteilen den Veloverkehr im Grundlagenbericht zum Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld vom 7. Mai 2021 wie folgt:

«Das Velo nimmt in Frauenfeld eine gewisse Präsenz im öffentlichen Raum ein. Es werden punktuell spezifische Lösungen für Velofahrende umgesetzt (z.B. Querungs- und Abbiegehilfen). Die vielen und meist sehr gut belegten Veloparkplätze am Bahnhof Frauenfeld zeigen einerseits die Nutzung, aber auch das Ausbaupotenzial auf. Mit den Mitteln aus dem Agglomerationsprogramm wurde in den letzten Jahren etappenweise der Agglomerationsradweg entlang der Bahnlinie erstellt (...).

*Bei der Qualität der Veloverbindungen zeigt sich ein **zwiespältiges Bild**. Einerseits gibt es einzelne Abschnitte mit hohem Standard, wie etwa dem Regionalen Radweg. Andererseits gibt es viele Verbindungen (insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen), die keine oder nur eine **ungenügende Veloinfrastruktur** anbieten. (...). Für die ungeübten Velo-fahrenden fehlt mehrheitlich ein durchgehendes Angebot» (Grundlagenbericht S. 12 f).*

*«Die Agglomeration Frauenfeld hat gute Ansätze, um den Modalsplitanteil für den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Jedoch **fehlt insbesondere beim Fuss- und Veloverkehr ein hochwertiges und durchgehendes Netz**» (Grundlagenbericht S. 15).*

Am 19. Mai 2020 hat der Stadtrat Frauenfeld ein Fuss- und Veloverkehrskonzept beschlossen. Ziel ist es, die bisher heterogene Veloinfrastruktur zu einem zusammenhängenden Netz auszubauen. Jedes Quartier soll mindestens eine direkte (Direktrouten) sowie eine komfortable Veloroute (Komfortrouten) ins Stadtzentrum erhalten. Dieses Netz soll die Basis bilden, um den künftigen Mehrverkehr in der Stadt Frauenfeld zu einem möglichst grossen Teil mit dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen. Die Massnahmeblätter umfassen 16 Projekte zur Aufwertung der Veloinfrastruktur mit drei zeitlichen Prioritäten.

2. Wo liegt das Problem?

Das Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld (2021) sieht vor, dass der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr vier gleichwertige Element des Personenverkehrs bilden (Leitsatz 3.3. Verkehrsnetz optimieren). Davon sind wir weit entfernt. Von Gleichwertigkeit kann keine Rede sein. Die Umsetzung des Fuss- und Veloverkehrskonzepts hat noch kaum Fahrt aufgenommen. Die im Konzept vorgesehen Umsetzungsfristen werden in vielen Fällen nicht eingehalten.

Damit die Umsetzung endlich Fahrt aufnimmt, braucht es die Frauenfelder Veloinitiative. Volksinitiativen sind ein bewährtes Instrument, um Blockaden im Stadtrat und Gemeinderat zu überwinden und neue Impulse zu setzen.

3. Wie funktioniert die Frauenfelder Veloinitiative?

Veloförderung als Aufgabe der Stadt Frauenfeld

Die Initiative will die Veloförderung als Aufgabe der Stadt Frauenfeld in der Gemeindeordnung verankern. Die Wahl der Gemeindeordnung – der Verfassung unserer Stadt – unterstreicht den hohen Stellenwert dieser Aufgabe. Gemeinderat und Stadtrat erhalten damit vom Volk den verbindlichen Auftrag, sich mit all ihren Möglichkeiten für die Förderung des Veloverkehrs einzusetzen: Zum einen mit den Massnahmen, welche die Initiative selber vorgibt, zum andern mit Massnahmen in verwandten Bereichen wie der Siedlungsplanung, der Quartierentwicklung oder der Freiraumplanung.

Es handelt sich um eine Initiative in Form des ausgearbeiteten Entwurfs, die sich bei der Annahme durch die Stimmberechtigten direkt umsetzen lässt. Die Initiative verlangt, dass die Gemeindeordnung der Stadt Frauenfeld (GO) mit zwei Bestimmungen ergänzt wird.

- **Art. 2a Velowegnetz** ist eine Programm- und Zielnorm. Sie verpflichtet Gemeinderat und Stadtrat, die aufgeführten Ziele und Planungsgrundsätze in den kommunalen Leitbildern, Planungen und Projekten umzusetzen und sie auch gegenüber dem Kanton zu vertreten.
- **Art. 62a Umsetzung Velowegnetz** enthält die konkreten Massnahmen zur Umsetzung der Ziele von Art. 2a. Die Abs. 1 und 2 formulieren ein kurzfristiges Umsetzungsprogramm zur Veloförderung, das zeitlich auf 3 Jahre ausgelegt ist und möglichst schnelle Resultate zeigen soll. Dafür steht ein Rahmenkredit von 3 Mio. Fr. zur Verfügung. Abs. 3 verlangt ein mittelfristiges Umsetzungsprogramm mit einem Zeithorizont von 7 Jahren, das an das dreijährige Umsetzungsprogramm anschliesst.

Erläuterungen der einzelnen Bestimmungen der Initiative

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.

Das Velo ist ein platzsparendes, emissionsfreies und gesundes Fortbewegungsmittel, das in Frauenfeld über grosses Potenzial verfügt. Die Initiative verlangt von der Stadt Massnahmen zu treffen, damit das Velo häufiger als Verkehrsmittel gewählt wird. Die geforderte stetige Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr ist eine Daueraufgabe. Da für den Veloverkehr in Frauenfeld zurzeit noch Daten fehlen, lässt sich die Erhöhung des Veloanteils nicht quantitativ beziffern.

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.

In dieser Bestimmung wird die Netzphilosophie der Velowege rechtsverbindlich verankert («zusammenhängend und durchgehend»). Die Bestimmung orientiert sich an Art. 3 Abs. 3 und Art. 6 lit. a des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz), das am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist. Dieses Gesetz verpflichtet die Kantone zur Planung (innert 5 Jahren) und Verwirklichung von Velowegnetzen (innert 20 Jahren) und gibt Qualitätsziele vor. Das Gesetz verlangt, dass die Velowege sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und Fussverkehr geführt wird (Art. 6 lit. c Veloweggesetz). Dort, wo sich Velos und motorisierter Individualverkehr den knappen Verkehrsraum weiterhin teilen müssen, sind die Rahmenbedingungen so anzupassen, dass Velofahrende die Chance haben, sich auf Augenhöhe mit den anderen Verkehrsteilnehmenden zu bewegen. Ein Schlüssel dazu ist die Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten auf den betroffenen Strassen (Tempo 30-Zonen).

³ Das Velowegnetz berücksichtigt insbesondere die Sicherheitsbedürfnisse von Kindern, Jugendlichen, Familien und älteren Menschen.

Bei diesem Personenkreis braucht es besondere Massnahmen zum Schutz vor dem motorisierten Verkehr. Mit Familien sind Eltern gemeint, die mit Kindern unterwegs sind (Veloanhänger, Velositz, Schattenvelo, Kindervelo).

4 Die Gemeinde stimmt die Planung von Velowegen auf Kantonstrassen proaktiv mit den kantonalen Behörden ab.

Viele Alltagsrouten in Frauenfeld führen gezwungenermassen über Kantonsstrassen. Hier muss der Kanton als Strasseneigentümer einbezogen werden, wenn die Stadt Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs treffen will. Die Stadt soll dabei eine proaktive Rolle einnehmen und allenfalls auch Gegensteuer geben, wenn der Kanton zu stark die Interessen des motorisierten Verkehrs betonen sollte. Der Bund verpflichtet die zuständigen Behörden zur Koordination (Art. 7 Veloweggesetz).

Art. 62 a 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.

Hier handelt es sich um das **«Filetstück»** der Initiative. Mit einem Rahmenkredit von drei Millionen Franken werden die finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt, die der Stadtrat ohne Beizug des Gemeinderats schnell und unkompliziert für die Veloförderung einsetzen kann.

Mit dem Kredit von 3 Mio. Fr. können deutlich **mehr Mittel in die Verbesserung des Velowegnetzes** investiert werden als dies heute der Fall ist. In den drei Jahren nach Inkrafttreten der Initiative steht pro Jahr ein Kredit von 1 Mio. Fr. zur Verfügung. Zum Vergleich: Im Budget 2023 sind im Bereich Veloinfrastruktur Investitionen von 230'000 Fr. vorgesehen, für 2024 sollen sich die Investitionen gemäss Finanzplan auf 610'000 Fr. belaufen (davon 300'000 Fr. für den Agglomerationsradweg).

Die Initiative zählt beispielhaft auf, wie der Rahmenkredit verwendet werden soll: Für die Entschärfung von Gefahrenpunkten und die Schliessung von Lücken im Velowegnetz. Dazu gehört auch die Realisierung von absteigefreien Strassenquerungen. Bei der Wahl der Massnahmen kann die Stadt auf das Fuss- und Veloverkehrskonzept 2020 zurückgreifen, wo die Schwachstellen und Lücken identifiziert und Massnahmen vorgeschlagen werden. Hinzu kommen weitere Planungen wie der geltende Verkehrsrichtplan 2011 bzw. der künftige revidierte Verkehrsrichtplan (ca. 2025) und die Testplanung Lebensraum Murg 2022 (Nord-Süd Radweg entlang der Murg).

Die Bestimmung hält ausdrücklich fest, dass der Rahmenkredit bereits beschlossene Kredite im Bereich der Veloförderung ergänzen (und nicht ersetzen!) soll. Diese Abgrenzung bezieht sich vor allem auf den Rahmenkredit von 11,3 Mio. Fr., der am 15. Mai 2022 von den Stimmberechtigten beschlossen wurde und für die Aufwertung der Strassenräume in der Innenstadt (Altstadt/Freie-Strasse, Rathausplatz, Promenade, Vorstadt,

Ringstrasse, Rheinstrasse) vorgesehen ist. Die geplanten Aufwertungen kommen direkt oder indirekt auch dem Veloverkehr zugute (z.B. Tempo 30-Zonen auf den Hauptverkehrsstrassen in der Innenstadt). Der von der Veloinitiative geforderte Rahmenkredit von 3 Mio. Fr. darf nicht für die Aufwertung der Strassenräume in der Innenstadt verwendet werden, da hierfür bereits ein rechtskräftiger Rahmenkredit besteht. Der Rahmenkredit der Veloinitiative ist somit in erster Linie für Massnahmen auf dem Velowegnetz ausserhalb der Innenstadt einzusetzen, insbesondere auf den Zubringerrouen zur Innenstadt.

² In den ersten drei Jahren nach Inkrafttreten der Initiative sind jährlich mindestens zwei bauliche Infrastrukturmassnahmen zu realisieren, die das Velowegnetz wesentlich aufwerten.

Die Bestimmung verlangt konkrete Umsetzungsschritte in den drei Jahren nach Inkrafttreten der Initiative. Jährlich müssen mindestens zwei substantielle baulich Infrastrukturmassnahmen umgesetzt werden, die aus dem Rahmenkredit finanziert werden. Daneben kann und soll der Stadtrat selbstverständlich auch organisatorische Massnahmen umsetzen (z.B. Signalisationen).

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.

Diese Bestimmung verpflichtet den Stadtrat, innert drei Jahren nach Inkrafttreten der Initiative ein Anschlussprogramm samt Finanzierung für die folgenden sieben Jahre auszuarbeiten und zu beschliessen. Vorbehalten sind hier die Finanzkompetenzen des Gemeinderates (Kredite über Fr. 300'000).

7. März 2023

www.veloinitiative-frauenfeld.ch

