



Botschaft

9. April 2024

Botschaft-Nummer: 16

Kommunale Volksinitiative «Frauenfelder Veloinitiative»

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen die Anträge zur kommunalen Volksinitiative «Frauenfelder Veloinitiative».

Am 5. Juni 2023 wurde die Volksinitiative der Partei CH «Chrampfe & Hirne» mit 1502 gültigen Unterschriften eingereicht. Mit Beschluss vom 20. Juni 2023 hat der Stadtrat das Zustandekommen der Initiative festgestellt.

Gültigkeit

I. Wortlaut der Initiative

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

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.

II. Prüfung der Gültigkeit der Initiative

Das Verfahren bei Volksinitiativen ist in Art. 12 und 13 der Gemeindeordnung (GO) beschrieben. Gemäss Art. 13 Abs. 3 GO befindet der Gemeinderat auf Antrag des Stadtrates über die Gültigkeit der Initiative.

Der Stadtrat erstattet mit dieser Botschaft Bericht und stellt Antrag zuhanden des Gemeinderates über die Gültigkeit der Initiative. Dabei geht es darum, das Volk nicht an die Urne zu bemühen, wenn eine Initiative den rechtlichen Anforderungen nicht genügt. Der Gemeinderat hat bei der Gültigkeitsprüfung eine Rechtskontrolle auszuüben, die nicht in eine politische Beurteilung abgleiten darf. Die politische Beurteilung folgt erst in einem zweiten Schritt, wenn der Gemeinderat darüber zu entscheiden hat, ob er der Volksinitiative Folge leisten will. Bei der vorzunehmenden Gültigkeitsprüfung sind die formellen und inhaltlichen Voraussetzungen für die Behandlung der Volksinitiative zu untersuchen. Die Prüfung hat mit einer gewissen Zurückhaltung zu erfolgen. Das Initiativrecht soll keine unnötigen Erschwernisse erfahren. Im Sinne des Grundsatzes „in dubio pro populo“ (im Zweifel für das Volk) sind Begehren, deren inhaltliche Zulässigkeit zweifelhaft erscheint, dem Volk zum Entscheid vorzulegen, sofern eine rechtskonforme Interpretation wenigstens denkbar und nicht völlig ausgeschlossen ist (Stähelin/ Gonzenbach/ Walt, Wegweiser durch die Thurgauer Verfassung, 2. Aufl., Frauenfeld 2007).

1. Formelle Anforderungen

Unter die Prüfung der formellen Anforderungen fallen insbesondere die Gebote der Einheit der Form und der Einheit der Materie. Das Gebot der Einheit der Form verlangt, dass eine Initiative entweder als allgemeine Anregung oder als ausgearbeiteter Entwurf formuliert ist. Eine Mischform ist unzulässig. Im vorliegenden Fall ist die Initiative als ausgearbeiteter Entwurf formuliert. Die Einheit der Form ist gewahrt. Die Einheit der Materie bedeutet, dass grundsätzlich unabhängige Anliegen nicht miteinander vermischt werden dürfen. Das Anliegen der Initiative ist in sich geschlossen, und die Einheit der Materie ist gewahrt.

2. Inhaltliche Anforderungen

Zu den inhaltlichen Anforderungen gehören insbesondere die Vereinbarkeit mit dem übergeordneten Recht sowie die Durchführbarkeit. Ein Verstoß gegen übergeordnetes Recht (Bundesrecht, kantonales Recht oder kommunale Erlasse) ist hier nicht ersichtlich.

Bezüglich der Durchführbarkeit reichen allfällige Vollzugsschwierigkeiten zur Annahme der Ungültigkeit nicht aus. Vielmehr müssen sich objektive, unüberwindliche Hindernisse stellen. Der Stadtrat erachtet die Volksinitiative als inhaltlich ausreichend, auch wenn die Umsetzbarkeit in einzelnen Punkten einen gewissen Klärungsbedarf aufweist.

Ein Rahmenkredit gibt der Exekutive die Ermächtigung, für mehrere in einem Programm zusammengefasste Einzelvorhaben bis zum bewilligten Betrag Verpflichtungen einzugehen (§25 Abs. 3 Verordnung über das Rechnungswesen der Gemeinden, RB 131.21). Die Verwendung der im Rahmenkredit definierten Mittel für die Entschärfung von Gefahrenstellen und die Schliessung von Netzlücken ist als klar umschriebenes Ziel erkennbar und aus Sicht des Stadtrates möglich. Da kein Perimeter umschrieben ist, muss angenommen werden, dass der Rahmenkredit für Projekte und Massnahmen auf dem gesamten Gemeindegebiet eingesetzt werden soll. Heute können die für die Zielerreichung erforderlichen Mittel nicht beziffert werden, da auch das umschriebene Ziel betreffend Zielerreichung diskutierbar ist. Diese Sachlage haben die Initianten erkannt und mit dem Art. 62a Abs. 3 die weiterführenden Massnahmen gleich in Auftrag gegeben. Es ist anzunehmen und müsste allenfalls in einer Abstimmungsvorlage präzisiert werden, dass der Rahmenkredit bis zur Vorlage eines Umsetzungs- und Finanzierungsprogramms (gemäss Art. 62a Abs. 3) und somit maximal 3 Jahre besteht.

Die Aufnahme von Beginn an zeitlich beschränkten Regelungen in die höchste Rechtsgrundlage einer Gemeinde ist fraglich. In vorliegendem Fall könnte die entsprechende Regelung in Art. 62a bereits nach drei Jahren keine Geltung mehr haben und müsste bei einer späteren Revision der Gemeindeordnung wieder gelöscht werden. Auch die übrigen Bestimmungen in Art. 62a sind zeitlich befristet. Denkbar wäre die Vorlage über die Aufnahme von Art. 2a mit dem Auftrag analog von Art. 62a an die Exekutive zu verbinden. Auf Art. 62a könnte verzichtet werden. Die Gemeindeordnung bliebe in sich sachlich als auch zeitlich einheitlich. Die Exekutive hat sich an einen solchen Auftrag zu halten als ob er in der Gemeindeordnung festgehalten wäre.

Gestützt auf diese Erwägungen und im Sinne des Grundsatzes «in dubio pro populo» (im Zweifel für das Volk) soll die Initiative jedoch dem Volk zum Entscheid vorgelegt werden, da eine rechtskonforme Interpretation denkbar und nicht völlig ausgeschlossen ist. Deshalb beantragt Ihnen der Stadtrat, die «Frauenfelder Veloinitiative» gültig zu erklären.

Stellungnahme zur Initiative

Ausgangslage

Aufgrund des Initiativtextes, der Kampagne sowie der Medienmitteilung der Initiantinnen und Initianten können verschiedene Anliegen unterschieden werden:

- Ein sicheres und durchgehendes Velowegnetz, das die Bevölkerung dazu bewegt, mehr Velo zu fahren. Von einer Stärkung des emissionsfreien und platzsparenden Fortbewegungsmittels kann die ganze Stadt profitieren. Unter anderem ist mehr Kundschaft für das Gewerbe zu erwarten.
- Mehr Sicherheit für Velofahrende durch sichere Routen, die Konflikte mit dem motorisierten sowie dem Fussverkehr reduzieren. Insbesondere wird mehr subjektive Sicherheit für Kinder, Jugendliche und Ältere gefordert.
- Eine raschere Umsetzung des vorhandenen kommunalen Fuss- und Veloverkehrskonzeptes. Schliessung von Lücken im Velowegnetz.
- Für die konkrete Umsetzung der Anliegen sieht die Initiative hauptsächlich drei Massnahmen vor:
 - Einen Rahmenkredit von 3 Mio. Franken für die Entschärfung von Gefahrenstellen und die Schliessung von Netzlücken
 - Umsetzung von mindestens zwei Infrakstrukturmassnahmen pro Jahr in den ersten drei Jahren
 - Umsetzungs- und Finanzierungsprogramm für die Jahre 4-10 nach Inkrafttreten

Einschätzung der Anliegen

Die allgemeinen Anliegen sind aus Sicht des Stadtrates nachvollziehbar und werden vom Stadtrat unterstützt. Das Velo spielt als platzsparende und (vor allem in städtischen Räumen) zeiteffiziente Mobilitätslösung eine Schlüsselrolle bei der aktuellen Umstellung des Mobilitätssystems auf die sich rasch zuspitzenden gesellschaftlichen Erwartungen und Anforderungen des 21. Jahrhunderts (kein Lärm, kein Feinstaub, kein CO₂-Ausstoss). Nebst den positiven Eigenschaften als emissionsfreies und platzsparendes Fortbewegungsmittel fördert das Velofahren zudem die Gesundheit; ein weiterer grosser wirtschaftlicher Nutzen.

Generell kommt die Veloförderung in der Schweiz langsamer voran als in vielen anderen Ländern mit vergleichbarem kulturellen und wirtschaftlichen Hintergrund. Diese allgemeine Feststellung trifft auch auf Frauenfeld zu. Als solches sind die Anliegen der Initiative bezüglich der Verkehrssicherheit und der Weiterentwicklung der Infrastruktur berechtigt. In dieser Hinsicht ist aktuell das Inkrafttreten des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz; SR 705) relevant. Mit ihm wird auch ein Paradigmenwechsel in der Veloplanung eingeläutet: Wo bis anhin das Velo im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr, gegebenenfalls durch die Markierung von Radstreifen, als Schweizer Lösung vorangetrieben wurde, soll fortan der Fokus vermehrt auf die getrennte Führung auf eigener Infrastruktur gerichtet werden (Art. 6 lit.c Veloweggesetz).

Lange wurde angenommen, dass der Mischverkehr für sogenannte «geübte» Velofahrende die Wunschlösung ist. Mit der Erkenntnis, dass dies von praktisch allen Nutzergruppen und insbesondere Familien, jüngeren und älteren Personen generell als unsicher empfunden wird (vor allem bei höheren MIV-Frequenzen und bei zugelassenen Geschwindigkeiten von 50 km/h und höher), hat sich diese Ansicht in relativ kurzer Zeit geändert. Auch in dieser Hinsicht knüpft die Initiative an die sich verändernde Haltung der Bevölkerung und an das aktuelle Fachwissen an.

Die städtischen Vorhaben im Bereich Veloverkehr (Planung des Velowegnetzes, Beseitigung von Netzlücken und Gefahrenstellen, weitere Aktivitäten im Bereich Veloförderung) basieren vorwiegend auf folgenden Grundlagen:

- Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld (Ausgabe 2021)¹:
Das Gesamtbild enthält ein Zukunftsbild und sechs Leitsätze zur räumlichen Entwicklung der Agglomeration für die nächsten rund 20 Jahre. Unter dem Leitsatz «Verkehrsnetz optimieren» wird der Veloverkehr neben dem Fussverkehr, motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr als viertes gleichwertiges Element anerkannt. Zudem sollen raumsparende und emissionsarme Verkehrsmittel das Rückgrat der künftigen Mobilität bilden. Dazu sind qualitätsfördernde Massnahmen wie Schliessen von Lücken im Velowegnetz und das Realisieren von Fuss- und Velorouten zu realisieren.
- Mobilitätskonzept Frauenfeld 2030 (Ausgabe 2016)²:
Das Mobilitätskonzept zeigt Strategien und Massnahmen zur Erreichung einer nachhaltigen, stadtverträglichen Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden auf. Um eine finanziell pragmatische Umsetzung der Massnahmen sicherstellen zu können, enthält das Konzept eine Priorisierung der Schlüsselprojekte anhand einer Kosten-Nutzen-Analyse (KNA). Die Kernaussage des Konzeptes ist, dass der zukünftige Mehrverkehr so weit wie möglich durch Ausbau und Förderung des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) sowie des öffentlichen Verkehrs aufgefangen werden soll.
- Gesamtverkehrskonzept Agglomeration Frauenfeld (in Erarbeitung, 2024):
Das Gesamtverkehrskonzept ist zurzeit in Erarbeitung als Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Mehr dazu im Nachfolgenden.
- Fuss- und Veloverkehrskonzept Stadt Frauenfeld (Ausgabe 2020)³:
Kernstück des Konzeptes bildet die Netzphilosophie für den Fuss- und den Veloverkehr. Sie zeigt die Stossrichtung der künftigen Infrastrukturbauten an. 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). Auf den Direkt-routen (mehrheitlich auf Kantonsstrassen) soll für die Velofahrenden der Idealzustand gemäss dem kantonalen «Langsamverkehrskonzept»⁴ (Ausgabe 2017) angestrebt werden. Damit die Ziele des Mobilitätskonzeptes «Mobilität 2030» erreicht werden können, sieht das Fuss- und Veloverkehrskonzept 15 weitere Massnahmen vor. Neben Infrastruktur-massnahmen sind Marketingmassnahmen (beispielsweise Velo-Plan oder Aktionen von Pro Velo) und Massnahmen im Bereich Governance (beispielsweise Abstellplatzreglement oder Monitoring Fuss- und Veloverkehr) vorgesehen.

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

² <https://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/verkehr/mobilitaetskonzept-mobilitaet-2030.html/1767>

³ <https://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/verkehr/fuss-und-veloverkehrskonzept-2030.html/1680>

⁴ https://tiefbauamt.tg.ch/public/upload/assets/44891/339_2017_Bericht_LVK_TG-Endabgabe.pdf?fp=1

Das Anliegen einer schnelleren Umsetzung des Fuss- und Veloverkehrskonzepts der Stadt

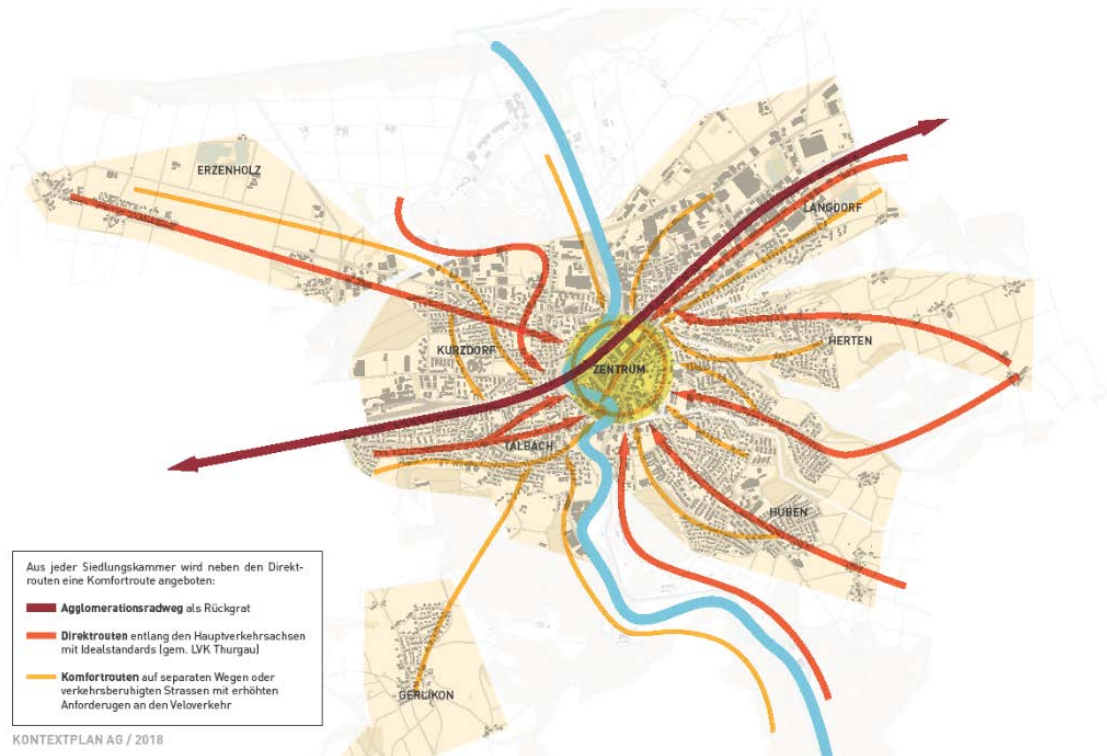


Abbildung 1: Netzphilosophie Veloverkehr (Fuss- und Veloverkehrskonzept Stadt Frauenfeld (Ausgabe 2020))

Frauenfeld ist differenzierter zu betrachten. Im Rahmen des Konzepts, das erst vor 4 Jahren entwickelt wurde, wurde eine Reihe von Massnahmen umgesetzt. Insbesondere die Schliessung von Netzlücken und das Entschärfen von unsicheren Kreuzungen und Konfliktpunkten stand dabei in den letzten Jahren im Fokus. Sicherlich wurden mehrheitlich die leicht umsetzbaren Massnahmen bevorzugt. Dieses Vorgehen ist auch andernorts im Rahmen von Fuss- und Veloverkehrskonzepten zu beobachten. Insbesondere die Tatsache, dass bereits im Jahr der Verabschiedung des Konzepts Massnahmen in Umsetzung waren, ist dennoch hervorzuheben. Details dazu werden nachfolgend aufgeführt und erläutert. Unter Betrachtung der vorhandenen Ressourcen in der Stadtverwaltung und den langen Verfahrensdauern ist die voranschreitende Umsetzung des Fuss- und Veloverkehrskonzeptes der Stadt Frauenfeld auf einem guten Stand.

Nichtsdestotrotz kennt die Umsetzung von infrastrukturellen Velomassnahmen generell grosse Herausforderungen. Dies vor allem aus vier Gründen:

- Platzbedarf:
Für den Veloverkehr ist der nicht vorhandene Platz oft das grösste Hindernis. Im Gegensatz zum Fussverkehr und zum motorisierten Individualverkehr (MIV) hat das Velo in vielen Strassenräumen (noch) keine eigene Infrastruktur. Im oft engen Strassenraum gelten zudem immer vielseitiger werdende Interessen und Anforderungen. Der oben beschriebene Fokus auf eine getrennte Führung des Veloverkehrs, welche tendenziell mehr Platz benötigt, verschärft dieses Problem.
- Aufwendige rechtliche und öffentlichkeitswirksame Prozesse:
Insbesondere die Mitwirkungsprozesse, die Behandlung von Einsprachen sowie Landerwerbsverhandlungen sind zeitintensiv und fordern einen «langen Atem» der Projektverantwortlichen.

- Akzeptanz der Anwohnerinnen und Anwohner:
Anwohnende sind bei Strassenbauprojekten und Verkehrsanordnungen als fester Bestandteil des Projektablaufs frühzeitig zu informieren und involvieren. Trotzdem besteht die Gefahr, auf Widerstand zu stossen, insbesondere bei einem allfälligen Landerwerb. In der Regel bemühen sich die Projektverantwortlichen sowie die projektierenden Büros sehr, den Flächenbedarf zu minimieren, um die Erfolgchance zu erhöhen. Dies kann andererseits dazu führen, dass die baulich realisierte Lösung weit entfernt ist von der ursprünglichen Wunschlösung.
- Velos auf Hauptstrassen / Querung von Hauptstrassen:
Das grössere Konfliktpotenzial, und somit die gravierenderen Netzlücken und Sicherheitsdefizite, befindet sich üblicherweise an Hauptstrassen. Dies aufgrund der grösseren Verkehrsmengen, des hohen Schwerverkehrsanteils und der höheren signalisierten und gefahrenen Geschwindigkeiten. Infrastrukturanpassungen sind bei der grösseren Beanspruchung der Strasse herausfordernd. Meist handelt es sich dabei um Bundes- oder Kantonsstrassen, weshalb die Stadt die Projektierung nicht selbst als Bauherrin in der Hand hat. Art. 2a Abs. 4 der Initiative zielt auf diesen Umstand ab. Die verlangte proaktive Abstimmung der Velonetzplanung zusammen mit den kantonalen Behörden wird in der heutigen Projektierungspraxis des Amtes für Tiefbau und Verkehr bereits konsequent umgesetzt.

Bezüglich der von den Initiantinnen und Initianten geforderten Massnahmen zum Infrastrukturbau ist folgendes anzumerken:

- Rahmenkredit für die Schliessung von Netzlücken:
Die Finanzierung der Infrastruktur bildete bis anhin keine massgebliche Hürde in der Umsetzung. Die tatsächlichen Herausforderungen sind im vorherigen Abschnitt beschrieben. Für die Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrskonzepts ist die Finanzierung grundsätzlich geregelt und im Budget 2024 sichergestellt sowie im Finanzplan 2025-2027 berücksichtigt. Die Kredite für die bisherigen Massnahmen konnten jeweils problemlos freigegeben werden.
- Umsetzung von mindestens zwei Infrastrukturmassnahmen pro Jahr:
Diese «Messlatte» wurde in den vergangenen Jahren insgesamt erreicht. Detailliert erläutert wird dies nachfolgend.
- Umsetzungs- und Finanzierungsprogramm für die Jahre 4-10 nach Inkrafttreten:
Für die kommenden drei bis vier Jahre sind weitere wichtige Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrskonzeptes der Stadt Frauenfeld zur Umsetzung vorgesehen. Ab 2028 werden zurzeit weitere Massnahmen, teilweise auch grössere Veloprojekte, im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 5. Generation entwickelt. Dieses Infrastrukturförderprogramm ermöglicht die finanzielle Unterstützung von baulichen Massnahmen durch den Bund, die eine nachhaltige Verkehrsentwicklung unterstützen. Bauliche Verbesserungen für den Veloverkehr sind explizit gewünscht und in der Regio Frauenfeld auch vorgesehen.

Umsetzungsstand des städtischen Fuss- und Veloverkehrskonzeptes

Das Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Frauenfeld besteht aus einem Bericht und Massnahmenblättern. Letztere sind nach den nummerierten Velorouten des Konzeptes aufgeteilt. Die Umsetzung der Massnahmen wurde bereits 2019 gestartet. Bisher wurden folgende Massnahmen realisiert:

- 2013 / 2016: Route 1+2 Regionaler Radweg, diese Routen wurden vor der Erarbeitung des Konzeptes realisiert (Komfortrouten Nr. 1 und 2).
- 2019: Querungshilfe Mühletobel-/ Zürcherstrasse (Komfortroute Nr. 6).
- 2019: Sichere Veloführung zum Marktplatz und Querungshilfe Marktstrasse (Komfortroute Nr. 7).
- 2019: Schlossmühlestrasse Radstreifen bergwärts, Gestaltung Kreuzung Markt- / St.Gallerstrasse, Querungshilfen Marktplatz (vgl. auch Route 7), T-30 Spannerstrasse (Komfortroute Nr. 14).
- 2019/2020: Murgbrücke: Rampe von regionalem Radweg auf Lindenweg (Komfortroute Nr. 15).
- 2019/2020: Aufhebung Einbahn für Velo auf Grabenstrasse (Komfortroute Nr. 15).
- 2019/2020: Optimierung Querungssituation Algisser- / Sternwartenstrasse (Komfortroute Nr. 11)
- 2020: Umgestaltung Kreuzung Häberlin- / Lachenackerstrasse (Komfortroute Nr. 10).
- 2020/2021: SBB Brücke Häberlinstrasse: Verbindung mit regionalem Radweg / Verbreiterung Rampe (Komfortroute Nr. 10).
- 2021/2022: Querungshilfe Kreuzung Bahnhof- / Kehlhofstrasse (Komfortroute Nr. 13).
- 2023: Kernfahrbahn Langdorfstrasse (Komfortroute Nr. 8).

Für die nächsten Jahre geplant sind weitere folgende Massnahmen (nur städtische Strassen):

- 2024: Querungshilfe Häberlinstrasse (Komfortroute Nr. 10).
- 2024: Erweiterung Brücke Murgkanal Mühlewiesenstrasse (Komfortroute Nr. 9).
- 2025: Brücke Militärstrasse bis Murg-Auen-Park (Komfortroute Nr. 9).
- 2025: Lindenweg, Rad- Fusswegunterquerung (Komfortroute Nr. 15).
- 2025: Aufwertung und Behebung Schwachstellen Spannerstrasse (Komfortroute Nr. 14).
- 2026/2027: Querungshilfe Eisenwerk- / Gaswerkstrasse (Komfortroute Nr. 9).
- 2026/2027: Sanierung Marktplatz mit sicherer Veloführung und Anbindung an Innenstadt (Komfortroute Nr. 7).
- Ab 2026: Realisierung mit Strassenraumgestaltung Innenstadt: Kreuzung Algisserstrasse – Promenadenstrasse Verbesserung Querungssituation, Kreuzung Algisserstrasse – Ringstrasse: Verbesserung Querungssituation (Komfortroute Nr. 11).
- Mehrere Sanierungen und Umgestaltungen von Quartierstrassen und -wege im Zuge des Ausbaus der Fernwärmenetzes.

Die Planung weiterer Massnahmen ab 2028 findet im Rahmen des Agglomerationsprogramms (5. Generation) statt. Als Bestandteil dieses Programms werden die restlichen Massnahmen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Frauenfeld ausgearbeitet und zur Mitfinanzierung beim Bund eingereicht.

Bei den folgenden Massnahmen kommt die Projektierung schwerer voran:

- Regionaler Radweg 3. Etappe aufgrund einer Einsprache, es wurden diverse Varianten diskutiert, aber keine Lösung gefunden.
- Massnahme Querungshilfe Broteggstrasse ist in Projekt Thundorferstrasse vom kantonalen Tiefbauamt eingeflossen (Stand Auflageprojekt), Kredit in Finanzplanung, Problem mit Landerwerb (Komfortroute Nr. 3).
- Rad- und Gehweg Bannhaldenstr. – Mühletobelstrasse: Projekt vorhanden, Baubewilligung wegen Vorgaben zum Waldabstand noch ausstehend.

- Massnahme Breitenstrasse: Auflageprojekt vorhanden, Landerwerb noch offen (Komfortroute Nr. 8).
- Massnahme Querungshilfe Lachenackerstr. / Schaffhauserstr. /Hummelstrasse: Landerwerb abgelehnt (Komfortroute Nr. 10).

Weitere Details zu den erfolgten und geplanten Massnahmen enthalten die Beilagen:

- Beispiele von umgesetzten Massnahmen (Beilage 1).
- Tabellarische Übersicht der Investitionskosten von umgesetzten und geplanten Massnahmen (Beilage 2).
- Tabellarische Übersicht der Investitionsprojekte mit Anteilen an Velomassnahmen im Budget 2024 und Finanzplanung 2025-2027 (Beilage 3).

Weiteres Vorgehen im Zusammenhang mit den Anliegen der Veloinitiative

Im Grundsatz anerkennt und unterstützt der Stadtrat die Anliegen der Veloinitiative. Deshalb wird er die Planungsinstrumente so ergänzen, dass sie die Ziele der Initiative bestmöglich unterstützen und rasch Wirkung entfalten. Dieser Weg erscheint dem Stadtrat geeigneter als die Umsetzung der vorliegenden Initiative. Die dafür nötigen finanziellen Mittel stehen bereits zur Verfügung.

Anliegen der Initiative in Planungsinstrumente aufnehmen

Der Stadtrat beabsichtigt im kommunalen Richtplan, Teil Verkehr, den durch die Initiantinnen und Initianten verfassten Artikel 2a im Wesentlichen aufzunehmen. Als behördenverbindliches Instrument verpflichtet die Richtplanung die Gemeinde dazu, die darin beschriebenen Massnahmen umzusetzen.

Der Stadtrat wird im Richtplan zudem neue Velovorzugsrouten festsetzen, die bereits im Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Frauenfeld und damit in der dafür wesentlichen Grundlage enthalten sind. Auch im Gesamtverkehrskonzept werden die Massnahmen abgebildet. Sie bieten direkte, komfortable Verbindungen für alle Alters- und Nutzergruppen (Pendler- und Freizeitverkehr, Ansatz «von 8 bis 80 Jahr»).

Finanzielle Mittel vorhanden

In den vergangenen 5 Jahren hat die Stadt Frauenfeld rund 1.4 Millionen Franken für Einzelmassnahmen zur Förderung der Veloinfrastruktur umgesetzt. Darin sind kombinierte Massnahmen (wie z.B. Umgestaltung Quartierstrassen oder die Umsetzung von T30-Zonen) nicht enthalten. In seiner Sitzung vom 13. März 2024 hat der Gemeinderat mit dem Budget 2024 rund 2.3 Mio. Franken Investitionskosten für Massnahmen in Strassenprojekten freigegeben. Weitere rund 15.4 Mio. Franken an Massnahmen sind im Finanzplan 2025 bis 2027 berücksichtigt. Enthalten sind sowohl Einzelmassnahmen zur Förderung der Veloinfrastruktur als auch kombinierte Massnahmen, bei denen die Veloförderung immer eines der Projektziele ist. Die Verankerung eines Betrags in der Gemeindeordnung steht dabei quer in der Landschaft, eine starre finanzielle Vorgabe könnte künftig sogar kontraproduktiv sein.

Eine zusätzliche finanzielle Verbindlichkeit bietet das Agglomerationsprogramm, das eine Mitfinanzierung durch Bund und Kanton ermöglicht. Die Agglomerationsprogramme der ersten Generationen sind in Umsetzung und werden genutzt, um sowohl verbleibende

Massnahmen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Frauenfeld als auch weitere Veloinfrastrukturmassnahmen (unter anderem im Rahmen der Murgbogen-Entwicklung) umzusetzen. Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation befindet sich zurzeit in Erarbeitung. Es wird spätestens im März 2025 beim Bund eingereicht.

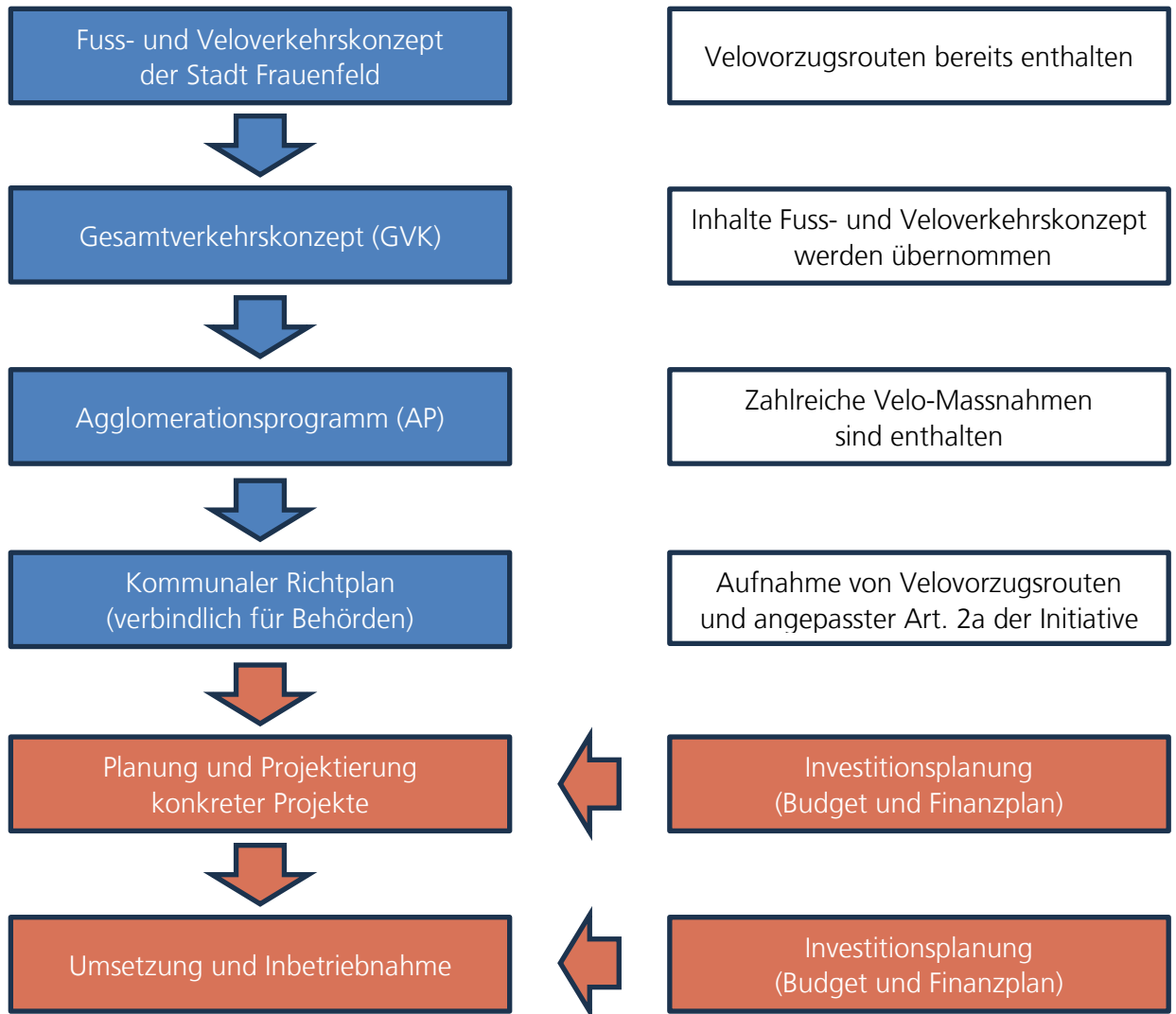


Abbildung 2: Arbeits- und Entscheidungsprozess zur Inbetriebnahme von Veloinfrastrukturmassnahmen

Fazit

Die Umsetzung der Massnahmen wird in der städtischen Verwaltung vorangetrieben. Hemmend wirken dabei lange Rechtsmittelverfahren und die beschränkten personellen Ressourcen. An diesem «Flaschenhals» würde die Initiative nichts ändern. Auch zusätzliche finanzielle Mittel würden keine schnellere Umsetzung bringen, zumal bislang auch die vorhandenen Mittel nicht ausgeschöpft werden konnten. Das vorgeschlagene Umsetzungsprogramm für die Schliessung von Netzlücken und die Umsetzung des Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Frauenfeld soll deshalb durch das Departement für Bau und Verkehr (DBV) erstellt und detailliert zum kommenden Budget 2025 und Finanzplan 2026-2029 beschrieben werden. Für die nächsten 8-10 Jahre sind sowohl die notwendigen Ressourcen als auch Investitionsgelder in diesem Rahmen zu schätzen und einzuteilen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Anliegen der Initiative in den planerischen Grundlagen bereits festgehalten sind, respektive in naher Zeit festgehalten werden. So sind sie an der wirkungsvollsten Stelle aufgenommen.

Der Stadtrat wird deshalb, unabhängig des Ausgangs der Initiative folgende Massnahmen ergreifen:

- Im kommunalen Richtplan, Teil Verkehr, den durch die Initiantinnen und Initianten verfassten Artikel 2a im Wesentlichen aufnehmen.
- Im Richtplan die Velovorzugsrouten (geografisch und inhaltlich) festlegen.
- Im Gesamtverkehrskonzept die Massnahmen abbilden.
- Die verbleibenden Massnahmen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Frauenfeld als auch weitere Veloinfrastrukturmassnahmen (unter anderem im Rahmen der Murgbogen-Entwicklung) im Agglomerationsprogramm verankern und damit die Mitfinanzierung durch den Bund beantragen.
- Das Departement für Bau und Verkehr beauftragen, die Erstellung einer Konzeptstudie «Velovorzugsrouten» voranzutreiben und das erste Massnahmenbündel zur Erstellung von Velovorzugsrouten in den nächsten 5 Jahren zu entwickeln und umzusetzen.
- Das Departement für Bau und Verkehr beauftragen, die Erstellung einer Umsetzungsplanung für das Fuss- und Veloverkehrskonzept im Rahmen des Budgets 2025 und des Finanzplans 2026-2028 an die Hand zu nehmen.

Anträge

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Aufgrund der Ausführungen stellen wir Ihnen folgende Anträge:

1. Die kommunale Volksinitiative «Frauenfelder Veloinitiative» wird gültig erklärt.
2. Die kommunale Volksinitiative «Frauenfelder Veloinitiative» wird dem Volk unterbreitet und zur Ablehnung empfohlen.

Der Entscheid über die Gültigkeit (Ziffer 1 des Antrags) unterliegt gemäss Artikel 13 Abs. 3 GO dem Rekursrecht. Ein Rekurs ist innert 30 Tagen mit Antrag und Begründung an das Departement für Inneres und Volkswirtschaft des Kantons Thurgau zu richten.

Die Vorlage geht an das Präsidium des Gemeinderates mit der Einladung, das Geschäft der zuständigen Geschäftsprüfungskommission zur Vorberatung, Berichterstattung und Antragstellung im Gemeinderat zuzuweisen.

STADT FRAUENFELD
Stadtrat Frauenfeld

Der Stadtpräsident: Anders Stokholm

Die Stadtschreiberin: Bettina Beck

Beilagen

- Beispiele von umgesetzten Massnahmen (Beilage 1)
- Tabellarische Übersicht der Investitionskosten von umgesetzten und geplanten Massnahmen (Beilage 2)
- Tabellarische Übersicht der Investitionsprojekte mit Anteilen an Velomassnahmen im Budget 2024 und Finanzplanung 2025-2027 (Beilage 3)

Beilage 1: Beispiele von umgesetzten Massnahmen

(Stand 22. März 2024, MMEED / SBUND)

Fuss- und Veloverkehrskonzept: Komfortroute Nr. 7 Massnahme 1:

Querungshilfe Marktstrasse und veränderte Veloführung im Übergang zum Marktplatz
Baujahr 2019



Fuss- und Veloverkehrskonzept: Komfortroute Nr. 15 Massnahme 7:

Aufhebung Einbahnregime für Velofahrende auf der Grabenstrasse
Baujahr 2019/2020



Fuss- und Veloverkehrskonzept: Komfortroute Nr. 15 Massnahme 1:

Murgbrücke: Rampe von regionalem Radweg auf den Lindenweg
Baujahr 2019/2020



Fuss- und Veloverkehrskonzept: Komfortroute Nr. 11 Massnahme 3:

Optimierung Querungssituation Algisser- / Sternwartenstrasse
Baujahr 2019/2020



Fuss- und Veloverkehrskonzept: Komfortroute Nr. 10 Massnahmen 3:

Umgestaltung Kreuzung Häberlin- / Lachenackerstrasse
Baujahr 2020



Fuss- und Veloverkehrskonzept: Komfortroute Nr. 10 Massnahmen Nr. 1:

SBB Brücke Häberlinstrasse: Verbindung mit regionalem Radweg: Verbreiterung Rampe
Baujahr 2020/2021



Fuss- und Veloverkehrskonzept: Komfortroute Nr. 13 Massnahme 1:

Querungshilfe Kreuzung Bahnhof- / Kehlhofstrasse
Baujahr 2021/2022



Beilage 2: Tabellarische Übersicht der Investitionskosten von umgesetzten und geplanten Massnahmen

Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Frauenfeld; Netzentwicklung und Infrastruktur

(Kostenabschätzungen Stand März 2024, BLUCH / SBUND)

Bemerkung:

Die Angaben sind teilweise grobe Anteilsabschätzungen, da nur die Gesamtkosten der Strassensanierung bekannt sind und in der Bauabrechnung bzw. Kostenschätzung die Massnahmen Fuss- und Veloverkehr nicht separat ausgewiesen wurden.

Beim Regionalen Agglo-Radweg wurden nur die Kosten Anteil Stadt Frauenfeld eingefügt (Projekt in Agglomerationsprogramm + Beteiligung Kanton)

MN-blatt Nr.	Name	Priorität / Realisiert	Kosten Ausgeführte Massnahmen Stand Okt. 2023 in CHF	Noch zu erwartende Kosten (bereits budgetiert; CHF)	Noch zu erwartende Kosten (nicht budgetiert; CHF, Grobschätzung)
I-1/2	1+2 Regionaler Radweg	A-C	1'600'000 (vor Konzept realisiert, 2013-2016)		
	Aggloradweg 3. Etappe			1'000'000	
I-3	3 Brotegg	B			
	Massnahme 1: Massnahme Querungshilfe Broteggstrasse ist in das Projekt Thundorferstrasse vom TBA eingeflossen. Massnahmen Reutenenstrasse bis Marktstrasse	Bisher nichts realisiert			50'000 (Querungshilfe) 50'000 (Verbindungsweg im Schulareal)
I-4	4 Erzenholz	B			
	noch keine Massnahmen projektiert oder umgesetzt (BGK Schaffhauserstrasse)				200'000
I-5	5 Gerlikon	B			
	Teil Radweg Frauenfelderstrasse, Ausführung voraussichtlich im 2025			100'000	
I-6	6 Herten	A			

	Massnahme 1: Mühletobelstrasse / Zürcherstrasse wurde umgesetzt.	2019	60'000 (Querungshilfe: Fussgängerschutzinsel)		
	Rad- und Gehweg Bannhaldenstrasse – Mühletobelstrasse, Projekt vorhanden. Baubewilligung betreffend Waldabstand noch ausstehend			200'000 (Verbindungsweg Mühletobel – Bannhalde)	
<i>I-7</i>	<i>7 Huben</i>	<i>A</i>			
	Massnahme 1: Sichere Veloführung Marktplatz und Querungshilfe Marktstrasse umgesetzt.	2019	Anteil ca. 200'000 (Markierung Randlinie in Fahrgasse, Querungshilfe Marktstrasse, Querungshilfe St.Gallerstrasse)		
	Querung Reutenenstrasse bei Stadtgarten noch nicht projektiert oder umgesetzt				20'000 (Querung Reutenenstrasse)
<i>I-8</i>	<i>8 Langdorf Industrie</i>	<i>A</i>			
	Anbindung an Regio Radweg, noch nicht projektiert oder umgesetzt, Breitenstrasse Auflageprojekt vorhanden, Landerwerb noch offen.			50'000 (Breitenstrasse Querungshilfe)	500'000 (Anbindung Regionaler Radweg)
	Massnahme 4: Langdorfstrasse Kernfahrbahn markiert, max. Breite Radstreifen 1.25m möglich bereits ausgeführt.	2023	5'000 (Grobe Kostenschätzung nur Markierungsarbeiten)		
	Kernfahrbahn Waffenplatzstrasse noch nicht projektiert oder umgesetzt da dies das Projekt Römerstrasse tangiert.				<i>(nicht geschätzt)</i>
<i>I-9</i>	<i>9 Murg Nord</i>	<i>B</i>			
	Querungshilfe Eisenwerkstrasse/ Gaswerkstrasse, Projektentwurf (Variante) vorhanden. Landerwerbsverhandlungen noch ausstehend. Projekt Erweiterung Brücke Murgkanal Mühlewiesenstrasse Baubewilligung noch ausstehend. (Verbreiterung von 1m auf 2.5m, 4m nicht möglich) > Route zeitlich auf Kurs, Prognose?	Erweiterung Brücke 2024 Querungshilfe 2026 / 2027		40'000 (Brücke Mühlewiesenkanal)	150'000
<i>I-10</i>	<i>10 Oberwiesen</i>	<i>A</i>			

	Massnahme 1: SBB Brücke Häberlinstrasse, Verbreiterung best. Rampe ausgeführt,	2020/2021	Kostenanteil ca. 400'000 (Rampe Verbreiterung / Anschluss an Radweg)	80'000 (Noch ausstehend, Querungshilfe)	
	noch ausstehend Querungshilfe Häberlinstrasse Projekt und Bewilligung vorhanden. Kreuzung Häberlinstrasse/Scheuchenstrasse Projekt in Bearbeitung.	Bau voraussichtlich 2024			
	Massnahmen 6: Querungshilfen Schaffhauserstrasse wo möglich im Projekt Schaffhauserstrasse eingeflossen,		Grobe Kostenschätzung Ca. 80'000		
	Massnahme3: Umgestaltung Kreuzung Häberlinstrasse/Lachenackerstrasse ausgeführt. Galgenholzstrasse noch nicht in Bearbeitung.	Teilweise umgesetzt, 2020	Grobe Kostenschätzung Ca. 30'000 (Trottoirüberfahrt aufgehoben, neu Rechtsvortritt ohne Vertikalversatz)		
<i>I-11</i>	<i>11 Algisser</i>	<i>B-C</i>			
	Massnahme 3: Querung Algisserstrasse/Sternwartenstrasse ausgeführt.	2019/2020	50'000, (Querung mit Vertikalversatz)		
	Restliche Massnahmen werden mit der Strassenraumgestaltung Innenstadt projektiert und ausgeführt.				<i>(nicht geschätzt)</i>
<i>I-12</i>	<i>12 Talbach</i>	<i>B</i>			
	noch nicht projektiert oder umgesetzt				
<i>I-13</i>	<i>13 Wellhauserweg</i>	<i>A</i>			
	Massnahme 1: Querungshilfe Kreuzung Bahnhofstrasse / Kehlhofstr. wurde ausgeführt.	2021/2022	30'000 (Querungshilfe Fussgänger und Velo)		20'000
	Kreuzung Oststrasse sowie Durchfahrt Verkehrsberuhigung noch nicht projektiert oder umgesetzt				<i>(nicht geschätzt)</i>

I-14	14 Spanner	A			
	Massnahmen 1 – 4 sind ausgeführt: 1. Schlossmühlestr. Radstreifen bergwärts 2. Kreuzung Marktstr-St.Gallerstr: Verbesserung Kreuzungssituation 3. Marktplatz: Sicherung Querungen 4. Spannerstrasse: T-30-Zone	2019 siehe auch Massnahme Route 7	40'000		
	Querungshilfe Spannerstrasse / Zürcherstrasse noch nicht projektiert oder umgesetzt Eventuell mit Strassenraumgestaltung Innenstadt möglich,				(nicht geschätzt)
I-15	Zentrumsring	B-C			
	Massnahmen 1 und 7 umgesetzt: 1. Rampe Murgbrücke auf Lindenweg 7. Aufhebung Einbahn für Velo Grabenstrasse ausgeführt.	2019/ 2020	200'000 (Verbindung vom Regionalen Radweg auf Bahnhofstrasse sowie Richtung Rheinstrasse)		
	Massnahme 11 Unterquerung Rheinstrasse Projekt vorhanden (Trockenbiotop im neuen Wegbereich, noch keine Lösung vorhanden) Massnahmen 2-4 und 8 – 10 noch nicht projektiert oder umgesetzt			250'000	
	Massnahmen 2-4 und 8 – 10 noch nicht projektiert oder umgesetzt				(nicht geschätzt)
I-16	Direktrouten	B-C			
	Entwicklung zusammenhängender Direkttrouten mit dem Strasseneigentümer (Kanton)				(nicht geschätzt)
I-17	Aufwertungskonzept Quartierzentren	A			
	Massnahmenkonzept erstellen und Pilotprojekt umsetzen (zentrale Themen: Einkaufen, Freizeit, Begegnung, Gastronomie, Spiel etc.)				(nicht geschätzt)
I-18	Begegnungszone Altstadt	A			
	Umgestaltung Freie-Strasse (Zielgruppen v.a. Zu Fussgehende)			(Rahmenkredit Innenstadt)	(nicht geschätzt)

I-19	Schulwegsicherheit	A			
	Überprüfung Schulwege mit Schulgemeinden und Massnahmen periodisch überprüfen, Umsetzung im Rahmen von Sanierungsmassnahmen (insb. Fussverkehr)				<i>(nicht geschätzt)</i>
I-20	Signalisation	A			
	Neues Signalisationskonzept Veloverkehr (u.a.)				<i>(nicht geschätzt)</i>
	Total		CHF 2'695'000 (davon Agglo-Radweg I-1+2 1'600'000)	CHF 1'720'000	<i>(CHF 990'000)</i>

Amt für Tiefbau und Verkehr

Schlossmühlestrasse 7
8501 Frauenfeld
Tel. 052 724 52 94
www.frauenfeld.ch

**Beilage 3: Tabellarische Übersicht der Investitionsprojekte mit Anteilen an Velomassnahmen im Budget 2024 und Finanzplanung 2025-2027**

(Stand 13. März 2024, SBUND)

Investitionsnummer	Bezeichnung	Budget 2024	Finanzplan 2025	Finanzplan 2026	Finanzplan 2027
INV00019	Agglomerationsprojekte; Radwegverbindung entlang SBB, Neubau	140'000.00	330'000.00	330'000.00	
INV00165	Oberes Mätteli bis Grabenstrasse, Sanierung Fussgängerverbindung				200'000.00
INV00331/446	Marktplatz Sanierung			50'000.00	725'000.00
INV00490	Langsamverkehrskonzept Vorbereitung Umsetzung	50'000.00			
INV00507/598/663/664	Kleinere, unvorhergesehene Neuanlagen, Korrekturen und Projektierungen	400'000.00	400'000.00	400'000.00	400'000.00
INV00573/574	Brücke Militärstrasse bis Murg-Auen-Park	45'000.00	500'000.00	130'000.00	
INV00590	Lindenweg, Rad- und Fusswegunterquerung Rheinstrasse	100'000.00	100'000.00		
INV00605/606	Eisenwerkstrasse Bushaltestelle Anpassung an BehiG und Veloquerung	220'000.00	320'000.00	200'000.00	200'000.00
INV00607/630	Innenstadt BGK Strassenräume	150'000.00	2'070'000.00		1'400'000.00
INV00653	Rütitobelbrücke	70'000.00			
INV00667	Försterhausbrücke	70'000.00			
INV00693/694	Hertenstrasse Bushaltestelle Plättlitzoo	140'000.00			
INV00695/696	Spannerstrasse, Staubeggstrasse bis Zürcherstrasse	30'000.00	150'000.00	50'000.00	
INV00698/699	Staubeggstrasse, Promenadenstrasse bis Ringstrasse	30'000.00	200'000.00	100'000.00	
INV00475	Murgstrasse / Metzgerstrasse, Projekt				20'000.00
INV00690	Gemeindestrassen diverse Planungen, Konzepte FVV	150'000.00	50'000.00		

Investitionsnummer	Bezeichnung	Budget 2024	Finanzplan 2025	Finanzplan 2026	Finanzplan 2027
INV00241	Zürcherstrasse Ost, Lindenspitz - Tower Kreisel (Kt.-Str.)		1'000'000.00	2'000'000.00	2'000'000.00
INV00358	Weststrasse Osterhaldenkreisel (Kt.-Str.)				200'000.00
INV00360	Weststrasse, Osterhalde bis Thurstrasse (Kt.-Str.)	80'000.00	80'000.00		
INV00570	St. Gallerstrasse, Murkart Radweg (Kt.-Str.)	50'000.00	50'000.00		
INV00618	Bushaltestellen auf Kantonsstrassen (Kt.-Str.)	300'000.00	300'000.00		
INV00644	Schaffhauserstrasse, Schaffhauserplatz bis Sonnenhofstrasse (Kt.-Str.)	300'000.00	700'000.00	800'000.00	
Total		CHF 2'325'000.00	CHF 6'250'000.00	CHF 4'060'000.00	CHF 5'145'000.00