

**GEMEINDEINITIATIVE
«SICHERE VELOROUTEN FÜR THUN
(THUNER VELO-INITIATIVE)»**

GEMEINDEABSTIMMUNG 9. JUNI 2024
BOTSCHAFT DES STADTRATES DER STADT THUN

Die Fachbegriffe

Im Zentrum der Initiative stehen drei verkehrstechnische Begriffe, deren exakte Bedeutung nicht allgemein bekannt ist: Radwege, Radstreifen und Velostrassen. Diese drei Begriffe werden nachstehend erläutert.

Radwege sind gemäss Strassenverkehrsgesetz Radfahrenden vorbehalten. Fahrrad- und Motorfahrradfahrende sind gleichzeitig verpflichtet, die Radwege zu benutzen. Fussgängerinnen und Fussgänger dürfen Radwege begehen, wo ein Trottoir oder ein Fussweg fehlt. Motorrädern und Motorwagen ist die Benutzung von Radwegen verboten. Radwege sind gemäss eidgenössischer Signalisationsverordnung signalisiert (rundes, blaues Schild mit weissem Fahrrad). Radwege verlaufen meist abseits der Strasse oder sind durch einen Grünstreifen von der Strasse abgetrennt.

Radstreifen sind mittels gelber Linien abgetrennte Bereiche der Strasse. Die gelbe Linie ist unterbrochen oder durchgezogen markiert. Eine durchgezogene Linie darf von Fahrzeugen weder überfahren noch überquert werden. Motorwagen dürfen auf dem mit einer unterbrochenen Linie abgegrenzten Radstreifen fahren, sofern sie den Fahrradverkehr nicht behindern. Das Parkieren auf Radstreifen und auf der Fahrbahn neben solchen Streifen ist untersagt.

Eine gesetzliche Regelung zur Radstreifenbreite existiert nicht. Die vorhandenen Normen lassen einen Interpretationsspielraum offen. In Thun weisen die meisten Radstreifen eine

Breite von 0.85 bis 1.10 Meter auf. Radstreifen, die nach dem Jahr 2000 entstanden, sind zwischen 1.30 und 2.00 Meter breit. Das schweizweite Standardmass für die Breite von Radstreifen liegt bei 1.50 Metern. Bei Steigungen und hohem Veloverkehrsaufkommen werden in der Fachliteratur breitere Radstreifen empfohlen, meist rund 1.80 bis 2.60 Meter (situationsabhängig z. B. vom Aufkommen von Kinderanhängern und vom Bedarf von Überholmöglichkeiten unter Velofahrenden).

Velostrassen sind im schweizerischen Strassenverkehrsrecht erst seit dem 1. Januar 2021 verankert. Velostrassen dürfen ausschliesslich in Tempo-30-Zonen eingeführt werden. Auf Velostrassen ist der Rechtsvortritt aufgehoben, das heisst seitliche Einmündungen sind mit einer «Kein Vortritt»- oder einer «Stop»-Signalisation untergeordnet. Zur Verdeutlichung einer Velostrasse dürfen auf der Fahrbahn gelbe, grosse Velo-Symbole markiert werden. Auf Velostrassen gelten im Übrigen dieselben Vortrittsverhältnisse wie auf anderen Strassen. Velos haben auf Velostrassen kein spezielles Vortrittsrecht vor Motorfahrzeugen. Velostrassen schränken die Strassenbenutzung für Motorfahrzeuge in keiner Form ein. Eine Strassenbaumform zu Velostrassen existiert zurzeit nicht. Abgeleitet aus Arbeitshilfen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), von Städten und Fachverbänden ergeben sich nachstehende Einsatzkriterien: Velostrassen sollen umgesetzt werden, wo eine hohe Velofrequenz erwartet wird. Das Verkehrsaufkom-

men des motorisierten Verkehrs soll niedrig sein. Velos und Motorwagen sollen unbehindert kreuzen können, was eine minimale Fahrbahnbreite von rund 4.80 Meter voraussetzt. In

der Umsetzung kann das dazu führen, dass bestehende Längsparkfelder und seitliche Einengungen zur Verkehrsberuhigung entfernt werden müssen.

Das Wichtigste auf einen Blick

Am 6. Juli 2023 wurde bei der Stadtkanzlei mit 1 830 gültigen Unterschriften die Gemeindeforuminitiative «Sichere Velorouten für Thun (Thuner-Velo-Initiative)» eingereicht. Die Initiative will, dass die Stadt Thun binnen zehn Jahren ein mindestens 25 Kilometer langes Velohaupttroutennetz realisiert. Die Velohaupttrouten sind gemäss Initiativtext nach Möglichkeit von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt zu führen. Zudem wollen die Initiantinnen und Initianten, dass die Velohaupttrouten als Radwege, Velostrassen oder in Ausnahmefällen als Radstreifen geführt werden. Der Gemeinderat und der Stadtrat haben Verständnis für das Anliegen der Initiative und erachten den Ausbau des Velonetzes als wichtig. Der Gemeinderat hat sich Anfang dieser Legislatur zum Ziel gesetzt, mehr, attraktivere und sicherere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zu realisieren. Diverse Massnahmen hat die Stadt Thun bereits umgesetzt, zahlreiche weitere wurden im Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 festgehalten und sind in Planung.

Die Grundidee des Initiativ-Textes deckt sich mit der Stossrichtung des Gesamtverkehrskonzeptes. Den von der Initiative vorgegebenen Zeithorizont sowie das Vorgehen erachten Gemeinderat und Stadtrat dagegen nicht als zielführend und realisierbar. Eine Umsetzung der Initiative hätte weitreichende nachteilige Folgen für die Stadt. Gemeinderat und Stadtrat lehnen die Initiative aus folgenden Gründen ab:

Potenzial für zusätzliche Radwege in Thun ist begrenzt, neue Tempo-30-Zonen als Folge

Das Potenzial für zusätzliche Radwege und Radstreifen in der Stadt Thun ist begrenzt, da die meisten Strassen einen engen Querschnitt aufweisen. Daher müsste die Initiative hauptsächlich mit Velostrassen umgesetzt werden, was die Ausweitung von Tempo-30-Zonen und die Aufhebung von Parkfeldern zur Folge hätte (vgl. Seite 2, Fachbegriffe, «Velostrasse»).

Stadt müsste Verkehrsprojekte, auch laufende Veloprojekte, sistieren

Mehrere Veloprojekte sind in Thun in der Umsetzung oder in Planung. Bei Annahme der Initiative müssten jene laufenden Veloprojekte sistiert werden, die kaum Einfluss auf die Streckenlänge haben und dadurch keinen Beitrag zum Erreichen der Kilometer-Ziele der Velo-Initiative leisten. Beispiele dafür sind die geplante Fuss- und Veloverbindung Bahnhof-Thunerhof (Panorama-brücke) oder neue Veloabstellanlagen im Bereich Bahnhof. Aus Personalressourcengründen wäre mit Sistierungen weiterer Verkehrsprojekte zu rechnen.

Einseitige Priorisierung des Veloverkehrs

Die Umsetzung der Initiative bedeutete eine einseitige Priorisierung des Veloverkehrs gegenüber dem Fussverkehr, dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr. Verkehrsplanung ist immer ganzheitlich und über alle Verkehrsteilnehmenden zu betrachten.

Der Umsetzungshorizont der Initiative ist zu kurz

Der Zeitrahmen für die Umsetzung der Initiative ist zu kurz. Es stellt bereits eine grosse Herausforderung dar, ein einzelnes Grossprojekt mit umfangreichen Landerwerben von der Machbarkeitsstudie bis zur Realisierung binnen zehn Jahren umzusetzen. Zahlreiche Einzelprojekte über eine Gesamtstrecke von 25 Kilometern sind in dieser Zeitspanne nicht zu realisieren.

Die heutige Vorgehensweise ist zweckmässiger als die Initiative

Der bisherige, mit dem Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 eingeschlagene Weg ermöglicht eine nachhaltige Stärkung des Veloverkehrs im Rahmen eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems.

Der Wortlaut der Initiative

Gestützt auf Artikel 22 ff. der Stadtverfassung verlangen die in der Gemeinde Thun stimmberechtigten Unterzeichnenden in Form des ausgearbeiteten Entwurfs folgende Änderung des Reglements über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement) (Stadtratsbeschluss Nr. 62 vom 27. Oktober 2016):

*Art. 8 Rollender Verkehr – 1. Veloverkehr
Abs. 3 (neu)*

Die Stadt realisiert bis spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmung ein mindestens 25 km langes Velohaupttroutennetz. Dieses besteht aus sternförmigen sowie tangentialen Velohaupttrouten, die nach Möglichkeit von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt geführt werden. Die Velohaupttrouten werden als Radwege, Velostrassen oder in Ausnahmen auf Radstreifen geführt. Der Gemeinderat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.

Die heutige Situation des Veloverkehrs in Thun

Ein grosser Teil des Thuner Stadtgebietes ist flach und eignet sich ideal zum Velofahren. Mit zunehmender Verbreitung von Elektrovlos sind auch die höher gelegenen Gebiete wie beispielsweise Lauenen, Ried, Hofstetten sowie der Strättlighügel und Goldiwil besser mit dem Velo erreichbar. Das engmaschige Thuner Strassennetz ermöglicht individuelle und kurze Velowege. Die Ausdehnung des Thuner Gemeindegebietes von Norden nach Süden beträgt rund 5.5 Kilometer und von Osten nach Westen rund 4.5 Kilometer (ohne Goldiwil). Die Mehrheit der Thuner Bevölkerung ist in weniger als 15 Minuten mit dem Velo in der Innenstadt oder am Bahnhof. Entsprechend erfreut sich das Fahrrad in Thun grosser Beliebtheit, auch wenn in Thun weniger Velo gefahren wird als in Bern, Basel oder Winterthur, wo der Veloverkehrsanteil besonders hoch ist.

Enge Platzverhältnisse

Trotz der insgesamt vorteilhaften Ausgangslage für den Veloverkehr bestehen in der Stadt Thun Herausforderungen. Die Platzverhältnisse im Thuner Strassenraum sind im Vergleich zu anderen Schweizer Städten eng. Deshalb ist ein Grossteil der Radstreifen deutlich schmaler als 1.50 Meter (= schweizweites Standardmass für Radstreifen). Eine neue Verteilung der Verkehrsflächen wäre für die Umsetzung breiterer Radstreifen grundsätzlich der optimale Ansatz. Eine Verbreiterung der Radstreifen ginge jedoch entweder auf Kosten des Fuss- und

des motorisierten Verkehrs oder auf jene von privaten Landbesitzenden. Der Widerstand gegen Landabtretungen ist erfahrungsgemäss gross, so dass solche Projekte nur langsam vorankommen oder gar nicht realisiert werden können.

Gemeinderat verbessert Situation für Veloverkehr

Der Ausbau des Velonetzes und Verbesserungen für den Veloverkehr sind dem Gemeinderat wichtig. Für die laufende Legislatur hat er sich zum Ziel gesetzt, mehr, attraktivere und sicherere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen voranzutreiben. Diverse Massnahmen hat die Stadt Thun in den letzten Jahren bereits umgesetzt. Beispielsweise:

- 2019 Vergrösserung der Veloabstellanlage «Stückgut Süd»
- 2020 Erneuerung der Velostation am Bahnhof Thun
- 2020 bis 2024: Ausbau Veloverleihsystem
- 2021 Öffnung der Uttigenstrasse für den Veloverkehr
- 2021 Erweiterung der Abstellplätze in der Altstadt
- 2021 Inbetriebnahme eines Messstellennetzes einschliesslich dreier Velobarometer
- 2021 und 2022 Koexistenzkampagnen für den Fuss- und Veloverkehr
- Laufend: Sanierung diverser Unfallschwerpunkte mit Sofortmassnahmen

Acht grössere Veloprojekte sind gegenwärtig in Projektierung. Dazu gehö-

ren Grossprojekte wie die «Fuss- und Veloverkehrsverbindung Bahnhof-Selvequartier-Schwäbis» und der Ausbau der Velohauptroute «Burger- und General-Wille-Strasse». Bei vier Projekten handelt es sich um Streckenmassnahmen mit einer nennenswerten Längenausdehnung. Die vier Streckenmassnahmen umfassen zusammen eine Strecke von rund 7.5 km. Bei den anderen vier Projekten handelt es sich um Punktmassnahmen, die nicht nennenswert längenwirksam sind bzw. deren Länge sich zum heutigen Zeitpunkt nicht eindeutig bestimmen lässt (velofreundliche Optimierung von Kreuzungen, Kreiseln und kurzen Strassenabschnitten; punktuelle oder einseitige Ergänzung von Radstreifen; neue Aarequerungen mittels Kettenfähre und Brücke).

Das Gesamtverkehrskonzept 2035 der Stadt Thun sieht weitere 15 Velomassnahmen vor, die in den kommenden

Jahren projiziert und in den Agglomerationsprogrammen finanziell gesichert werden. Bei acht Projekten handelt es sich um Streckenmassnahmen mit einer nennenswerten Längenausdehnung. Die acht Streckenmassnahmen umfassen zusammen eine Strecke von rund 12 km. Bei den anderen sieben Projekten handelt es sich um Punktmassnahmen, die nicht nennenswert längenwirksam sind bzw. deren Länge sich zum heutigen Zeitpunkt nicht eindeutig bestimmen lässt (Ausbau der Veloparkierung am Bahnhof, in der Innenstadt und beim Strandbad; velofreundliche Optimierung von Kreuzungen, Kreiseln und kurzen Strassenabschnitten; Verbreitern von zwei Unterführungen und Neubau einer Unterführung; Verbessern der Koexistenz Veloverkehr/Fussverkehr).

Die Velo-Initiative im Vergleich mit der kommunalen Verkehrsplanung

Die Thuner Velo-Initiative zeigt in den groben Zügen eine wesentliche Übereinstimmung mit den aktuellen Aussagen der kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsinstrumente zum Thema Veloverkehr. Die Stossrichtung des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts Stadt Thun 2035 (GVK) deckt sich weitgehend mit den Inhalten der Velo-Initiative, wobei in einzelnen Aspekten Abweichungen bestehen:

Netzentwurf: Die Netzlänge der Velohaupttrouten liegen im Gesamtverkehrskonzept und in der Initiative in derselben Grössenordnung, bei rund 25 km. Auch das Prinzip mit radialen und tangentialen Haupttrouten ist vergleichbar.

Art der Veloverkehrsführung (Führungsprinzip): Die Initiative lässt ausschliesslich drei namentlich genannte Arten der Veloverkehrsführung zu: Radwege, Velostrassen und in Ausnahmefällen Radstreifen. Das Gesamtverkehrskonzept schreibt die Art der Veloführung im Gegensatz zur Initiative nicht vor, sondern spricht bei Velohaupttrouten von einem optimalen Ziel-

zustand (entlang von Hauptverkehrsstrassen «separater Veloweg oder 2.5 m breite Velostreifen»). Das Gesamtverkehrskonzept lässt somit mehr Spielraum für situationsgerechte Lösungen.

Zeithorizont: Die Initiative fordert eine Realisierung des Velohaupttroutennetzes binnen zehn Jahren ab Inkrafttreten des entsprechenden Artikels im Mobilitätsreglement. Das Gesamtverkehrskonzept bleibt offener, spricht von einem «Zielhorizont 2035» und legt somit keine fixe Realisierungsfrist fest.

Finanzielle Sicherung: Da es sich bei der Velo-Initiative um eine neue Forderung handelt, sind allenfalls daraus resultierende Massnahmen finanziell nicht gesichert. Anders beim Gesamtverkehrskonzept: Zahlreiche im Gesamtverkehrskonzept verzeichnete Massnahmen konnten in den Agglomerationsprogrammen der ersten bis vierten Generation verankert werden, womit die Finanzierung zu einem beachtlichen Teil durch den Bund und den Kanton bereits sichergestellt ist.

Die Haltung des Stadtrates

Der Gemeinderat hat die Initiative für gültig erklärt, jedoch dem Stadtrat beantragt, sie abzulehnen und den Stimmberechtigten am 9. Juni 2024 ohne Gegenvorschlag mit der Empfehlung auf Ablehnung zu unterbreiten. Der Stadtrat schliesst sich dieser Auffassung an. Sowohl der Gemeinderat wie auch der Stadtrat haben Verständnis für das Anliegen der Initiative und erachten den Aus-bau des Velo-netzes als wichtig. Den von der Initiative vorgeschlagene Zeitplan sowie das Vorgehen erachten Gemeinderat und Stadtrat jedoch nicht als zielführend und realisierbar. Sie lehnen die Initiative aus folgenden Gründen ab:

Zu starre Vorgaben: Die fixe Vorgabe der Veloverkehrsführung in der Initiative («Radwege, Velostrassen oder in Ausnahmen [...] Radstreifen») macht es unmöglich, entlang der heutigen Hauptachsen des Veloverkehrs ein 25 km langes, durchgehendes Velohaupttroutennetz zu realisieren. Die vorhandenen Platz- und bestehenden Eigentumsverhältnisse lassen dies nicht zu. Es müssten Massnahmen auf Strassenachsen umgesetzt werden, die für den Veloverkehr keine grosse Bedeutung haben, jedoch die nötigen Platzverhältnisse mitbringen, bloss um die Netzlänge von 25 km zu erreichen.

Hohes Konfliktpotential und neue Tempo-30-Zonen: Da das Potenzial für platzintensive Radwege und Radstreifen in der Stadt Thun überschaubar ist, müssten die Ziele der Initiative mit zahlreichen Kilometern an

Velostrassen erreicht werden. Daher müssten bestehende Tempo-30-Zonen ausgeweitet und teilweise auch neue Tempo-30-Zonen umgesetzt werden. Durch die zwingende Unterordnung der seitlichen Einmündungen (Aufhebung des Rechtsvortrittes) müsste mit Mehrverkehr gerechnet werden. Die Velostrassen würden zudem zur Aufhebung von auf der Fahrbahn angeordneten öffentlichen Parkfeldern führen.

Laufende Veloprojekte müssten sistiert werden: Das geforderte Ziel von 25 km Streckenlänge verhindert besser geeignete Projekte zur Optimierung der Veloinfrastruktur. Bereits vorgesehene Projekte wie die Panoramabrücke (Fuss- und Veloverbindung Bahnhof-Thunerhof) oder neue Veloabstellanlagen im Bereich Bahnhof tragen massgeblich zur Attraktivierung des Veloverkehrs bei, haben aber kaum Einfluss auf die Streckenlänge der Haupttrouten. Bei einer Annahme der Initiative müssten solche nicht län-genwirksame Projekte aus Ressourcengründen zurückgestellt werden, da sie nicht zur Zielerreichung der Initiative beitragen.

Sisitierung anderer Verkehrsprojekte: Um trotz zu knapp bemessenem Zeitrahmen der Initiative innerhalb von zehn Jahren möglichst viel Netzlänge realisieren zu können, müssten zahlreiche andere Verkehrsprojekte zurückgestellt werden. Es wäre eine Verzichtsplanung innerhalb der Stadtverwaltung notwendig, die definiert, welche anderen Projekte zu-

rückgestellt werden. Besonders problematisch wäre das Zurückstellen von Verkehrsprojekten, die bereits in den Agglomerationsprogrammen der ersten bis vierten Generation verankert wurden, da bei Nichteinhaltung der Fristen die zugesicherten Bundesfinanzmittel nicht ausbezahlt würden.

Einseitige Priorisierung: Es könnte in der Umsetzung nicht genügend Rücksicht auf die Bedürfnisse aller anderen Verkehrsmittel genommen werden. Die Initiative würde den Veloverkehr gegenüber dem Fussverkehr, dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr einseitig priorisieren. Im Mobilitätsreglement würde der Veloverkehr gegenüber den anderen Verkehrsmitteln ein Übergewicht erhalten.

Zu kurzer Umsetzungszeitraum: Der Zeitrahmen für die Umsetzung der Initiative ist zu kurz. Bei Grossprojekten wie Neubauten von Radwegen müssen zeitaufwändige Prozesse durchlaufen werden (z. B. Machbarkeitsstudie, Vor- und Bauprojektierung, ggf. Erlass von Überbauungsordnungen, Landerwerbe, Baubewilligungsprozess, Sicherung finanzieller Unterstützung in Agglomerationsprogrammen

des Bundes etc.). Es stellt bereits eine grosse Herausforderung dar, ein einzelnes Grossprojekt mit umfangreichen Landerwerben von der Machbarkeitsstudie bis zur Realisierung binnen zehn Jahren umzusetzen. Zahlreiche Einzelprojekte über eine Gesamtstrecke von 25 Kilometern sind in dieser Zeitspanne nicht zu realisieren.

Überarbeitung Gesamtverkehrskonzept als Basis für die Umsetzung der Initiative notwendig: Für die Umsetzung der Initiative müsste das Gesamtverkehrskonzept (GVK) überarbeitet werden. Der Fokus müsste stärker auf das Velo gelegt werden. Die Massnahmen müssten neu aufeinander abgestimmt und priorisiert werden.

Aus den genannten Gründen erachtet der Stadtrat die Initiative als nicht zielführend zur Förderung des Veloverkehrs und befürchtet negative Folgen auf die Weiterentwicklung eines zuverlässigen Verkehrssystems für die Stadt Thun. Um den Veloverkehr in Thun nachhaltig zu stärken und ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem zu gewährleisten, ist die bisherige und bewährte Stossrichtung des Gesamtverkehrskonzeptes Stadt Thun 2035 der beste Weg.

Die Haltung des Initiativkomitees

Das Initiativkomitee führt die folgenden Gründe auf, die für eine Annahme der Velo-Initiative sprechen:

Mit einem Ja zur Velo-Initiative positioniert sich Thun als umsichtige und zukunftsorientierte Stadt, die das Potenzial des Velos als gesundes, ökologisches und schnelles Fortbewegungsmittel im städtischen Raum erkannt hat. Ein grösserer Anteil Veloverkehr entlastet zudem das Strassennetz für die anderen Verkehrsteilnehmenden.

Mit der Velo-Initiative – «Sichere Velorouten für Thun» muss innerhalb von zehn Jahren nach Inkrafttreten dieser Initiative, ein Velohauptrouthenetz umgesetzt werden, welches

- aus qualitativ hochwertigen und sicheren Verbindungen besteht;
- zusammenhängend (sternförmig und tangential) erstellt wird;
- die Velos in der Regel vortrittsberechtigt sind (und dadurch schnell vorwärtskommen);
- ausreichend breit ist, damit gefahrlos auch mit Anhängern gekreuzt und überholt werden kann;
- prioritär getrennt vom Fuss- und vom motorisiertem Individualverkehr geführt wird;
- grundsätzlich nicht zu Lasten von Grünflächen oder von Infrastruktur für den Fussverkehr geht;
- die Sicherheit für alle bestmöglich gewährleistet, die mit dem Velo unterwegs sind.

Das Velofahren verursacht weder Lärm noch direkte Treibhausgasemissionen. Das Velo trumpft im städtischen Raum

als ein rasches, günstiges, und platzsparendes Fortbewegungsmittel auf. Trotz hervorragenden Voraussetzungen in Thun (flache Topographie und ideale Velodistanzen) konnte der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr in den vergangenen Jahren nicht gesteigert werden. Der Anteil des Langsamverkehrs hat sogar im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr abgenommen (Modal Split).

Vielerorts ist die Veloinfrastruktur in Thun mangelhaft (z. B. schmale Radstreifen). Damit entspricht sie nicht mehr den heutigen Normen und auch nicht den veränderten Anforderungen durch die steigende Anzahl E-Bikes.

Es braucht die Velo-Initiative – «Sichere Velorouten für Thun», damit

- den Velofahrenden genügend Platz geboten wird und sie sich dadurch sicher fühlen;
- das Velofahren als gesunde und ökologische Fortbewegung an Attraktivität gewinnt;
- sich die Veloinfrastruktur dem E-Bike-Trend anpasst;
- sich die Anzahl der Velofahrenden am Gesamtverkehr erhöht und somit den Stau vermindert.

Die Annahme der Velo-Initiative stellt sicher, dass die Förderung des Veloverkehrs in Thun rasch und entschieden vorangetrieben wird. Daher braucht es ein Ja zur Velo-Initiative!

Antrag

Der Stadtrat empfiehlt mit XX zu XX Stimmen Ablehnung der Vorlage.

Gestützt auf diese Ausführungen wird Ablehnung beantragt zu folgendem

Gemeindebeschluss

Die Stimmberechtigten von Thun, gestützt auf Artikel 21 Absatz 1 litera f der Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme der Botschaft des Stadtrates vom 21. März 2024, beschliessen:

1. Die Gemeindeinitiative «Sichere Velorouten für Thun (Thuner Velo-Initiative)» wird angenommen.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 21. März 2024

Für den Stadtrat der Stadt Thun

Der Stadtratspräsident
Philipp Deriaz

Der Stadtratssekretär
Christoph Stalder

Abstimmen wie, wann, wo

Briefliche Stimmabgabe

Beachten Sie die detaillierten Hinweise für die briefliche Stimmabgabe auf dem amtlichen Antwortkuvert (mit Fenster). Für die briefliche Stimmabgabe dürfen Sie nur dieses Kuvert verwenden. Vergessen Sie nicht, die Ausweiskarte zu unterschreiben.

Für die briefliche Stimmabgabe haben Sie folgende Möglichkeiten:

- Per Post: frankiert, rechtzeitig aufgeben
- Abgabe bei Einwohnerdienste, Thunerhof, Hofstettenstrasse 14, Thun
Montag bis Mittwoch, 8.00–11.45 Uhr und 14.00–17.00 Uhr
Donnerstag, 8.00–11.45 Uhr und 14.00–18.00 Uhr
Freitag, 8.00–11.45 Uhr und 14.00–16.00 Uhr
oder in deren Briefkasten (unabhängig der Öffnungszeiten möglich, letzte Leerung am Abstimmungs-/Wahlsonntag um 7.00 Uhr)
- Abgabe bei der Stadtbibliothek, Bahnhofstrasse 6, Thun
Montag geschlossen
Dienstag, Mittwoch und Freitag, 10.00–18.30 Uhr
Donnerstag, 10.00–20.00 Uhr
Samstag, 10.00–15.00 Uhr

Stimmabgabe am Abstimmungswochenende (an der Urne)

An der Urne können Sie Ihre Stimme nur persönlich abgeben (Ausweiskarte und Stimmzettel mitnehmen). Eine Stimmabgabe durch Stellvertretung ist unzulässig.

Folgende Urnenlokale stehen Ihnen für die persönliche Stimmabgabe zur Verfügung:

Sonntag, 9.00–11.00 Uhr

Innenstadt  Stadtbibliothek, Bahnhofstrasse 6

Sonntag, 10.00–11.00 Uhr

Allmendingen  Schulhaus, im Dorf 11

Dürrenast  Aula Primarschule, Schulstrasse 37 A

Goldiwil  Schulhaus, Wilerweg 6

Lerchenfeld  Schulhaus, Langestrasse 47

Neufeld  Schulhaus, Talackerstrasse 64

Schönau altes Schulhaus, Pestalozzistrasse 68

Schoren  Schulhaus, Schorenstrasse 77