



Aufwertung Vorstadt

Massnahmeevaluation zur Aufwertung der Promenadenstrasse und Zürcherstrasse Ost

Stadt Frauenfeld und Kanton Thurgau

26. Februar 2008

Bearbeitung

Rupert Wimmer

Ramona Testuri

Chantal Schmid-Mohni

Martin Bohrer

Dipl.-Ing. TU

dipl. Geografin

dipl. Kulturingenieurin ETH

Natur- und Umweltfachmann, Tiefbauzeichner

Metron Verkehrsplanung AG

Postfach 480

Stahlrain 2

5201 Brugg

T 056 460 91 11

F 056 460 91 00

info@metron.ch

www.metron.ch

1 Ausgangslage

Die Vorstadt ist ein dichtes Wohn- und Geschäftsquartier in der Stadt Frauenfeld, das östlich an das Stadtzentrum anschliesst. An der breiten, weitläufigen Promenadenstrasse liegen vorwiegend Büro- und Verwaltungsgebäude. Die enge Zürcherstrasse Ost ist geprägt durch zahlreiche kleine Läden sowie Gastronomiebetriebe.

Durch die zunehmenden Belastungen durch den Autoverkehr wird die Funktion insbesondere der Zürcherstrasse Ost als Geschäfts-, Ausgeh- und Wohnquartier geschwächt. Aus diesem Grund ist beim Stadtrat eine Petition und eine Interpellation beim Gemeinderat eingereicht worden, deren Ziel ein Lkw-Fahrverbot in der Vorstadt ist.

In diesen Untersuchungen werden unterschiedliche Massnahmen untersucht, mit denen eine Aufwertung der Vorstadt respektive die Stärkung ihrer Funktion als altstadtnahes Geschäfts- und Wohnquartier erreicht werden können. Hierbei sollen insbesondere die Auswirkungen und Möglichkeiten eines Lkw-Fahrverbotes in der Vorstadt geprüft werden.

Die Arbeiten wurden durch eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Stadt Frauenfeld sowie des Kantons Thurgau begleitet, welche folgenden Personen angehörten:

- Urs Müller, Stadtrat, Abteilungsvorsteher Hoch- und Tiefbau, Stadt Frauenfeld
- Bernhard Scheiwiler, Tiefbauamt, Stadt Frauenfeld
- Andy Heller, Kantonsingenieur, Kanton Thurgau
- Peter Staub, Tiefbauamt, Kanton Thurgau

In der 1. Arbeitsgruppensitzung wurden zudem ausgewählte Interessensvertreter gehört:

- Roland Wetli und Martin Jenni, Vertretung Interpellanten
- Fredi Hugelshofer, Vertreter Speditionsgewerbe
- Ernst Rüsi, Präsident Quartierverein Vorstadt

2 Bestandsanalyse

2.1 Vorbemerkung

Die Bestandsaufnahme umfasst neben der Promenadenstrasse und Zürcherstrasse Ost auch die Ringstrasse, welche als potentielle Ausweichroute für den Mfz-Verkehr bereits heute genutzt und als mögliche Alternativroute zur Diskussion steht. Darüber hinaus wurde auch die gesamte Innenstadt betrachtet, da Massnahmen in der Vorstadt Auswirkungen auf andere Strassenzüge und somit andere Quartiere in Frauenfeld haben.

2.2 Eindrücke

Promenadestrasse

Die Promenadestrasse ist ein weitläufiger Stadtboulevard mit einer markanten Kastanienallee in der Mitte. Der Strassenraum weist eine hohe städtebauliche Qualität auf. An der Promenadenstrasse liegen vorwiegend Büro- und Verwaltungsgebäude sowie öffentliche Einrichtungen (Museen).



*Abbildung 1:
Promenadestrasse: weitläufiger, städtebaulich wertvoller
Stadtboulevard*

Zürcherstrasse Ost

Im Gegensatz zur Promenadenstrasse ist der Strassenraum der Zürcherstrasse Ost wesentlich enger. Die Belastungen durch den Verkehr werden daher stärker wahrgenommen und beeinträchtigen die angrenzenden Nutzungen viel stärker.



*Abbildung 2:
Enger Strassenraum der Zürcherstrasse Ost*

Entlang der Zürcherstrasse Ost sind zahlreiche Fachgeschäfte sowie Gastronomiebetriebe anzutreffen. Die Obergeschosse werden meist zu Wohnzwecken genutzt. Das Quartier macht einen sehr lebendigen Eindruck, wobei zum Teil der Wertverlust der Liegenschaften in Form von untergenutzten Gebäuden bzw. leerstehenden Grundstücken sichtbar wird.



*Abbildung 3:
Lebendige Zürcherstrasse Ost mit teilweisen Verfallserscheinungen*

metron

Die Trottoirflächen in der Zürcherstrasse Ost sind sehr schmal und die Aufenthaltsqualität dementsprechend gering. Aufgrund der hohen Belastungen im motorisierten Individualverkehr ist die Querung erschwert und gefährlich. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt, was vor allem für ungeübte und unsichere Radfahrende wenig attraktiv ist.



*Abbildung 4
Für Fussgänger und Radfahrende wenig attraktive Zürcherstrasse Ost*

Staubegg- und Spannerstrasse

Die Staubegg- und Spannerstrasse sind ruhige Quartierstrassen mit einer gemischten Nutzungsstruktur (Gewerbe, Dienstleistung, Wohnen). An der Staubeggstrasse liegt die Primarschule Spanner.



*Abbildung 5:
Spanner- und Staubeggstrasse: ruhige Quartierstrasse*

metron

Ringstrasse

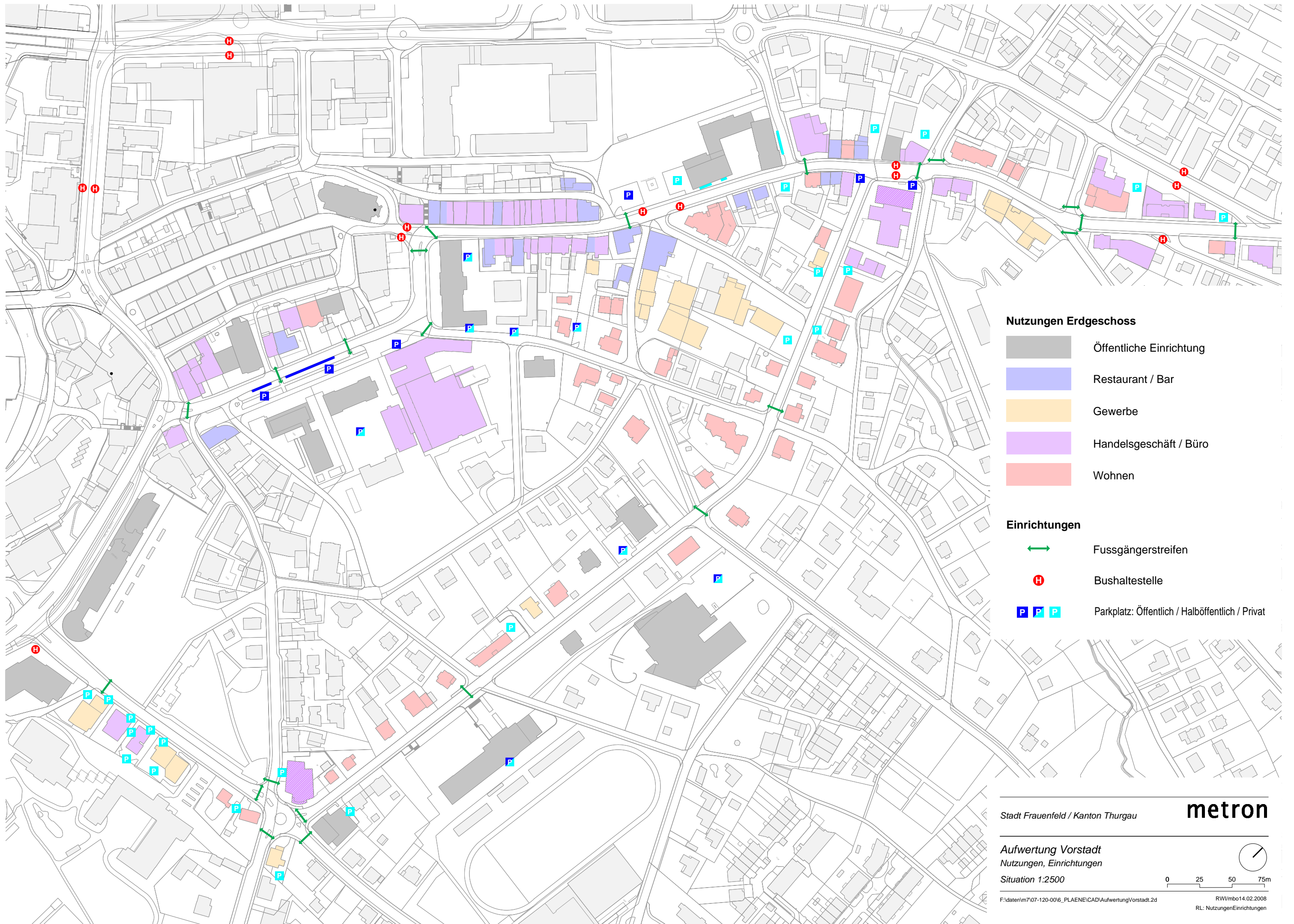
Die Ringstrasse weist eine gründerzeitliche Villenstruktur auf, die stark durchgrünt ist. Die Nutzungsstruktur ist vorwiegend durch Wohnen geprägt. Vereinzelt sind Büro- und Dienstleistungsnutzungen (Anwaltskanzleien, Arztpraxen) anzutreffen. An der Ringstrasse liegt zudem die Kantonsschule.



*Abbildung 6:
Überwiegend durch Wohnnutzung geprägte Ringstrasse*

Auch in der Ringstrasse sind die Trottoirflächen sehr schmal, teilweise gibt es nur einseitig ein Trottoir. Die Querungssituation ist insbesondere an unübersichtlichen Stellen (Einmündung Speicherstrasse) erschwert und gefährlich. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund der gefühlsmässig hohen Geschwindigkeiten fühlt man sich als Radfahrender wenig sicher.

In der Abbildung auf der nächsten Seite sind die Erdgeschossnutzungen der Gebäude in der Promenaden-, Zürcher- und Ringstrasse ersichtlich.



- Nutzungen Erdgeschoss**
- Öffentliche Einrichtung
 - Restaurant / Bar
 - Gewerbe
 - Handelsgeschäft / Büro
 - Wohnen
- Einrichtungen**
- Fussgängerstreifen
 - H Bushaltestelle
 - P P P Parkplatz: Öffentlich / Halböffentlich / Privat

Stadt Frauenfeld / Kanton Thurgau

metron

Aufwertung Vorstadt
Nutzungen, Einrichtungen
Situation 1:2500



F:\daten\m7\07-120-00\6_PLAENE\CAD\AufwertungVorstadt.2d

RWI/mbo14.02.2008
RL: NutzungenEinrichtungen

2.3 Lage und Bedeutung

Die Zürcherstrasse Ost grenzt östlich an die Altstadt von Frauenfeld. Sie bildet die alte Zufahrt nach Frauenfeld aus Richtung Osten.



Abbildung 8:
Karte Frauenfeld 1880

Sie hat dementsprechend eine grosse Bedeutung als direkte Verbindung (Wunschlinie) für den Fuss- und Radverkehr aus den östlichen Siedlungsgebieten in die Altstadt von Frauenfeld.

Auch für den Stadtbus ist die Zürcherstrasse Ost die wichtigste Achse in Richtung Osten. Auf ihr verkehren die Stadtbuslinien 2, 3 und 4. Die Stadtbuslinie 4 fährt lediglich stadtauswärts.

Um die Vorstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wird der Mfz-Verkehr (ausgenommen Linienbusverkehr) indirekt über die Erchingerstrasse bzw. Zeughausstrasse geführt. Für den Schwerverkehr bildet jedoch die Route Bahnhofstrasse – Rheinstrasse keine Alternativroute, da die Bahnunterführung Rheinstrasse von Lkw nicht befahren werden kann (Höhenbeschränkung).

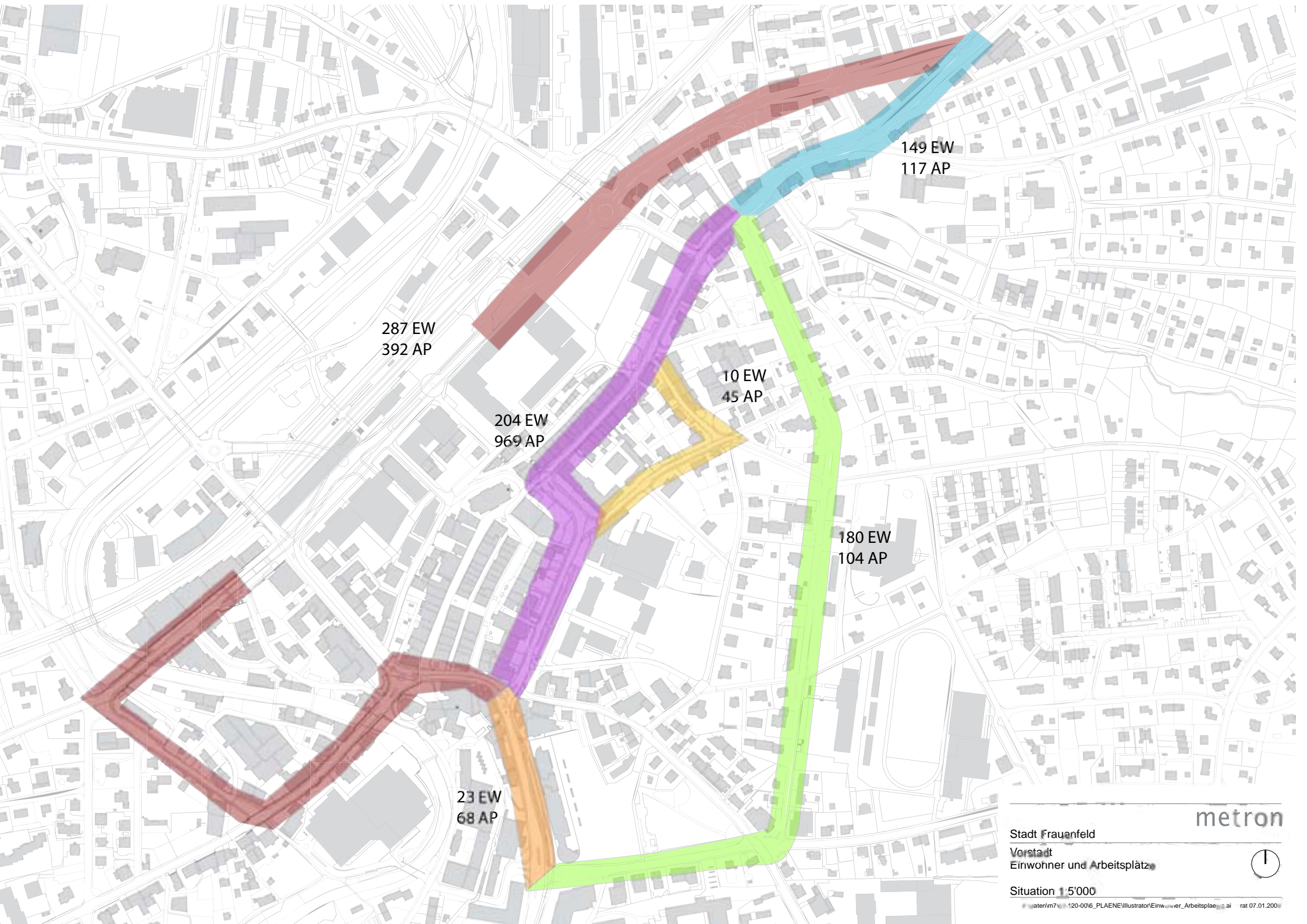
2.4 Strukturdaten

Durch die Stadt Frauenfeld wurden in einer GIS-Auswertung die Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen entlang ausgewählter Strassenzüge erhoben. In der folgenden Abbildung sind die Zahlen dargestellt.

	Einwohner	Beschäftigte
Promenadenstrasse	20	680
Zürcherstrasse zwischen Promenade und Ringstrasse	185	290
Zürcherstrasse zwischen Ringstrasse und Bahnhofstrasse	150	115
Staubegg- und Spannerstrasse	10	45
Marktstrasse	30	45
Ringstrasse	150	60
Rathausplatz	20	95
Zürcherstrasse zwischen Altweg – Rheinstrasse	20	90
Altweg	60	75
Bahnhofstrasse zwischen Altweg und Zürcherstrasse Ost (ohne Bahnhofplatz)	190	135

*Tabelle 1:
Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze an ausgewählten
Strassenzügen*

Entlang der Promenaden- und Zürcherstrasse wohnen rd. 350 Personen und arbeiten rd. 1'090 Beschäftigte. An der Ring- und Marktstrasse leben rd. 180 Einwohner bzw. liegen rd. 100 Arbeitsplätze. An einer möglichen alternativen Route, nämlich Zürcherstrasse - Altweg – Bahnhofstrasse leben rd. 290 Einwohner und arbeiten rd. 390 Beschäftigte.



287 EW
392 AP

149 EW
117 AP

204 EW
969 AP

10 EW
45 AP

180 EW
104 AP

23 EW
68 AP

metron

Stadt Frauenfeld
Vorstadt
Einwohner und Arbeitsplätze



Situation 1:5'000

2.5 Verkehrszahlen

2.5.1 Verkehrserhebung 2004

Im Dezember 2004 wurden an der Zürcher- und Ringstrasse Querschnittszählungen sowie Fahrzeugverfolgung mittels Kennzeichenerhebung durchgeführt, um Grundlagen für ein allfälliges Lkw-Fahrverbot zu ermitteln.

Bei dieser Zählung wurde ein Verkehrsaufkommen in der Zürcherstrasse Ost von 10'200 Mfz/Tag sowie von 7'400 Mfz/Tag in der Ringstrasse erhoben. Der Schwerverkehrsanteil wurde in der Zürcher-/Promenadenstrasse auf ca. 4%, in der Ringstrasse auf ca. 2% geschätzt.

	Verkehrsaufkommen	Schwerverkehrsanteil
Zürcher-/Promenadenstrasse	10'200 Mfz/Tag	ca. 4%
Ringstrasse	7'400 Mfz/Tag	ca. 2%

*Tabelle 2:
Ergebnisse der Verkehrszählung Dezember 2004*

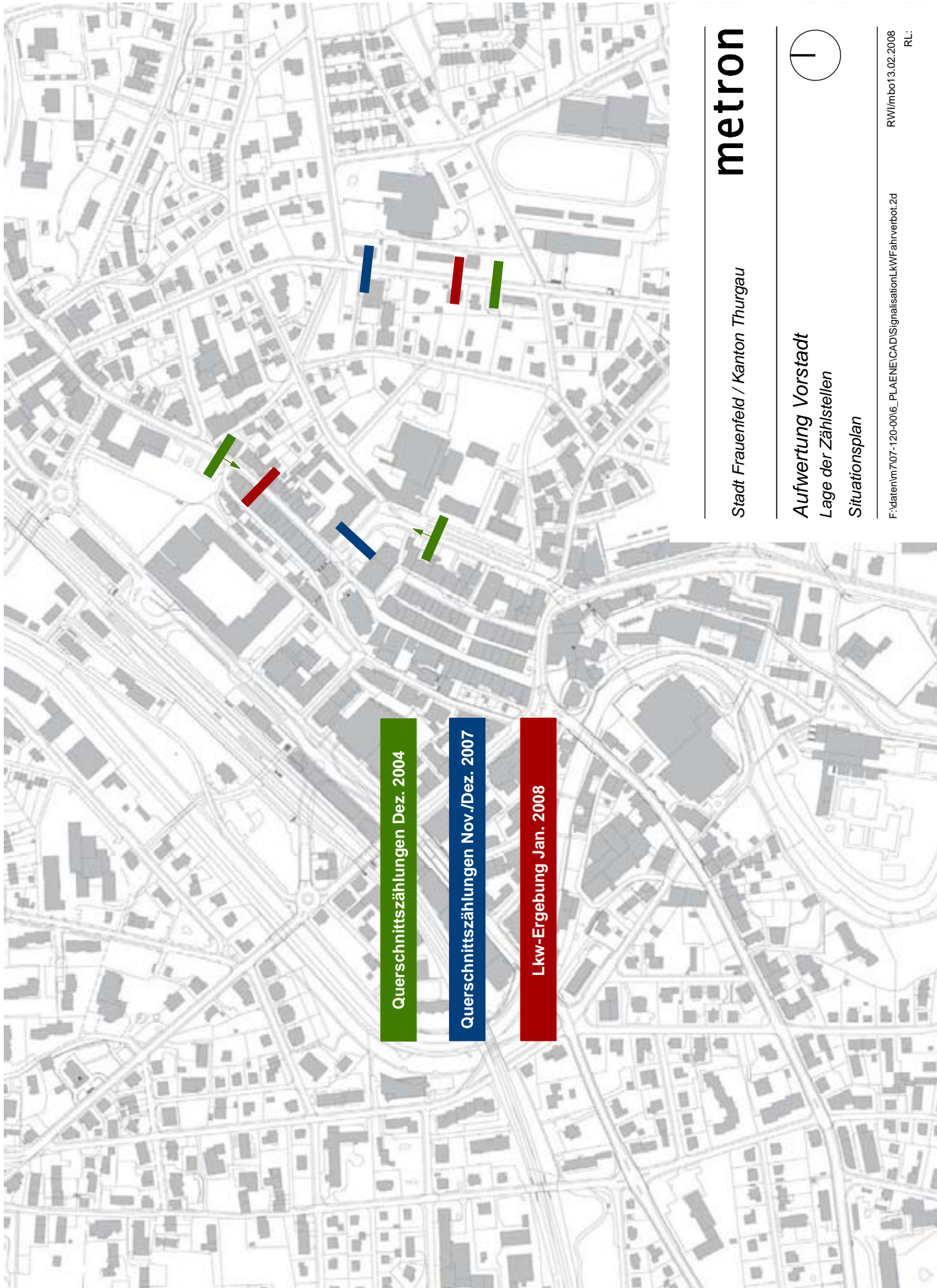
Aufgrund der Fahrzeugverfolgung mit Kennzeichenerhebung wurde der Lkw-Durchgangsverkehr in der Vorstadt und Ringstrasse ermittelt.

	Ri. West		Ri. Ost		Gesamt	
	DG-Verkehr	Z-Q-Verkehr	DG-Verkehr	Z-Q-Verkehr	DG-Verkehr	Z-Q-Verkehr
Zürcherstrasse Ost	93 (40%)	139 (60%)*	65 (26%)	189 (74%)*	158 (33%)	328 (67%)
Ringstrasse	35 (35%)	65 (65%)*	14 (20%)	58 (80%)*	49 (29%)	123 (71%)
Gesamt	128 (39%)	204 (61%)	79 (24%)	247 (76%)	207 (31%)	451 (69%)

*Tabelle 3:
Ergebnisse der Fahrzeugverfolgung mittels Kennzeichenerhebung
(Die exakten Zahlen entsprechen den Erhebungszeiten und sind dementsprechend zu interpretieren)*

** Die ein- bzw. ausfahrenden Lkw Zeughaus- und Erchingerstrasse wurden zu einem Drittel der Ringstrasse und zu zwei Drittel der Zürcherstrasse Ost zugeordnet*

Während die Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteile in der Vorstadt und in der Ringstrasse realistisch erscheinen, muss der hohe Anteil Ziel-Quell-Verkehr im Lkw-Verkehr im Bereich Vorstadt/Ringstrasse eher in Frage gestellt werden. Aufgrund der Siedlungs- und Nutzungsstruktur sowie eigener Beobachtungen sind 450 Lkw-Fahrten pro Werktag respektive ein Anteil von 70% am Lkw-Verkehrsaufkommen, die ihr Ziel bzw. Quelle in der Zürcher- und Promenadenstrasse bzw. Ringstrasse haben, zu hoch.



metron

Stadt Frauenfeld / Kanton Thurgau



Aufwertung Vorstadt

Lage der Zählstellen

Situationsplan

F:\daten\m707-120-0016_PLAENE\CAD\Signalisation\LKWFahrverbot.2d

RW/Imbot13.02.2008

RL:

Querschnittszählungen Dez. 2004

Querschnittszählungen Nov./Dez. 2007

Lkw-Erhebung Jan. 2008

2.5.2 Verkehrserhebung 2007

In den Monaten November und Dezember wurden jeweils über eine Woche Querschnittszählungen in der Ringstrasse und der Zürcherstrasse Ost mit einem automatischen Zählgerät durchgeführt, wobei die Fahrzeugarten unterschieden wurden. In der folgenden Tabelle sind die Erhebungszeiten und Ergebnisse zusammengefasst.

	Zürcherstrasse Ost		
	Ri. Westen	Ri. Osten	Gesamt
	13.11. – 20.11.2007	05.12. – 11.12.2007	
Pw	3'987	5'399	9'386
Lw	143	153	296*
Lz	79	104	183
Summe	4'209	5'656	9'865

Tabelle 4:
Zusammenfassung der durchschnittlichen Tageswerte in der Zürcherstrasse Ost
(Die exakten Zahlen entsprechen den Erhebungszeiten und sind dementsprechend zu interpretieren)

*...davon sind rd. 190 Linienbusse

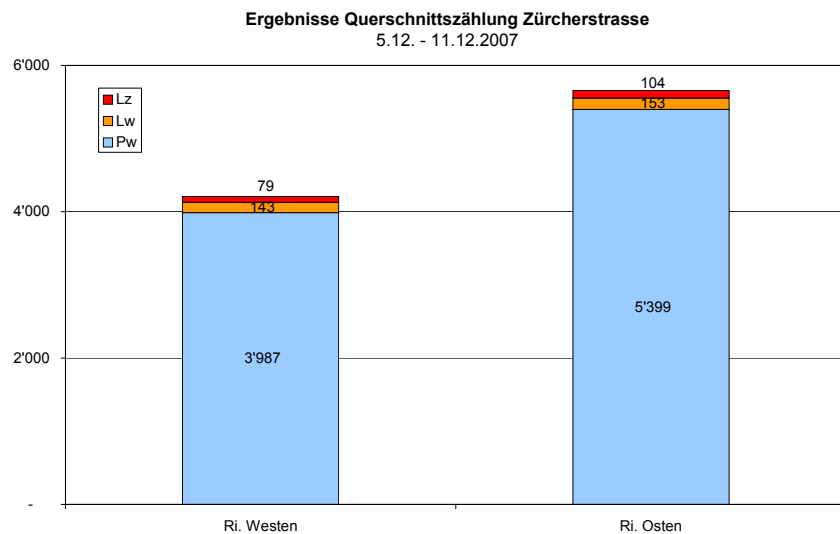


Abbildung 11:
Zusammenfassung der durchschnittlichen Tageswerte in der Zürcherstrasse Ost

Von den Werktags erhobenen ca. 600 Lastwagen sind 210 bzw. rd. ein Drittel Linienbusse. Im Wochenschnitt sind rd. 40 % des Schwerverkehrs in der Zürcherstrasse Ost Linienbusse.

	Ringstrasse		
	Ri. Südwest	Ri. Nordost	Gesamt
	21.11. – 27.11.2007	21.11. – 27.11.2007	
Pw	3'499	3'047	6'546
Lw	43	40	83
Lz	10	14	24
Summe	3'552	3'101	6'653

Tabelle 5:
Zusammenfassung der durchschnittlichen Tageswerte in der Ringstrasse
(Die exakten Zahlen entsprechen den Erhebungszeiten und sind dementsprechend zu interpretieren)

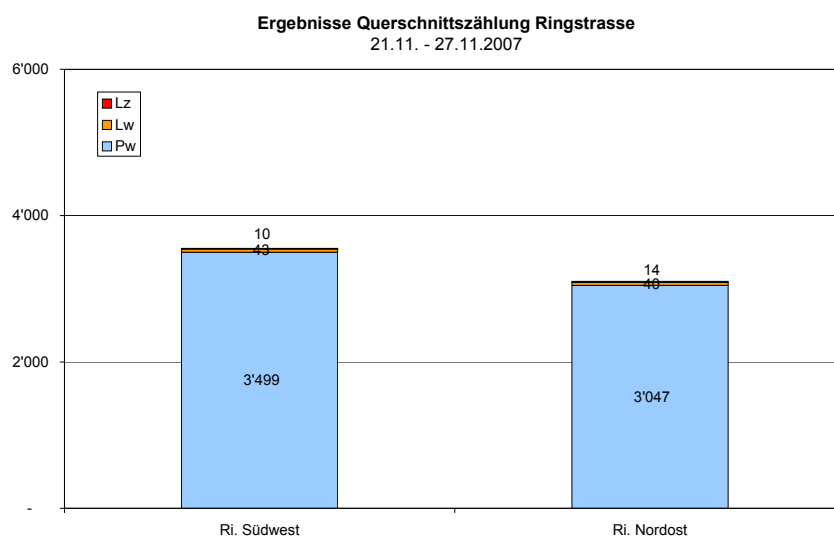


Abbildung 12:
Zusammenfassung der durchschnittlichen Tageswerte in der Ringstrasse

Berücksichtigt man die Jahreshanglinie gemäss der SN 640 005a (Pendler und Ortsverkehr) so ergeben sich folgende Werte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) bzw. durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV).

	DTV			DWV		
	Ri. Westen	Ri. Osten	Gesamt	Ri. Westen	Ri. Osten	Gesamt
Zürcherstrasse Ost	4'080	5'370	9'450	4'400	5'790	10'190
Ringstrasse	3'450	3'010	6'460	3'880	3'380	7'260

Tabelle 6:
Durchschnittlicher täglicher Verkehr und durchschnittlicher Werktagsverkehr 2007

Der DTV beläuft sich in der Zürcherstrasse Ost auf 9'450 Mfz/Tag, der DWV liegt bei 10'190 Mfz/Tag. Der Lkw-Anteil liegt bei 4.9% (ganze Woche) bzw. 5.6% (werktags).

Berücksichtigt man den Linienbusverkehr, so sind rd. zwei Drittel des Schwerverkehrs Lastenzüge bzw. Lkw mit Anhänger.

Die Ringstrasse wird durchschnittlich täglich von 6'460 Mfz/Tag (DTV) bzw. werktags von 7'260 Mfz/Tag (DWV) befahren. Der Lkw-Anteil liegt durchschnittlich über die ganze Woche bei 1.6% bzw. werktags bei 1.9%. In der Ringstrasse sind gemäss der Erhebung lediglich 22% des Schwerverkehrs Lastenzüge.

Auffällig ist, dass die Belastung der Zürcherstrasse Ost Richtung Osten deutlich höher ist als Richtung Westen. Dies betrifft jedoch ausschliesslich den Pw-Verkehr, das Schwerverkehrsaufkommen ist in beide Richtungen nahezu gleich hoch. Die Ringstrasse wird nur zum Teil als alternative Route Richtung Westen genutzt, da in dieser die Unterschiede nach Fahrtrichtung wesentlich geringer sind. Richtung Westen nutzt anscheinend ein guter Teil der Autofahrer die Route via Bahnhofstrasse – Ringstrasse. Dies ist auf die indirekte Führung des Mfz-Verkehrs über die Erchingerstrasse zurückzuführen.

2.5.3 Erhebung Schwerverkehr 2008

Am Donnerstag, 17.1.2008 sowie Samstag, 19.1.2008 wurden das Schwerverkehrsaufkommen an der Zürcherstrasse Ost und Ringstrasse genauer untersucht. Die Erhebung fand am Donnerstag von 5.00 – 18.00 Uhr, am Samstag von 6.00 – 17.00 Uhr statt. Ziel der Erhebung war, auf relativ einfache Weise den lokalen und überregionalen Schwerverkehr genauer zu unterscheiden.

Auswertung Kennzeichen

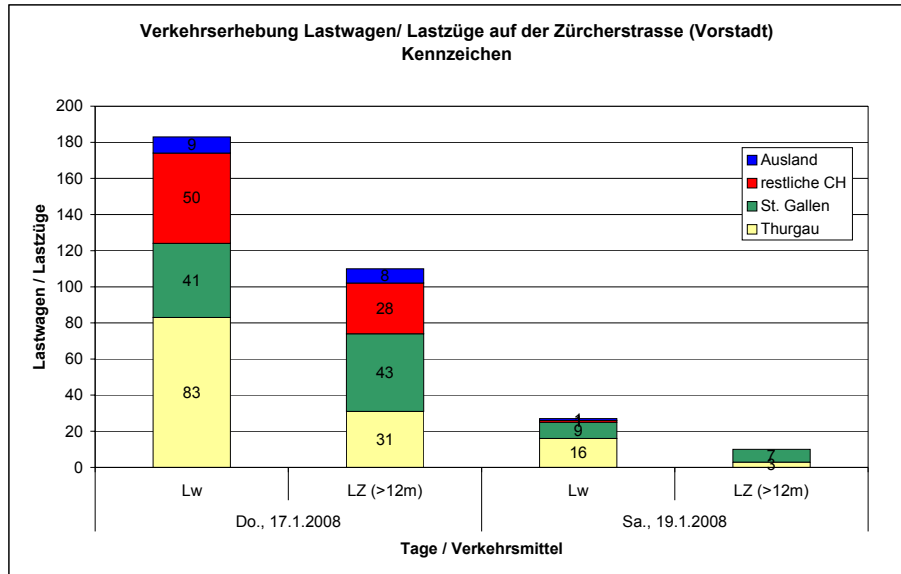


Abbildung 13: Erhebung Schwerverkehr nach Kennzeichen in der Zürcherstrasse Ost

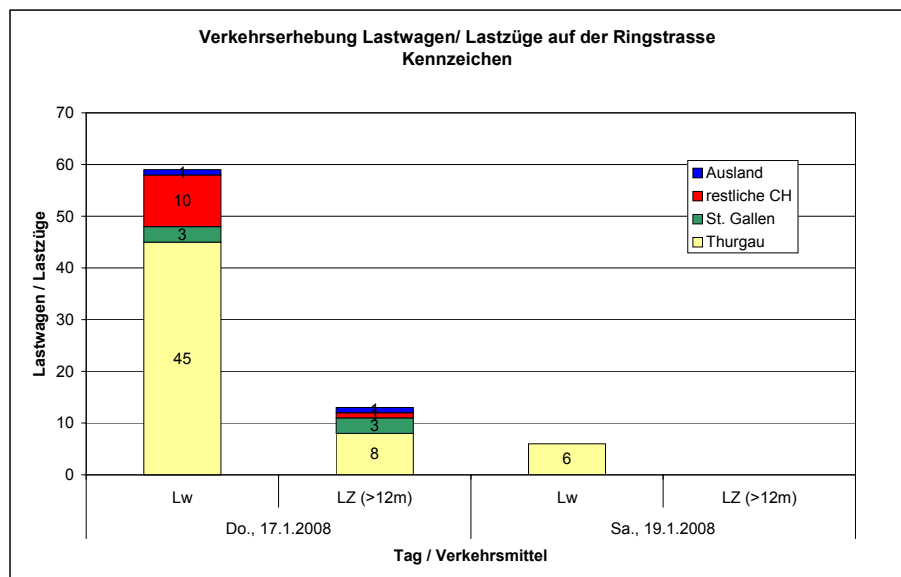


Abbildung 14: Erhebung Schwerverkehr nach Kennzeichen in der Ringstrasse

Die Analyse der Kennzeichen zeigt deutlich, dass die Zürcherstrasse Ost verstärkt auch vom überregionalen Schwerverkehr genutzt wird. Rund ein Drittel der Lastwagen hat nicht das Kennzeichen TG bzw. SG. Demgegenüber überwiegen in der Ringstrasse mit 74% die Lastwagen mit Thurgauer Kennzeichen.

Auswertung Plachenbeschriftung

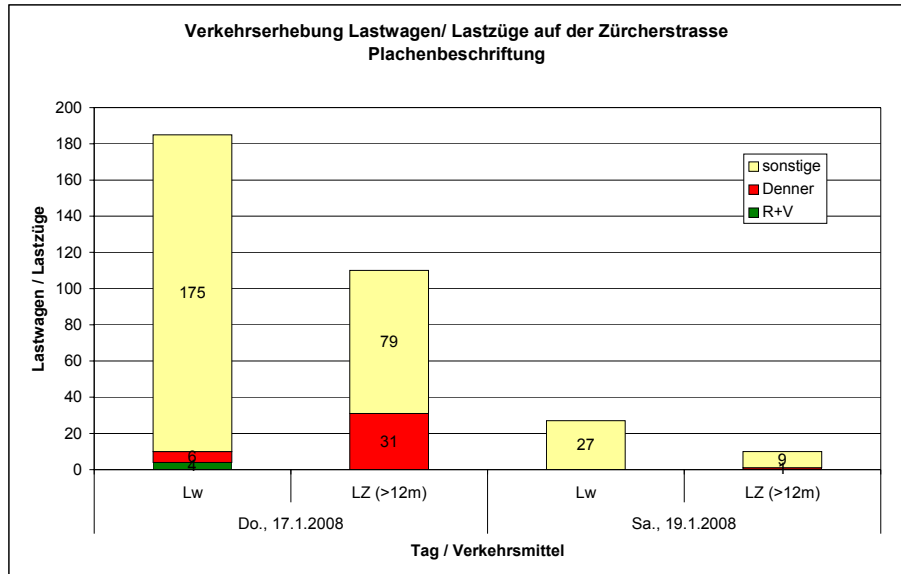


Abbildung 15: Erhebung Schwerverkehr nach Plachenbeschriftung in der Zürcherstrasse Ost

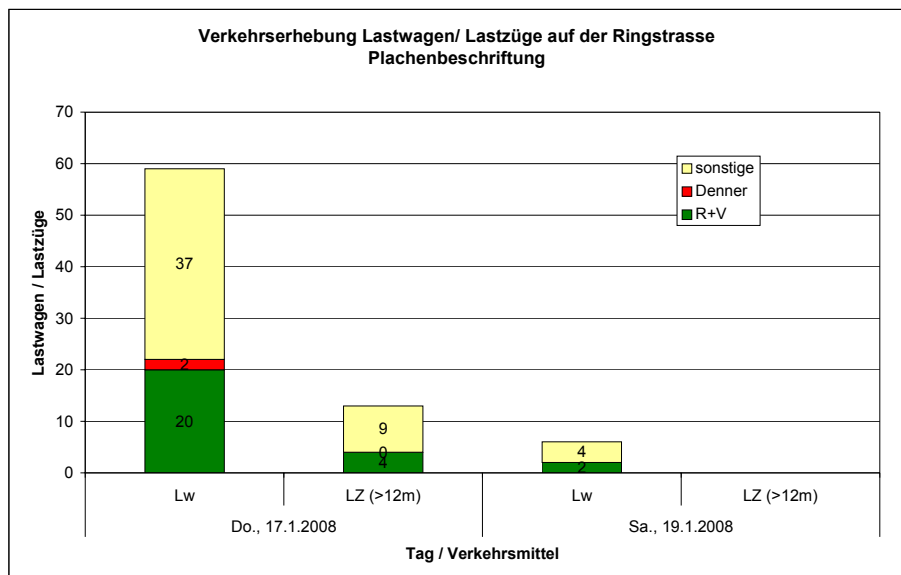


Abbildung 16: Erhebung Schwerverkehr nach Plachenbeschriftung in der Ringstrasse

Die Auswertung der Lastwagen hinsichtlich Plachenbeschriftung zeigt, dass in der Zürcherstrasse Ost die vermutlich grössten lokalen Verursacher, Denner und Rieser+Vetter, mit rd. 14 % des Schwerverkehrsaufkommens eine untergeordnete Rolle spielen.

Demgegenüber wird das Schwerverkehrsaufkommen in der Ringstrasse nicht unwesentlich durch die Lastwagen der Firma Rieser+Vetter bestimmt (rd. 31% des Schwerverkehrsaufkommens).

Der Vergleich mit der automatischen Querschnittserhebung zeigt folgendes:

- Das Schwerverkehrsaufkommen an den Erhebungstagen im Januar lag mit rd. 20 – 30% deutlich unter dem erhobenen Lkw-Verkehr im November/Dezember. Dies ist nur zu einem Teil auf die jahreszeitlichen Schwankungen zurückzuführen.
- In der Zürcherstrasse Ost wurden im Januar deutlich weniger Lastzüge bzw. Lastwagen mit Anhänger erhoben (ca. 38%) als bei der automatischen Zählung (63%).

Beide Tatsachen erklären wir damit, dass bei der automatischen Zählung die Fahrzeugarten vom Gerät nicht exakt unterschieden werden konnten. Langsam fahrende Lkw oder stockender Verkehrsfluss führen zu verfälschten Ergebnissen. Insgesamt dürfte jedoch der erhobene Schwerverkehrsanteil von rd. 5% in der Zürcherstrasse Ost bzw. rd. 2% in der Ringstrasse richtig sein.

2.5.4 Nationales Verkehrsmodell

Aus dem nationalen Verkehrsmodell des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) wurde die Spinne am Querschnitt St. Gallerstrasse südlich von Frauenfeld ausgewertet:

- 59% des Verkehrs ist kleinräumiger Ziel-Quell-Verkehr (Quelle und/oder Ziel in Frauenfeld, Matzingen, Lommis und Wängi)
- 62% des Verkehrs ist regionaler Ziel-Quell-Verkehr (Quelle und/oder Ziel in Frauenfeld, Matzingen, Lommis, Wängi sowie Aadorf, Gachnang, Uesslingen, Warth, Pfyn und Felben-Wellhausen)
- 38% des Verkehrs ist überregionaler Durchgangsverkehr, vor allem auf der Relation Stein am Rhein – Wil, St. Gallen

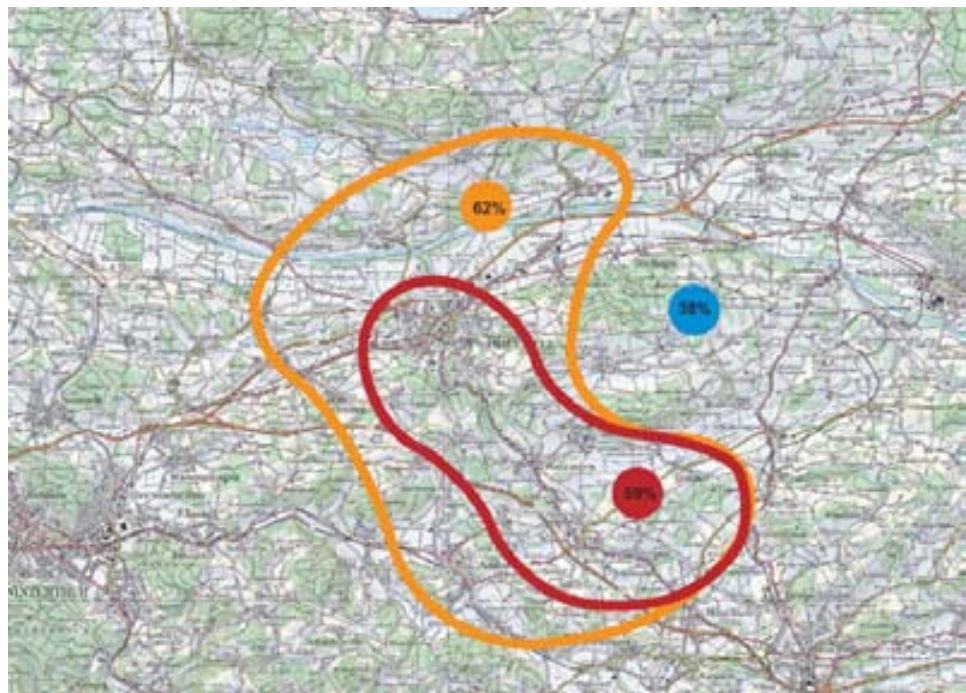


Abbildung 17:
Auswertung der Spinne St. Gallerstrasse
südlich von Frauenfeld gemäss Nationalem Verkehrsmodell

2.6 Umwelt

2.6.1 Lärm

Für die Zürcherstrasse Ost und Ringstrasse wurden die Lärmemissionen abgeschätzt:

		Immissionen	Planungswert	Immissionsgrenzwert	Alarmwert
Zürcherstrasse Ost 197	Tag	68.6	60	65	70
	Nacht	59.7	50	55	65
Ringstrasse 23	Tag	62.5	55	60	70
	Nacht	52.1	45	50	65

Tabelle 7:
Lärmimmissionen in der Zürcher- und Ringstrasse

Die Lärmbelastung in der Zürcherstrasse Ost und Ringstrasse liegen über den Immissionsgrenzwert und in der Zürcherstrasse Ost sogar knapp unter dem Alarmwert. Nach Einbau von Lärmschutzfenstern gilt jedoch die Zürcherstrasse Ost gemäss Lärmschutzverordnung als saniert.

2.6.2 Luftschadstoffe

In der Stadt Frauenfeld gibt es eine Messstelle für Luftschadstoffe an der Bahnhofstrasse. Die Ergebnisse der Monate August 2007 bis Januar 2008 sind in den folgenden Abbildungen für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub und Ozon dargestellt.



Abbildung 18:
Tageswert der Stickstoffdioxidbelastung August 2007 – Januar 2008

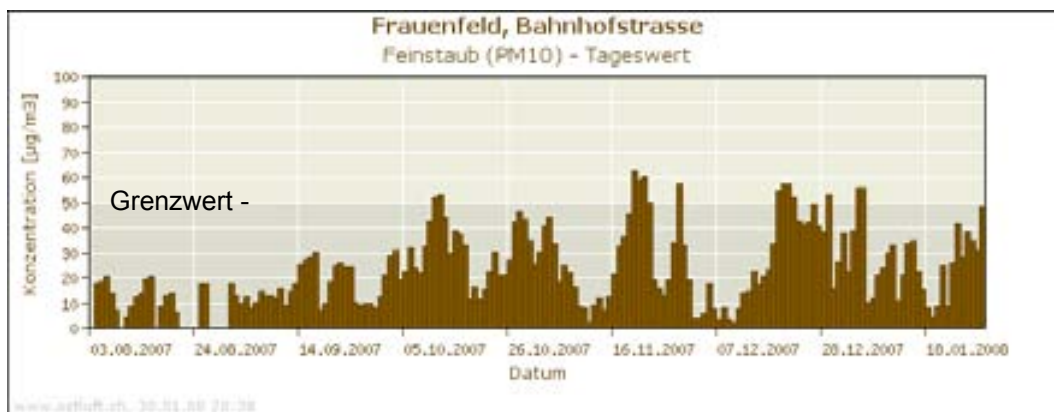


Abbildung 19: Tageswert der Feinstaubbelastung August 2007 – Januar 2008



Abbildung 20: Tageswert der Ozonbelastung August 2007 – Januar 2008

Gemäss den Messwerten 2005, 2006 und 2007 werden bis jetzt nur die NO₂-Grenzwerte eingehalten. Bei den Schadstoffen Feinstaub und Ozon werden die Grenzwerte überschritten.

Stickstoffdioxid (NO ₂)		Grenzwert	Messwert 2005	Messwert 2006	Messwert 2007
Jahresmittel	[µg/m ³]	30	25	28	25
höchster TMW	[µg/m ³]	80	74	78	57
Überschreitungen	[Tage]	1	0	0	0

Tabelle 8: Messergebnisse der Jahre 2005, 2006 und 2007 für Stickstoffdioxid

Feinstaub (PM ₁₀)		Grenzwert	Messwert 2005	Messwert 2006	Messwert 2007
Jahresmittel	[µg/m ³]	20	24	24	21
höchster TMW	[µg/m ³]	50	71	150	81
Überschreitungen	[Tage]	1	21	30	16

Tabelle 9: Messergebnisse der Jahre 2005, 2006 und 2007 für Feinstaub

Ozon (O3)		Grenzwert	Messwert 2005	Messwert 2006	Messwert 2007
höchster SMW	[µg/m ³]	120	178	205	158
Überschreitungen	[Stunden]	1	97	256	139
	[Tage]		29	46	34

*Tabelle 10:
Messergebnisse der Jahre 2005, 2006 und 2007 für Ozon*

2.7 Verkehrssicherheit

In der Promenaden-/ Zürcherstrasse Ost ereigneten sich im Zeitraum 2002 – 2006 39 gemeldete Unfälle, von denen 18 mit Verletzten registriert wurden. Unfallhäufungspunkte sind insbesondere die Knoten Zürcher-/Zeughausstrasse, Zürcher-/Mühletobelstrasse sowie Zürcher-/Oberkirchstrasse. Die Unfallrate beträgt ca. 0.88 Unfälle/Mio. Fz-km.

In der Ringstrasse ereigneten sich im selben Zeitraum 25 gemeldete Unfälle. Hiervon waren 5 Unfälle mit Verletzten. Unfallhäufungspunkte sind die Einmündung in die Zürcherstrasse Ost sowie der Knoten Markt-/Thundorferstrasse. Die Unfallrate liegt in der Ringstrasse bei rd. 0.80 Unfällen/Mio Fz-km.

	Unfälle	davon mit Verletzten	Unfallrate
Zürcherstrasse Ost	39	18	0.92
Ringstrasse	25	5	0.82

*Tabelle 11:
Auswertung Unfälle 2002 - 2006*

Auch wenn die Unfallraten im Vergleich zu innerstädtischen Hauptstrassen gering sind, müssen die Strassenzüge insgesamt als gefährlich eingestuft werden. Es gibt viele unübersichtliche Bereiche, zahlreiche Fussgängerquerungen und die kurzen Zeidlücken führen in den Hauptverkehrszeiten zu gefährlichen Fahrmanövern (insbesondere Einbiegen).

metron



Abbildung 21:
Ausschnitt Unfallkarte 2002 - 2006

3 Zielsetzungen

Für die Aufwertung der Vorstadt wurden folgende Zielsetzungen formuliert:

- Belastungen reduzieren, insbesondere Lärm- und Luftschadstoffbelastung
- Aufenthaltsqualität erhöhen und Aufenthaltsflächen vergrössern
- Querungssituation verbessern
- Bedingungen für Radfahrende verbessern
- öffentlich zugängliche Parkplätze erhöhen
- keine anderen Siedlungsgebiete belasten

4 Varianten

4.1 Allgemeines

Zur Beurteilung möglicher Massnahmen zur Aufwertung der Vorstadt wurden 3 Grundvarianten mit 2 Untervarianten entwickelt. Diese dienen dazu, die Auswirkungen bzw. die Wirksamkeit einzelner Massnahmen aufzuzeigen.

- Variante 1a: Lkw-Fahrverbot – Altweg
- Variante 1b: Lkw-Fahrverbot – Autobahn
- Variante 2a: Tempo 30 mit kleinen Massnahmen
- Variante 2b: Tempo 30 mit Umgestaltung Strassenraum
- Variante 3: Einbahnring mit Parkierung

Aus dem Variantenvergleich können die Massnahmen abgeleitet werden.

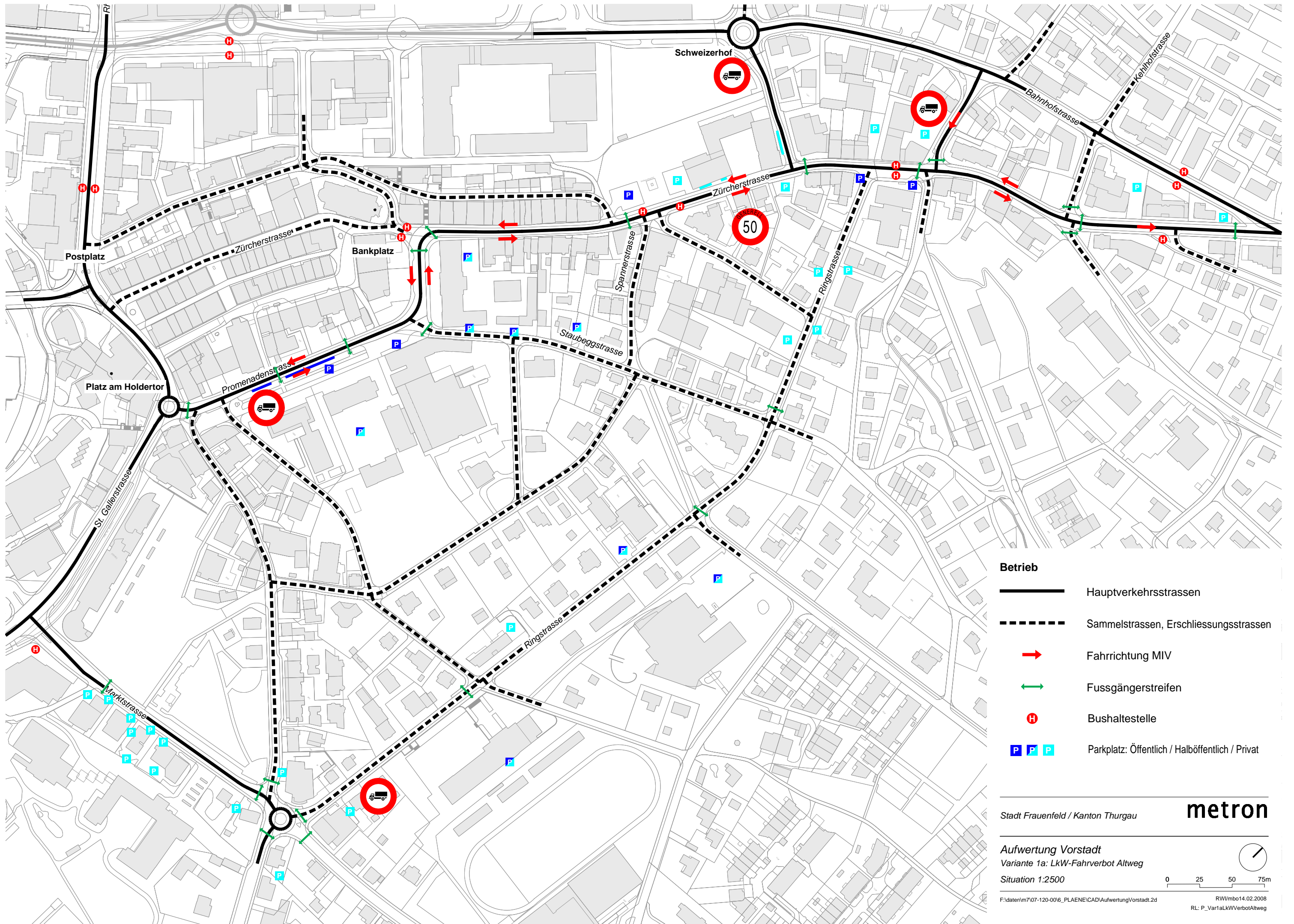
4.2 Variantenbeschreibung







4.2.1 Variante 1a: Lkw-Fahrverbot – Altweg

Die Variante (vgl. Abbildung) sieht ein Lkw-Fahrverbot (ausgenommen Zulieferdienst) in der Promenaden- und Zürcherstrasse Ost vor. Als flankierende Massnahme wird auch auf der Ringstrasse ein Lkw-Fahrverbot (ausgenommen Zulieferdienst) erlassen. Die Alternativroute für den Schwerverkehr zwischen Süden (Matzingen, A1) und Osten (Gewerbegebiete, A7) bildet die Route Postplatz – Zürcherstrasse Ost – Altweg – Bahnhofstrasse.

Die Kosten für die Variante sind gering und belaufen sich lediglich auf die Signalisation.

Problematisch ist bei einem generellen Lkw-Fahrverbot mit Ausnahme Zubringerdienst die Kontrolle, da die Unterscheidung Durchgangsverkehr und Zubringerdienst für die Polizei nicht einfach ist.

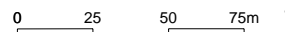


- Betrieb**
-  Hauptverkehrsstrassen
 -  Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen
 -  Fahrriichtung MIV
 -  Fussgängerstreifen
 -  Bushaltestelle
 -  Parkplatz: Öffentlich / Halböffentlich / Privat

Stadt Frauenfeld / Kanton Thurgau

metron

Aufwertung Vorstadt
 Variante 1a: LkW-Fahrverbot Altweg
 Situation 1:2500



F:\daten\m7\07-120-00\6_PLAENE\CAD\AufwertungVorstadt.2d

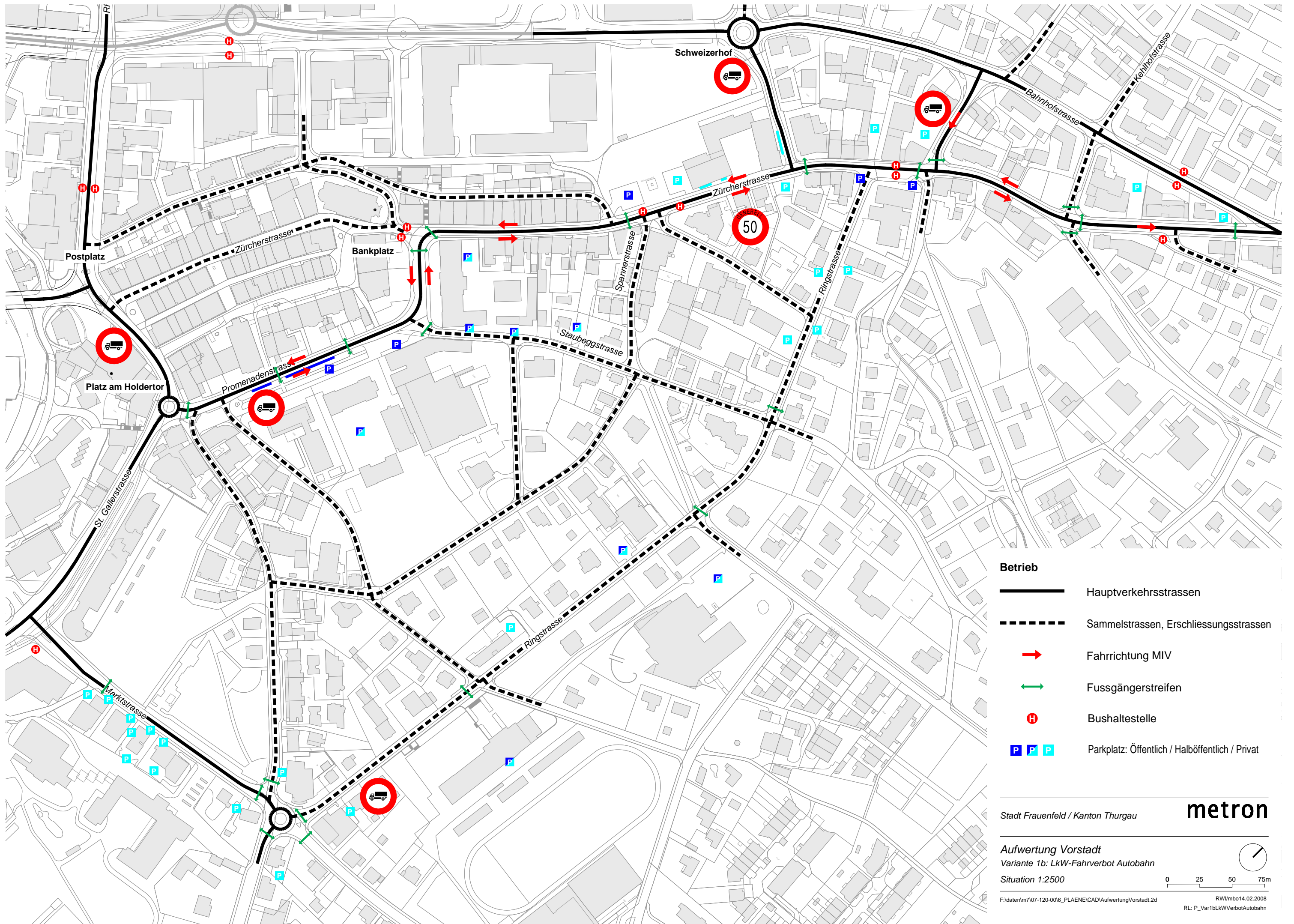
RWI/mbo14.02.2008
 RL: P_Var1aLKWVerbotAltweg




4.2.2 Variante 1b: Lkw-Fahrverbot – Autobahn

Die Variante 1b entspricht der Variante 1a mit der Ausnahme, dass der Durchgangsschwerverkehr auf die Autobahn A1/A7 via Attikon geleitet wird. Neben einem Lkw-Fahrverbot in der Vorstadt und auf der Ringstrasse könnte dies z.B. durch ein Lkw-Fahrverbot auf dem Rathausplatz zwischen Postkreisel und Holdertorkreisel sichergestellt werden.

Die Kosten für die Variante sind ebenfalls gering und beschränken sich auf die Signalisation der geänderten Verkehrsregelung.

Auch in diesem Fall ist jedoch die Kontrolle für die Polizei schwierig, da die Unterscheidung Zubringerdienst und Durchgangsverkehr nicht einfach ist.



- Betrieb**
-  Hauptverkehrsstrassen
 -  Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen
 -  Fahrriichtung MIV
 -  Fussgängerstreifen
 -  Bushaltestelle
 -  Parkplatz: Öffentlich / Halböffentlich / Privat

Stadt Frauenfeld / Kanton Thurgau

metron

Aufwertung Vorstadt
 Variante 1b: LkW-Fahrverbot Autobahn
 Situation 1:2500



4.2.3 Variante 2a: Tempo 30 mit kleinen Massnahmen

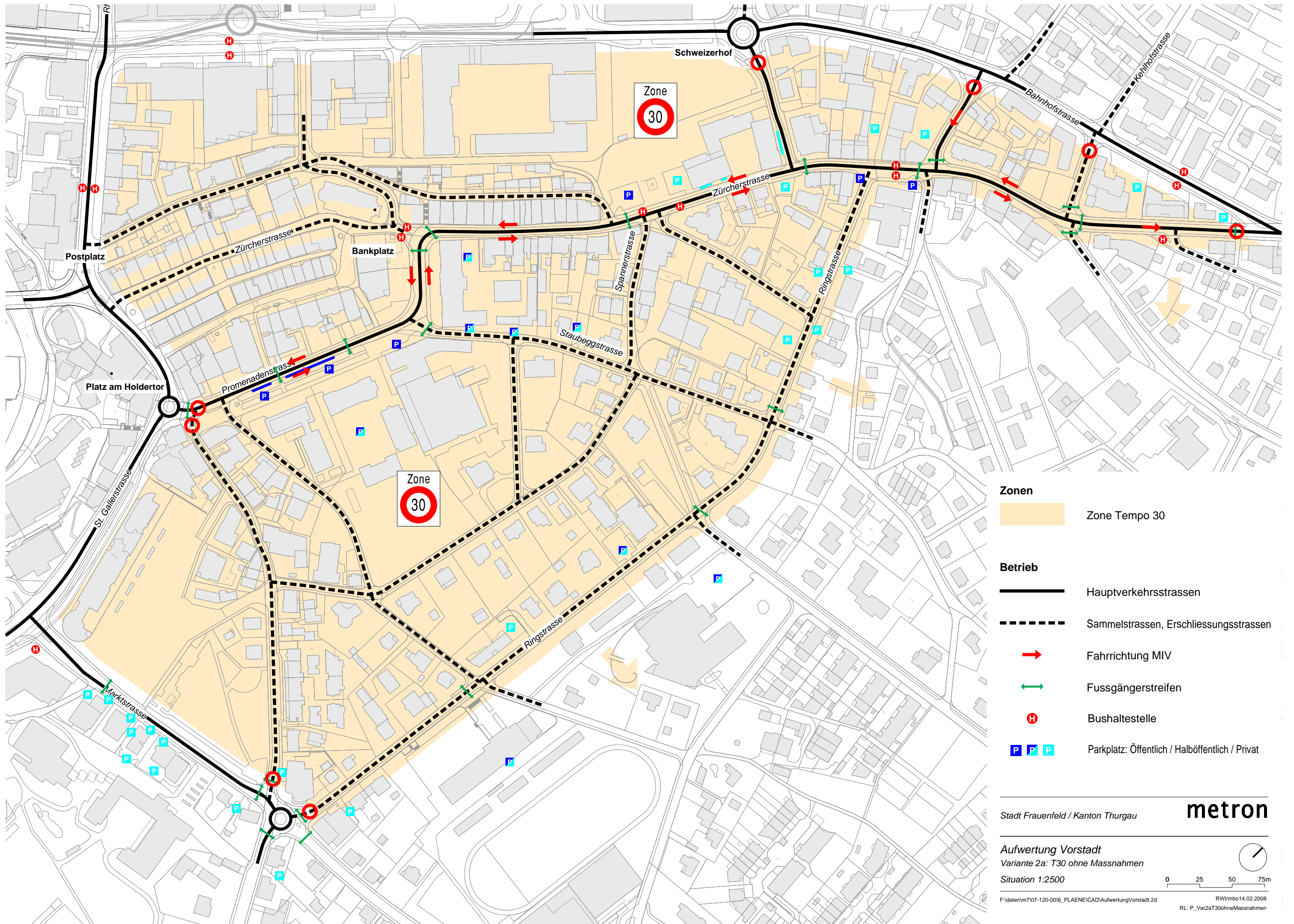
Die Variante 2a sieht eine Geschwindigkeitsbeschränkung in der Promenaden- und Zürcherstrasse Ost auf 30 km/h vor. Umgesetzt wird die Geschwindigkeitsbeschränkung mit nur minimalen Markierungsmassnahmen wie z.B. optische Einengung der Fahrbahn, Entfernung Mittellinie, etc..

Um Ausweichverkehr in der Ringstrasse zu unterbinden, wäre eine Tempo 30 Signalisation in der Ringstrasse als flankierende Massnahme zu prüfen.

Die Kosten für diese Massnahme sind gering und umfassen die Massnahmen für Signalisation sowie zusätzliche Markierungen.



Abbildung 24:
Referenzbild Faido (TI)



Zone
30

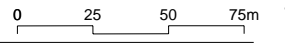
Zone
30

- Zonen**
- Zone Tempo 30
- Betrieb**
- Hauptverkehrsstrassen
 - Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen
 - Fahrriichtung MIV
 - Fussgängerstreifen
 - Bushaltestelle
 - Parkplatz: Öffentlich / Halböffentlich / Privat

Stadt Frauenfeld / Kanton Thurgau

metron

Aufwertung Vorstadt
Variante 2a: T30 ohne Massnahmen
Situation 1:2500



metron

4.2.4 Variante 2b: Tempo 30 mit Umgestaltung Strassenraum

Im Gegensatz zur Variante 2a wird die Signalisation von Tempo 30 in der Vorstadt mit einer Umgestaltung des Strassenraumes gemäss den Grundsätzen der Koexistenz ergänzt. Mögliche Massnahmen sind eine sanfte Trennung Fahrbahn / Trottoir, Aufpflasterung von wichtigen Knoten, optische Einengung der Fahrbahn, u.a.m..

Wiederum sollte eine Tempo 30 Signalisation in der Ringstrasse als flankierende Massnahme vorgesehen werden, um Ausweichverkehr zu vermeiden.

Die Kosten für den Umbau der Zürcherstrasse Ost können grob mit 2.5 Mio. Fr. abgeschätzt werden.



Abbildung 26:
Referenzbild Brunnen (SZ)

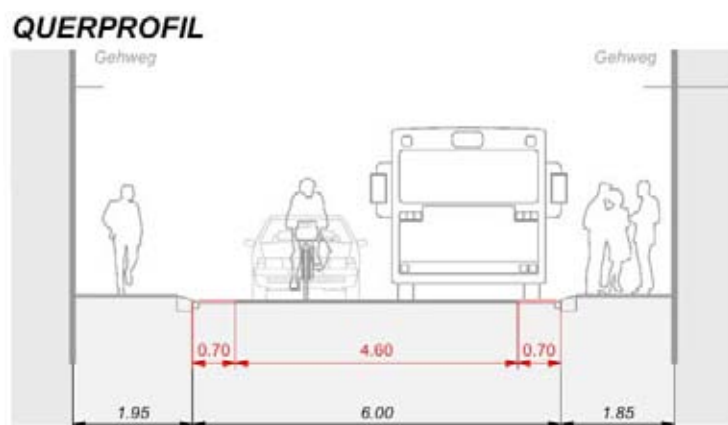
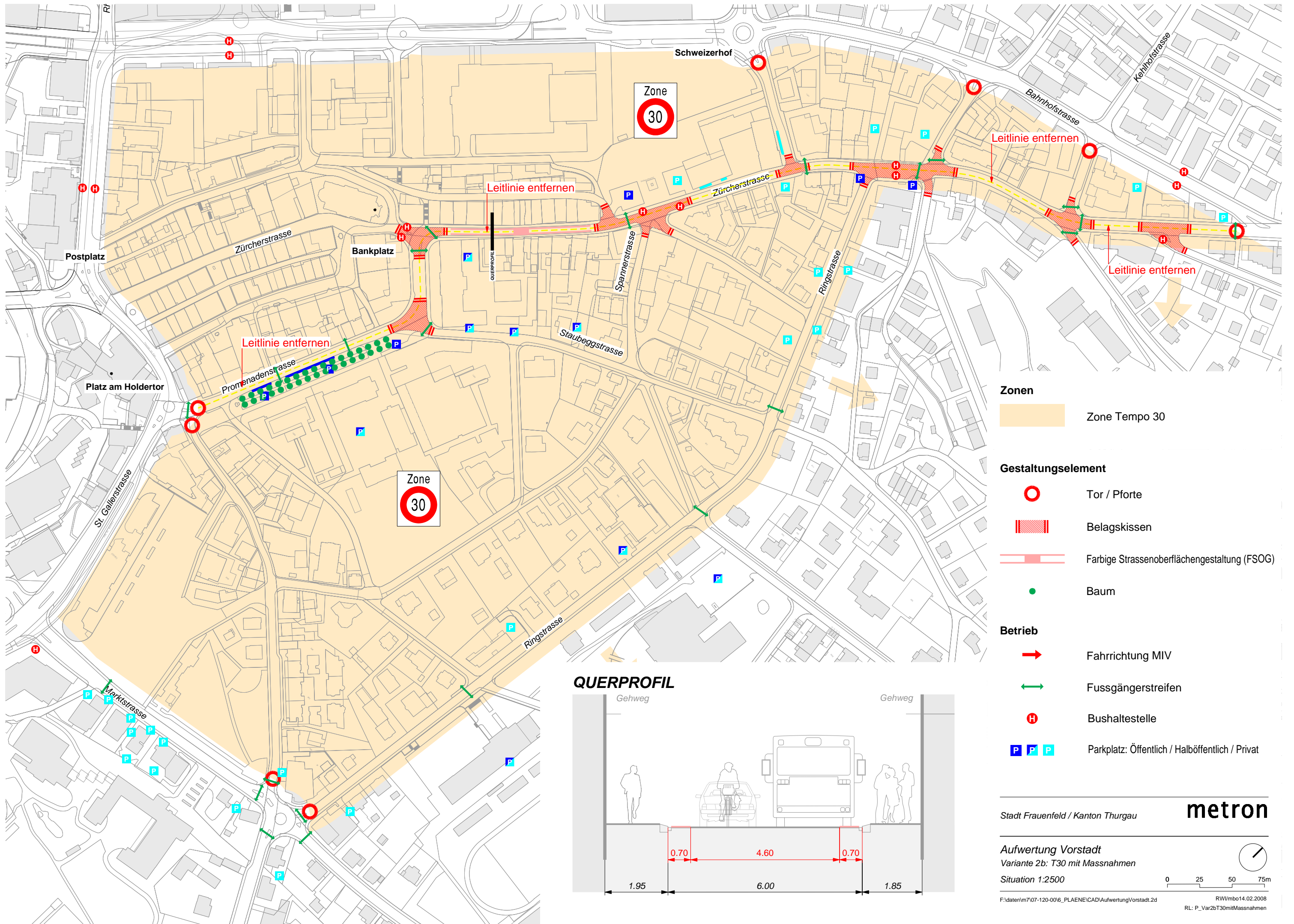


Abbildung 27:
Querprofil Zürcherstrasse Ost bei der Variante 2b

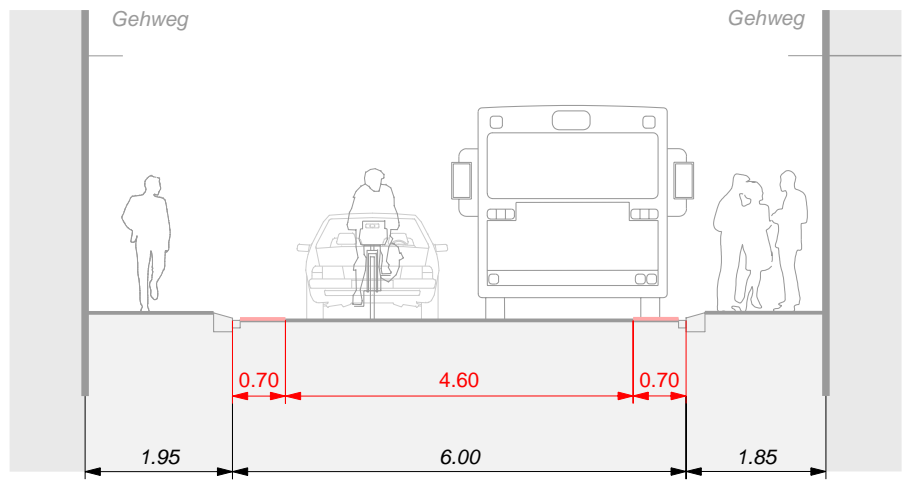


Zone
30

Zone
30

- Zonen**
- Zone Tempo 30
- Gestaltungselement**
- Tor / Pforte
 - Belagskissen
 - Farbige Strassenoberflächengestaltung (FSOG)
 - Baum
- Betrieb**
- Fahrriichtung MIV
 - Fussgängerstreifen
 - Bushaltestelle
 - Parkplatz: Öffentlich / Halböffentlich / Privat

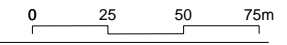
QUERPROFIL



Stadt Frauenfeld / Kanton Thurgau

metron

Aufwertung Vorstadt
Variante 2b: T30 mit Massnahmen
Situation 1:2500



4.2.5 Variante 3: Einbahnring

Die Variante 3 sieht einen Einbahnring im Bereich Zürcherstrasse Ost – Staubeggstrasse – Spannerstrasse vor. Um Umwege für den Radverkehr zu vermeiden, wird der Radverkehr in allen Strassenzügen im Gegenverkehr zugelassen.

In der Zürcherstrasse Ost könnten einseitig Längsparkplätze zwischen Spannerstrasse und Promenadenstrasse markiert werden. Der Abschnitt bietet Platz für rd. 23 Parkplätze, wobei die Trottoirflächen geringfügig verschmälert werden müssten.

Die Spannerstrasse und Staubeggstrasse sowie die westliche Zürcherstrasse Ost müssten geringfügig umgebaut und dem neuen Verkehrsregime angepasst werden. Die Kosten wurden grob mit 0.5 Mio. Fr. abgeschätzt.

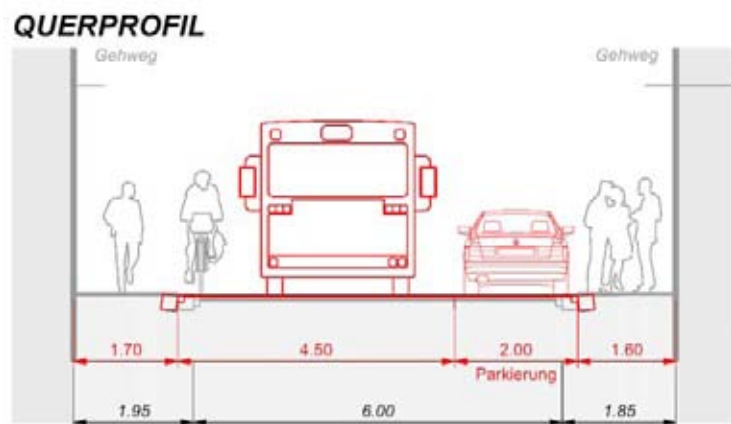
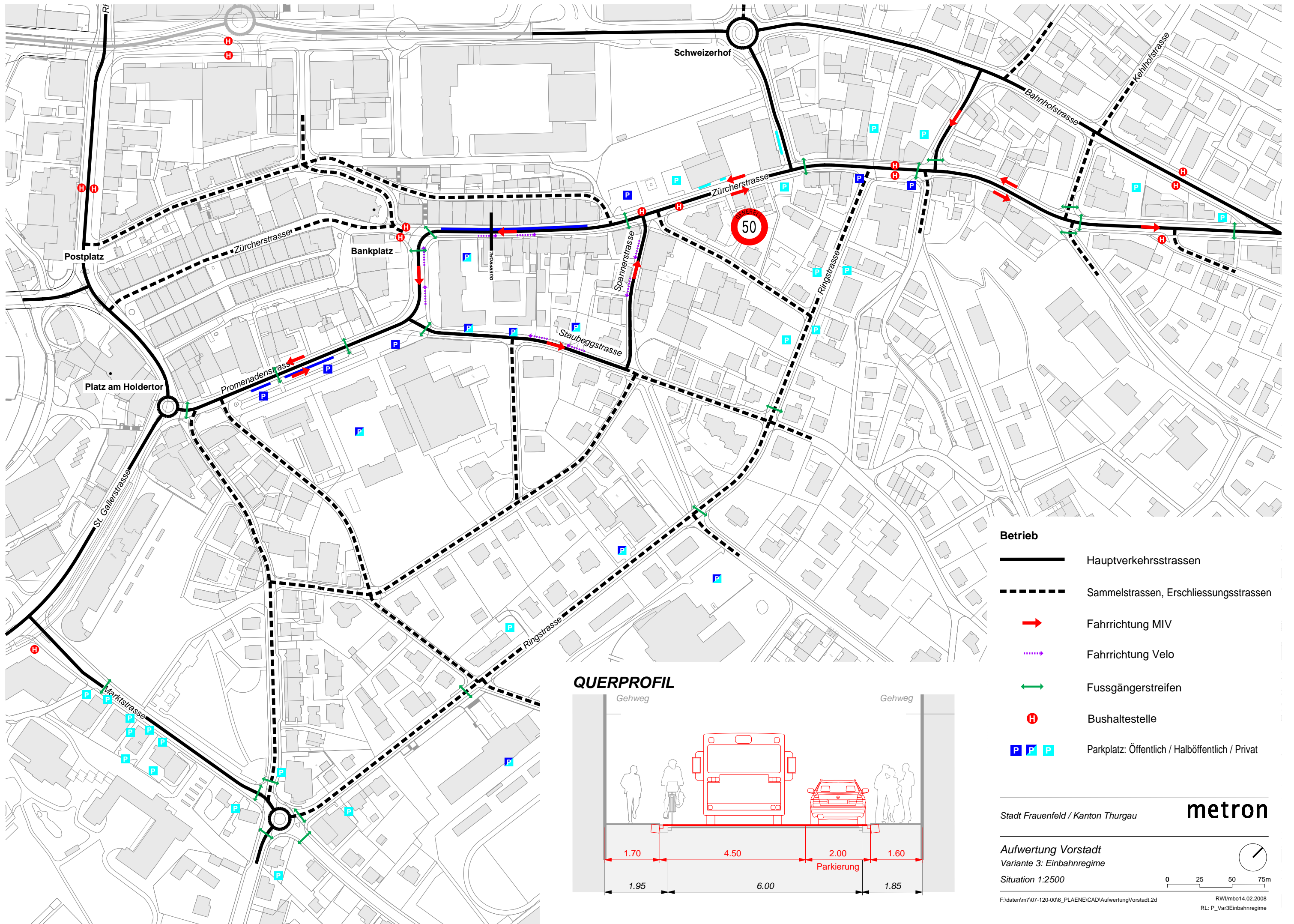


Abbildung 29:
Querschnitt Zürcherstrasse Ost bei der Variante 3



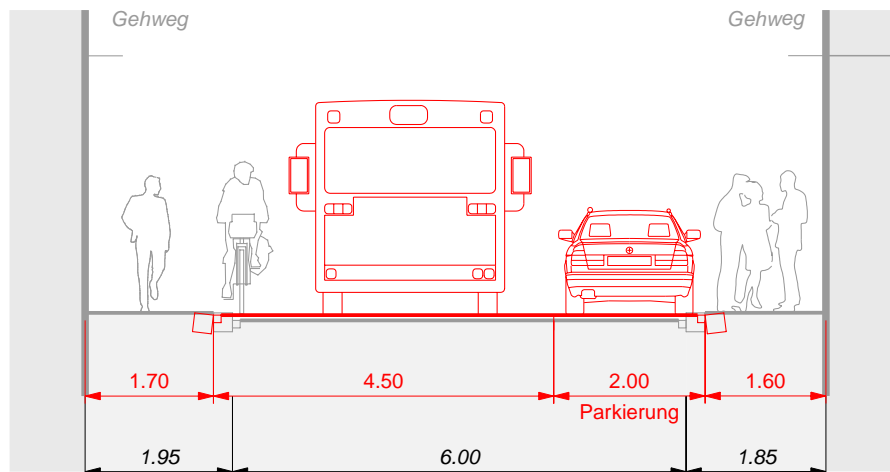
Schweizerhof

Postplatz

Bankplatz

Platz am Holdertor

QUERPROFIL



- Betrieb**
- Hauptverkehrsstrassen
 - Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen
 - Fahrriichtung MIV
 - Fahrriichtung Velo
 - Fussgängerstreifen
 - Bushaltestelle
 - Parkplatz: Öffentlich / Halböffentlich / Privat

Stadt Frauenfeld / Kanton Thurgau

metron

Aufwertung Vorstadt
Variante 3: Einbahnregime

Situation 1:2500



4.3 Auswirkungen

In der Tabelle auf den nächsten Seiten sind die Auswirkungen der einzelnen Varianten zusammengefasst dargestellt. Hierbei wurden die Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmer, auf die Vorstadt sowie auf die Allgemeinheit unterschieden.

Für die Abschätzung der Auswirkungen sind wir davon ausgegangen, dass zwei Drittel des Lastwagenverkehrs Durchgangsverkehr ist und ein Drittel Ziel-Quell-Verkehr in der Vorstadt.

Variantenbeschreibung

	Variante 1a Lkw-Fahrverbot - Altweg	Variante 1b Lkw-Fahrverbot – Autobahn	Variante 2a T30 mit kleinen Massnahmen	Variante 2b T30 mit Umgestaltung Strassenraum	Variante 3 Einbahnring mit Parkierung
Verkehrssituation	<ul style="list-style-type: none"> • Lkw-Fahrverbot auf der Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Vorstadt) und Promenadenstrasse • Zubringerdienst gestattet • Flankierende Massnahmen Ringstrasse (Lkw-Fahrverbot) • Verlagerung des Schwerverkehrs in den Altweg 	<ul style="list-style-type: none"> • Lkw-Fahrverbot auf der Zürcherstrasse (Abschnitt Vorstadt) und Promenadenstrasse • Zubringerdienst gestattet • Flankierende Massnahmen Ringstrasse und Altweg • Verlagerung des Schwerverkehrs auf Autobahn (A7) 	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbeschränkung (30km/h) • keine baulichen Massnahmen, eventuell Markierungen (optische Verengung, Markierung Rechtsvortritt, ...) • evtl. auch Tempo 30 auf der Ringstrasse 	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbeschränkung (30km/h) • Umgestaltung Zürcherstrasse: - Knotenaufpflasterung - optische Einengung Fahrbahn • evtl. auch Tempo 30 auf der Ringstrasse 	<ul style="list-style-type: none"> • Einbahnring im Bereich Zürcherstrasse – Staubeggstrasse – Spannerstrasse • Radfahrer im Gegenverkehr • Parkierung in der westlichen Zürcherstrasse zwischen Spannerstrasse und Promenade (rd. 20 Parkplätze) • Umgestaltung Zürcherstrasse sowie Spannerstrasse
Problemlage	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrolle schwierig 	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrolle schwierig 			
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • lediglich Signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> • lediglich Signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> • lediglich Signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau Zürcherstrasse: ~2.5 Mio. Fr. 	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau westlicher Teil Zürcherstrasse sowie Staubegg- und Spannerstrasse: 0.5 Mio. Fr.

Variantenvergleich – Verkehrsteilnehmer I

	Variante 1a Lkw-Fahrverbot - Altweg	Variante 1b Lkw-Fahrverbot - Autobahn	Variante 2a T30 mit kleinen Massnahmen	Variante 2b T30 mit Umgestaltung Strassenraum	Variante 3 Einbahnring mit Parkierung
Fussgänger	<ul style="list-style-type: none"> weniger Lastwagen (subjektiv angenehmeres Empfinden) minim geringere Lärmimmissionen insgesamt kaum Verbesserung höhere Belastung Altweg 	<ul style="list-style-type: none"> weniger Lastwagen (subjektiv angenehmeres Empfinden) minim geringere Lärmimmissionen insgesamt kaum Verbesserungen 	<ul style="list-style-type: none"> Mfz-Verkehr wird aufgrund geringerer Geschwindigkeiten weniger störend empfunden geringere Lärmimmissionen gering verbesserte Querungssituation (geringere Geschwindigkeiten) 	<ul style="list-style-type: none"> Mfz-Verkehr wird aufgrund geringerer Geschwindigkeiten weniger störend empfunden geringere Lärmimmissionen verbesserte Querungssituation (geringere Geschwindigkeiten, sanfte Trennung, Aufpflasterungen) 	<ul style="list-style-type: none"> geringere Lärmimmissionen in Zürcherstrasse, wesentlich höhere Belastungen in der Spannerstrasse + Staubeggstrasse tendenziell höhere Geschwindigkeiten bei Einbahn Verschmälerte Aufenthaltsflächen (-0.5m)
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> weniger Beeinträchtigung durch Lkw (480 -> 290 Lkw/Tag) Fahrbahnbreite von 6.0 m grundsätzlich günstig für Radverkehr höhere Belastung im Altweg 	<ul style="list-style-type: none"> gering weniger Beeinträchtigung durch Lkw (480 --> 290 Lkw/Tag) Fahrbahnbreite von 6.0 m grundsätzlich günstig für Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> geringere Geschwindigkeitsunterschiede Mfz- / Radverkehr weiterhin Beeinträchtigung durch Lkw-Verkehr Fahrbahnbreite von 6.0 m grundsätzlich günstig für Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> geringere Geschwindigkeitsunterschiede Mfz- / Radverkehr weiterhin Beeinträchtigung durch Lkw-Verkehr Fahrbahnbreite von 6.0 m grundsätzlich günstig für Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ungünstige Situation an Kreuzungen enger Querschnitt für Radverkehr im Gegenverkehr in der Spannerstrasse tendenziell höhere Geschwindigkeiten bei Einbahnführung

Variantenvergleich – Verkehrsteilnehmer II

	Variante 1a Lkw-Fahrverbot - Altweg	Variante 1b Lkw-Fahrverbot - Autobahn	Variante 2a T30 mit kleinen Massnahmen	Variante 2b T30 mit Umgestaltung Strassenraum	Variante 3 Einbahnring mit Parkierung
öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> keine Auswirkungen 	<ul style="list-style-type: none"> keine Auswirkungen 	<ul style="list-style-type: none"> rd. 20 - 30 Sekunden längere Fahrzeit 	<ul style="list-style-type: none"> rd. 20 - 30 Sekunden längere Fahrzeit 	<ul style="list-style-type: none"> Umweg über Stau-begg- und Spanner-strasse (200m) rd. 20 Sekunden längere Fahrzeit
motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> minim stärkere Belastung Postplatz (+ 260 Lkw / Tag) 	<ul style="list-style-type: none"> keine Auswirkungen 	<ul style="list-style-type: none"> gering längere Fahrzeiten (20 - 30 Sekunden) 	<ul style="list-style-type: none"> gering längere Fahrzeiten (20 - 30 Sekunden) 	<ul style="list-style-type: none"> 23 zusätzliche Parkplätze
Schwerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> geringer Umweg über Altweg keine Zeitverluste 	<ul style="list-style-type: none"> Umweg über Autobahn (rd. 11 km längere Fahrstrecke) höhere LSVA-Kosten (~10.- Fr/ Fahrt) jedoch keine Zeitverluste 	<ul style="list-style-type: none"> gering längere Fahrzeiten (20 - 30 Sekunden) 	<ul style="list-style-type: none"> gering längere Fahrzeiten (20 - 30 Sekunden) 	<ul style="list-style-type: none"> keine Auswirkungen

Variantenvergleich - Vorstadt

	Variante 1a Lkw-Fahrverbot - Altweg	Variante 1b Lkw-Fahrverbot - Autobahn	Variante 2a T30 mit kleinen Massnahmen	Variante 2b T30 mit Umgestaltung Strassenraum	Variante 3 Einbahnring mit Parkierung
Attraktivität als Wohnstandort	<ul style="list-style-type: none"> • Minim geringere Lärmimmissionen (-0.7 dB) • Geringere Schadstoffimmissionen (-28% NOx, -16% PM10) • subjektiv geringere Belastungen durch geringeres Schwerverkehrsaufkommen 	<ul style="list-style-type: none"> • Minim geringere Lärmimmissionen (-0.7 dB) • Geringere Schadstoffimmissionen (-28% NOx, -16% PM10) • subjektiv geringere Belastungen durch geringeres Schwerverkehrsaufkommen 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringere Lärmimmissionen (-1.5 dB) • Geringere Schadstoffimmissionen (-15% NOx, -4% PM10) • subjektiv geringere Belastungen durch geringere Geschwindigkeiten • erhöhte Verkehrssicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> • geringere Lärmimmissionen (-1.5 dB) • Geringere Schadstoffimmissionen (-15% NOx, -4% PM10) • subjektiv geringere Belastungen durch geringere Geschwindigkeiten und umgestalteten Strassenraum • erhöhte Verkehrssicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> • geringe Lärmimmissionen in der Zürcherstrasse (-3.0 dB) • wesentlich höhere Lärmemissionen in der Staubegg- und Spannerstrasse (+10dB) • geringere Schadstoffimmissionen in der Zürcherstrasse, wesentlich höherer Schadstoffimmissionen in der Staubegg- und Spannerstrasse
Attraktivität als Geschäftsstandort	<ul style="list-style-type: none"> • subjektiv geringere Belastungen durch geringeres Schwerverkehrsaufkommen 	<ul style="list-style-type: none"> • subjektiv geringere Belastungen durch geringeres Schwerverkehrsaufkommen 	<ul style="list-style-type: none"> • Angenehmeres Umfeld • Geringe Lärmimmissionen 	<ul style="list-style-type: none"> • angenehmeres Umfeld, aufgewerteter Strassenraum • Geringere Lärmimmissionen • verbesserte Quersituation 	<ul style="list-style-type: none"> • rd. 20 zusätzliche Parkplätze • geringere Aufenthaltsflächen

Variantenvergleich - Allgemeinheit

	Variante 1a Lkw-Fahrverbot - Altweg	Variante 1b Lkw-Fahrverbot - Autobahn	Variante 2a T30 mit kleinen Massnahmen	Variante 2b T30 mit Umgestaltung Strassenraum	Variante 3 Einbahnring mit Parkierung
Schadstoffemissionen	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung Gesamtemissionen 	<ul style="list-style-type: none"> Gering höhere Gesamtemissionen 	<ul style="list-style-type: none"> Minim geringere Gesamtemissionen 	<ul style="list-style-type: none"> Minim geringere Gesamtemissionen 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderung der Gesamtemissionen
Betroffene	<ul style="list-style-type: none"> Höhere Belastung vom Altweg und Bahnhofstrasse (290 Einwohner) 	<ul style="list-style-type: none"> gesamthafte Entlastung von Frauenfeld vom Schwerverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung von der Promenade und Zürcherstrasse (350 Einwohner) 	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung von der Promenade und Zürcherstrasse (350 Einwohner) 	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung westlicher Zürcherstrasse Zusätzliche Belastung Staubegg- und Spannerstrasse (10 Einwohner) Tangierung Schulstandort

5 Schlussfolgerungen

Die Gegenüberstellung der untersuchten Varianten zeigt folgendes:

- Eine Einbahnlösung sollte nicht weiterverfolgt werden, da
 - der Verkehr in ein heute kaum belastetes Gebiet (Schule) gelenkt wird,
 - die Situation für den Radverkehr insbesondere an den Knoten gefährliche Situationen schafft,
 - Längsparkierung in der Zürcherstrasse Ost nur bei einer Verschmälerung der bereits heute schmalen Trottoirs bzw. mit grossen Umwegen für den Radverkehr möglich ist sowie
 - die restlichen Probleme/Konflikte nicht verbessert werden können bzw. sogar tendenziell verschlechtert werden (Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, etc.)



Abbildung 31:
Eine Einbahnlösung führt den Verkehr in heute unbelastete Gebiete

- Hinsichtlich der Aufwertung der Vorstadt als Geschäfts- und Wohnquartier ist eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten¹ aufgrund der Variantenuntersuchung tendenziell leicht günstiger zu beurteilen als ein Lkw-Fahrverbot:
 - Die Lärmemissionen gehen stärker zurück bei geringeren Geschwindigkeiten als bei einem Lkw-Fahrverbot.
 - Die Zürcherstrasse Ost und Promenadenstrasse werden für den Radfahrer aufgrund der geringeren Geschwindigkeitsunterschiede besser und sicherer nutzbar.
 - Die Querungssituation wird für den Fussverkehr verbessert, da bei geringeren Geschwindigkeiten grössere Zeitlücken auftreten.
 - Das Sicherheitsniveau nimmt bei geringeren Geschwindigkeiten zu, insbesondere nimmt die Unfallschwere ab.
 - Insgesamt wird sich bei einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten die Aufenthaltsqualität stärker verbessern als bei einer Verringerung des Schwerverkehrsaufkommens.

¹ Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass das Geschwindigkeitsniveau heute bereits unter 50 km/h liegt.

metron

Aufgrund der Anlageverhältnisse muss jedoch die Vorstadt (S-Kurve Regierungsgebäude, Einmündung Zeughausstrasse, Einmündung Erchingerstrasse) für den Lkw-Verkehr, insbesondere für die langen Lastwagen mit Anhänger und Lastenzüge als ungeeignet beurteilt werden. Weder der Altweg noch die Ringstrasse bilden günstige Alternativen.



*Abbildung 32:
Ringstrasse und Altweg bilden keine valablen Alternativrouten
für den Schwerverkehr*

Aus diesem Grund sollte eine Verlagerung des Güterverkehrs aus dem Stadtgebiet weiter verfolgt werden. Mit den Autobahnen A1/A7 besitzt die Stadt Frauenfeld über eine gut ausgebaute, leistungsfähige Umfahrung für den Schwerverkehr. Die Route ist um rd. 10 km länger als die Verbindung über die Kantonsstrasse via Matzingen, weswegen sie von den Lastwagenchauffeuren nicht genutzt wird, um LSVA-Kosten zu sparen. Die Reisezeiten sind auf beiden Routen etwa gleich lang.

6 Empfehlungen

Aufgrund des Variantenvergleichs empfehlen wir eine Kombination von Massnahmen, welche etappiert umgesetzt werden sollen:

- Lkw-Fahrverbot
- Umgestaltung Zürcherstrasse
- Geschwindigkeitsbeschränkung

Lkw-Fahrverbot

Als mögliche Massnahmen, um eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Autobahn zu erreichen, wurden zwei Möglichkeiten diskutiert:

- Lkw Fahrverbot >12 m
- allgemeines Lkw-Fahrverbot ausgenommen Zubringerdienst

Der Vorteil eines Lkw-Fahrverbotes >12 m ist die einfachere Überwachung und die Tatsache, dass die besonders grossen und schweren Lkw aus der Vorstadt verbannt werden. Dies sind jedoch lediglich 30 – 40% des Lkw-Verkehrsaufkommens in der Vorstadt.

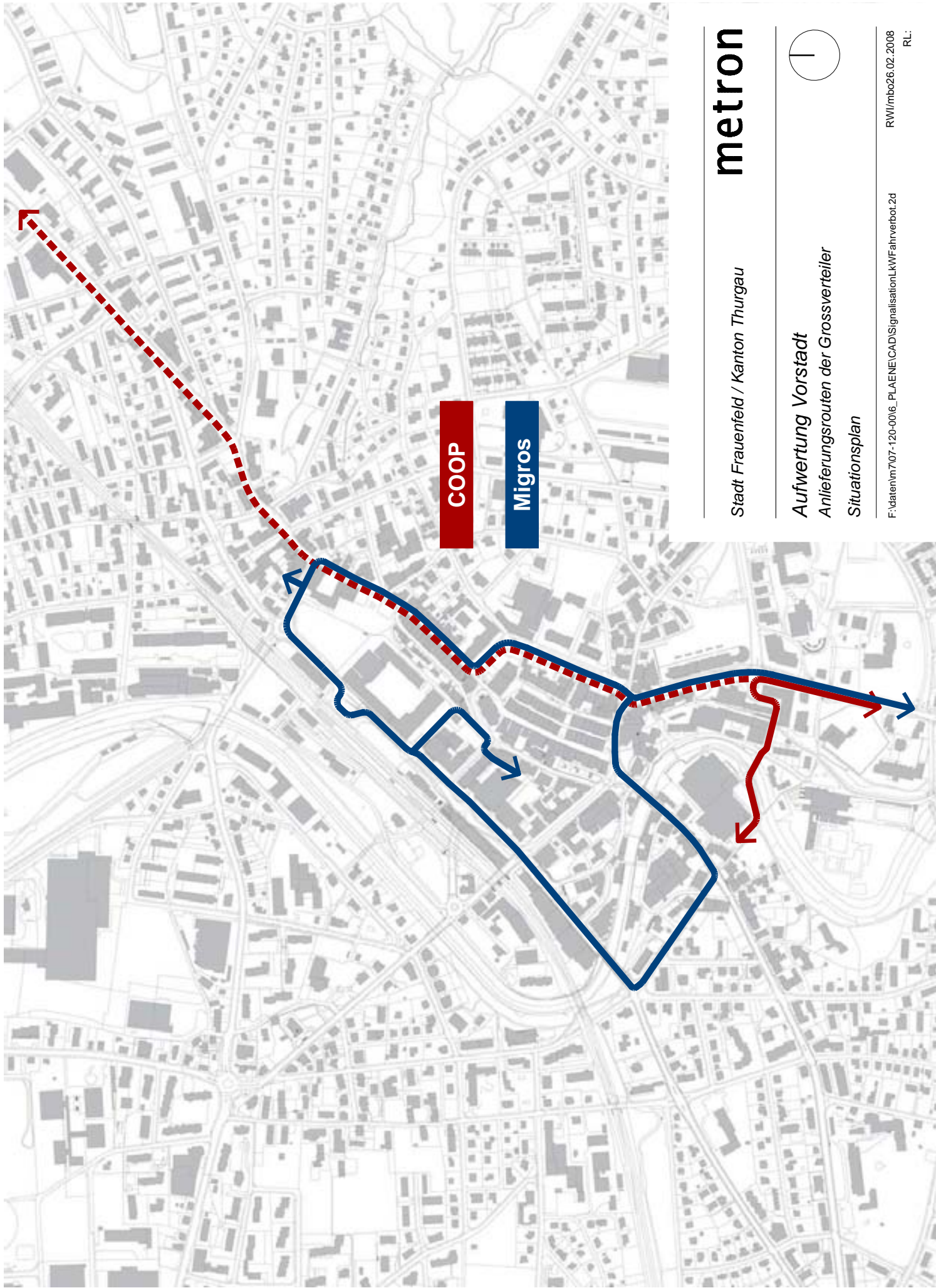
Demgegenüber könnten mit einem allgemeinen Fahrverbot für Lkw (ausgenommen Zubringerdienst) ein Grossteil der Lastwagen aus der Vorstadt eliminiert werden. Die Überwachung dieser Massnahme ist jedoch schwieriger.

Aus diesen Überlegungen soll in einem 1. Schritt ein Lkw-Fahrverbot >12 m eingeführt werden. Hiervon sind ein Sicherheitsgewinn sowie auch eine Aufwertung des Strassenzuges für Radfahrer zu erreichen. Falls diese Massnahme nicht zu der angestrebten Entlastung der Vorstadt vom Schwerverkehr führt, soll ein allgemeines Fahrverbot ausgenommen Zubringerdienst geprüft werden.

Von einem Lkw-Fahrverbot >12 m wäre auch der Grossverteiler Migros betroffen, dessen Anlieferungsroute von Gosau via Matzingen und die Vorstadt bzw. den Altweg mit täglich rd. 7 bis maximal 12 Lastenzügen bzw. Anhängerzügen erfolgt. Die Anlieferung der Migros-Filialen Passage und Zürcherstrasse ist jedoch weiterhin via Autobahn bzw. Zürcherstrasse – Talbachplatz – Bahnhofstrasse gewährleistet. Der Coop ist von einem Lkw-Fahrverbot nur in den seltensten Fällen betroffen, in denen sowohl das Zentrum Schlosspark als auch der Bau- und Hobbymarkt in Frauenfeld Ost beliefert werden. Auch in diesem Fall ist jedoch die Anlieferung beider Filialen via Zürcherstrasse – Talbachplatz – Bahnhofstrasse weiterhin gewährleistet. In der Abbildung auf der nächsten Seite sind die heutigen Anlieferungsrouten ersichtlich.

Um zu verhindern, dass weder die Ringstrasse noch der Altweg, die Rebstrasse oder die Laubgasse als Alternativrouten missbraucht werden, muss auch auf diesen Strassenzügen ein Fahrverbot für Lkw >12 m erlassen werden.

Darüber hinaus soll bei der Einmündung Zeughausstrasse in die Zürcherstrasse Ost ein Linksabbiegeverbot verordnet werden, um die unübersichtliche Kreuzung zu entschärfen, die Verkehrssicherheit zu heben und den Verkehrsablauf zu verflüssigen.



metron

Stadt Frauenfeld / Kanton Thurgau



Aufwertung Vorstadt
Anlieferungsrouen der Grossverteiler
Situationsplan

Umgestaltung Zürcherstrasse

Mittelfristig sollte eine Umgestaltung der Zürcherstrasse Ost gemäss den Grundsätzen der Koexistenz angestrebt werden mit dem Ziel, den Verkehrsfluss zu Verlangsamen und zu Verstetigen. Mögliche Elemente dieser Umgestaltung sind flache Randabschlüsse, optische Einengung der Fahrbahn, Verzicht auf Mittellinie, etc. Durch diese Umgestaltung ist dank ruhigerer Fahrweise, besserer Querungssituation, verbesserter Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern, u.a.m. eine Aufwertung der Vorstadt als Wohn- und Geschäftsstrasse zu erwarten. In dem Konzept sollen auch kostengünstige Massnahmen (Markierung) überlegt und aufgezeigt werden, welche kurzfristig umgesetzt werden können.

Geschwindigkeitsbeschränkung

Falls mit einer Umgestaltung die angestrebte Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses nur unzureichend erreicht wird, soll zusätzlich eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h geprüft und falls möglich umgesetzt werden.

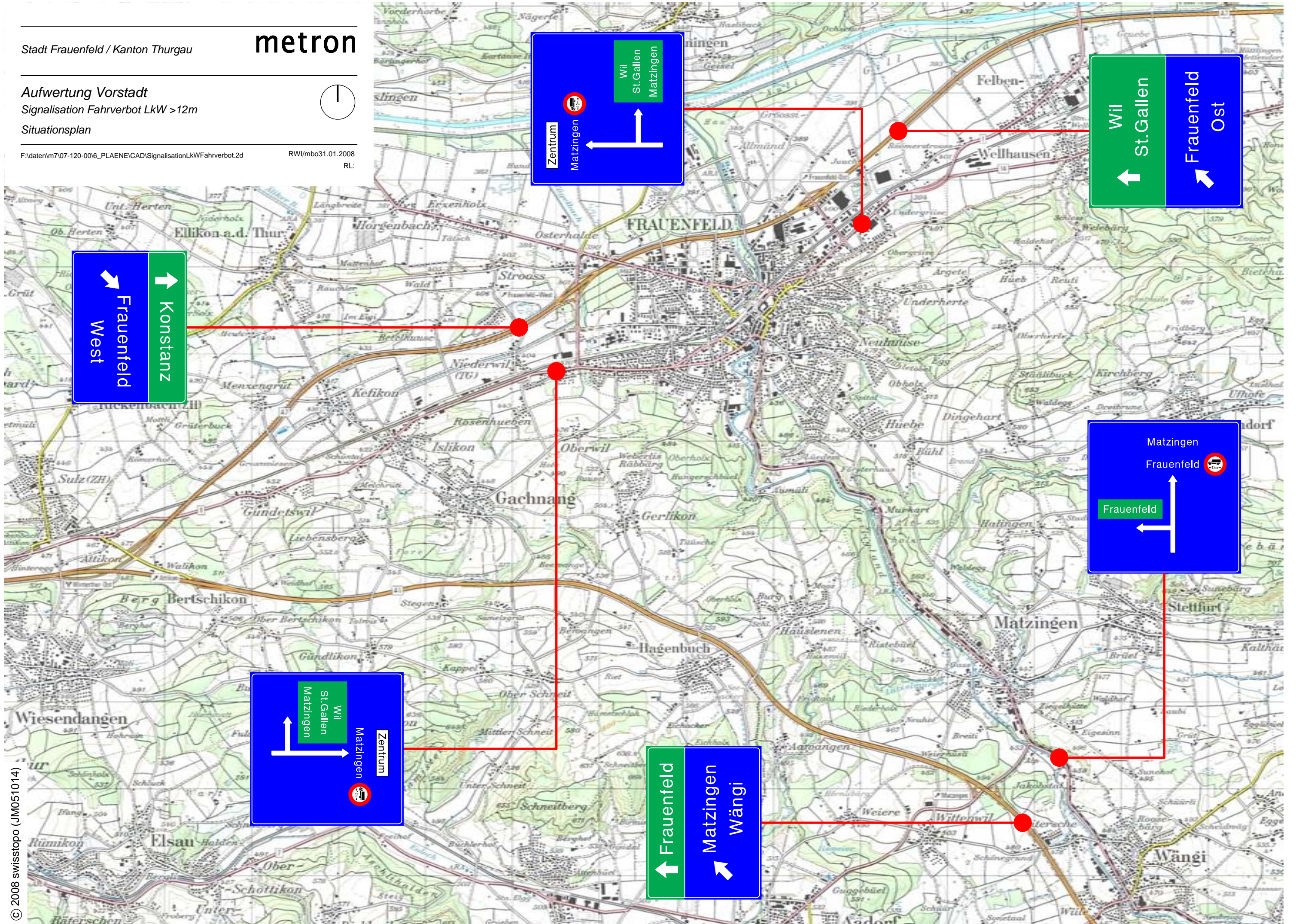
Umsetzungszeitplan und Monitoring

Folgender Umsetzungsfahrplan wird angestrebt

- Lkw-Fahrverbot >12m (kurzfristig)
- provisorische, kostengünstige Gestaltungsmassnahmen (kurz- bis mittelfristig)
- Umgestaltung gemäss den Grundsätzen der Koexistenz (mittelfristig)
- Geschwindigkeitsbeschränkung (abhängig von der Erfolgskontrolle und Gesamtkonzeption Innenstadt)

Die Wirkung der getroffenen Massnahmen ist in einem Monitoring zu überprüfen. Allenfalls sind die Massnahmen entsprechend anzupassen. Die Überprüfung der Massnahmen soll jeweils rd. ½ - 1 Jahr nach Umsetzung der Massnahmen erfolgen, wobei Querschnittszählungen, Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrsbeobachtungen durchgeführt werden sollen.

In den Abbildungen auf den nächsten Seiten sind die Möglichkeiten für die Signalisation eines Fahrverbot für Lkw >12m grob aufgezeigt.



Zentrum
Matzingen

Wil
St. Gallen
Matzingen

Wil
St. Gallen

Frauenfeld
Ost

Frauenfeld
West

Konstanz

Matzingen
Frauenfeld

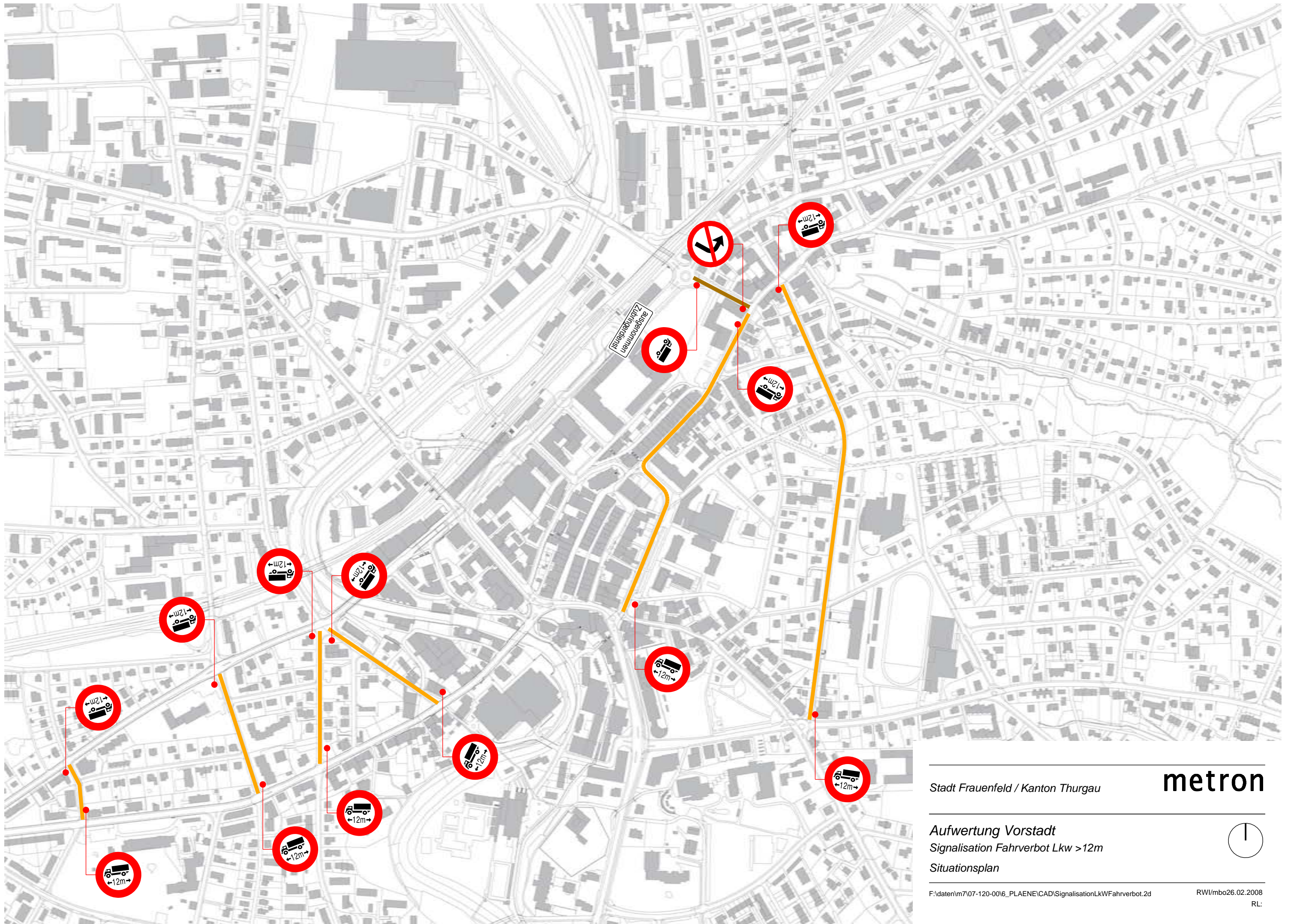
Frauenfeld

Wil
St. Gallen
Matzingen

Zentrum
Matzingen

Frauenfeld

Matzingen
Wängi



Stadt Frauenfeld / Kanton Thurgau

metron

Aufwertung Vorstadt
Signalisation Fahrverbot Lkw >12m
Situationsplan

