



Beschluss-Nr. 229

Einfache Anfrage betreffend „Verbesserung der Velorouten bei Anlässen und Baustellen“ von Gemeinderat Roman Fischer

Beantwortung

Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

An der Gemeinderatssitzung vom 6. Juni 2018 reichte Gemeinderat Roman Fischer eine Einfache Anfrage an den Stadtrat nach Art. 45 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein.

Vorbemerkungen

Die Beurteilung bei temporären Signalisationen wird bei jeder Baustelle separat vorgenommen. Dabei spielen auch Haftungsfragen eine Rolle. Der Schutz der Arbeitenden auf den Baustellen, die Unfallverhütung sowie die allgemeine Verkehrssicherheit, auch diejenigen der Radfahrenden, stehen an oberster Stelle und geben die Art des Verkehrsregimes auf Baustellen vor.

Bis anhin wurden die wenigen Anfragen bei temporären Signalisationen vor Ort besichtigt, besprochen und nach den vorhandenen Möglichkeiten angepasst. Temporäre Umstellungen sind für Radfahrende gefährlich, da sie meistens nur für kurze Zeit von der Gewohnheit abweichen. Auch für den motorisierten Verkehr sind solche schwer einzuschätzen. Im Weiteren muss jeweils die Verhältnismässigkeit geprüft werden. So können für kurzfristige Strassen-sperrungen nicht aufwendige Umleitungen aufgestellt werden. Die gute Durchlässigkeit des Netzes mit vielen Quartierstrassen und kurzen Verbindungen werden von den einheimischen Velofahrenden automatisch benutzt. Auswärtige Radfahrer folgen aufgrund der fehlenden Ortskenntnisse der Signalisation mit den orangen Umleitungsschildern. Für nationale Radwege werden infolge von temporären Sperrungen eigene Umleitungen vorgenommen.

Aufgrund der verschiedenen Anfragen und Kontakte des Fragestellers räumt der Stadtrat jedoch ein, dass weiterhin Verbesserungsbedarf bei temporären Signalisationen besteht. Die Sensibilisierung aller beteiligten Stellen soll verbessert werden.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

1. Grabenstrasse (Situation A+B)

Könnte bei gesperrter Vorstadt die Grabenstrasse zwischen der Zürcherstrasse und Oberstadtstrasse für den Velo- und E-Bike-Verkehr in beide Richtungen geöffnet werden, um Velofahrern den Umweg von Osten her über die Bahnhofstrasse und den Bahnhofplatz mit spürbaren Höhenverlusten und auf stark befahrenen Strassen zu ersparen?

Wenn ja, wann wäre die erste Öffnung möglich? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Die Grabenstrasse im Abschnitt Zürcherstrasse bis Oberstadtstrasse ist eine hinterliegende Erschliessungstrasse, die von den Anwohnenden und dem Gewerbe als Anlieferungs-, Umschlag- und Parkierungsmöglichkeit genutzt wird. Nebst den Flächen entlang der südlichen Fassaden werden auch die nördlich angrenzenden Parzellen vorwiegend als gut frequentierte Park- und Abstellplätze genutzt. Die Ausgänge der Liegenschaften führen unmittelbar auf die Strasse. Unter diesen Bedingungen ist ein Kreuzen mit Zweiradfahrern derzeit nicht möglich. Die Gefahr, dass auf der schmalen Strasse Autotüren geöffnet oder Fahrzeuge retour in die Grabenstrasse einfahren, ist latent. Ein Velounfall mit einem in die verbotene Fahrtrichtung verkehrenden Radfahrer im Frühling 2018 ist aktenkundig.

Die Grabenstrasse in diesem Abschnitt könnte nur dann für Zweiräder geöffnet werden, wenn ein Parkverbot durchgesetzt würde. Dies wäre mit einer neuen Strassenraumgestaltung verbunden und es müssten Ersatzparkplätze angeboten werden. Aber auch dann stellt der Güterumschlag eine Gefahr dar.

2. **Spannerstrasse (Situation A)**

Kann auf die temporäre Sperrung der Spannerstrasse von der Zürcherstrasse zur Staubeggstrasse für den Velo- und E-Bike-Verkehr bei der Sperrung der Vorstadt und gleichzeitig befahrbarer Promenadenstrasse verzichtet werden, um Velofahrern den Umweg über die stark befahrene und steile Ringstrasse zu ersparen? Wenn ja, ab wann würde die Spannerstrasse während Anlässen nicht mehr für den Velo und E-Bike-Verkehr temporär gesperrt? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Der ganze Durchgangsverkehr von Wil Richtung Weinfelden wird bei einer Sperrung der Vorstadt im Einbahnverkehr beim Regierungsgebäude über die Staubeggstrasse in die Spannerstrasse geleitet. Bei temporären Umleitungen des Gesamtverkehrs ist es höchst gefährlich, zusätzliche Ausnahmeregelungen anzuwenden. Der Einlenker beim Forstamt ist derart unübersichtlich und eng, dass kein Kreuzen von Autos, Lastwagen und Fahrrädern mit entgegenkommenden Radfahrern möglich ist. Auch die Einfahrt beim Restaurant Sternen in die Zürcherstrasse ist sehr eng und unübersichtlich, so dass kreuzende Radfahrer eine Gefährdung darstellen würden. Der Stadtrat wertet die Verkehrssicherheit höher, als die verhältnismässig kleine Einsparung an Weg für Radfahrende. Alternative Routen sind wie beschrieben vorhanden.

3. **Veloweg zwischen Marktplatz und Burstelpark (Situation B)**

a) *Könnte der Veloweg zwischen dem Marktplatz und dem Burstelpark während Anlässen auf dem Marktplatz freigehalten werden, um Velo- und E-Bike-Fahrern (u.a. Sek-Schülern vom Schulhaus Reutenen) den Umweg über den Chapenzipfel-Kreisel zu ersparen? Wenn ja, ab welchem Anlass wäre das möglich? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?*

Der ganze Marktplatz wird bei Grossanlässen wie Zirkus und Chilbi dem Veranstalter überlassen. Die Platzflächen werden von diesen Unternehmen vollständig benötigt (trotzdem hat bspw. der Zirkus Knie unterdessen zu wenig Platz, weshalb er nicht mehr auf dem Marktplatz gastiert). Die wenigen Kulturanlässe haben immer weniger Platz in den Innenstädten zur Verfügung. Sie sind darauf angewiesen, dass sie sich nicht zusätzlich einschränken müssen (unterirdische Sammelstelle, Postprovisorium, u.a.m.). Der Gehweg wird teilweise als Abstellplatz benötigt. Es besteht aber eine Umleitung über den barrierefreien Burstelpark, den auch Radfahrer benützen können, wenn sie ihr Fahrrad stossen.

b) Könnte dieser Veloweg mit Linien und Piktogrammen so gekennzeichnet werden, dass es Autofahrern auch bei entfernten Abschränkungen klar ist, dass es sich bei dieser Verkehrsfläche um einen Veloweg und nicht um eine Erweiterung der Parkplätze handelt? Wenn ja, wann wäre das möglich? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Wenn die Absperrung entfernt ist, steht diese Fläche einem Veranstalter zur Verfügung. Bei offenem Radweg ist der Kettenzaun montiert. Falschparkierer werden dann verzeigt. Grundsätzlich werden zusätzliche Linien und Piktogramme zurückhaltend eingesetzt. Es wird jedoch geprüft, ob bei den Zufahrten zusätzliche optische Markierungen eine Verbesserung bringen.

4. Oberstadtstrasse zwischen Grabenstrasse und Zürcherstrasse, „Himalaya“ (Situation A+B)

Könnte die Oberstadtstrasse bei Anlässen mit gesperrter Vorstadt auch bergwärts für den Velo- und E-Bike-Verkehr geöffnet werden, um den Velo- und E-Bike-Fahrern in Situation B den Umweg über die Rheinstrasse zu ersparen resp. in Situation A den Zugang zum Anlass oder anderen Läden zu erleichtern? Wenn ja, ab welchem Anlass wäre das möglich? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Hinweis: Bei gesperrter Vorstadt fährt der Stadtbuss üblicherweise nicht durch die Oberstadtstrasse.

Die Voraussetzung, dass die Vorstadt gesperrt ist und kein Bus fährt, ist nur bei Anlässen gegeben wie Weihnachtsmarkt, Warenmärkte und Stadtfeste. Dies sind Anlässe, bei denen die Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger hoch zu gewichten ist. Radfahrende sind in solchen Publikumsströmen aus Sicherheitsgründen nicht erwünscht, ausgenommen sie schieben ihr Fahrzeug.

5. Durchfahrt vor Kantonsbibliothek Richtung Glaspalast/ „Bumä“ (Situation B)

Was ist die Regelung bei gesperrter Promenadenstrasse für die Durchfahrt vor der Kantonsbibliothek Richtung Glaspalast/„Bumä“? Sind die Parkplätze im unterirdischen Huber-Parking, hinter der Kantonsbibliothek und entlang der Promenade auf der Seite der Kantonsbibliothek benutzbar? Wie ist die Wegfahrt von diesen Parkplätzen geregelt? Haben wir hier ein Beispiel, wo die Signalisation 2.02 „Einfahrt verboten“ temporär, unkompli-

ziert aber mit Abstrichen bei der Sicherheit für Velo-/E-Bike-Fahrenden während den Anlässen sogar für Autos aufgehoben wird?

Die Regelung bei gesperrter Promenadenstrasse ist die provisorische Öffnung der Zufahrtsfläche zu den Parkplätzen vor dem Verwaltungsgebäude Promenade im Gegenverkehr. So ist die Benützung der Tiefgarage Altstadt gewährleistet und die Wegfahrt vom Huberareal über die Algisserstrasse auch für Radfahrende gestattet. Diese Zufahrtsachse stellt auch die Rettungsachse im Notfall dar.

6. Sicherstellung der Interessen der Velo-/E-Bike-Fahrenden bei Anlässen und Baustellen

Der Radverkehr wird bei temporären Signalisationen nicht als gleichwertige Säule der Mobilität von Frauenfeld im Vergleich zum öffentlichen Verkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr behandelt. Das zeigen die drei Beispiele in der Einleitung resp. Die aufgezeigten Problemstellen der Fragen 1 bis 5. Das Bewusstsein bei den verantwortlichen Stellen betreffend den Bedürfnissen des Radverkehrs könnte noch weiter gesteigert werden.*

Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, mit qualitätssichernden Massnahmen sicherzustellen, dass die Velo- und E-Bike Fahrenden nicht vergessen werden und möglichst direkte und sichere Routen bei Anlässen und Baustellen vorfinden?

Die verantwortlichen Stellen in der Stadt sind sich bewusst, dass die Radfahrenden auch eine wichtige Säule der Mobilität und im Konzept Mobilität 2030 enthalten sind. Es wird an dieser Stelle dazu auf das sich in Erarbeitung befindende Langsamverkehrskonzept verwiesen. Mit diesem Konzept soll der Veloverkehr gemäss den Zielen der Mobilität 2030 weiter gefördert werden. Es wird u.a. Aussagen zu den infrastrukturellen Standards aufweisen und das Routennetz definieren.

Die Verkehrssicherheit des schwächsten Glieds, des Fussgängers, steht bei Anlässen an erster Stelle. Bei Grossanlässen haben keine Fahrzeuge ein Fahrrecht. Die Radfahrenden können die Umleitungen analog des öffentlichen und individuellen Verkehrs mitbenützen. Die Platzverhältnisse lassen mit gegenseitiger Toleranz ein Miteinander zu.

Wie in den Vorbemerkungen erläutert, gibt es Verbesserungsbedarf bei temporären Signalisationen. Die zuständigen Stellen werden deshalb qualitätssichernde Massnahmen prüfen.

Frauenfeld, 4. September 2018

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD
Der Stadtpräsident Der Stadtschreiber

Beilage:
Einfache Anfrage

Roman Fischer
Gemeinderat Grüne Partei
Oberwilerweg 15
8500 Frauenfeld

Einfache Anfrage (Art. 45 Geschäftsreglement)

"Verbesserung der Velorouten bei Anlässen und Baustellen"

Wer in Frauenfeld mit dem Velo oder E-Bike über die Oberwiesenstrasse zur Thurgauer Frühjahrsmesse radeln wollte, wurde schon über einen halben Kilometer vor dem Messeingang gestoppt. Auf der Höhe der Sonnenhofstrasse stand ein Gitter mit einem allgemeinen Fahrverbot – davon ausgenommen war nur der Stadtbus.

Wer am Frühjahrsmarkt mit dem Velo oder E-Bike vom Schulhaus Reutenen über den Fahrradweg zwischen Marktplatz und Burstelpark in Richtung Thundorfer-/Spannerstrasse fahren wollte, fand auf dem ungesperrten Fahrradweg parkierte Autos und einen Lastwagen eines Schaustellers vor.

Wer es wagte, mit dem Velo/E-Bike zum historischen Handwerker- und Warenmarkt beim Schloss Wellenberg zu pedalen, dem/der wurde vom Schulhaus Hertzen her der direkte Weg zum Schloss verwehrt. Es war eine Einbahn über Ober Hertzen und Rüti ohne Ausnahme für Velos/E-Bikes signalisiert. Das ist ein Umweg von fast einem Kilometer und einigen zusätzlichen Höhenmetern. Auf dem Rückweg fuhren den zweiradfahrenden Familien Autokolonnen um die Ohren.

Ich war in den letzten zweieinhalb Jahren immer wieder im Austausch mit dem Werkhof und dem städtischen Tiefbauamt, weil bei temporären Signalisationen wegen Anlässen und Baustellen schlicht und einfach die Radfahrenden vergessen gingen. Einige Verbesserungen wurden bereits realisiert. Z.B. darf man nun legal auf der Zürcherstrasse von Osten her bis zum Marktanfang auf der Höhe der Grabenstrasse (Reisebüro Mawi) pedalen. Früher war schon auf der Höhe der Ringstrasse ein allgemeines Fahrverbot aufgestellt. Ebenso war u.a. während der Sperrung der Zeughausstrasse vorbildlich an die Velo- und E-Bike-Fahrer gedacht worden. Ich danke allen Beteiligten für diese wertvollen Verbesserungen für den Veloverkehr.

Es bleiben aber weitere bekannte und wiederkehrende temporäre Hindernisse und es kommen leider neue dazu. Darum möchte ich an zwei konkreten Beispielen einige Hindernisse für den Radverkehr in Frauenfeld aufzeigen.

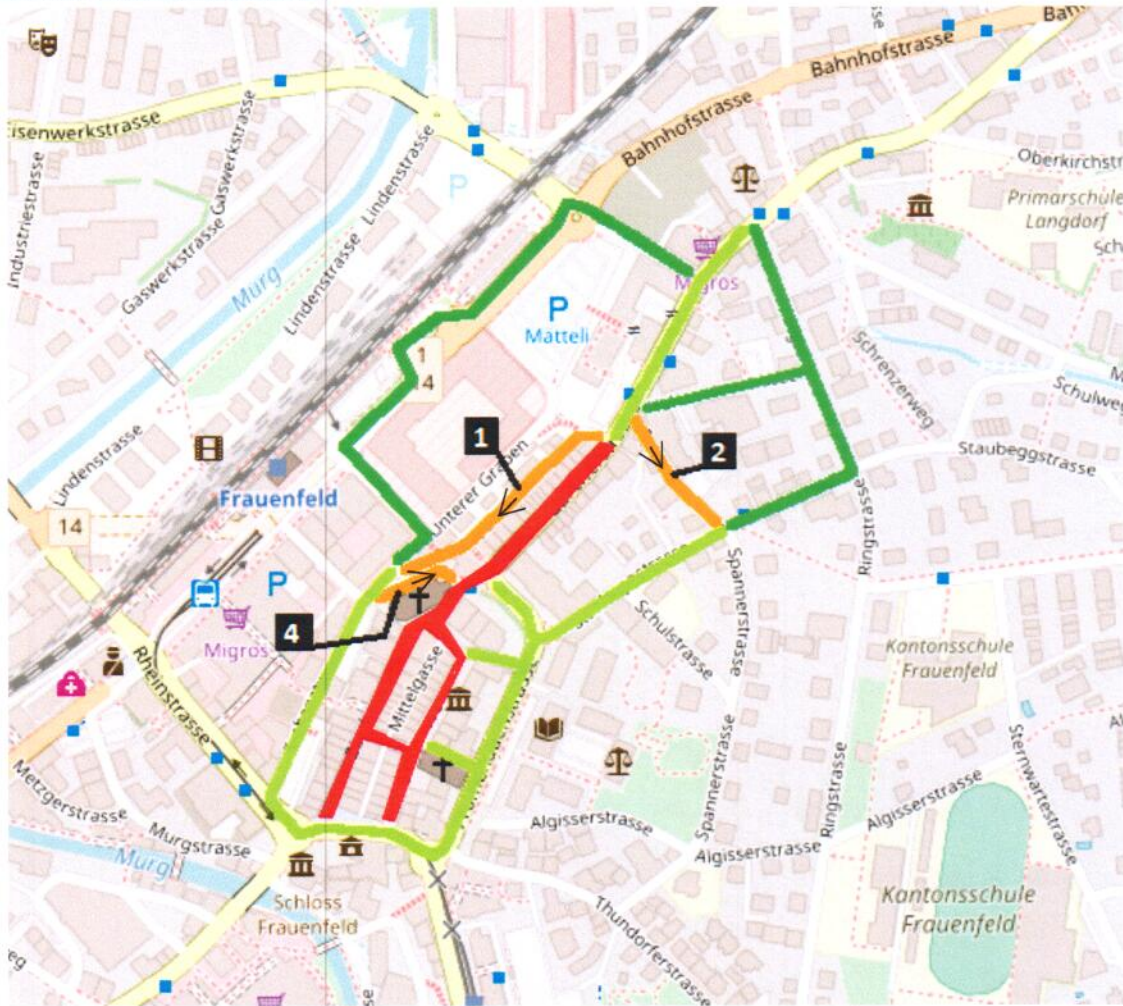
Während Anlässen im Zentrum von Frauenfeld sind z.B. die Alt- und Vorstadt (siehe Situation A: Weihnachtsmarkt, Seite 2) oder die Vorstadt, Promenadestrasse, der unterste Teil der Thundorferstrasse und grosse Teile des Marktplatzes (siehe Situation B: Frühjahrs-/Chlausmarkt, Seite 3) für den rollenden Verkehr gesperrt. In dieser Anfrage geht es nicht darum, daran zu rütteln.

Jedoch könnte die Situation für Velofahrende während diesen und ähnlichen Anlässen mit einfachen Massnahmen (siehe Fragen) erleichtert werden. Die Marktgebiete könnten mit Velo und E-Bike besser erreicht und umfahren werden. Die Zufahrt zu anderen Orten rund um die Marktgebiete wäre einfacher und einladender.

Für solche Massnahmen muss auch nicht die Verabschiedung des städtischen Konzepts für Rad- und Fussverkehr (abwertend "Langsamverkehrskonzept" genannt) abgewartet werden. An diesen Beispielen könnte die Stadt mit einfachen Mittel dem Mobilitätskonzept 2030 nachleben und die zur Zeit herrschenden temporären Rahmenbedingungen für den Radverkehr während den Anlässen in der Stadt aufwerten.

Die erwünschten Massnahmen zielen vor allem auch auf Familien sowie andere, weniger geübte und unsichere Velofahrer, um deren Nutzung des Velos während solcher Anlässen zu fördern.

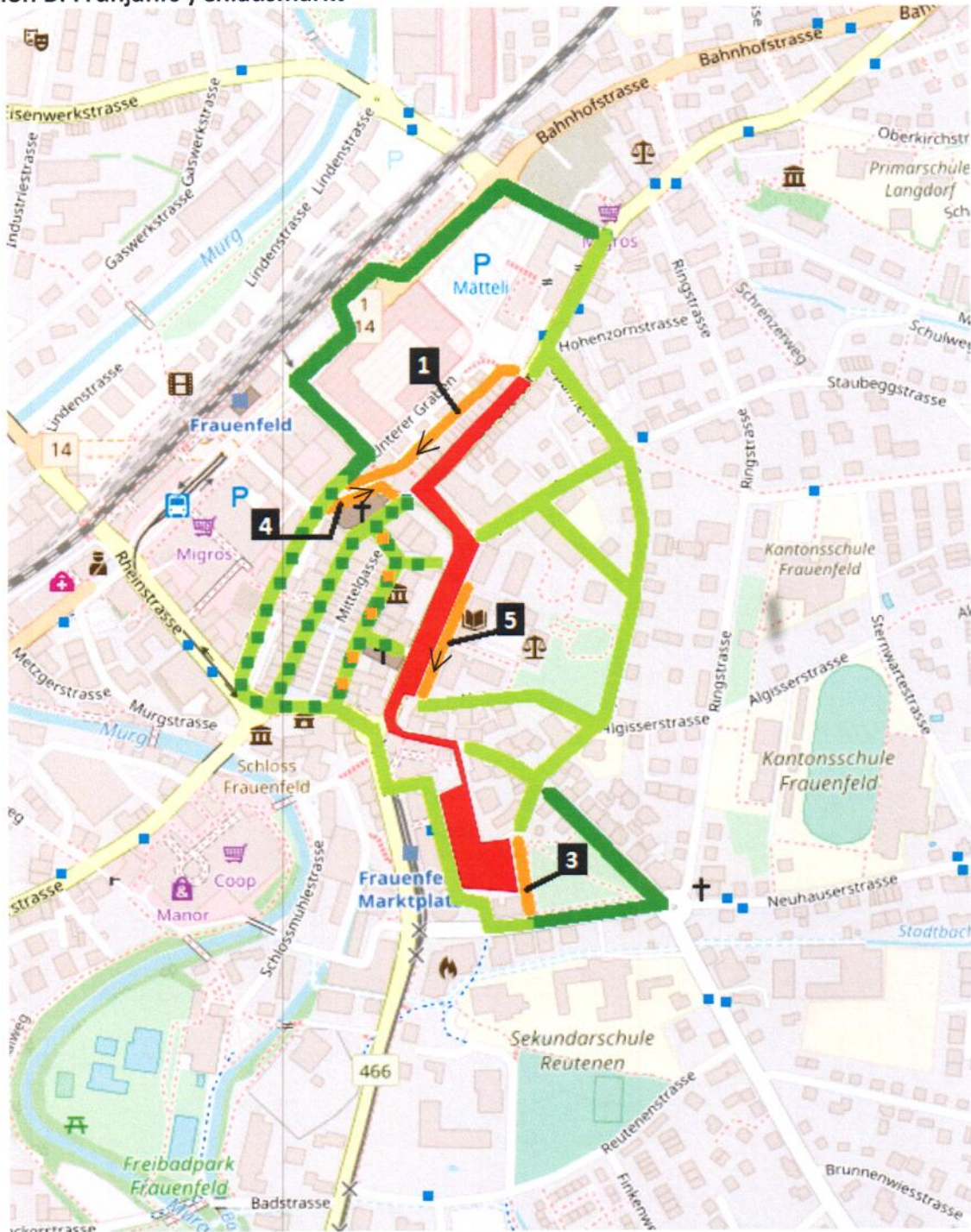
Situation A: Weihnachtsmarkt



Legende:

- Rot** Für rollenden Verkehr gesperrte Marktgebiete
- Orange** Gesperrte Strassen für Veloverkehr (alles richtige oder faktische Einbahn-Strassen)
- Dunkelgrün** Umwege für Velofahrende wegen orange eingezeichneten Strassen
- Hellgrün** Engste Route um die Marktgebiete (Umfahrung und Zubringer)
- 1** Frage-Nummer, siehe Seite 4ff

Situation B: Frühjahrs-/Chlausmarkt



Legende:

- Rot** Für rollenden Verkehr gesperrte Marktgebiete
- Orange** Gesperrte und versperrte Strassen/Wege für Veloverkehr
- Dunkelgrün** Umwege für Velofahrende wegen den orange eingezeichneten Strassen
- Hellgrün** Engste Route um die Marktgebiete (Umfahrung und Zubringer)
- Grüne Punkte** Routen, die z.T. trotz wegfallendem Fahrverbot im oberen Teil der Oberstadtstrasse ("Himalaya", s. Frage 4) die ideale Linienführung bleiben würden (wegen der Ausrichtung entgegen der Fahrtrichtung und der Steigung des "Himalayas")
- Orange Punkte** Einbahn Bankenplatz/Freie Strasse
- 1** Frage-Nummer, siehe Seite 4ff

Fragen:

1.) Grabenstrasse (Situation A+B)

"Fahrt vom Reisebüro Mawi zum Restaurant La Terrasse"

Könnte bei gesperrter Vorstadt die Grabenstrasse zwischen der Zürcherstrasse und Oberstadtstrasse für den Velo- und E-Bike-Verkehr in beide Richtungen geöffnet werden, um Velofahrern den Umweg von Osten her über die Bahnhofstrasse und den Bahnhofplatz mit spürbaren Höhenverlusten und auf stark befahrenen Strassen zu ersparen?

Wenn ja, wann wäre die erste Öffnung möglich? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

2.) Spannerstrasse (Situation A)

"Fahrt von der Migros Zeughausstrasse zur Kantonsbibliothek"

Kann auf die temporäre Sperrung der Spannerstrasse von der Zürcherstrasse zur Staubeggstrasse für den Velo- und E-Bike-Verkehr bei der Sperrung der Vorstadt und gleichzeitig befahrbarer Promandestrasse verzichtet werden, um Velofahrern den Umweg über die stark befahrene und steile Ringstrasse zu ersparen? Wenn ja, ab wann würde die Spannerstrasse während Anlässen nicht mehr für den Velo- und E-Bike-Verkehr temporär gesperrt? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

3.) Veloweg zwischen Marktplatz und Burstelpark (Situation B)

"Fahrt vom Veloabstellplatz der Schulanlage Reutenen zur Kantonsbibliothek"

a) Könnte der Veloweg zwischen dem Marktplatz und dem Burstelpark während Anlässen auf dem Marktplatz freigehalten werden, um Velo- und E-Bike-Fahrern (u.a. Sek-Schülern vom Schulhaus Reutenen) den Umweg über den Chapenzipfel-Kreisel zu ersparen? Wenn ja, ab welchem Anlass wäre das möglich? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?



b) Könnte dieser Veloweg mit Linien und Piktogrammen so gekennzeichnet werden, dass es Autofahrern auch bei entfernten Abschränkungen klar ist, dass es sich bei dieser Verkehrsfläche um einen Veloweg und nicht um eine Erweiterung der Parkplätze handelt? Wenn ja, wann wäre das möglich? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

4.) Oberstadtstrasse zwischen Grabenstrasse und Zürcherstrasse, "Himalaya" (Situation A+B)

"Fahrt vom Hotel Restaurant Blumenstein zum Bücherladen Marianne Sax"

Könnte die Oberstadtstrasse bei Anlässen mit gesperrter Vorstadt auch bergwärts für den Velo- und E-Bike-Verkehr geöffnet werden, um den Velo- und E-Bike-Fahrern in Situation B den Umweg über die Rheinstrasse zu ersparen resp. in Situation A den Zugang zum Anlass oder anderen Läden zu erleichtern? Wenn ja, ab welchem Anlass wäre das möglich? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Hinweis: Bei gesperrter Vorstadt fährt der Stadtbus üblicherweise nicht durch die Oberstadtstrasse.

5.) Durchfahrt vor Kantonsbibliothek Richtung Glaspalast/"Bumä" (Situation B)

"Fahrt von der Kantonsbibliothek zur Bäckerei Stähli"

Was ist die Regelung bei gesperrter Promandestrasse für die Durchfahrt vor der Kantonsbibliothek Richtung Glaspalast/"Bumä"? Sind die Parkplätze im unterirdischen Huber-Parking, hinter der Kantonsbibliothek und entlang der Promenade auf der Seite der Kantonsbibliothek benutzbar? Wie ist die Wegfahrt von diesen Parkplätzen geregelt? Haben wir hier ein Beispiel, wo die Signalisation 2.02 "Einfahrt verboten" temporär, unkompliziert aber mit Abstrichen bei der Sicherheit für Velo-/E-Bike-Fahrenden während den Anlässen sogar für Autos aufgehoben wird?

6.) Sicherstellung der Interessen der Velo-/E-Bike-Fahrenden bei Anlässen und Baustellen

Der Radverkehr wird bei temporären Signalisationen nicht als gleichwertige Säule der Mobilität von Frauenfeld im Vergleich zum öffentlichen Verkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr behandelt*. Das zeigen die drei Beispiele in der Einleitung resp. die aufgezeigten Problemstellen der Fragen 1 bis 5. Das Bewusstsein bei den verantwortlichen Stellen betreffend den Bedürfnissen des Radverkehrs könnte noch weiter gesteigert werden.

Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, mit qualitätssichernden Massnahmen sicherzustellen, dass die Velo- und E-Bike-Fahrenden nicht vergessen werden und möglichst direkte und sichere Routen bei Anlässen und Baustellen vorfinden?

Frauenfeld, 06.06.2018



Roman Fischer

*Mobilitätskonzept 2030 / 2.1 Zielsetzungen gemäss Richtplan „Siedlung und Verkehr“ der Stadt Frauenfeld