Beschluss-Nr. 301

Einfache Anfrage betreffend "Stand der Verbesserungen für den Veloverkehr im und ums Zentrum der Stadt Frauenfeld" von Gemeinderat Roman Fischer

Beantwortung

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

An der Gemeinderatssitzung vom 19. September 2018 reichte Gemeinderat Roman Fischer eine Einfache Anfrage nach Art. 45 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein.

I. Allgemeines

Bereits am 4. September 2018 hat der Stadtrat eine Einfache Anfrage von Roman Fischer mit 6 Fragen zum Veloverkehr beantwortet. In der Fragestunde vom 19. September 2018 stellte Gemeinderat Roman Fischer weitere 4 Fragen zum Thema, die allesamt beantwortet wurden. An der Sitzung vom 24. Oktober 2018 reichte Gemeinderat Roman Fischer eine weitere Einfache Anfrage an - diesmal mit 17 Fragen. Die Fragen zum Veloverkehr wiederholen sich teilweise.

Zur Vorgeschichte wird festgehalten, dass der Fragende ebenfalls mehrfach mit Wünschen und Anliegen betreffend Veloverkehr ans Amt für Tiefbau und Verkehr gelangt ist. Für die Verantwortlichen war es schwierig, einen Überblick in der genannten interaktiven Karte zu erhalten. Deshalb wurde der Fragesteller gebeten, die Anliegen als Liste abzugeben. Unterdessen liegt eine Liste mit rund 200 Anliegen (zusätzlich mit Begehren betreffend Fussgängerverkehr) vor. Die Zuständigen im Departement für Bau und Verkehr haben nie willentlich Gespräche verweigert. Dieser Sachverhalt wurde unterdessen mit dem Anfragenden geklärt.

Auch wenn der Fragende die Meinung vertritt, von ihm vorgesehene Massnahmen seien einfach umzusetzen, so muss jede einzelne Massnahme auf die Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmer überprüft und der zeitliche und finanzielle Aufwand beachtet werden. Dem Stadtrat fällt die Aufgabe zu, für sämtliche Einwohnerinnen und Einwohner sowie für sämtliche Verkehrsträger die Interessen zu wahren und ausgewogene Massnahmen zu treffen.

II. Grundlagen

Per 1. Januar 2016 erfolgte, wie in der Anfrage an verschiedenen Stellen korrekt darauf hingewiesen, eine Änderung in der Signalisationsverordnung bezüglich der Öffnung von Einbahnen für Velos und Motorfahrräder. Pro Velo Schweiz lässt sich zu den neuen rechtlichen Bestimmungen für den Veloverkehr ab dem 1.1.2016 wie folgt vernehmen (https://www.pro-velo.ch/de/themen/sicherheit-und-recht/regelaenderungen/):
„Wird die Einfahrt in eine Strasse durch das Signal «Einfahrt verboten» (2.02) untersagt, so bestimmt die Behörde, dass Fahrräder und Motorfahrräder vom Verbot ausgenommen sind, wenn nicht die Platzverhältnisse oder andere Gründe dagegensprechen. Sie kann weitere Ausnahmen vorsehen, namentlich für Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr."

Aus obigem Gesetzestext (SSV Art. 18 Abs. 5) folgert Pro Velo Schweiz:
„Ab dem 1.1.2016 werden Behörden bei der Verfügung von Einbahnstrassen also grundsätzlich Velos und Mofas im Gegenverkehr zulassen müssen, es sei denn, es habe zu wenig Platz oder es sprächen andere Gründe dagegen. Es bleibt somit nach wie vor der verfügenden Behörde überlassen, eine Einbahnstrasse freizugeben. Dabei muss die Behörde begründen, weshalb sie eine Einbahnstrasse nicht für Velos freigeben will. Die neue Bestimmung bringt also eine Art Umkehr der Beweislast."

Die Stadt Frauenfeld hält sich an diese Aussagen. Die bestehenden, massgebenden Einbahnstrassen wurden resp. werden überprüft und wo möglich für Velos und E-Bikes geöffnet. Wo hingegen die Verkehrssicherheit als ungenügend eingestuft wurde und sich eine Öffnung aus Gründen fehlender Strassenbreite, Unübersichtlichkeit etc. nicht zuliess, kann und will der Stadtrat die Verantwortung für unsichere Verhältnisse mit entsprechender Unfallgefährdung von Velofahrenden nicht übernehmen. Nach Meinung des Stadtrates sind weiterhin die Verkehrssicherheit und damit auch die Gesundheit von Einwohnenden höher zu gewichten als eine verkürzte Fahrdistanz.

Der Stadtrat resp. das Departement Bau und Verkehr beurteilen Situationen bezüglich Verkehrssicherheit zugunsten aller Verkehrsteilnehmenden, aber schwergewichtig zum Vorteil der Schwächeren und Verletzlichsten sprich Velofahrenden und Fussgängern. Ihnen gebührt ein besonderer Schutz.

Um die rechtlichen Grundlagen resp. die Unterschiede zwischen Velo und E-Bike (bis 25 km/h und bis 45 km/h) zu klären, folgende Erläuterungen von Pro Velo Schweiz:

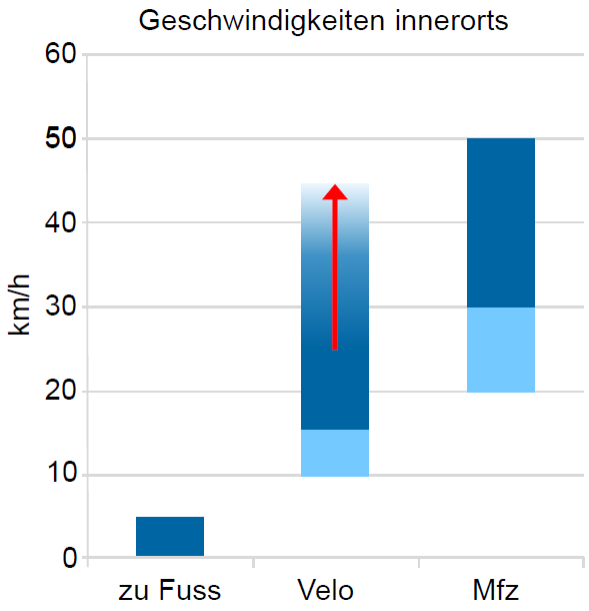
	Kategorie Fahrrad	**Kategorie Motorfahrrad**	
Aspekt / Signal	**Fahrrad**	**Leicht-Motorfahrrad (Art. 18 Bst. b VTS)**	**Motorfahrrad mit Elektromotor (Art. 18 Bst. a VTS)**
Typengenehmigung	nein	nein	ja
Zulassung Fahrzeug durch Behörde (Fahrzeugausweis, Kontrollschild)	nein	nein	ja
Haftpflicht-versicherungspflicht	nein	nein	ja (Versicherungsvignette)
bauartbedingte Höchstgeschwindig-keit	0 km/h	20 km/h	30 km/h
Pedalantrieb	erforderlich	nicht erforderlich	erforderlich
Tretunterstützung	-	bis 25 km/h	bis 45 km/h
Motorleistung	-	bis 0.5 kW	bis 1.0 kW
	Befahren obligatorisch	Befahren obligatorisch	Befahren obligatorisch
	Befahren erlaubt	Befahren erlaubt	Befahren mit ausgeschaltetem Motor erlaubt
 Velo gestattet	Befahren erlaubt	Befahren erlaubt	Befahren mit ausgeschaltetem Motor erlaubt
	gilt	gilt	gilt mit ausgeschaltetem Motor

Quelle: Pro Velo Schweiz (*https://www.pro-velo.ch/fileadmin/redaktion/Dateien/Velos/2017_Fahrrad-Bike-Bestimmungen_Pro_Velo.pdf*)

In der Beantwortung werden, sofern alle Kategorien betroffen sind, einfachheitshalber unter dem Begriff Veloverkehr alle 3 Kategorien vom Fahrrad bis zum Motorfahrrad mit Elektromotor zusammengefasst.

Im Strassenraum befinden sich heute zahlreiche Signalisationen und Markierungen aller Art. Die Dichte an Verkehrsvorschriften ist derart hoch, dass hohe Anforderungen an die Verkehrsteilnehmenden in Bezug auf Wahrnehmung, Verarbeitung und Handeln gestellt werden. Aus diesem Grund ist der Stadtrat bestrebt, keine unnötigen Signalisationen umzusetzen.

Aufgrund der Geschwindigkeitsdifferenzen entstehen zwei Verkehrsgruppen welche mit ähnlichen Geschwindigkeiten unterwegs sind: Auf der einen Seite die E-Bikes mit Unterstützung bis 45 km/h und der motorisierte Verkehr, auf der anderen Seite die restlichen Velofahrenden und die Fussgängerinnen und Fussgänger:



Quelle: HSR, Hochschule Rapperswil, Prof. C. Hagedorn

Je höher die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sind, umso gravierender sind die Unfälle. Die neuesten Statistiken zeigen, dass schweizweit eine Unfallhäufung und eine Zunahme der Schwere infolge der hohen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den E-Bikes mit Unterstützung bis 45 km/h und den Fussgängern, Velofahrenden ohne und mit Unterstützung bis 25 km/h zu verzeichnen sind.

Der Stadtrat hält deshalb grundsätzlich an der Trennung zwischen E-Bikes mit Unterstützung bis 45 km/h und Fussgängern, Velofahrenden ohne und mit Unterstützung bis 25 km/h fest. Gemäss den gesetzlichen Bestimmungen bilden die Rad- und/oder Fusswege mit dem Symbol Radweg (blaue Tafel mit weissem Velo) die Ausnahme. Auch hier läuft aktuell schweizweit eine Diskussion, ob und wie E-Bikes mit Unterstützung bis 45 km/h künftig zu handhaben sind (z.B. Thurgauer Zeitung vom 5. November 2018, Forderungen VCS zur Trennung resp. Geschwindigkeitslimite).

III. Beantwortung

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Stadtrat wie folgt Stellung:

1.1. Wann ist geplant, die Grabenstrasse zwischen der Zürcherstrasse und dem Unteren Graben für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) in beide Richtungen zu öffnen (ev. mit einem Parkverbot, wenn notwendig mit Ausnahmen für den Güterumschlag)? Warum wurde diese Öffnung nicht vorangetrieben, damit diese, wie in der Signalisationsverordnung vorgesehen, spätestens per 01.01.2020 realisiert werden kann?

Beantwortung am 4. September 2018 im Rahmen der Einfachen Anfrage von Gemeinderat Roman Fischer: ‚*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.'

1.2. Platzverhältnisse: Wie schätzt die Stadt die Situation z.B. im untersten Teil der Oberstadtstrasse, in den beiden Teilen der Mittelgasse oder in der Eisenbahnstrasse beim Ärztezentrum Schlosspark ein, wenn sie den gleichen Massstab betreffend den Platzverhältnissen wie bei der Grabenstrasse ansetzt? Teilt sie die Meinung, dass diese Situationen betreffend Platzverhältnissen mit der Grabenstrasse durchaus vergleichbar sind?

Grundsätzlich stellt sowohl die Oberstadtstrasse wie auch die Eisenbahnstrasse ein Kompromiss zugunsten des Veloverkehrs dar. Die Platzverhältnisse in diesen beiden Strassenabschnitten erachtet der Stadtrat als weniger kritisch, da weniger diffuse Fahrbewegungen bestehen und die Strassenbreite einheitlich ist.

Die Mittelgasse stellt aus Sicht des Stadtrates, auch infolge der beengten Verhältnisse, keine übergeordnete Veloverbindung dar, sondern dient dem Ziel- und Quellverkehr. Es bestehen weit attraktivere Linienführungen (z.B. Zürcherstrasse / Altstadt).

1.3. Ersatzparkplätze: Ist die Stadt verpflichtet, Ersatzparkplätze anzubieten, falls ein Parkverbot auf einer öffentlichen Strasse eingerichtet wird? Erachtet die Stadt die Parkhäuser (u.a. Geschäftshaus Himalaya, Huberareal) mit einer Gehdistanz von ca. 50 bis max. 250 Meter als zumutbare Alternative für die Geschäfte und Anwohner an der Grabenstrasse?

Die Altstadt ist aufgrund ihrer Entstehungsgeschichte nicht auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Grundsätzlich ist die Stadt kaum verpflichtet, Ersatzparkplätze anzubieten. Allerdings ist der Stadtrat in der Pflicht, die Verhältnismässigkeit zu wahren. Nebst Abwertung der Altstadtliegenschaften, welche an dieser Lage generell einen schweren Stand für eine Nutzung resp. Vermietung haben (Stichwort Netzwerk Altstadt), müssen trotzdem Anlieferungen zu den Liegenschaften möglich sein.

2. Wird die Grabenstrasse von der Oberstadtstrasse zur Rheinstrasse für Velos und E-Bikes (bis 45 km/h) auch nach Abschluss der Bauarbeiten an der Grabenstrasse 5 und 7 geöffnet bleiben? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Der Stadtrat hat an anderer Stelle bereits festgehalten, auch gegenüber dem Fragenden, dass im Rahmen der Instandstellung der Grabenstrasse eine Öffnung für Velos grundsätzlich vorgesehen ist, wobei die Details zu klären sind. Exemplarisch ist an diesem Beispiel zu erkennen, dass sämtliche Verkehrsträger sich den Strassenraum teilen müssen und es nur gemeinsame Lösungen im Rahmen einer Koexistenz geben kann. So wird der Stadtrat im Rahmen

des Bauprojekts eine Güterabwägung zwischen Aufhebung von Parkplätzen, Unterstützung des Gewerbes und dem Veloverkehr machen müssen. Die öffentliche Auflage zum Projekt Grabenstrasse im Abschnitt Rheinstrasse bis Oberstadtstrasse ist über den Winter 2017/18 vorgesehen.

3. *Wird der Durchgang bei den Parkplätzen entlang der Kantonsbibliothek und dem Glaspalast für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) geöffnet? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, wieso ist es dann möglich, bei gesperrter Promenadenstrasse sogar den MIV inkl. Veloverkehr in beide Richtungen verkehren zu lassen?*

Beantwortung am 4. September 2018 im Rahmen der Einfachen Anfrage von Gemeinderat Roman Fischer: ‚*Die Regelung bei gesperrter Promenadenstrasse ist die provisorische Öffnung der Zufahrtfläche 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.*'

Um die grossen Anlässe in Frauenfeld nicht zu verhindern, werden pragmatische Lösungen umgesetzt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll gewährleistet und das Gewerbe entsprechend unterstützt werden. Da diese Anlässe nur wenige Tage im Jahr stattfinden und sich alle Verkehrsteilnehmer dieser Ausnahmesituation bewusst sind und auch keine sinnvolle alternative Routen bestehen, kann die Situation zugelassen werden. Zudem wird infolge fehlender Breite nicht nur die Strassenparzelle sondern auch Vorflächen von Gebäuden benötigt. Im Alltag führt die Rückwärtsparkierung zu gefährlichen Ausfahrsituationen. Würde die Einbahn geöffnet, würden die Velofahrenden aus Richtung Huber-Areal in Richtung Holdertor direkt hinter den aus den Abstellplätzen biegende Autos fahren, die Erkennbarkeit aufgrund der beengten Verhältnissen (zu) spät erfolgen. Zudem besteht über die Promenadenstrasse eine geeignete Alternative.

4. *Warum wurde die Querung der Sperrfläche von der Grabenstrasse in die Rheinstrasse (Richtung Postkreisel) erlaubt, aber von der Rheinstrasse (vom Bahnhof her kommend) in die Grabenstrasse nicht? Stimmt die mündliche Auskunft des Tiefbauamts, dass diese Querung in die andere Richtung geplant und verkehrt umgesetzt wurde? Warum wurde das nicht korrigiert? Wird diese Querung in beide Richtungen für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) erlaubt werden (die falsch umgesetzte Öffnung scheint ja keine Probleme zu bieten und die geplante Öffnung müsste ja auch möglich sein)? Bis wann würde die komplette Öffnung umgesetzt?*

Bei der Rheinstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Da der Stadtrat dieser Linienführung Potential zuspricht, wird zusammen mit der Sanierung der Grabenstrasse im Abschnitt Rheinstrasse bis Oberstadtstrasse dem Kanton Thurgau die Öffnung der Sperrfläche für Linksabbiegende aus der Rheinstrasse aus der Richtung Bahnhof in die Grabenstrasse beantragt.

5. *Warum wurde die Querung der Sperrfläche vom Rathausplatz (vom Postkreisel her kommend) in die Zürcherstrasse erlaubt, aber von der Zürcherstrasse in den Rathausplatz (Richtung Holdertor) nicht? Wird dieses Abbiegeverbot für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) aufgehoben? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant?*

Der Verkehr auf dem Rathausplatz ist anspruchsvoll. Es liegen zwei Kreisel in unmittelbarer Nähe, dazwischen eine Linksabbiegerspur und in der Mittellage die Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB). Aus diesem Grund möchte der Stadtrat möglichst wenig zusätzliche Querungsmöglichkeiten an diesem Ort resp. nur solche zulassen, welche eine genügend grosse Nachfrage aufweisen. Die Querungssituation aus Richtung Altstadt zum Holdertorkreisel wurde bis anhin nicht nachgefragt bzw. ist via die Kirchgasse möglich. Die IG Velo Frauenfeld hat die Ausführung explizit in den Medien gelobt.

6. *Mit den Gleissanierungen der Frauenfeld-Wil-Bahn letzten Sommer wurde eine Verbindung auf der Promenadenstrasse einige Meter nach dem Holdertorkreisel in die Thundorferstrasse geschaffen und dieser Strassenabschnitt der Thundorferstrasse für den Veloverkehr in beide Richtungen geöffnet. Warum wurde nicht gleichzeitig der Einlenker für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) von der Promenadenstrasse vom Regierungsgebäude her kommend in die Thundorferstrasse realisiert? Wird das noch nachgeholt? Wenn ja, bis wann ist die Öffnung dieses Einlenkers geplant?*

Auch hier gilt die Aussage bez. zusätzlicher Querungsstellen auf dem Rathausplatz analog (Frage 5). Zudem sind die Platzverhältnisse im Einlenkerbereich der Thundorferstrasse zu eng und können nicht genügend vergrössert werden. Die Velofahrenden aus der Promenadenstrasse frontal und mit zuwenig Platz auf den motorisierten Verkehr aus der Thundorferstrasse zu schicken ist für den Stadtrat keine Option. Eine Alternative besteht wie Algisserstrasse.

7. *Warum dauert es so lange, bis der Abbieger von der Zürcherstrasse (katholische Kirche) in die Oberstadtstrasse für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) endlich legalisiert wird?*

Die Öffnung von Velos und E-Bikes mit Unterstützung bis 25 km/h resp. E-Bikes bis 45 km/h mit ausgeschaltetem Motor wurde dem Werkhof bereits in Auftrag gegeben.

8. *Warum dauert es so lange, bis der Abbieger vom Rathausplatz (vom Holdertorkreisel her kommend) in die Zürcherstrasse (Altstadt) für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) endlich legalisiert wird?*

Die Begegnungszone ist für Velos und E-Bikes mit Unterstützung bis 25 km/h und für grosse E-Bikes bis 45 km/h mit ausgeschaltetem Motor jederzeit zugelassen. An diesem Regime hält der Stadtrat auch zukünftig fest. Für diese Verkehrsteilnehmer ist der Abbieger vom Rathausplatz in die Zürcherstrasse seit Einführung der Begegnungszone möglich.

9. *Wird das Abbiegen vom Marktplatz über die Wiler-Bahn-Gleise in die St. Gallerstrasse (in Richtung Lichtsignal) für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) erlaubt werden? Wird das Abbiegen in der Gegenrichtung von der St. Gallerstrasse auf den Marktplatz über die Wiler-Bahn-Gleise ebenfalls erlaubt werden? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?*

Mit dem Projekt St. Gallerstrasse / Marktstrasse sind diverse Verbesserungen für den Fahrradverkehr geplant. So soll eine Entflechtung von querenden Fuss- / Fahrradverkehr und MIV auf der Marktstrasse im Bereich Zufahrt Turnhalle Reutenen / heutige Zu- und Wegfahrt Marktplatz stattfinden. Die Langsamverkehrsverbindung aus Richtung Huben zum Stadtzentrum soll gestärkt werden, der innerstädtische Langsamverkehr von den Hauptachsen (St. Gallerstrasse) fern gehalten werden. Für den übergeordneten Fahrradverkehr wird die Verbindung zum separaten Radweg entlang der St. Gallerstrasse in Richtung Matzingen mit einer Schutzinsel auf Höhe Klösterli und einem Velostreifen verbessert. Für Einbiegende aus Richtung Holdertor auf den Marktplatz (für Weiterfahrt in Richtung Huben oder Spital) ist eine Schutzinsel vorgesehen. Auch für den linksabbiegenden Fahrradverkehr aus der Marktstrasse in Richtung Matzingen ist ein separater Aufstellbereich geplant. Die Auffahrt des Langsamverkehrs aus Richtung Turnhalle Reutenen via Unterführung zur St. Gallerstrasse wird im Rahmen der Sanierung St. Gallerstrasse optimiert.

Der Wunsch, dass der Fahrradverkehr aus dem Marktplatz beim Holdertor in Richtung Matzingen abbiegen kann, wurde so noch nie geäussert und wird vom Stadtrat auch nicht als prioritär betrachtet. Mit der zusätzlichen Ausfahrt würde die Querungsstelle für die Verkehrsteilnehmer noch anspruchsvoller und eine solche geschaffen analog der viel gescholtenen im Bereich Rheinstrasse / Bahnhofplatz. Auch hier verkehren FWB, Postauto, Stadtbusse, MIV und Velofahrende auf engstem Raum. Der ausfahrende Fahrradverkehr müsste die Einspurstrecke von Stadtbus und Postauto (18 Busse in der Hauptverkehrszeit) queren. Gerade in der Hauptverkehrszeit herrschen Stausituationen. Sämtliche Alternativrouten werden, wie oben beschrieben, verbessert. Der Stadtrat ist überzeugt, dass die Ausfahrt Sicherheitsdefizite aufweisen würde, bessere Alternativen bestehen und die Ausfahrt eher ein Einzelinteresse darstellt.

10. *Warum dauert es so lange, bis der Links-Abbieger für das Personal der Passage mit Velos und E-Bikes (bis 45km/h) in die Oberstadtstrasse in Richtung Bahnhof legalisiert wird?*

Weil dieses Bedürfnis seitens privater Grundeigentümer offenbar nicht vorhanden ist. Das Amt für Tiefbau und Verkehr klärt die Situation.

11. *Veloweg St. Johannstrasse zwischen Rhein- und Eisenwerkstrasse. Die Signalisation des Velowegs in der St. Johannstrasse liegt auf beiden Seiten einige Meter hinter einem allgemeinen Fahrverbot. Wann wird endlich die Benutzung dieses Velowegs für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) legalisiert?*

Mit den Änderungen der eingangs erwähnten Signalisationsverordnung besteht kein Anspruch allgemeine Fahrverbote zugunsten von Velofahrenden aufzuheben. Jeder Fall muss einzeln geprüft und beurteilt werden. Im Fall der St. Johannstrasse zwischen Rhein- und Eisenwerkstrasse stellt der Stadtrat eine Öffnung für Velos und E-Bikes mit Unterstützung bis 25 km/h gemäss den Erwägungen im Kapitel II in Aussicht.

12. *Wird der Klösterlisteg analog den anderen Brüggli über die Murg (bei der Baliere und beim städtischen Hoch-/Tiefbauamt) auch für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) geöffnet? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?*

Eine Öffnung ist aktuell kein Thema. Zuerst werden die Erfahrungen aus der Anordnung beim Murgbrüggli ausgewertet. Insbesondere ältere zu Fussgehende haben sich bezüglich der Freigabe gemeldet und ihre Befürchtungen und Ängste kundgetan.
Die Stadt Zürich ihrerseits hebt, wie in den Tagesmedien (z.B. Tages Anzeiger vom 13. September 2018, https://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/stadt/Zuerich-aendert-Praxis-fuer-Mischverkehr/story/16726080) ausführlich berichtet wurde, Koexistenzflächen zwischen Velofahrenden und Fussgänger aus rechtlichen Gründen wieder auf.

13. *Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass widersinnige Signalisationen wie bei den Fragen 7, 8, 11 und dem Beispiel von oben der Nichtbeachtung von Verkehrsregeln Vorschub leistet? Wie soll ich meinen Kindern jeweils erklären, dass die Missachtung eines allgemeinen Fahrverbots oder eines Abbiegeverbots in gewissen Situationen in Ordnung ist, aber in vielen anderen Situationen eben nicht?*

Der Stadtrat teilt die Meinung nicht. Die Komplexität im Strassenverkehr wird mit jeder zusätzlichen Regelung grösser und unverständlicher, nebst dem sich nicht alles regeln lässt.

14. *Wird das "Motorfahrverbot" in der Grabenstrasse für E-Bikes "im Transit" zwischen Unterem Graben und Zürcherstrasse aufgehoben? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?*

Der Transit ist bereits heute für Velos und E-Bikes mit Unterstützung bis 25 km/h möglich. Der Stadtrat hält an diesem System, wie im Kapitel II beschrieben fest. Weiteres siehe Antwort Frage 1.1.

15. *Wird das "Motorfahrverbot" für E-Bikes in der Bankgasse aufgehoben? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?*

Die Bankgasse liegt in der Begegnungszone. Diese ist für Velos und E-Bikes mit Unterstützung bis 25 km/h und für grosse E-Bikes bis 45 km/h ohne Motorunterstützung jederzeit zugelassen.

Die Öffnung der Freie Strasse für Velofahrende von der katholischen Kirche in Richtung Rathausplatz kann, wie in der Fragestunde vom 19. September 2018 ausgeführt, aus Sicherheitsgründen (fehlende Sicht Firma Habersaat, ein Velounfall ist bekannt) nicht zugelassen werden. Aus dem gleichem Grund (fehlende Sicht Firma Habersaat) kann die Durchfahrt von der katholischen Kirche via Bankplatz und Bankgasse zur Promendenstrasse mit der heutigen Ausgestaltung nicht geöffnet werden.

16. *Werden die drei "Motorfahrverbote" an den "Pforten" der Mittelgasse für E-Bikes aufgehoben (an einem "Eingang" ist gar keine Signalisation angebracht)? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?*

Die Mittelgasse liegt in der Begegnungszone und ist für Velos und E-Bikes mit Unterstützung bis 25 km/h und für grosse E-Bikes bis 45 km/h ohne Motorunterstützung jederzeit zugelassen. Grundsätzlich besteht zur Mittelgasse, was den übergeordneten Veloverkehr betrifft, mit der Zürcherstrasse eine bessere Alternative (Erwägungen Kapitel II).

17. *Wird auf dem Weg auf der Achse der Speicherstrasse zwischen der Staubegg- und Ringstrasse für E-Bikes die Motorunterstützung erlaubt (es wäre sogar Land genug vorhanden, um getrennte Fuss- und Radwege zu erstellen)? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?*

Derzeit läuft die Sanierung und Erweiterung dieses Strassenstücks. Nach dem Umbau sind gemäss den Grundlagen in Kapitel II Velos und E-Bikes mit Unterstützung bis 25 km/h und grosse E-Bikes bis 45 km/h ohne Motorunterstützung zugelassen.

18. *Vom 27. April bis 17. Mai wurden u.a. Anpassungen im Bereich der Balierestrasse mit Balieresteg, Kehlhof- und Wiesenstrasse (Öffnung für Radfahrer in beide Richtungen) publiziert. Die Anpassung beim Balieresteg ist anfangs September nach über 3 1/2 Monaten geschehen, doch die Signalisationsänderungen in den anderen Fällen sind auch vier Monate später noch nicht erfolgt. Gab es bei der oben genannten Publikationen Einsprachen? Oder aus welchen anderen Gründen verzögern sich die Umsetzungen so lange? Wie lange ist die gängige Umsetzungsdauer zur Auswechslung von Verkehrstafeln nach Publikationsende resp. nach der Bereinigung von Einsprachen? Und wie lange geht es normalerweise, wenn dazu noch Bodenmarkierungen angepasst werden müssen?*

Die erwähnten Verkehrsanordnungen sind umgesetzt. Es waren Nachfragen aber keine Einsprachen gegen die genannten Signalisationsänderungen zu verzeichnen. Da bei den öffentlichen Auflagen zu den Signalisationen das Verwaltungsgericht für Rekurse zuständig ist, wartet das Amt für Tiefbau und Verkehr jeweils noch ein paar Tage ab, ob Rekurse eigegangen sind. Ist dies nicht der Fall, so bestellt in der Regel der Werkhof die benötigten Signalisationen und koordiniert diese Bestellung mit dem beauftragten Markierungsunternehmen. So

ist es durchaus möglich, dass der Prozess mit Bestellung, Lieferung, Montage und das Zeitfenster für Markierungen (wetterabhängig) sowie die Auslastung der Mitarbeitenden die angesprochenen Fristen ergeben.

19. Bahnhofstrasse von Westen (Kesselring AG, Freizeit- und Naturladen) zum Bahnhofsplatz: Kann bei der Bushaltestelle der Buslinie 3 "Lindenplatz" eine Überholmöglichkeit für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) geschaffen werden? Wenn ja, bis wann könnte dies umgesetzt werden? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Diese Haltestelle wird täglich von durchschnittlich etwa 20 Personen zum Ein- und Aussteigen benützt. Somit kann davon ausgegangen werden, dass maximal jeder dritte Stadtbus hier hält. Dies bedeutet, dass es im Schnitt alle 45 Minuten eine Überholmöglichkeit benötigt würde. Der Stadtrat erachtet es deshalb als unverhältnismässig, für Velofahrer eine Überholspur zu erstellen. Praktisch auf dem ganzen Stadtgebiet halten Stadt- und Regionalbusse auf der Strasse und können in der Regel nicht überholt werden. Im Rahmen einer späteren Strassensanierung kann eine massvolle Verbreiterung unter Beachtung der bestehenden Infrastrukturen und Sichtverhältnisse geprüft werden.

20. Kann für den Bus, die Velos und E-Bikes (bis 45km/h) entlang der Hauptverkehrsachse der Bahnhofstrasse gegenüber dem Verkehr aus der Murgstrasse eine Vortrittsituation geschaffen werden? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation möglich? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Grundsätzlich sollten die Hauptachsen, sprich die Hauptverkehrsströme, auf einer Kreuzung vortrittsberechtigt sein. Kommt zu selten ein Fahrzeug auf der vortrittsberechtigten Richtung, so erhöht sich die Gefahr, dass der Vortritt nicht gewährt wird. Die Verkehrsmenge aus der Murgstrasse ist dabei klar grösser als diejenige aus der Busvorfahrt mit Velozulassung.

21. *Kann die Verbindung zwischen den Parkplätzen bei der Thurgauer Kantonalbank/Flores-Tabacos und dem Bahnhofsplatz mind. vom Bahnhofsplatz her, idealerweise aber sogar in beide Richtungen für den motorisierten Verkehr gesperrt werden, um die gefährlichen Situationen zwischen der TKB und dem Glace- resp. Glühweinstand insbesondere durch abbiegende Autos aus der Rheinstrasse zu entschärfen (der Bus würde von dieser Massnahme ebenfalls profitieren)? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation möglich? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?*

Nein, derzeit nicht.

22. *Alternativroute beim Huber-Areal: Könnte man entlang dem Huber-Areal parallel zur Promenadenstrasse einen Weg für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) einrichten, damit in diesem Bereich nicht auf die Promenadenstrasse ausgewichen werden muss (z.B. vom Langdorf herkommend zum Markt/zur Bibliothek)? Wenn ja, bis wann könnte das umgesetzt werden? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?*

Derzeit läuft eine Testplanung für Strassenräume der Promenadenstrasse und der Vorstadt. Im gemeinsamen Pflichtenheft zwischen Kanton und Stadt wurde das Ziel zur Aufwertung des öffentlichen Raumes zugunsten des Fussgänger- und Veloverkehrs formuliert. Als weiteres Ziel wurde die Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit gesetzt, dies obwohl schon heute teilweise deutlich unter dem signalisierten Wert gefahren wird. Wenn die Umsetzung der zentrumsnahen Stadtentlastung mit der Variante 20 (Tunnellösung Marktplatz bis Schweizerhof o.ä.) gelingt, wird dieser Strassenabschnitt massiv vom Verkehr entlastet und die Möglichkeiten zur Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrs erhält erheblich mehr Spielraum. Auch vor diesem Hintergrund erfolgt die Testplanung Promenade / Vorstadt.
Würde die Veloführung separiert, was im Übrigen innerstädtisch eine weitere Ausnahme wäre, würde dies zusätzlichen Raum, welcher heute den Zufussgehenden zur Verfügung steht, benötigt. Auch der Platz für den Wochenmarkt würde empfindlich eingeschränkt.

23. Schleichweg Marktplatz/Bäckerei Stähli <-> Markt an der Promenade/Bibliothek: Ist die Stadt bereit zu versuchen, den Schleichweg (dunkelgrün) bei der Firma Häfelin AG zu einen öffentlichen Durchgang für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) zu machen und dem Veloverkehr in diesem Bereich den Umweg (orange) über die stark befahrene Promenadenstrasse zu ersparen? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Diesem Weg ist Potential zuzusprechen. Im Rahmen des von der Stadt in Erarbeitung stehenden Langsamverkehrskonzepts (LVK) wurde diese Verbindung geprüft. Unter den jetzigen Rahmenbedingungen ist eine Umsetzung unmöglich, da die Flächen in privatem Besitz stehen und vom ansässigen Gewerbe rege für den Güterumschlag genutzt werden. Mittel- bis langfristig kann dies aber eine sinnvolle Netzergänzung darstellen und bleibt deshalb auf dem Radar. Der Sicherstellung der notwendigen Sichtverhältnisse wäre bei der Umsetzung Beachtung zu schenken.

24. Alternativroute Promenadenstrasse: Wenn die Fragen 3, 22 und 23 im Sinne der Velofahrer gelöst würden, dann ergebe die Zusammenreihung dieser Wege eine Alternative zur stark befahrenen Promenadenstrasse. Man könnte vom Talbachquartier übers Badibrüggli und der Unterführung beim Schulhaus Reutenen, über den Marktplatz, dann nahe am Zentrum vorbei bis ins Langdorf gelangen, ohne eine stark befahrene Strasse zu benutzen (Kreuzungen ausgenommen). Ist die Stadt bereit, diese Route ins Langsamverkehrskonzept aufzunehmen? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Im in Erarbeitung stehenden Fuss- und Veloverkehrskonzept ist eine ähnliche Route vorgesehen. Jedoch sieht die Philosophie vor, Komfortrouten abseits der Hauptverkehrsachsen zu schaffen. Deshalb wurde auf eine Komfortroute entlang der Promenadenstrasse verzichtet und eine Routenführung entlang der Spannerstrasse gesucht. Auf den Hauptverkehrsstrassen sollen Direktrouten möglich bleiben. Das Routennetz wurde von einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der IG Velo erarbeitet.

Frauenfeld, 27. November 2018

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD

Der Stadtpräsident Der Stadtschreiber

Roman Fischer
Gemeinderat Grüne Partei
Oberwilerweg 15
8500 Frauenfeld

Einfache Anfrage (Art. 45 Geschäftsreglement)

"Stand der Verbesserungen für den Veloverkehr im und ums Zentrum der Stadt Frauenfeld"



Velofahrende würden an dieser Stelle andere Aufmerksamkeiten als dieser schöne Blumengruss der Stadt Frauenfeld schätzen. Fehlende Aufmerksamkeiten gegenüber des Veloverkehrs sind der Grund der zwei Dutzend Fragenkomplexe dieser einfachen Anfrage.

Randnotiz: Momentan wird der Blumenschmuck jeweils weiter links platziert, aber die Bodenmarkierung wurde entfernt. Womit nun den Passanten in diesem Bereich weniger bewusst sein wird, dass da auch Velos auf einer Veloroute auf einer Hauptachse zirkulieren.

Vorgeschichte
Vor 2 1/4 Jahren setzte ich Ende Juni 2016 das Tiefbauamt der Stadt Frauenfeld in Kenntnis über meine interaktive Karte (nun ausser Betrieb; ähnlich wie bikeable.ch) mit knapp 100 von mir erfassten Verbesserungswünschen für den Fuss- und Veloverkehr in ganz Frauenfeld, welche z.T. sehr detailliert d.h. auf Stufe "Signalisation" und "Markierung" formuliert sind.
Parallel dazu formierte sich (ohne mein Wissen) die IG Velo Frauenfeld mit ca. 100 Sympathisanten, welche Ende September 2016 an die Öffentlichkeit gingen. Die Interessengemeinschaft ist auf das Zentrum von Frauenfeld fokussiert und erarbeitete Vorschläge eher auf dem Level "Wege" als einzelner Signaltafeln. Zum Teil sind die Verbesserungswünsche natürlich deckungsgleich.
Auf Wunsch des Tiefbauamts stellte ich meine Verbesserungswünsche in einer tabellarischen Liste (Excel) dar. Am 20.02.2017 (📅) sandte ich diese Liste, welche bis dann auf 164 Punkte angewachsen war, ans städtische Tiefbauamt.

Umsetzung
Seither wurden einige Verbesserungen für den Langsamverkehr vorgenommen. Und bei Strassensanierungen wird sehr gut darauf geachtet, die Situation für den Velo- und Fussverkehr neu möglichst optimal zu gestalten. Dafür danke ich allen Beteiligten herzlich.

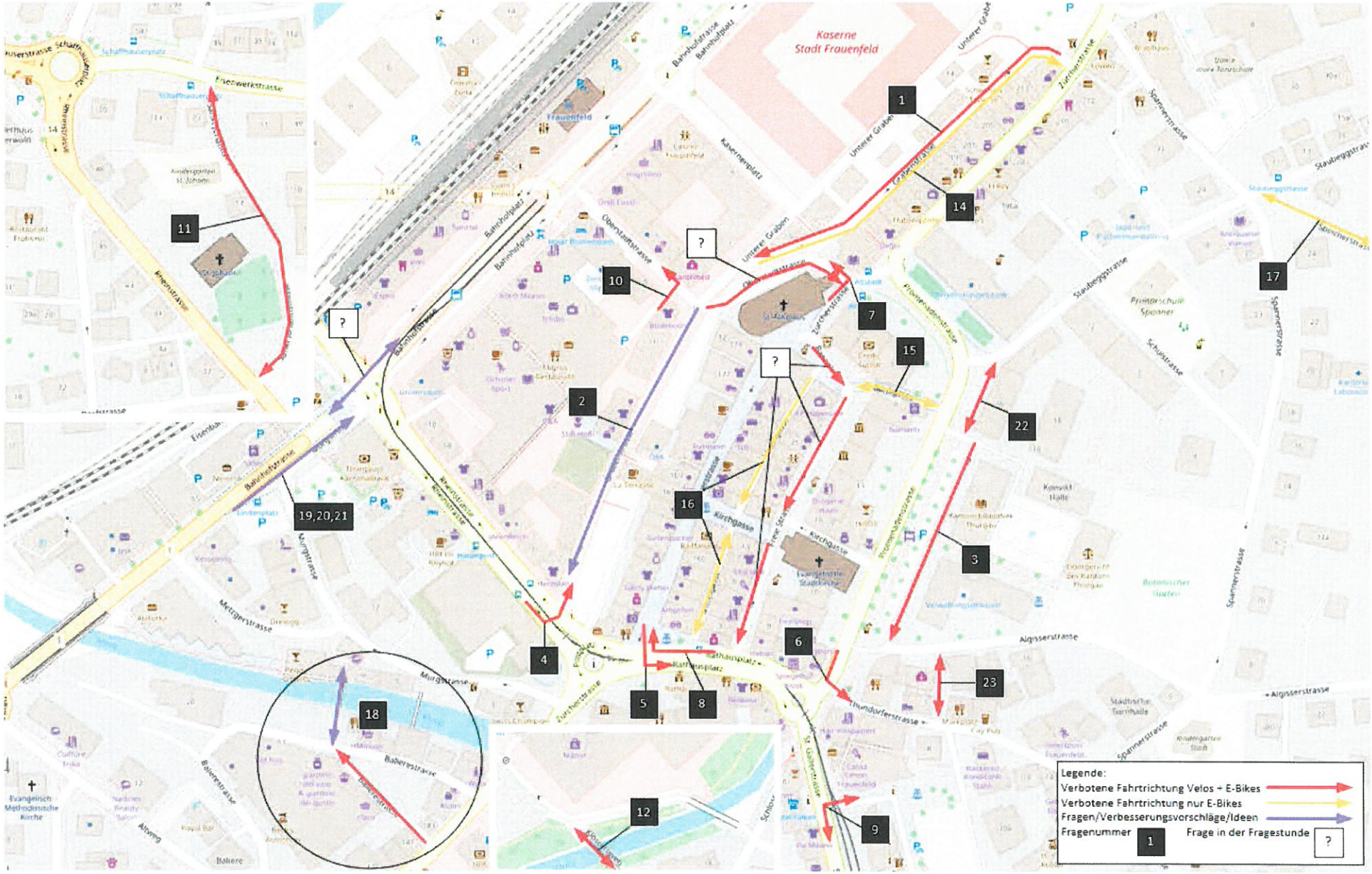
Brachliegendes Verbesserungspotential für den Veloverkehr
Im letztjährigen Veloranking [1] vergaben 304 Velofahrer für Frauenfeld eine leicht schlechtere Note als vor vier Jahren. Das bedeutet im besten Fall eine Stagnation auf durchschnittlichem Niveau im Vergleich zu anderen Schweizer Städten.

Umso mehr erstaunt, dass die Verantwortlichen der Stadt leicht und rasch umzusetzende Verbesserungen (🪶) auch nach über 1 1/2 bis 2 Jahren nicht realisiert haben. Leicht umzusetzen sind in meinen Augen Anpassungen von Verkehrstafeln und Bodenmarkierungen, also dort, wo es keine baulichen Anpassungen braucht.

Auf der Karte auf der folgenden Seite ist illustriert, dass man im Zentrum von Frauenfeld keine 100 Meter pedalen kann, ohne auf ein Hindernis zu stossen. Im Gegensatz zu den Fussgängern, denen es fast überall möglich ist, sich in alle Richtungen zu bewegen, müssen sich die Velofahrenden für kleinste Distanzen im Stadtzentrum überlegen, welche Route sie zu nehmen haben. Dies gilt insbesondere dann, wenn man mit Kindern unterwegs ist und möglichst sicher sowie vorbildlich, d.h. ohne Regelverstösse, ans nächste Etappenziel kommen möchte.

Zu konkreten Verbesserungswünschen der folgenden Themenblöcke möchte ich gerne wissen, was der Stand der Planung resp. der Umsetzung ist:

- Beidseitige Öffnung von Strassen & Beseitigung von Fahrverboten (⛔)
- Hinderliche Abbiegeverbote (🚫)
- Hindernisse für E-Bikes zugelassen bis 45km/h (🔋)
- Ausstehende Umsetzungen (🚧)
- Ideen zur Optimierung des Veloverkehrsnetzes (💡)


Kaserne
Stadt Frauenfeld
Legende:
Verbotene Fahrtrichtung Velos + E-Bikes
Verbotene Fahrtrichtung nur E-Bikes
Fragen/Verbesserungsvorschläge/Ideen
Fragenummer 1
Frage in der Fragestunde ?

Beidseitige Öffnung von Strassen

Mit dem Inkrafttreten der Änderungen der Signalisationverordnung am 1.1.2016 sind Einbahnstrassen für Velos und Motorfahrräder in beide Richtungen zu öffnen, sofern nicht die Platzverhältnisse oder andere Gründe dagegen sprechen [2]. In der Thurgauer Zeitung vom 26.09.2015 stellte Stadtrat Urs Müller in Aussicht, dass in Frauenfeld nicht die ganze vierjährige Übergangsfrist ausgenutzt werden soll. Nun sind bald 3/4 der Übergangsfrist verstrichen und es scheint, dass das städtische Tiefbauamt es mit den Platzverhältnissen um einiges strenger als andere Städte nimmt. Oder das Amt ist kreativer im Finden anderer Gründe.

Fragen 1) https://bikeable.ch/entries/86Y6sxkova65Z9r39 (56*)

Wann ist geplant, die Grabenstrasse zwischen der Zürcherstrasse und dem Unteren Graben für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) in beide Richtungen zu öffnen (ev. mit einem Parkverbot, wenn notwendig mit Ausnahmen für den Güterumschlag)? Warum wurde diese Öffnung nicht vorangetrieben, damit diese, wie in der Signalisationverordnung vorgesehen, spätestens per 01.01.2020 realisiert werden kann?

Platzverhältnisse: Wie schätzt die Stadt die Situation z.B. im untersten Teil der Oberstadtstrasse, in den beiden Teilen der Mittelgasse oder in der Eisenbahnstrasse beim Ärztezentrum Schlosspark ein, wenn sie den gleichen Massstab betreffend den Platzverhältnissen wie bei der Grabenstrasse ansetzt? Teilt sie die Meinung, dass diese Situationen betreffend Platzverhältnissen mit der Grabenstrasse durchaus vergleichbar sind?

Ersatzparkplätze: Ist die Stadt verpflichtet, Ersatzparkplätze anzubieten, falls ein Parkverbot auf einer öffentlichen Strasse eingerichtet wird? Erachtet die Stadt die Parkhäuser (u.a. Geschäftshaus Himalaya, Huberareal) mit einer Gehdistanz von ca. 50 bis max. 250 Meter als zumutbare Alternative für die Geschäfte und Anwohner an der Grabenstrasse?

Fragen 2) (20*)

Wird die Grabenstrasse von der Oberstadtstrasse zur Rheinstrasse für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) auch nach Abschluss der Bauarbeiten an der Grabenstrasse 5 und 7 geöffnet bleiben? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Fragen 3) https://bikeable.ch/entries/6XncrzxinmJ3qqg4L (11*)

Wird der Durchgang bei den Parkplätzen entlang der Kantonsbibliothek und dem Glaspalast für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) geöffnet? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, wieso ist es dann möglich, bei gesperrter Promenadenstrasse sogar den MIV inkl. Veloverkehr in beide Richtungen verkehren zu lassen?

Auf halbem Weg stehen geblieben

Im vergangen Herbst wurden ziemlich gleichzeitig an drei Stellen der Stadt Ein- resp. Ausfahrten in/von für den Veloverkehr beidseitig geöffnete Einbahnstrassen realisiert. Dabei wurde immer nur eine Richtung umgesetzt. Ein Abbieger blieb und bleibt weiterhin verboten.

Fragen 4) https://bikeable.ch/entries/7ap6mqGaKh5igDKBn

Warum wurde die Querung der Sperrfläche von der Grabenstrasse in die Rheinstrasse (Richtung Postkreisel) erlaubt, aber von der Rheinstrasse (vom Bahnhof her kommend) in die Grabenstrasse nicht? Stimmt die mündliche Auskunft des Tiefbauamts, dass diese Querung in die andere Richtung geplant und verkehrt umgesetzt wurde? Warum wurde das nicht korrigiert? Wird diese Querung in beide Richtungen für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) erlaubt werden (die falsch umgesetzte Öffnung scheint ja keine Probleme zu bieten und die geplante Öffnung müsste ja auch möglich sein)? Bis wann würde die komplette Öffnung umgesetzt?

Fragen 5) https://bikeable.ch/entries/NKvtH8ZfvPRYBQYMi (125*)

Warum wurde die Querung der Sperrfläche vom Rathausplatz (vom Postkreisel her kommend) in die Zürcherstrasse erlaubt, aber von der Zürcherstrasse in den Rathausplatz (Richtung Holdertor) nicht? Wird dieses Abbiegeverbot für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) aufgehoben? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant?

Fragen 6) https://bikeable.ch/entries/vc3XfzGkMbWejRqYT (21*)

Mit den Gleissanierungen der Frauenfeld-Wil-Bahn letzten Sommer wurde eine Verbindung auf der Promenadenstrasse einige Meter nach dem Holdertorkreisel in die Thundorfstrasse geschaffen und dieser Strassenabschnitt der Thundorferstrasse für den Veloverkehr in beide Richtungen geöffnet. Warum wurde nicht gleichzeitig der Einlenker für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) von der Promenadenstrasse vom Regierungsgebäude her kommend in die Thundorferstrasse realisiert? Wird das noch nachgeholt? Wenn ja, bis wann ist die Öffnung dieses Einlenkers geplant?

Hinderliche Abbiegeverbote

Fragen 7) https://bikeable.ch/entries/AZGTL3jih5RHzJZMj (98*)

Warum dauert es so lange, bis der Abbieger von der Zürcherstrasse (katholische Kirche) in die Oberstadtstrasse für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) endlich legalisiert wird?

Fragen 8) https://bikeable.ch/entries/AkE98EWmdbba9GDvi (117*)

Warum dauert es so lange, bis der Abbieger vom Rathausplatz (vom Holdertorkreisel her kommend) in die Zürcherstrasse (Altstadt) für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) endlich legalisiert wird?

Fragen 9) https://bikeable.ch/entries/Ns78cDpqXuZaELjQY (169/170*)

Wird das Abbiegen vom Marktplatz über die Wiler-Bahn-Gleise in die St. Gallerstrasse (in Richtung Lichtsignal) für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) erlaubt werden? Wird das Abbiegen in der Gegenrichtung von der St. Gallerstrasse auf den Marktplatz über die Wiler-Bahn-Gleise ebenfalls erlaubt werden? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Fragen 10) https://bikeable.ch/entries/TeBpD5syvYLra65uo (200*)

Warum dauert es so lange, bis der Links-Abbieger für das Personal der Passage mit Velos und E-Bikes (bis 45km/h) in die Oberstadtstrasse in Richtung Bahnhof legalisiert wird?

Veloweg St. Johannstrasse zwischen Rhein- und Eisenwerkstrasse
Die Signalisation des Velowegs in der St. Johannstrasse liegt auf beiden Seiten einige Meter hinter einem allgemeinen Fahrverbot.

Fragen 11) https://bikeable.ch/entries/XJhYhNMQgHjoNEy8p (100/115*)
Wann wird endlich die Benutzung dieses Velowegs für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) legalisiert?

Klösterlisteg Schlosspark <-> Schwimmbad
Fragen 12) https://bikeable.ch/entries/GKdXHnSKXNcMcZKDF (65*)
Wird der Klösterlisteg analog den anderen Brüggli über die Murg (bei der Baliere und beim städtischen Hoch-/Tiefbauamt) auch für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) geöffnet? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Widersinnige Signalisationen für Velofahrende
Aus dem Werkhof und von anderen Stellen höre ich immer wieder Klagen, dass sich die Velofahrer nicht an die Signalisationen halten. Die folgende Signalisation steht z.B. bei der Einfahrt in die Grabenstrasse von der Rheinstrasse her, obwohl dieses Ärgernis der Stadt vor langer Zeit gemeldet wurde:



Fragen 13)
Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass widersinnige Signalisationen wie bei den Fragen 7, 8, 11 und dem Beispiel von oben der Nichtbeachtung von Verkehrsregeln Vorschub leistet?
Wie soll ich meinen Kindern jeweils erklären, dass die Missachtung eines allgemeinen Fahrverbots oder eines Abbiegeverbots in gewissen Situationen in Ordnung ist, aber in vielen anderen Situationen eben nicht?

Hindernisse für E-Bikes zugelassen bis 45km/h
Fragen 14) https://bikeable.ch/entries/K53kmHi94ZcsJYsjr (198*)
Wird das "Motorfahrverbot" in der Grabenstrasse für E-Bikes "im Transit" zwischen Unterem Graben und Zürcherstrasse aufgehoben? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Fragen 15) https://bikeable.ch/entries/Rdockmi6TWcnaHXtB
Wird das "Motorfahrverbot" für E-Bikes in der Bankgasse aufgehoben? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Fragen 16) https://bikeable.ch/entries/kJ8jg7kqJ6GxY6NBm
https://bikeable.ch/entries/JDzY2tYJxcMy5LgAN
Werden die drei "Motorfahrverbote" an den "Pforten" der Mittelgasse für E-Bikes aufgehoben (an einem "Eingang" ist gar keine Signalisation angebracht)? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Fragen 17) https://bikeable.ch/entries/TQm32GQyJMRdbPdKT
Wird auf dem Weg auf der Achse der Speicherstrasse zwischen der Staubegg- und Ringstrasse für E-Bikes die Motorunterstützung erlaubt (es wäre sogar Land genug vorhanden, um getrennte Fuss- und Radwege zu erstellen)? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Umsetzungsdauer
Vom 27. April bis 17. Mai wurden u.a. Anpassungen im Bereich der Balierestrasse mit Balieresteg, Kehlhof- und Wiesenstrasse (Öffnung für Radfahrer in beide Richtungen) publiziert. Die Anpassung beim Balieresteg ist anfangs September nach über 3 1/2 Monaten geschehen, doch die Signalisationsänderungen in den anderen Fällen sind auch vier Monate später noch nicht erfolgt.

Fragen 18)
Gab es bei der oben genannten Publikationen Einsprachen? Oder aus welchen anderen Gründen verzögern sich die Umsetzungen so lange?
Wie lange ist die gängige Umsetzungsdauer zur Auswechslung von Verkehrstafeln nach Publikationsende resp. nach der Bereinigung von Einsprachen? Und wie lange geht es normalerweise, wenn dazu noch Bodenmarkierungen angepasst werden müssen?

Bahnhofstrasse von Westen (Kesselring AG, Freizeit- und Natur-Laden) zum Bahnhofsplatz
Fragen 19) https://bikeable.ch/entries/QfAT2AYQcsuogcD67 (168*)
Kann bei der Bushaltestelle der Buslinie 3 "Lindenplatz" eine Überholmöglichkeit für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) geschaffen werden? Wenn ja, bis wann könnte dies umgesetzt werden? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Fragen 20) https://bikeable.ch/entries/y6uHRimcFPqL7umnL (168*)
Kann für den Bus, die Velos und E-Bikes (bis 45km/h) entlang der Hauptverkehrsachse der Bahnhofstrasse gegenüber dem Verkehr aus der Murgstrasse eine Vortrittsituation geschaffen werden? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation möglich? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Fragen 21) https://bikeable.ch/entries/AWXhpXe9taNZprA4m
Kann die Verbindung zwischen den Parkplätzen bei der Thurgauer Kantonalbank/Flores-Tabacos

und dem Bahnhofsplatz mind. vom Bahnhofsplatz her, idealerweise aber sogar in beide Richtungen für den motorisierten Verkehr gesperrt werden, um die gefährlichen Situationen zwischen der TKB und dem Glacé- resp. Glühweinstand insbesondere durch abbiegende Autos aus der Rheinstrasse zu entschärfen (der Bus würde von dieser Massnahme ebenfalls profitieren)? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation möglich? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Alternativroute beim Huber-Areal

Fragen 22)

Könnte man entlang dem Huber-Areal parallel zur Promenadenstrasse einen Weg für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) einrichten, damit in diesem Bereich nicht auf die Promenadenstrasse ausgewichen werden muss (z.B. vom Langdorf herkommend zum Markt/zur Bibliothek)? Wenn ja, bis wann könnte das umgesetzt werden? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Schleichweg Marktplatz/Bäckerei Stähli <-> Markt an der Promenade/Bibliothek

Fragen 23)

Ist die Stadt bereit zu versuchen, den Schleichweg (dunkelgrün) bei der Firma Häfelin AG zu einen öffentlichen Durchgang für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) zu machen und dem Veloverkehr in diesem Bereich den Umweg (orange) über die stark befahrene Promenadenstrasse zu ersparen? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

(Hellgrün sind die Fortsetzungen des Schleichwegs)



Alternativroute Promenadenstrasse

Wenn die Fragen 3, 22 und 23 im Sinne der Velofahrer gelöst würden, dann ergebe die Zusammenreihung dieser Wege eine Alternative zur stark befahrenen Promenadenstrasse. Man könnte vom Talbachquartier übers Badibrüggli und der Unterführung beim Schulhaus Reutenen, über den Marktplatz, dann nahe am Zentrum vorbei bis ins Langdorf gelangen, ohne eine stark befahrene Strasse zu benutzen (Kreuzungen ausgenommen).

Fragen 24)

Ist die Stadt bereit, diese Route ins Langsamverkehrskonzept aufzunehmen? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?

Zusammenfassung

- 13 von 15 von mir vor mehr als 1 1/2 Jahren gemeldeten und hier beschriebenen Verbesserungswünsche sollten mit etwas gutem Willen einfach umzusetzen sein.
- Weitere sieben Wünsche sind neuerem Datums, fünf davon ebenfalls leicht umzusetzen.

Schlusswort

Ich bitte die Verantwortlichen der Stadt, die Verbesserungen für den Veloverkehr nicht auf die lange Bank zu schieben und sich nicht zu schnell hinter Sicherheitsbedenken zu verstecken. Das Velofahren in dieser Stadt ist an anderen Stellen oft gerade so gefährlich, wenn nicht gefährlicher. Und die beste Massnahme gegen diese Gefahren ist meist, mehr Velofahrer auf die Strassen zu bringen: Je mehr Velos auf der Strasse fahren, desto sicherer sind sie unterwegs (Safety-in-Numbers-Effekt). Und mehr Velos entsprechen ja auch den Zielen des Mobilitätskonzepts 2030. Gerade beim Anteil des Veloverkehrs besteht, verglichen mit den Spitzenreitern in der Schweiz und jenen des Auslands sowieso, in Frauenfeld noch viel Luft nach oben. Wohl auch, weil in Frauenfeld noch viele Hindernisse für den Veloverkehr bestehen. Diesen Gordischen Knoten gilt es doch zu durchschlagen.

Falls in dieser Anfrage gewisse Fragen und Anliegen unklar oder missverständlich formuliert sein sollten, würde ich mich über eine Kontaktaufnahme zur Klärung dieser Punkte freuen – wie ich mich auch freuen würde, wenn nicht verstandene Wünsche auf meiner am 20.02.2017 eingesandten Liste auf diesem Weg geklärt werden könnten.

Neben den in dieser Anfrage behandelten Hindernissen für Velos und E-Bikes verbleiben viele weitere auf dem Stadtgebiet, die aber ausserhalb des Stadtzentrums liegen. Ich werde mir erlauben, zu diesen wie auch zur Situation der Fussgänger zu einem späteren Zeitpunkt weitere Fragen zu stellen.

Jedoch würde ich es vorziehen, diese Situationen im Dialog mit dem Tiefbauamt zu klären. Doch mit einem Vorschlag zum Dialog für die in dieser Anfrage dargelegten Hindernisse bin ich leider im vergangenen Juni/Juli ohne Nennung von Gründen aufgelaufen.

19.09.2018

R Fischer

Roman Fischer

* Identifikationsnummer meiner Verbesserungsvorschläge in der Liste vom 20.02.2017

[1] https://www.velostaedte.ch
[2] https://www.admin.ch/opc/de/official-compilation/2015/2459.pdf