Stadt Frauenfeld

Mobilität 2030

Fuss- und Veloverkehrskonzept Stadt Frauenfeld

Schlussbericht

ANHANG MASSNAHMENBLÄTTER

Frauenfeld, 19. Mai 2020

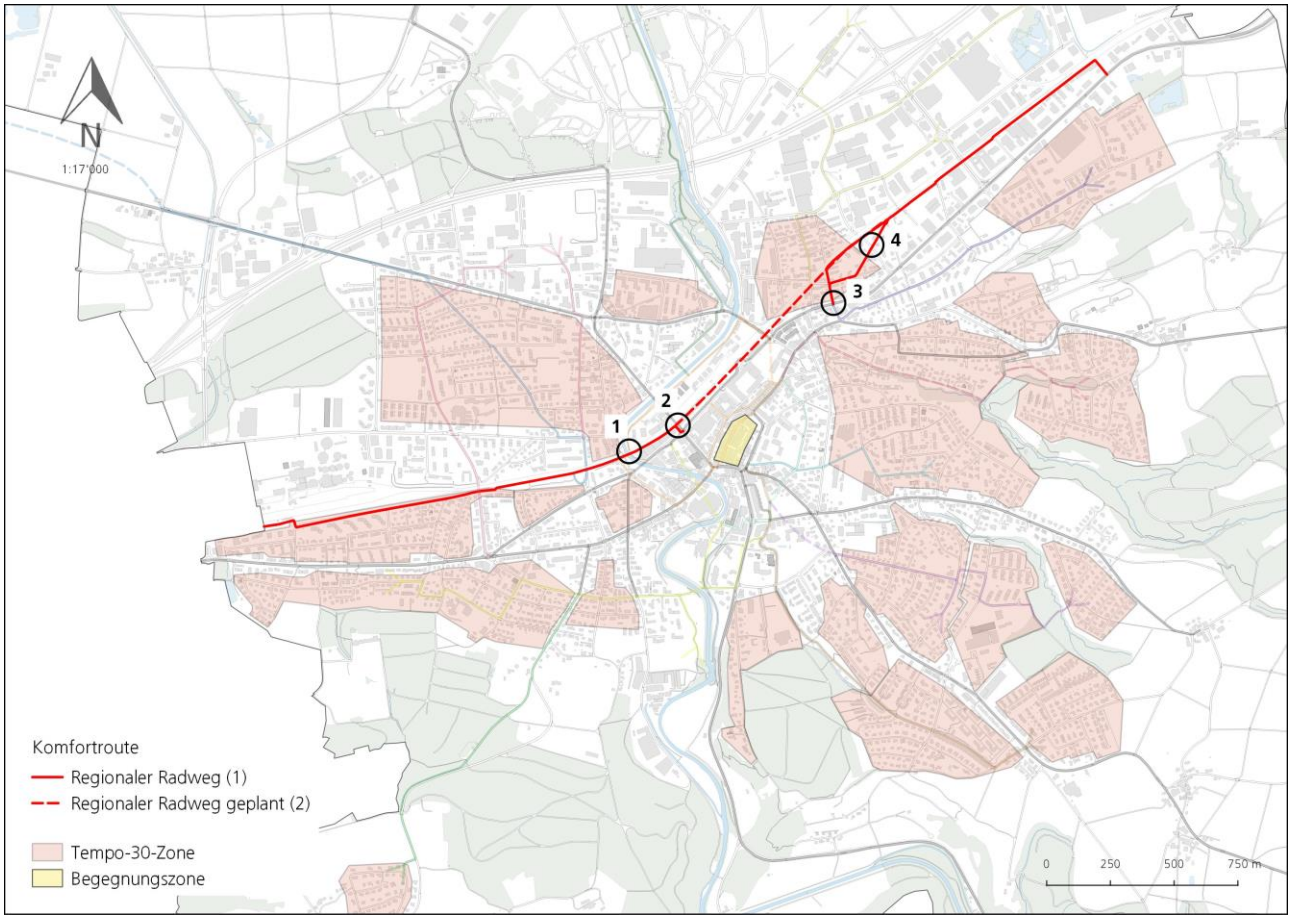
Inhalt

NETZENTWICKLUNG UND INFRASTRUKTUREN
Inhalt ... 2
Route 1 und 2: Regionaler Radweg ... 3
Route 3: Brotegg ... 5
Route 4: Erzenholz ... 7
Route 5: Gerlikon ... 9
Route 6: Herten ... 11
Route 7: Huben ... 13
Route 8: Langdorf Industrie ... 15
Route 9: Murg Nord ... 17
Route 10: Oberwiesen ... 19
Route 11: Algisser ... 21
Route 12: Talbach ... 23
Route 13: Wellhauserweg ... 25
Route 14: Spanner ... 27
Route 15: Zentrumsring ... 29
Direktrouten ... 31
Aufwertungskonzept Quartierzentren ... 33
Begegnungszone Altstadt ... 35
Schulwegsicherheit ... 37
Signalisation ... 38
Fusswegrouten Richtplan ... 40
Sitzgelegenheiten ... 42

MARKETING
E-Cargo-Bike-Sharing ... 44
Temporäre Signalisation Komfortrouten ... 46
Veloplan Frauenfeld ... 47
Aktionen Pro Velo Schweiz ... 48
Smart Mobility ... 50
Sharing Mobility ... 51

GOVERNANCE
Arbeitsanweisungen Umgang Fuss- und Velo ... 53
Ver- und Entsorgung in Quartieren ... 54
Monitoring Fuss- und Veloverkehr ... 55
Walk To School ... 57
Abstellplatzreglement ... 59
Veloabstellplätze im öffentlichen Raum ... 60

Route 1 und 2: Regionaler Radweg	Netzentwicklung & Infrastruktur	I – 1/2



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Route 1 entspricht dem Regionalen Radweg, welcher durch das Agglomerationsprogramm 1. Generation mitfinanziert wird. Der Radweg wird vom Stadtrand nach innen gebaut. Per Volksabstimmung wurde dem Vorhaben zugestimmt. Noch fehlt die Umsetzung der letzten Etappe im Bereich der Sulackerstrasse. Diese soll 2020 fertig gestellt werden.

Nicht Bestandteil des Baukredits war die Linienführung im Zentrum. Die Planung für die «Zentrumsetappe» (Route 2) soll nun angegangen werden. Aufgrund der knappen Platzverhältnisse ist die Umsetzung jedoch komplex.

Der durchgehende Regionale Radweg ist das Kernstück des Komfortroutennetzes. Dementsprechend sollen die Komfortrouten an diese neue Veloachse angebunden werden. Die entsprechenden baulichen Massnahmen sind bei den jeweiligen Routen beschrieben.

Zielsetzung

Es soll eine Verbindung zwischen dem regionalen Radweg und dem Zentrumsring entstehen. Die Kreuzungssituationen an mehreren Kreuzungen müssen für Velofahrende verbessert werden.

Zielgruppen

Velofahrende

Bauliche Massnahmen Route 1

1. Murgbrücke: Verbindungsweg regionaler Radweg und Murgweg Ost (Zentrumsring)
2. Kreuzung regionaler Radweg – Rheinstrasse: Verbesserung gesamte Kreuzungssituation
3. Kreuzung Bahnhofstrasse – Erchingerstrasse alternativ Kehlhofstrasse: Verbesserung der Querungssituation, Querungshilfe
4. Kreuzung Langdorfstrasse – Sulackerstrasse: Verbesserung Querungssituation, Querungshilfe

Massnahme 1 wird 2019 umgesetzt. Die weiteren Abschnitte sind sehr komplex (Landerwerb, Platzverhältnisse, Höhenunterschied etc.).

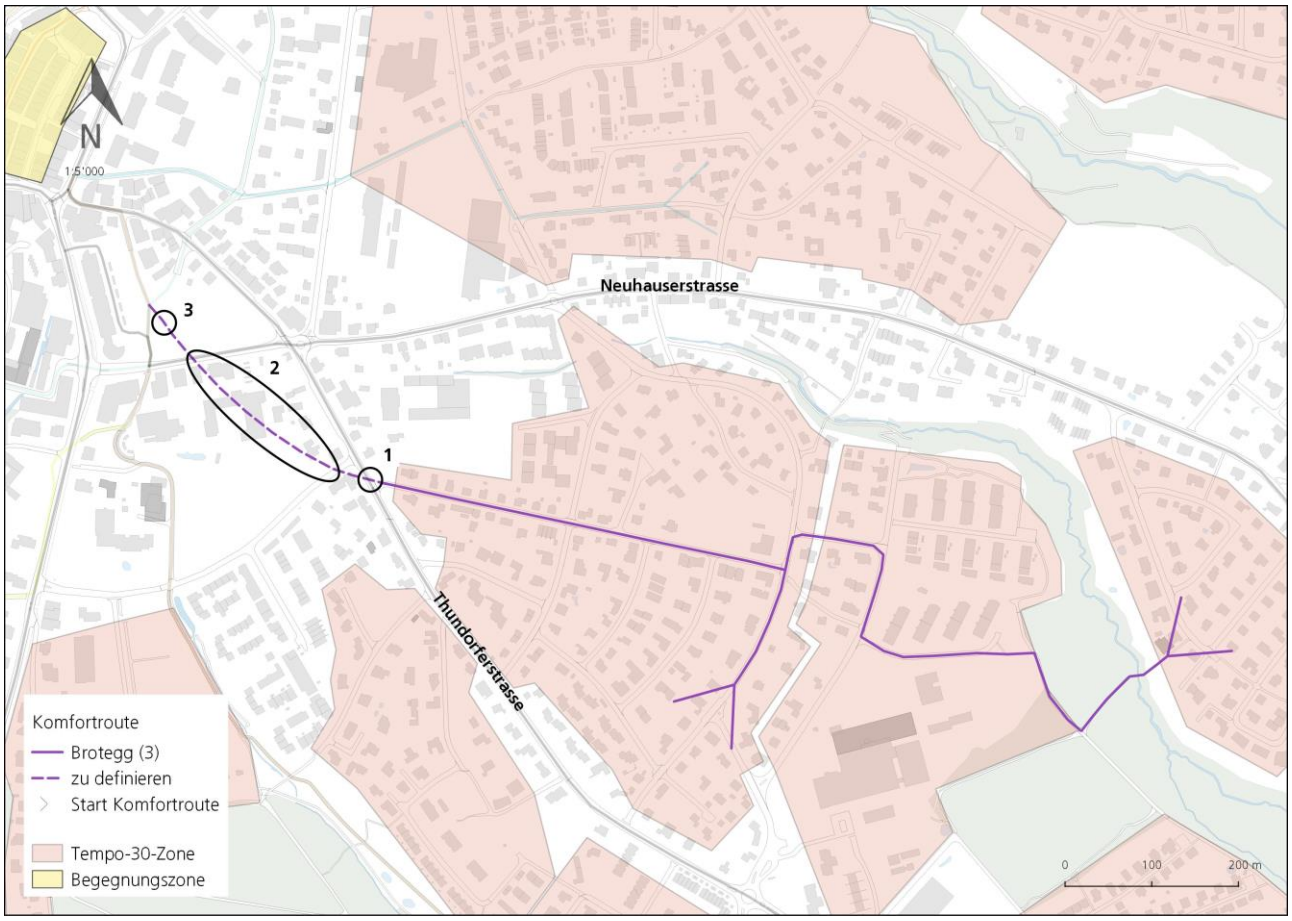
Priorität	
A – C	Je nach Routenabschnitt unterschiedlich

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)					
Gesamtaufwand	*offen*	für	☒ Planung	☒ Realisierung	☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☒ ja ☐ nein					

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Eventuelle Strassensanierungsprojekte
- I – 4
- I – 8
- I – 10
- I – 13
- I – 15

Route 3: Brotegg	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 3**



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Komfortroute 3 startet an der General-Weberstrasse sowie an der Spitzrütistrasse und führt anschliessend von beiden Startpunkten über die Broteggstrasse Richtung Zentrum. Ab der Thundorferstrasse ist die Linienführung zum Zentrum noch unklar. Bei einer Linienführung via Chappenzipfel-Kreisel ist es sehr schwierig den Komfortroutenstandard zu erreichen. Deshalb ist auch eine Linienführung via Schulareal Reutenen zu prüfen. Danach mündet die Route beim Marktplatz in die Routen 7 und 14 und bietet so Anschluss an den Zentrumsring (Route 15). Damit wäre im Zentrum eine Bündelung der Routen möglich.

Zielsetzung

Die Kreuzungssituationen müssen an diversen Kreuzungen für die Velofahrende überprüft und hauptsächlich im Bereich der Thundorferstrasse verbessert werden.

Zielgruppen

Velofahrende

Massnahmen

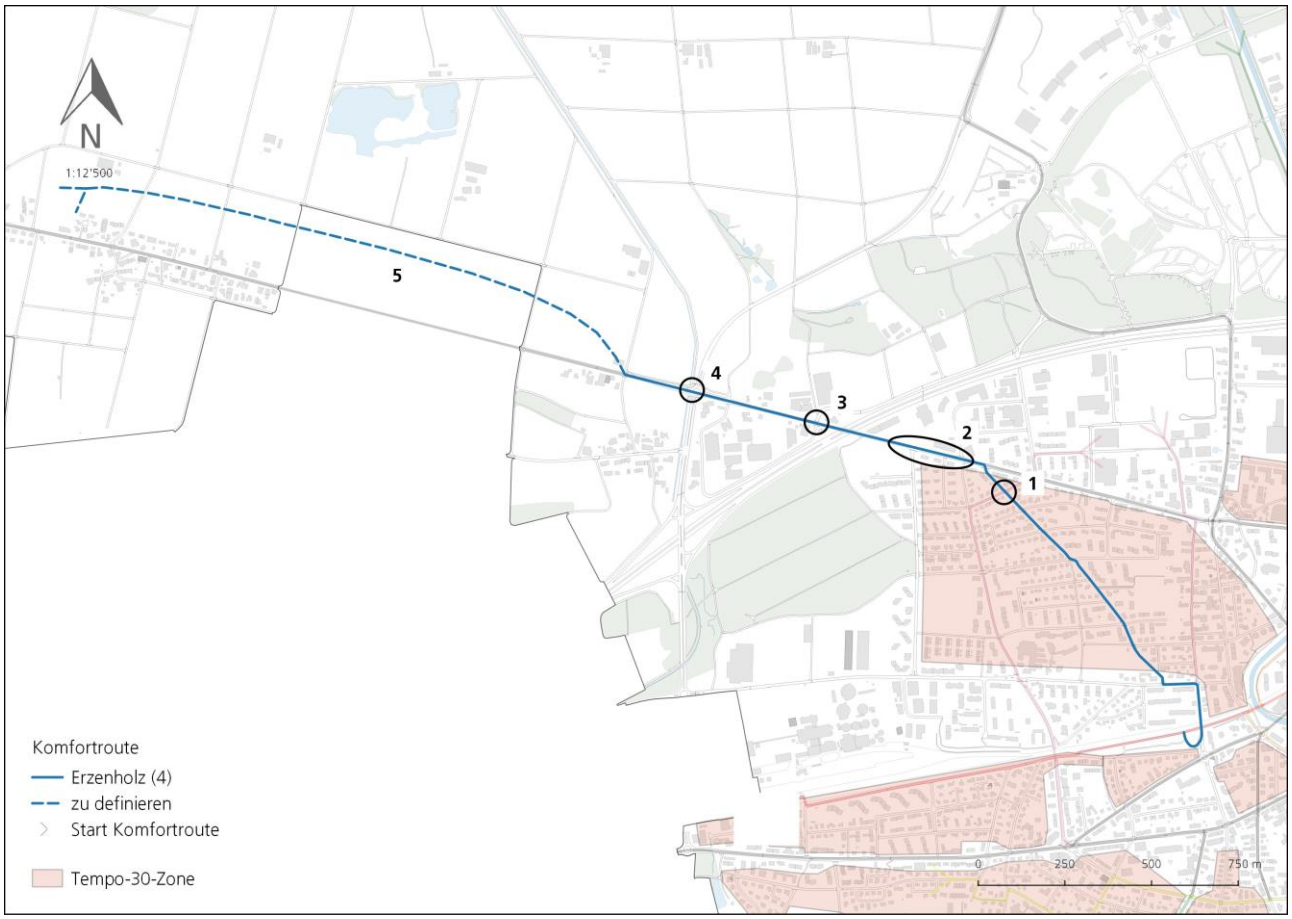
1. Kreuzung Thundorferstrasse – Broteggstrasse: Verbesserung der Kreuzungssituation, Querungshilfe
2. Routenverlauf Reutenenstrasse – Marktplatz ist bez. einem möglichen Ausbau zu prüfen
3. Kreuzung Marktstrasse (Bestandteil vom BGK St. Gallerstrasse, Umsetzung 2019/2020)

Priorität	
B	bis 2026

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)
Gesamtaufwand *offen* für ☒ Planung ☒ Realisierung ☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☒ ja ☐ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Abschnitt Kantonsstrasse ist mit der Sanierung Thundorferstrasse zu koordinieren - Landerwerb ist notwendig

Route 4: Erzenholz	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 4**



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Komfortroute 4 beginnt im Erzenholzquartier und führt bis kurz nach der Autobahnbrücke der Schaffhauserstrasse entlang. Im Anschluss führt die Route weiter über die Maiholzstrasse und Laubgasse auf den regionalen Radweg (Route 1). Von dieser Route sind die Routen 1 und 10 direkt zugänglich. Über die Route 1 ist die Route 4 mit dem Bahnhof verbunden. Noch offen ist die Linienführung im Bereich Erzenholz. Zurzeit ist der Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Frauenfeld an der Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK). Im Rahmen dieses Projekts wird geprüft, ob eine Komfortroute auch entlang der Kantonsstrasse möglich ist. Bei einer Linienführung wie die heutige SchweizMobil Route über die Flurstrassen ist abends oder während der Erntephase die subjektive Sicherheit in Frage gestellt.

Zielsetzung

Aus dem Quartier Erzenholz ist eine komfortable Route nach Frauenfeld zu schaffen.

Zielgruppen

Velofahrende

Massnahmen

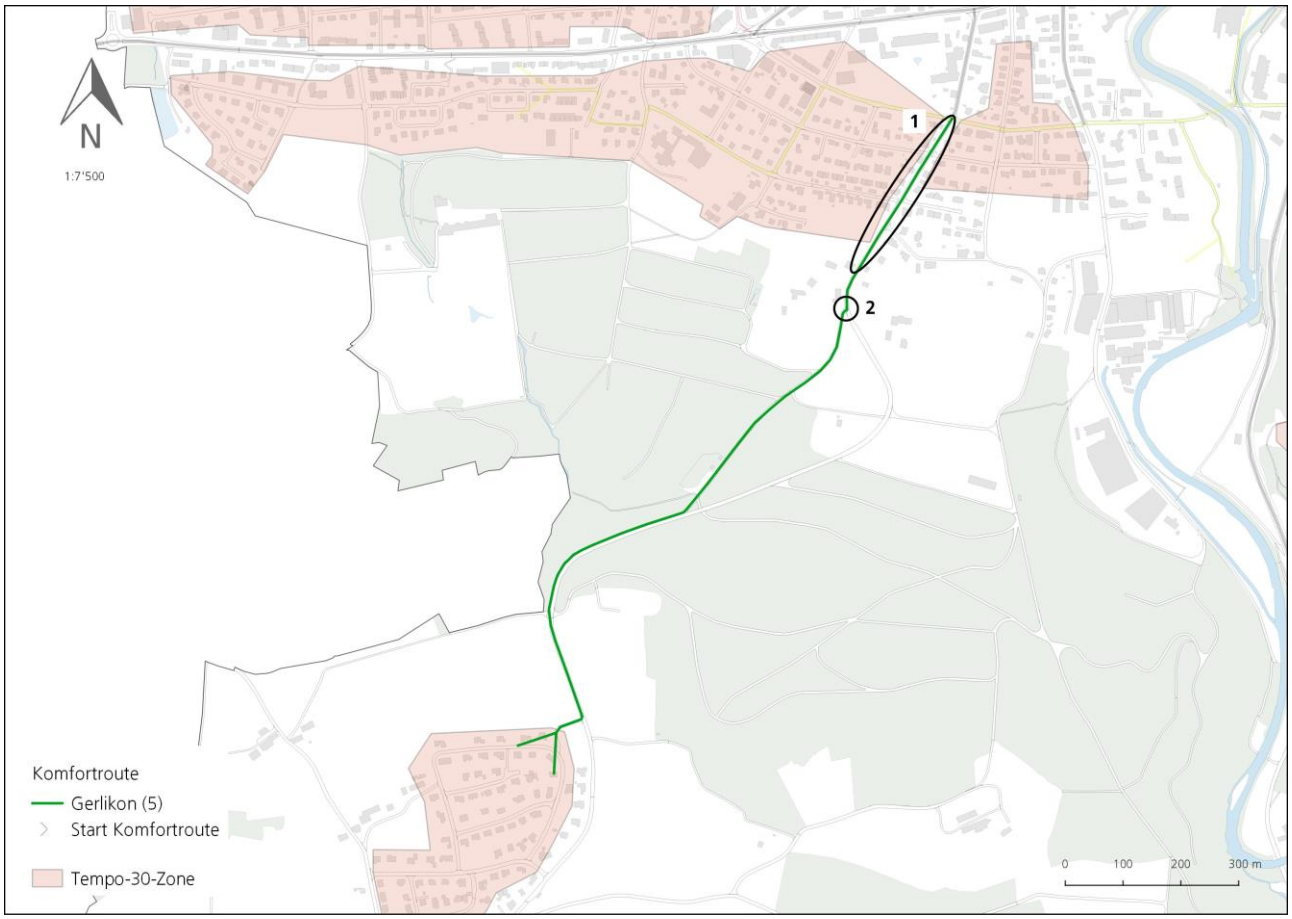
1. Lachenackerstrasse – Maiholzstrasse: Anpassung Trottoirüberfahrt
2. Im Häfeler: Querungshilfe
3. Schaffhauserstrasse: Verbesserung subjektives Sicherheitsgefühl
4. Kreisel Osterhalden: Verbesserung der Übersichtlichkeit Querung Veloweg
5. Dreispitzstrasse: Verbesserung subjektives Sicherheitsgefühl, Prüfung der Linienführung

Priorität	
B	bis 2026

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)
Gesamtaufwand 100’000-200'000 Fr. für ☐ Planung ☒ Realisierung ☐ Betrieb *Kosten abhängig von der Linienführung im Bereich Erzenholz.*
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Eventuelle Strassensanierungsprojekte - Betriebs- und Gestaltungskonzept Erzenholz (bis 2025)

Route 5: Gerlikon	Netzentwicklung & Infrastruktur	I – 5



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Komfortroute 5 verbindet Gerlikon mit der Stadt Frauenfeld an der Talackerstrasse schliesst sie an die Komfortroute 12 an. Gerlikon liegt erhöht, weshalb die Linienführung durch eine starke Höhendifferenz gekennzeichnet ist.

Zielsetzung

Auf dem untersten Teil der Gerlikonerstrasse (Abschnitt Zürcherstrasse bis Siedlungsende) braucht es Massnahmen um das subjektive Sicherheitsgefühl zu verbessern. Zudem muss die Kreuzungssituation beim Start des Radweges verbessert werden.

Zielgruppen

Velofahrende

Massnahmen

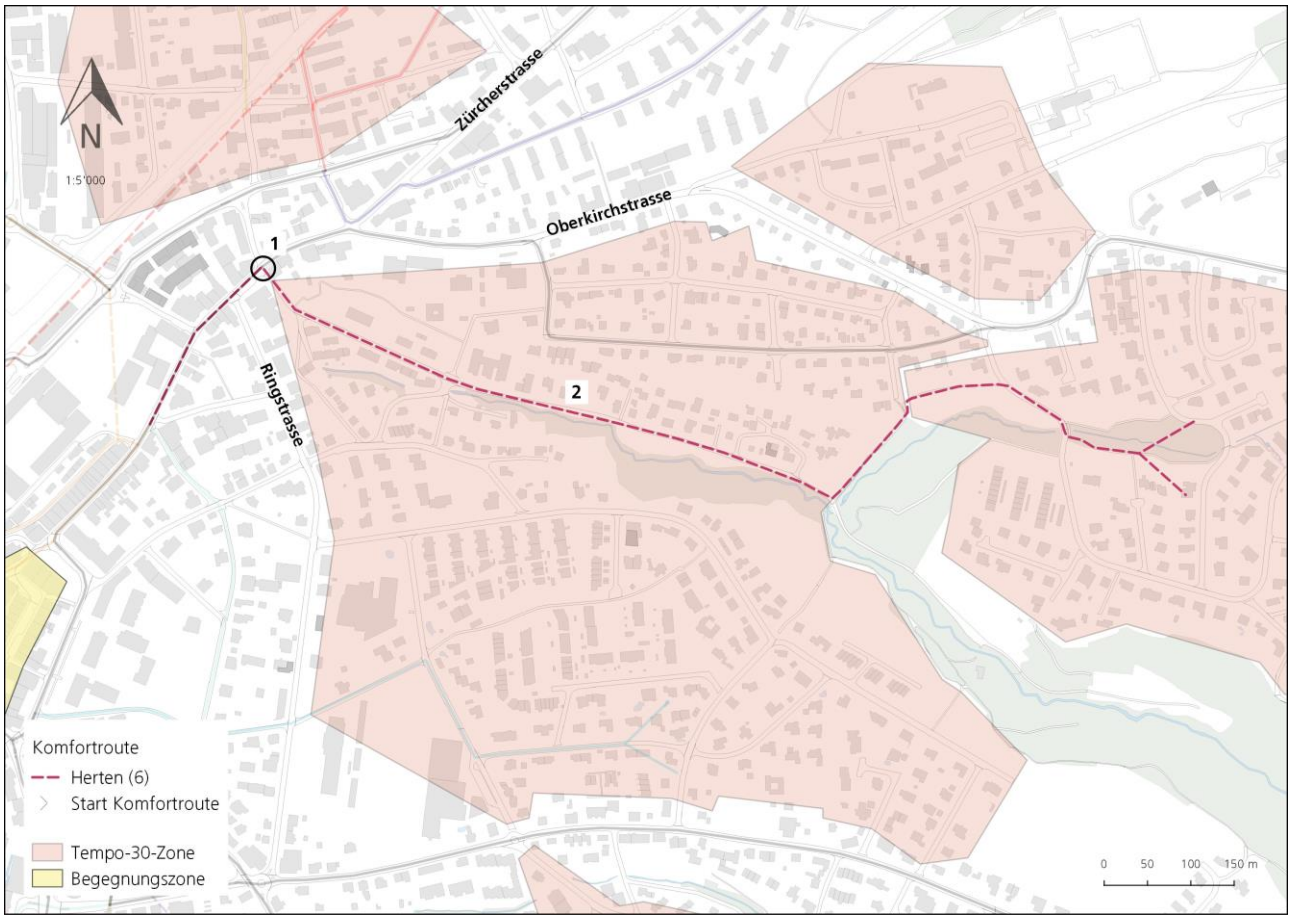
1. Gerlikonerstrasse, Bereich Siedlung: Prüfen von Tempo 30 oder Radstreifen. Unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse und Klassierung der Strasse
2. Kreuzung Gerlikonerstrasse – Alte Gerlikonerstrasse: Querungshilfe prüfen

Priorität	
B	bis 2026

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)
Gesamtaufwand 50’000-100’000 Fr. für ☐ Planung ☒ Realisierung ☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☒ ja ☐ nein *Finanzierung durch das Agglomerationsprogramm in Abhängigkeit der effektiven Kosten (ab ~ 100'000 Fr.)*

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Sanierung Gerlikonerstrasse

Route 6: Herten	Netzentwicklung & Infrastruktur	I – 6



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Komfortroute 6 beginnt im Bannhalden Quartier und führt anschliessend über die Mühletobelstrasse auf die Zürcherstrasse. Möglich ist der Ausbau des Fussweges zur Mühletobelstrasse oder eine Linienführung via Wielsteinstrasse. Um eine möglichst ideale Komfortroute zu erhalten, muss die Linienführung vertieft geprüft werden.

Zielsetzung

Komfortroute abseits der Oberkirchstrasse bis zur Zürcherstrasse realisieren.

Zielgruppen

Velofahrende

Massnahmen

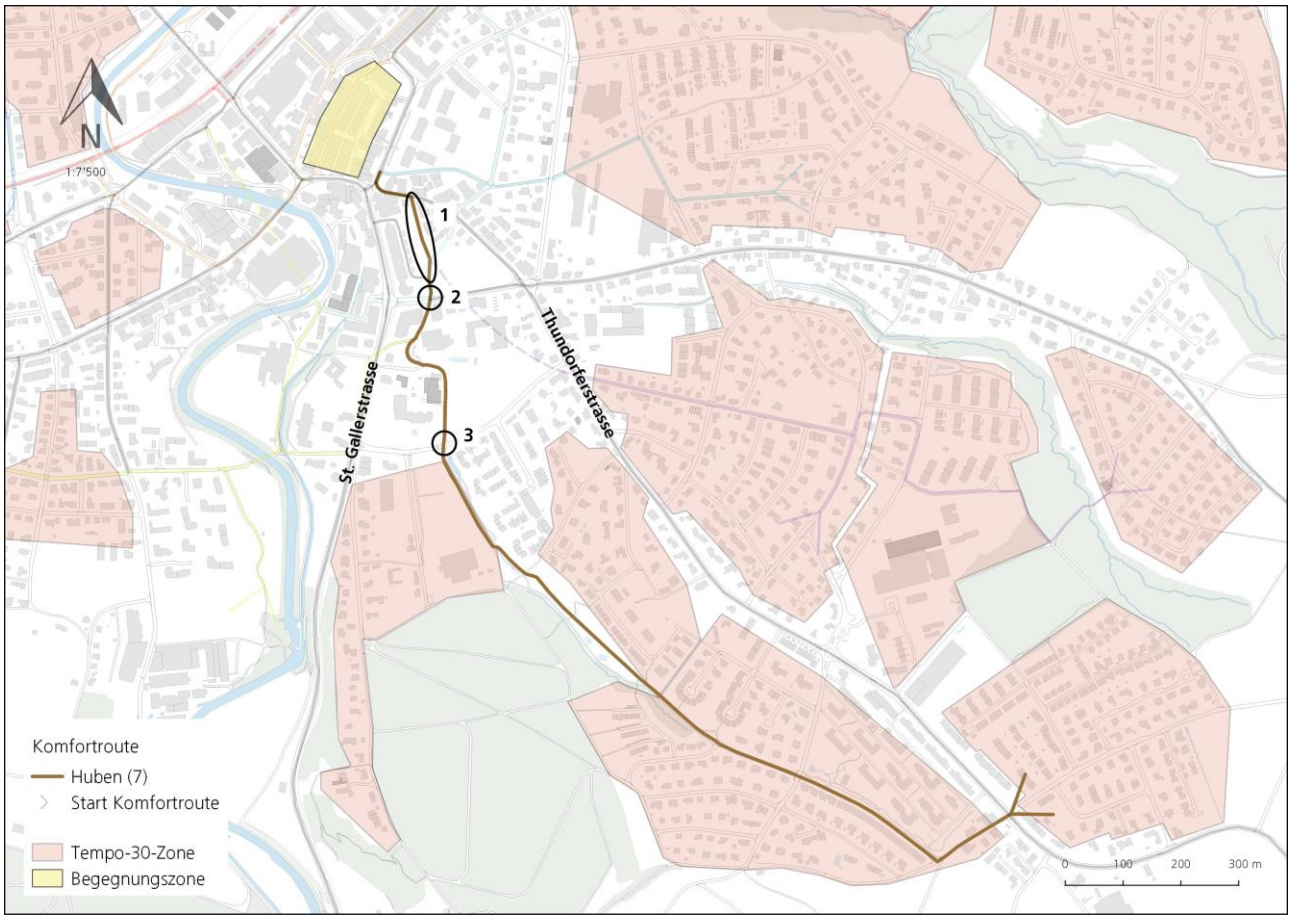
1. Kreuzung Mühletobelstrasse – Zürcherstrasse: Verbesserung der Kreuzungssituation -> Wird 2019 im Zuge der Querungshilfe für Fussgänger verbessert.
2. Abschnitt Mühletobelstrasse – Bannhaldenstrasse: Verbindung. Ausbau des Geh- und Radwegs

Priorität
A bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)
Gesamtaufwand *offen* für< ☐ Planung ☒ Realisierung ☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☒ ja ☐ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Keine

Route 7: Huben	Netzentwicklung & Infrastruktur	I – 7



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Komfortroute 7 beginnt an der Thundorferstrasse und führt durch die Tempo-30-Zone über den Höhenweg, die Bsetzi- und Alfred-Huggenberger-Strasse via den bestehenden Veloweg zur Reutenenstrasse. Für die Querung der Reutenenstrasse wurden im Rahmen der Strassensanierung verschiedene Massnahmen geprüft. Es konnte eine Entflechtung zwischen Velo- und Fussverkehr erreicht werden. Weitergehende Massnahmen konnten aus unterschiedlichen Gründen nicht umgesetzt werden. Die Verbesserung der Querung der Marktstrasse wird mit dem Umbau des Knotens Markt-/St. Gallerstrasse im 2019 erfolgen. Massnahmen sind beim Marktplatz notwendig, um komfortabel bis ins Zentrum zu gelangen.

Zielsetzung

Die Querungssituationen sind zu optimieren.

Zielgruppen

Velofahrende

Massnahmen

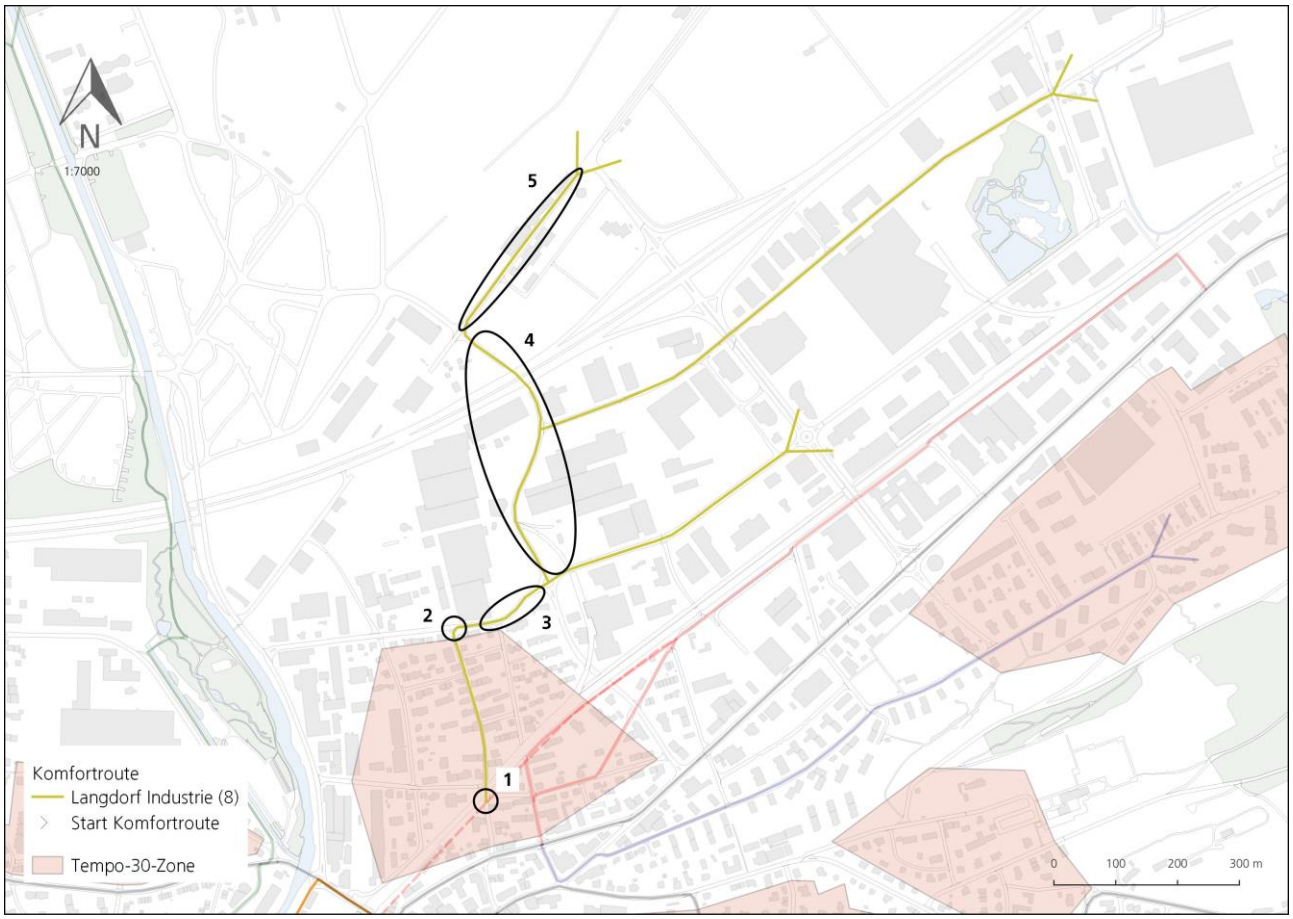
1. Marktplatz: Sichere Veloführung über den gesamten Platz mittels Signalisationsmassnahmen entlang Fahrgasse
2. Kreuzung Marktstrasse: Verbesserung der gesamten Kreuzungssituation:
   Erfolgt 2019 mit der Sanierung der Marktstrasse/St.Gallerstrasse (BGK). Demzufolge keine zusätzlichen Kosten.
3. Querung Reutenenstrasse bei Stadtgarten: Abschlüsse anpassen

Priorität	
A	bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)						
Gesamtaufwand	<50'000 Fr.	für	☐ Planung	☒ Realisierung	☐ Betrieb	
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich?	☐ ja	☒ nein				

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Sanierung Knoten Marktstrasse / St. Gallerstrasse (BGK St. Gallerstrasse) 2019-2020

Route 8: Langdorf Industrie	Netzentwicklung & Infrastruktur	I – 8



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Komfortroute 8 erschliesst das Naherholungsgebiet Allmend und Gewerbegebiet Langdorf mit der Innenstadt. Es sind verschiedene Äste, welche ab dem Langdorfkreisel gebündelt in Richtung Stadt geführt werden. Via Erchingerstrasse wird die Route an den Regionalen Radweg (Route 1/2) angebunden. So soll die Verbindung zum Zentrum / Bahnhof geschaffen werden.

Zielsetzung

Die diversen Kreuzungen auf dieser Route müssen verbessert und für den Velofahrenden sicherer und angenehmer gestaltet werden. Auf den Längsverbindungen sollen die Radstreifen verbessert werden.

Zielgruppen

Velofahrende

Massnahmen

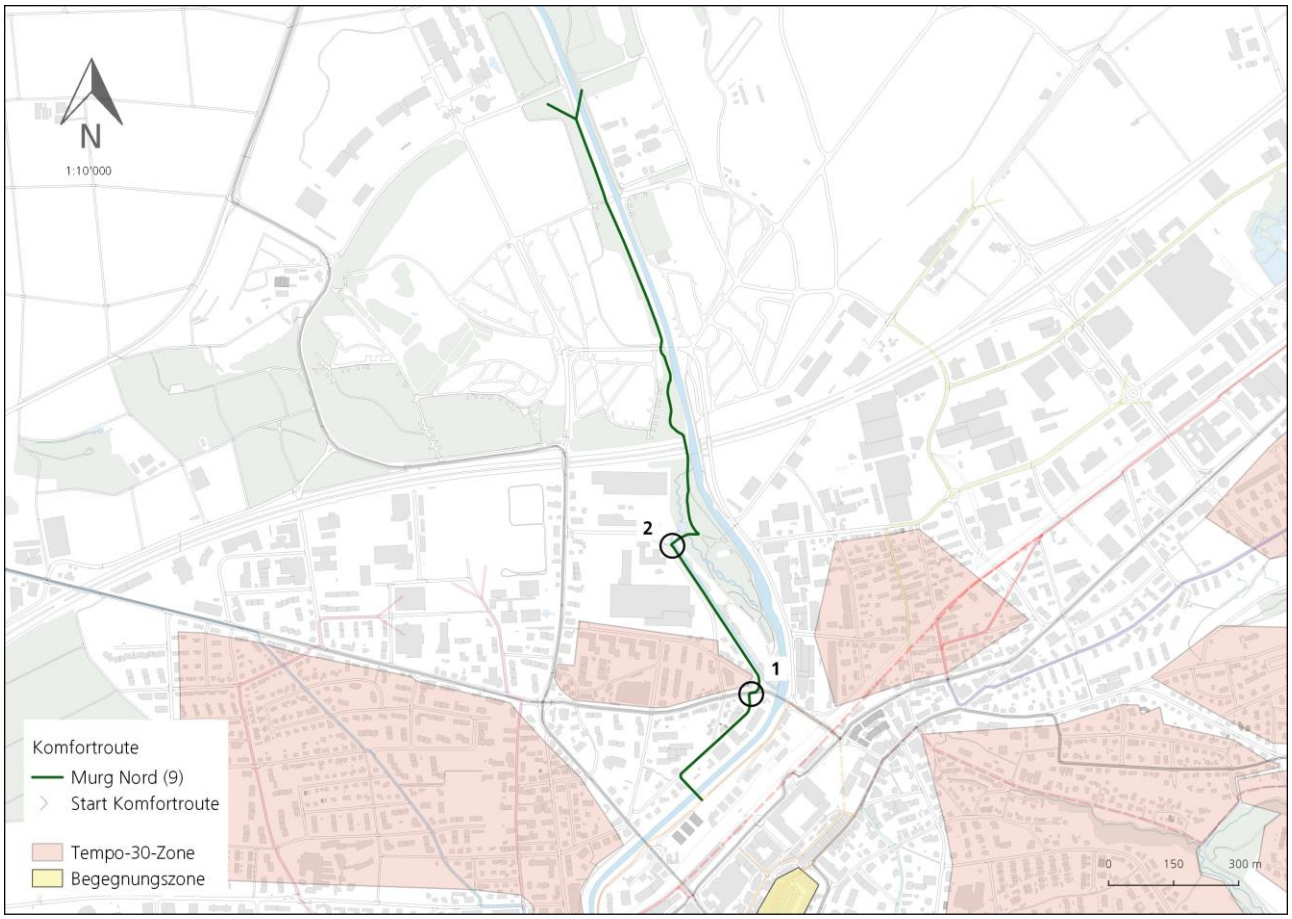
1. Anbindung an den Regionalen Radweg
2. Kreuzung Erchingerstrasse – Breitenstrasse: Verbesserung der Kreuzungssituation, evtl. Querungshilfe
3. Breitenstrasse: Prüfen Radstreifenbreite gemäss Idealzustand des Kantons
4. Langdorfstrasse: Prüfen Radstreifenbreite gemäss Idealzustand des Kantons
5. Waffenplatzstrasse: Prüfen Kernfahrbahn mit Radstreifen

Priorität
A bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)
Gesamtaufwand 100’000-200’000 Fr. für ☐ Planung ☒ Realisierung ☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☒ ja ☐ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Keine

Route 9: Murg Nord	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 9**



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Komfortroute 9 startet im Bereich der Kaserne Auenfeld und führt entlang der Murg und über die Mühlewiesenstrasse zur Eisenwerkstrasse weiter in die Gaswerkstrasse. Dort besteht direkter Anschluss über eine Brücke an den Zentrumsring (Route 15) bzw. zum Bahnhof. Die Route wird bewusst nicht weiter durch den Murg-Auen Park geführt, damit die Entflechtung zwischen zu Fussgehenden und Velofahrenden bestehen bleibt.

Zielsetzung

Die Brücke am Eingang zum Murg-Auen-Park muss für Velofahrenden passierbar gemacht werden und die Kreuzung bei der Eisenwerkstrasse muss einer Komfortroute entsprechend gestaltet werden..

Zielgruppen

Velofahrende

Massnahmen

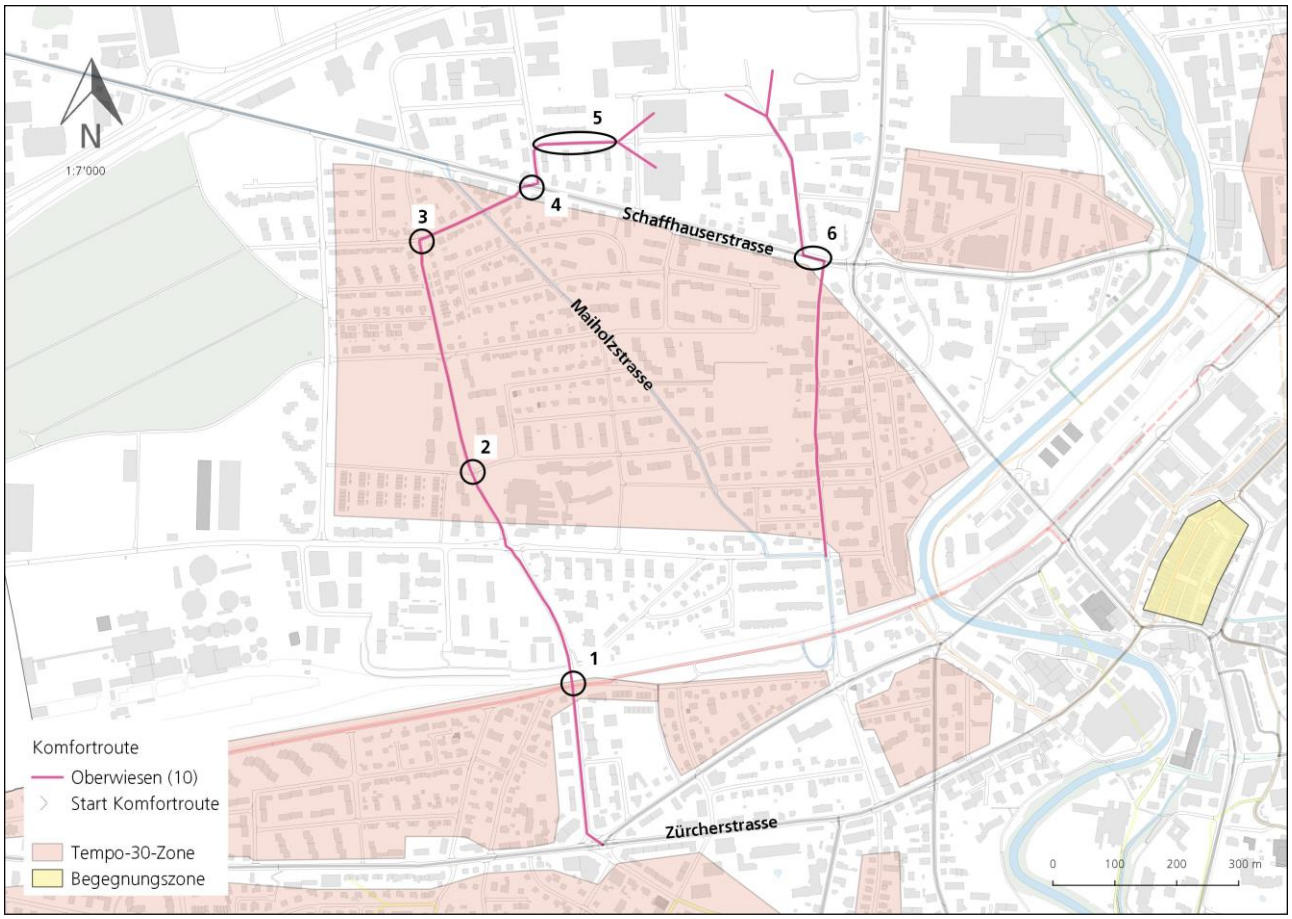
1. Kreuzung Eisenwerkstrasse – Gaswerkstrasse: Prüfen der Verbesserung der gesamten Querungssituation, Querungshilfe, Anpassung des Trottoirabschlusses auf beiden Strassenseiten an die Mindestnorm.
2. Brücke Murgkanal: Verbreiterung der Brücke aus dem Murg-Auen-Park auf die Mühlewiesenstrasse auf 4m

Priorität
B bis 2026

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)
Gesamtaufwand 100’000-200’000 Fr. für ☐ Planung ☒ Realisierung ☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☒ ja ☐ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Massnahme 1 ohne Landerwerb nicht möglich

Route 10: Oberwiesen	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 10**



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Komfortroute 10 verbindet die Sportanlage Kleine Allmend und das Schulhaus Auen mit der Oberwiesen Quartier und verbindet diese Anlagen auch mit dem Zentrum. Ab der Kreuzung Oberwiesenstrasse / Laubgasse wird die Route via Route 4 und den Regionalen Radweg (Route 1) zum Bahnhof geführt.

Zielsetzung

Es soll eine direkte Verbindung mit dem regionalen Radweg erstellt werden. Die Kreuzungen müssen einer Komfortroute entsprechend gestaltet werden.

Zielgruppen

Velofahrende

Massnahmen

1. SBB Brücke Häberlinstrasse: Verbindung mit regionalem Radweg bzw. Verbreiterung der bestehenden Rampe: Bestandteil des Projekts Wannenfeldstrasse
2. Kreuzung Häberlinstrasse – Scheuchenstrasse: Entfernung Trottoir, Angleichung Strassenniveaus, Betonrampe, Einführung Rechtsvortritt
3. Kreuzung Häberlinstrasse – Lachenackerstrasse: Entfernung Trottoir, Angleichung Strassenniveaus, Einführung Rechtsvortritt, Projekt besteht bereits. Umsetzung im 2019
4. Kreuzung Lachenackerstrasse – Schaffhauserstrasse: Verbesserung der Kreuzungssituation, Querungshilfe mit TBA TG
5. Galgenholzstrasse: Verbesserung für den Veloverkehr prüfen
6. Querung Schaffhauserstrasse: Prüfung der Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit TBA TG

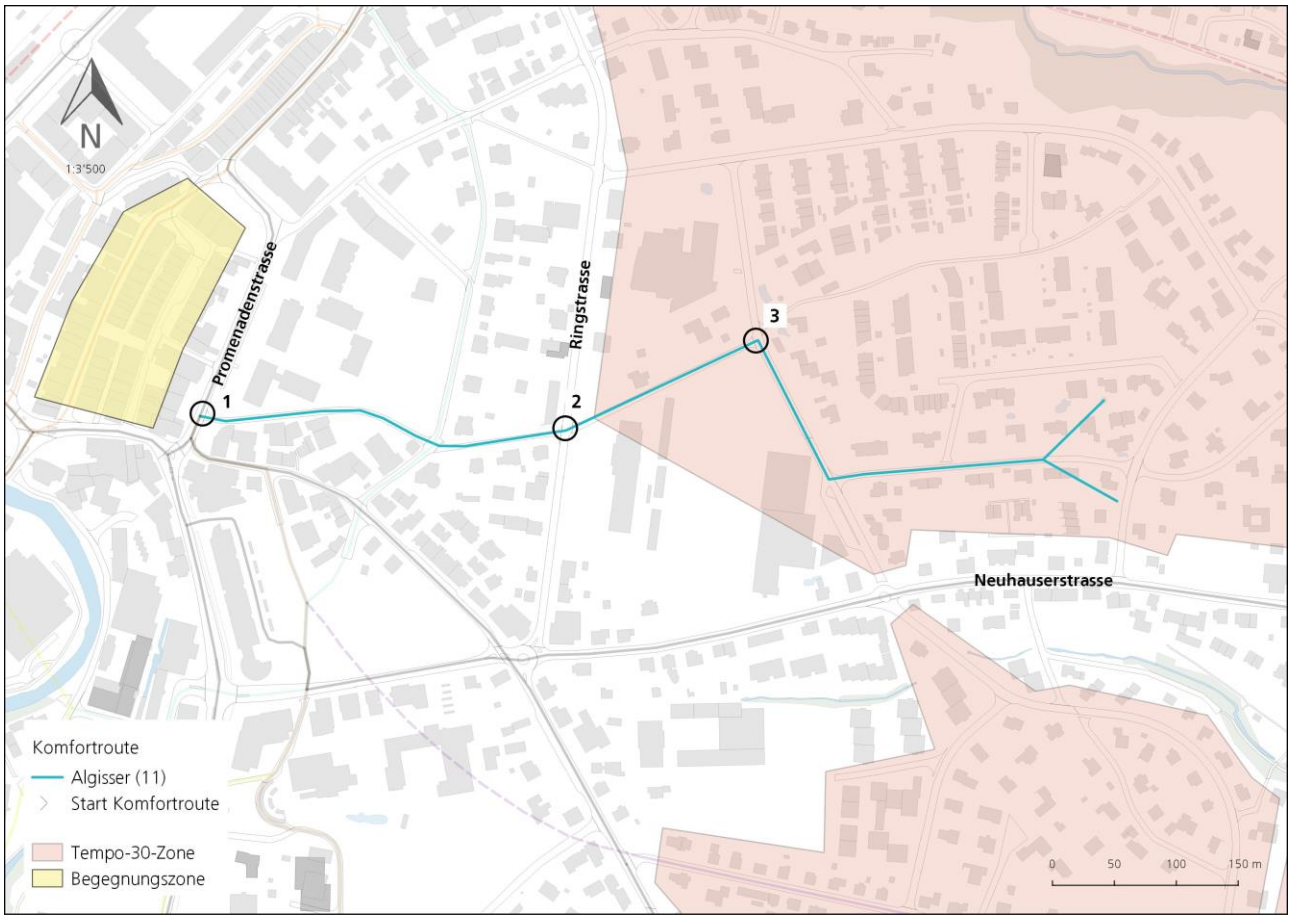
Priorität	
A	bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)						
Gesamtaufwand	>300'000 Fr.	für	☐ Planung	☒ Realisierung	☐ Betrieb	
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☒ ja ☐ nein						

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Massnahme 1 ist zu koordinieren mit der Sanierung Wannenfeldstrasse. Diese Massnahme hat neben dem Umbau der Kreuzung Häberlin- /Scheuchenstrasse die grösste Kostenfolge.
- Massnahme 4 ohne Landerwerb nicht möglich
- Massnahme 6 abhängig Behindertengerechtigkeit (BehiG) Bushaltestellen, TBA TG

Route 11: Algisser	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 11**



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Komfortroute 11 beginnt bei der Langwiesstrasse und führt nach einer kurzen Strecke auf der Sternwartenstrasse auf die Algisserstrasse Richtung Zentrum/Promenadenstrasse. Die Route führt durch verkehrsberuhigte Zonen.

Zielsetzung

Die Kreuzung sind gemäss den Anforderungen eine Komfortroute auszugestalten.

Zielgruppen

Velofahrende

Massnahmen

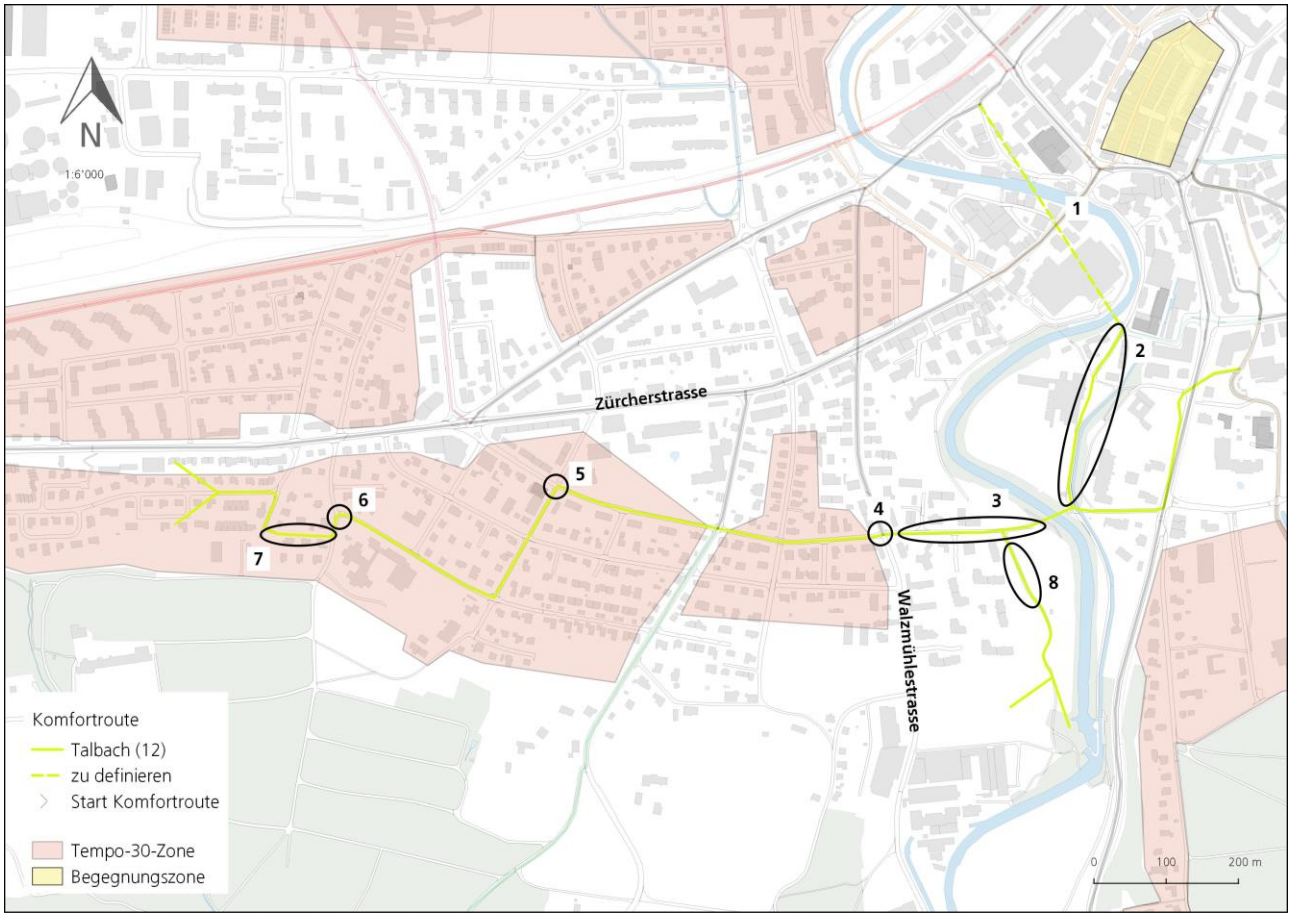
1. Kreuzung Algisserstrasse – Promenadenstrasse: Verbesserung der gesamten Querungssituation, Lösung mit BGK. Demnach keine direkten Kosten.
2. Kreuzung Algisserstrasse – Ringstrasse: Verbesserung der gesamten Querungssituation, Im Zuge des Vorprojekt Ringstrasse: Schutzinsel für Fussgänger. Demnach keine direkten Kosten.
3. Kreuzung Algisserstrasse – Sternwartenstrasse: Verbesserung der gesamten Querungssituation, Umsetzung 2019

Priorität	
B – C	ab 2022; je nach Routenabschnitt unterschiedlich

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)		
Gesamtaufwand	*offen*	für ☐ Planung ☒ Realisierung ☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein		

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Ist mit vorgesehenen Strassenprojekten (Ringstrasse / Promenadenstrasse) umzusetzen

Route 12: Talbach	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 12**



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Komfortroute 12 startet einerseits an der Ulmenstrasse und führt via Oberwilerweg in die Talackerstrasse und andererseits startet sie beim Walzmühleareal führt am Pumptrack vorbei in die Talackerstrasse. Von dort aus wird die Route 12 gebündelt und verläuft über die Schlossmühlestrasse an der Badi vorbei bis zum Bahnhof. Bis zur Walzmühlestrasse führt die Route durch Tempo 30 Zonen und braucht wenige Anpassungen. Herausfordernd sind die Massnahmen im Bereich der Walzmühlestrasse bis Bahnhof. Dort muss in Abstimmung mit dem Neubau des Hallenbads sowie den künftigen Möglichkeiten im Murgbereich und Schlosspark nach Lösungen gesucht werden.

Zielsetzung

An mehreren Stellen müssen die Trottoirüberfahrten gemäss den Anforderungen einer Komfortroute umgestaltet werden.

Zielgruppen

Velofahrende

Massnahmen

1. Route Schlossmühlestrasse – Murgstrasse: zu definieren
2. Badi: Koordination mit Badi Neubau
3. Talackerstrasse (Walzmühlestrasse – Murg): Einführung Tempo-30-Zone
4. Kreuzung Talackerstrasse – Walzmühlestrasse: Anpassung des Trottoirabschlusses auf beiden Strassenseiten an die Mindestnorm
5. Kreuzung Oberwilerweg – Talackerstrasse: Entfernung Trottoir, Angleichung Strassenniveaus, Einführung Rechtsvortritt

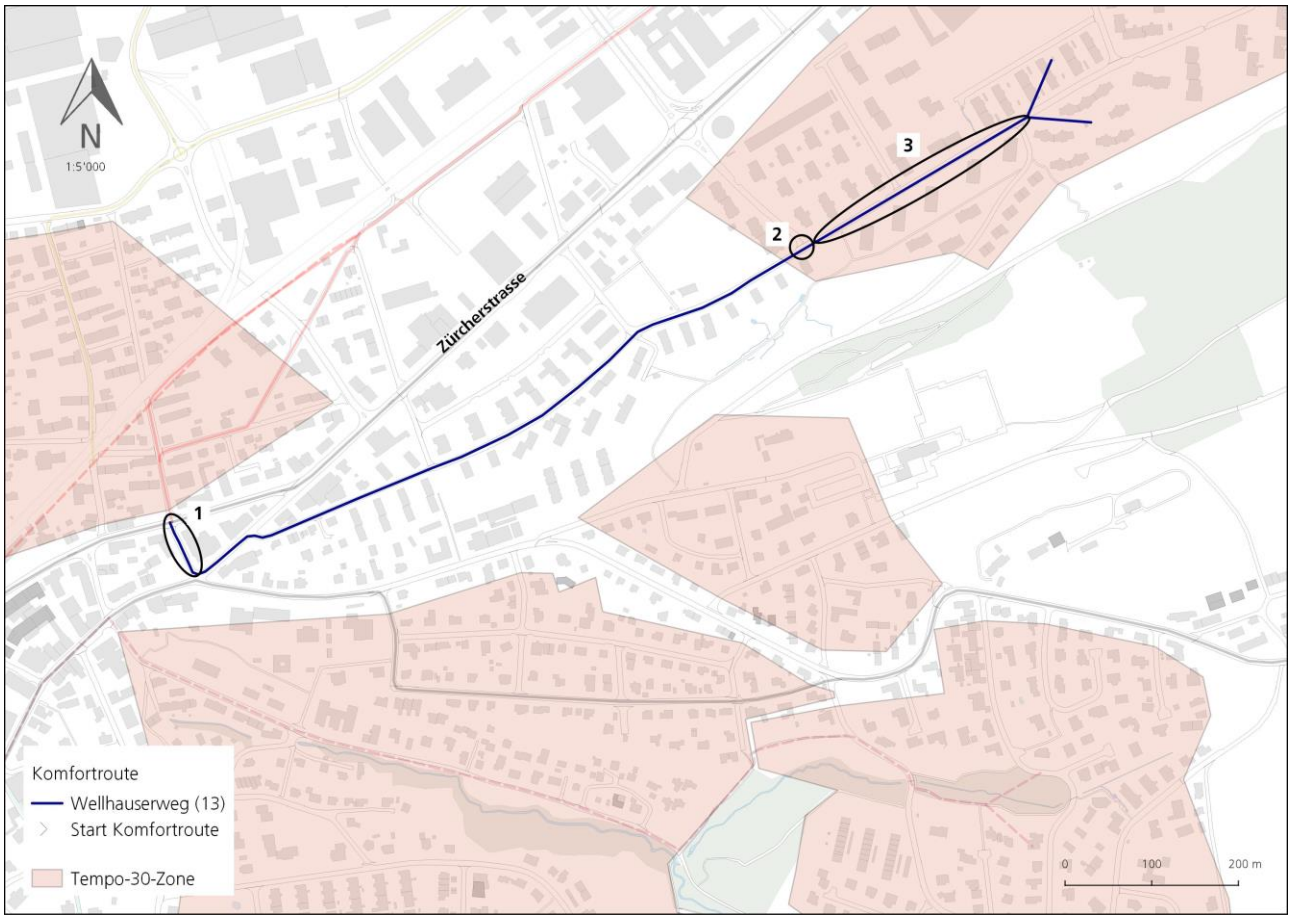
6. Kreuzung Fliederstrasse – Schützenweg: Entfernung Trottoir, Angleichung Strassenniveaus, Einführung Rechtsvortritt Umbau erfolgt mit Sanierung Schützenweg 2019. Keine direkten Kosten.
7. Verbindungsweg Schützenweg – Ulmenstrasse: Anpassung der Strasseneinfahrt, Randsteine entfernen
8. Anbindung Pumptrack

Priorität	
B	bis 2026

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)
Gesamtaufwand 100’000-200’000 Fr. für ☐ Planung ☒ Realisierung ☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Abhängig vom Entscheid Stadtentlastung (Zürcherstrasse) und Badi Neubau

Route 13: Wellhauserweg	Netzentwicklung & Infrastruktur	I – 13



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Komfortroute 13 führt über den Wellhauserweg sowie die Zielacker- und Kehlhofstrasse auf die Bahnhofstrasse. Mittelfristig soll eine Anbindung an den Regionalen Radweg (Route 2) erfolgen, damit der Bahnhof komfortabel erreicht werden kann.

Zielsetzung

Die Route muss den Anforderungen einer Komfortroute ausgebaut werden. Wichtig ist die Anbindung und die Erstellung des Zentrumrings (Route 15).

Zielgruppen

Velofahrende

Massnahmen

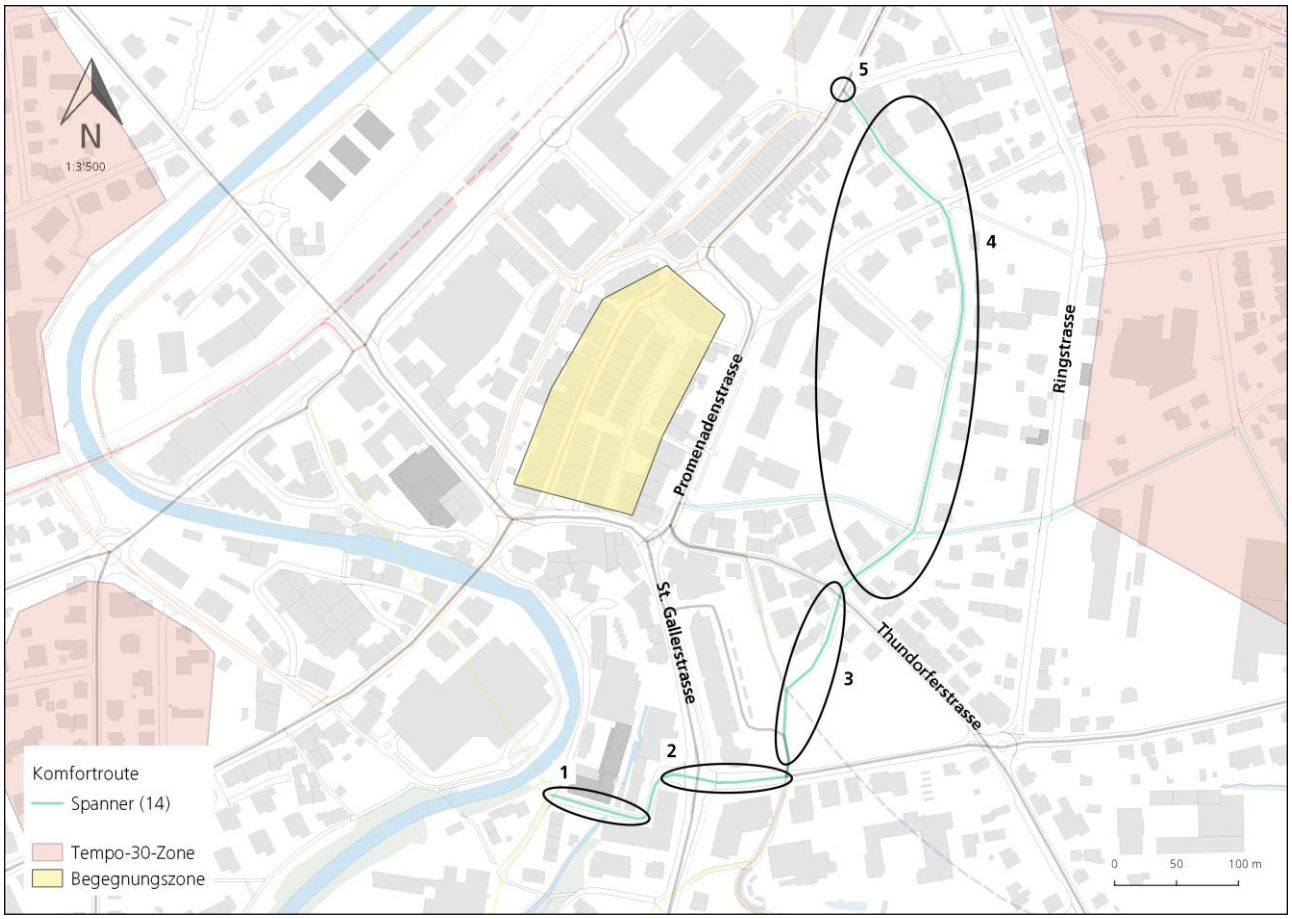
1. Querungshilfe prüfen an Kreuzung Bahnhofstrasse (zusammen mit Anbindung Regionaler Radweg)
2. Kreuzung Wellhauserweg - Oststrasse: klare Bodenmarkierung aus Fahrtrichtung Ost für den Velofahrenden
3. Wellhauserweg: Verkehrsberuhigungselemente für Velofahrende durchfahrbar machen

Priorität
A bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)
Gesamtaufwand < 50'000 Fr. für ☐ Planung ☒ Realisierung ☐ Betrieb *Die Kosten für die Massnahme 1 sind bei I-1 / 2 zu berücksichtigen*
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Querung Bahnhofstrasse ist in Projektierung und bei Route 1 und 2 enthalten

Route 14: Spanner	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 14**



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Komfortroute 14 führt von der Schlossmühlestrasse über den Marktplatz und die Spannerstrasse auf die Zürcherstrasse und dient als östliche Tangentialverbindung zum Zentrum. Sie verbindet so verschiedene Komfortrouten untereinander.

Zielsetzung

Die ganze Strecke soll gemäss den Anforderungen einer Komfortroute umgesetzt werden.

Zielgruppen

Velofahrende

Massnahmen

1. Schlossmühlestrasse: Radstreifen bergwärts prüfen
2. Kreuzung Marktstrasse – St. Gallerstrasse: Verbesserung der gesamten Kreuzungssituation

   Innerhalb des Projektes BGK St. Gallerstrasse TBA TG mit LSA und Velomarkierung. Keine direkten Kosten
3. Marktplatz: sichere Querung über den gesamten Platz
4. Spannerstrasse: Tempo-30-Zone
5. Kreuzung Spannerstrasse - Zürcherstrasse: Querungshilfe prüfen (ohne Umgestaltung nicht möglich)

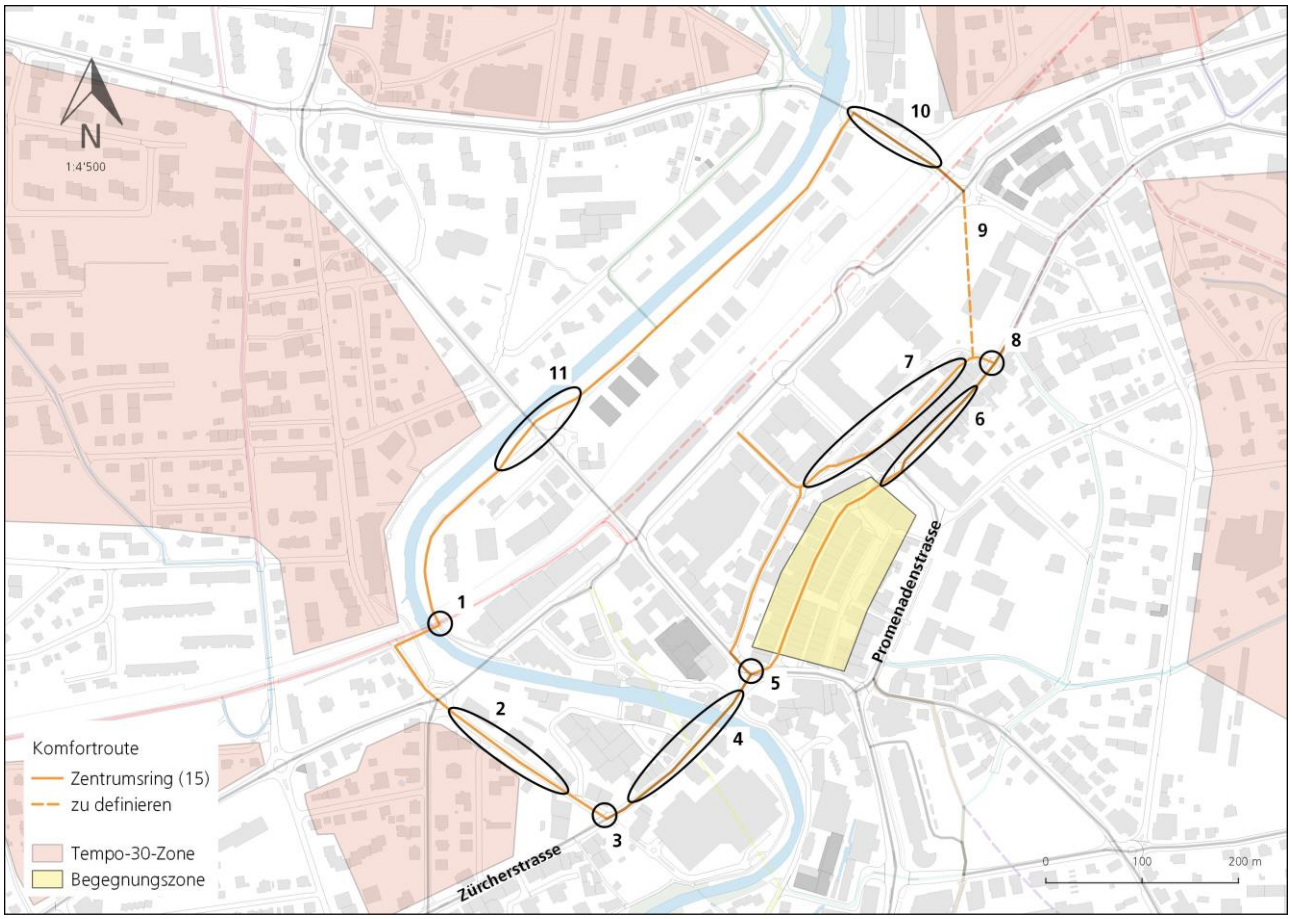
   Prüfung mit Umgestaltung Vorstadt/Zentrumsnahe Stadtentlastung.

Priorität	
A	bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)						
Gesamtaufwand	<50'000 Fr.	für	☐ Planung	☒ Realisierung	☐ Betrieb	
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein						

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Massnahme 5 ist mit der Projektierung Zentrumsnahe Stadtentlastung zu koordinieren.

Route 15: Zentrumsring	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 15**



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Komfortroute 15 dient als nordwestlicher Tangentialverbindung und erschliesst zudem die Altstadt. Sie führt über den Altweg und die Zürcherstrasse in die Altstadt und im Anschluss durch die Vorstadt und die Zeughausstrasse über die Lindenstrasse der Murg entlang auf den regionalen Radweg (Route 1/2). Sie verbindet unterschiedlicher Routen untereinander. Die Umsetzung ist sehr komplex, da sie aufgrund Topographie und historischer Siedlungsstruktur teilweise auf den Hauptverkehrsstrassen geführt werden muss.

Zielsetzung

Die Route soll gemäss den Anforderungen an eine Komfortroute ausgestaltet werden. Sie soll zwischen den einzelnen Routen aus den Quartieren Verbindungen schaffen.

Zielgruppen

Velofahrende

Massnahmen

1. Murgbrücke: Rampe von regionalem Radweg auf Lindenstrasse (Umsetzung 2019), siehe auch Massnahmenblatt I-1/2 Massnahme 1
2. Altweg: Tempo-30-Zone oder Radstreifen
3. Kreuzung Zürcherstrasse - Altweg: Verbesserung der gesamten Querungssituation

   Querungshilfe ohne Umgestaltung nicht möglich
4. Zürcherstrasse (Höhe Schlosspark): Prüfen von Massnahmen zur Verbesserung. Ohne umfassendes Betriebs- und Gestaltungskonzept kaum Massnahmen möglich.

5. Optimierung im Bereich Postkreisel (Randstein, Aufstellflächen)
6. Zürcherstrasse (Höhe Vorstadt): Kantonsstrasse, Massnahmen sind mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept zu prüfen. Handlungsspielraum je nach Variantenentscheid Stadtentlastung.
7. Grabenstrasse: prüfen Einbahn für Velofahrende aufheben (Lösung für Parkierung muss gefunden werden)
8. Kreuzung Grabenstrasse – Zürcherstrasse: Verbesserung der gesamten Querungssituation

   Prüfung mit Umgestaltung Vorstadt/Zentrumsnahe Stadtentlastung.
9. Linienführung im Zusammenhang mit der Entwicklung des Kasernenareals noch zu definieren
10. Verbindung Zeughausstrasse (Höhe Musikschule) - Lindenweg: Querungshilfe prüfen
11. Kreuzung Rheinstrasse – Lindenstrasse: Veloweg unter der Brücke entlang der Murg prüfen

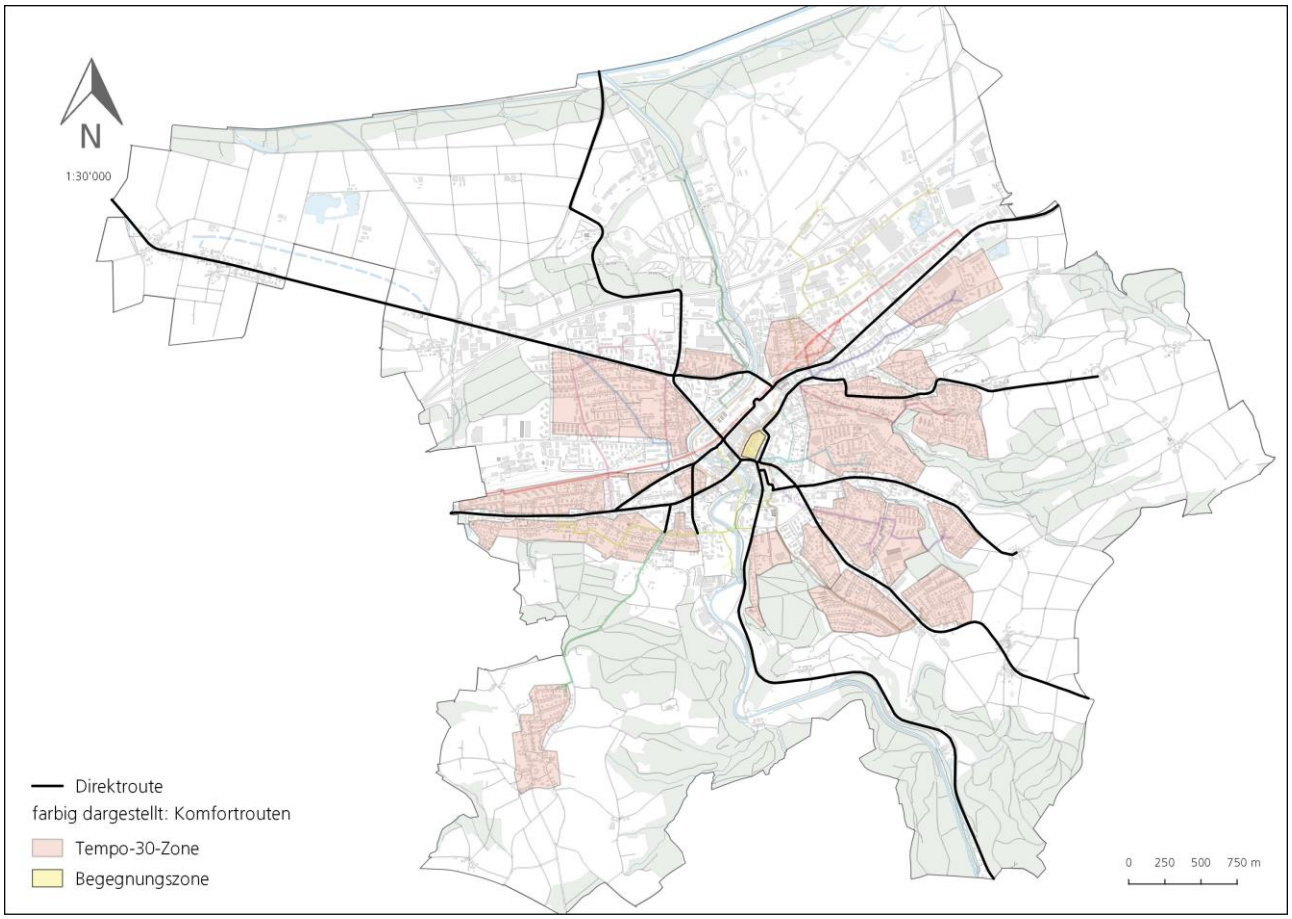
Priorität	
B – C	ab 2022; je nach Routenabschnitt unterschiedlich

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)					
Gesamtaufwand	>300'000 Fr.	für	☐ Planung	☒ Realisierung	☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☒ ja ☐ nein					

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Die Umsetzung der Massnahmen ist Gesamtbild Agglomeration Frauenfeld abhängig
- Die Route kann nicht in einem Zug umgesetzt werden, sondern soll sich stetig entwickeln.

Direktrouten	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 16**



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die meisten Kantonsstrassen auf dem Gemeindegebiet von Frauenfeld sind als Direktouten klassifiziert, dazu kommen noch vereinzelte Gemeindestrassen. Die Direktrouten führen über die folgenden Kantonsstrassen: Bahnhofstrasse, Promenadenstrasse, Rheinstrasse, Schaffhauserstrasse, St. Gallerstrasse, Thundorfer-/Marktstrasse, Thurstrasse, Zürcherstrasse; sowie über folgende Gemeindestrassen: Eisenwerkstrasse, Neuhauserstrasse, Oberkirch-/Hörnli-/Wielstein-/Hertenstrasse.

Auf einigen dieser Abschnitte bestehen schon heute separate Radwege (bspw. Thurstrasse). Insbesondere im Zentrum fehlen jedoch entsprechende Infrastrukturen für den Veloverkehr.

Zielsetzung

Auf diesen Strassen gilt der Idealzustand gemäss dem kantonalen Langsamverkehrskonzept. Idealzustand bedeutet mindestens 1.5m breite Radstreifen (vgl. Kantonales Langsamverkehrskonzept).

Zielgruppen

Velofahrende

Massnahmen

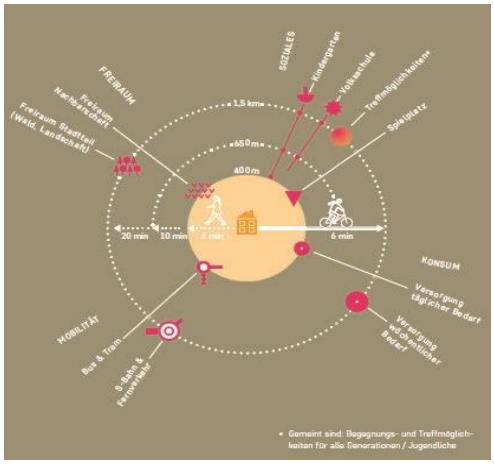
- Entwicklung zusammenhängende Direktrouten mit dem Strasseneigentümer (Kanton)

Priorität	
B – C	Je nach Routenabschnitt unterschiedlich

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)
Gesamtaufwand *offen* für ☐ Planung ☒ Realisierung ☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Strassensanierungsprojekte - Gesamtbild Agglomeration Frauenfeld

Aufwertungskonzept Quartierzentren	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 17**



Links: Quartierzentren als Orte der Begegnung (Quelle: Handbuch Quartierentwicklung, 2017)
Recht: Angestrebte Erreichbarkeit für Versorgung (STEK Bern, 2016)

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Attraktive Quartierzentren sind ein wesentliches Element für eine Stadt der kurzen Wege. Neben einer attraktiven Fuss- und Veloinfrastruktur zeichnen sich attraktive Quartierzentren auch durch eine angemessene Ausstattung mit Nahversorgungangeboten, attraktiven Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten, öffentliche und soziale Infrastruktur, Gastronomie, Entsorgungsstellen, Quartiertreffpunkten aus. Attraktive Quartierzentren animieren alle Generationen dazu, die Freizeit, das Einkaufen im näheren (per Fuss oder Velo erreichbaren) Wohnumfeld zu verbringen und tragen so zu einer Reduzierung des MIV-Aufkommens bei. Attraktive Quartierzentren stärken das Quartier als unmittelbarer Lebensmittelpunkt.

Damit die Stadt Frauenfeld bei künftigen Entwicklungen, Planungen sowie Verhandlungen mit Grundeigentümern und Unternehmen die sich bietenden Möglichkeiten für attraktive Quartierzentren nutzen kann, bedarf es einer Analyse der aktuellen Versorgungssituation in den Quartieren und eines Massnahmenkonzepts zu deren schrittweiser Aufwertung.

Zielsetzung

- Ist-Analyse und Grobkonzept zur Aufwertung von Quartieren mit Zentren der Nahversorgung (Aufenthaltsqualität, Einkaufen, Freizeit, Begegnung, Gastronomie, Spiel etc.)
- Darauf aufbauend Initiieren und Begleiten der Umsetzung in einem Pilotprojekt (Pilotquartier)

Zielgruppen

- Wohn- und Arbeitsbevölkerung in den Quartieren

Zuständigkeit

ASS

Massnahmen

- IST-Analyse
  - Analysekonzept
  - Analyse Quartierstruktur und Zentrums-Charakter
  - Angebotsanalyse nach Quartieren, Defizite und Verbesserungspotential
- Massnahmenkonzept
  - Aufzeigen von Handlungsansätzen in den Quartieren
- Pilotprojekt
  - Vertiefung, Vorgehenskonzept für ein spezielles Quartier, Einbezug der Akteure

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

Medienbericht, Website, Partizipation in Pilotprojekt.

Priorität

A – C bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)

Gesamtaufwand *offen* für ☒ Planung ☒ Realisierung ☐ Betrieb

Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Das Projekt ist zu koordinieren und zu entwickeln mit der sozialräumlichen Stadtentwicklung (Amt für Stadtentwicklung und Standortförderung)
- Projekt zur Attraktivierung und Entwicklung der Frauenfelder Innenstadt 2019-2022

Grundlagen

- Bundesamt für Raumentwicklung (HG): Quartierentwicklung –Chancen für Gemeinden und Städte, 2017
- Bundesamt für Raumentwicklung (HG): Handbuch Quartierentwicklung, 2017 - STEK Bern, 2016

Begegnungszone Altstadt	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 18**

Altstadt Frauenfeld (Quelle: Stadtentwicklung Frauenfeld)

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Orte des Treffens und des Austauschs sind wichtig für die Stadtbevölkerung. In den Begegnungszonen haben die zu Fussgehenden Vortritt. Die Strassen dürfen als Treffpunkt und Spielraum genutzt werden. Solche Zonen tragen entscheidend zu einer Aufwertung der Quartiere oder in diesem Fall der Altstadt und einer höheren Lebensqualität bei.

Die geringen Fussverkehrsflächen sind durch die historische Baustruktur in der Innenstadt gegeben. Die Freie-Strasse ist als Begegnungszone signalisiert jedoch der Strassenraum noch nicht dementsprechend gestaltet. Die Freie-Strasse soll ebenfalls eine Aufwertung erhalten, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Zielsetzung

- Aufwertung und Belebung der Altstadt
- Erhöhte Lebensqualität und Identifikationswert
- Verkehrsberuhigung

Zuständigkeit

ASS (Lead), AHS/ATV (Mitwirkung)

Zielgruppen

- Zu Fussgehende
- Lokale Bevölkerung
- Lokales Gewerbe

Massnahmen

- Umgestaltung Freie-Strasse

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

-

Priorität	
A	bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)

Gesamtaufwand *offen* für ☒ Planung ☒ Realisierung ☐ Betrieb

Botschaft mit Planungskredit wird 2022 dem Gemeinderat vorgelegt

Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☒ ja ☐ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Keine

Grundlagen

-

Schulwegsicherheit	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 19**

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Kinder haben das Recht auf einen zumutbaren Schulweg, der ihnen den physischen Zugang zur Schule ermöglicht. Der sichere Schulweg ist ein Standortfaktor, der nicht zu unterschätzen ist.

Die Platzverhältnisse für die zu Fussgehenden sind entlang der Hauptverkehrsachsen knapp, was eine negative Auswirkung auf das subjektive Sicherheitsgefühl hat. Im Rahmen der Erarbeitung des Langsamverkehrskonzepts des Kantons Thurgau wurde zusammen mit der Schulgemeinde eine Schwachstellenanalyse durchgeführt.

Zielsetzung

- Sichere, zumutbare Schulwege für Kinder jeden Alters und kognitivem Entwicklungsstand
- Periodische Überprüfung der Schulwegsicherheit

Zielgruppen

- Kindergarten und Schulkinder

Zuständigkeit

ATV mit Schulgemeinden und ASS

Massnahmen

- Regelmässige Überprüfung der Schulwege in Zusammenarbeit mit Schulgemeinde bzw. Schulklassen
- Zumutbarkeit der Schulwege beurteilen
- Aufgrund des Alters, Gesundheit, kognitiver Entwicklungsstand, Länge, Höhendifferenz, Beschaffenheit, Verkehrsaufkommen, Querungssituationen, Naturgefahren etc.
- Mögliche Massnahmen: Querungshilfen, Markierungen, Verbreiterung Trottoir, Grün- und Heckenpflege

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

Priorität

A bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)

Gesamtaufwand *offen* für ☒ Planung ☒ Realisierung ☐ Betrieb

Die Umsetzung der Massnahmen soll im Rahmen von Sanierungsmassnahmen erfolgen und mit Verwaltungsinternen Ressourcen abgewickelt werden.

Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Koordination mit G-4 Walk To School

Grundlagen

- «Gemeinde bewegt», Kanton St.Gallen

Signalisation	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 20**

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Die Signalisation der Verkehrswege ist grundlegend für die Verkehrsteilnehmenden. In Frauenfeld sind die Velorouten von SchweizMobil gut signalisiert. Auch sind die Routen des Agglomerationsrichtplans teilweise signalisiert. Die Signalisation der beiden Netze ist nicht koordiniert und bei den Routen des Agglomerationsrichtplan zum Teil unvollständig.

Was den Fussverkehr betrifft, funktioniert die Wegführung in der Innenstadt dank den informierenden Stelen des Fussgängerleitsystems. Ebenso sind die regionalen Wanderwege genügend signalisiert. Nur in den Quartieren besteht soweit keine Signalisation der Wegführung.

Zielsetzung

- Zweckmässige, zurückhaltende Signalisation für Fuss- und Veloverkehr, Digitale Möglichkeiten wie Apps sind zu prüfen.

Zielgruppen

- Zu Fussgehende
- Velofahrende

Zuständigkeit

ATV

Massnahmen

- Neues Signalisationskonzept für den Veloverkehr
- Überprüfen des bestehenden Signalisationkonzepts für den Fussverkehr

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

-

Priorität
A bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)	
Gesamtaufwand	50'000 Fr. für ☒ Planung ☐ Realisierung ☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein	

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Definitive Linienführung der Komfortrouten

Grundlagen
-

Fusswegrouten Richtplan	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 21**

Massnahmenbeschrieb
Einleitung/Ausgangslage Die Hauptrouten verbinden die Quartierzentren untereinander. Grösstenteils sind diese Wege genügend ausgebaut. Es bestehen gemäss dem Agglomerationsrichtplan wenige Netzlücken
Zielsetzung - Schliessen der Netzlücken
Zielgruppen - Zu Fussgehende
Zuständigkeit ATV, teilweise mit AHS (Gestaltungspläne)
Massnahmen - Diverse Netzlücken gemäss dem Teilrichtplan des Richtplans Agglomeration Frauenfeld (2011) schliessen. - Bsp. Fliederstrasse oder Murgbogen - Laufende Verbesserung der bestehenden Wege bei Strassensanierungen

Priorität	
A – C	Je nach Route unterschiedlich

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)	
Gesamtaufwand	*offen* für ☒ Planung ☒ Realisierung ☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein	

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Keine

Grundlagen
- Richtplan Siedlung und Verkehr

Sitzgelegenheiten	**Netzentwicklung & Infrastruktur**	**I – 22**

Quelle: Tagesanzeiger

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Sitzgelegenheiten tragen zur Belebung von Wegen und Plätzen bei und es gibt der Bevölkerung wichtigen Raum zur Erholung und Begegnung. Speziell für gehbeeinträchtigte Personen ist eine Sitzbank enorm wichtig, um auf dem Weg von A nach B, pausieren zu können. Eine Bank wird im besten Fall auf unterschiedliche Art und Weise genutzt, zum Nickerchen machen, Spielen oder Sitzen und Beobachten.

Auf diesem Weg, durch komfortable Sitzmöglichkeiten kann die Bevölkerung sich vereinfacht den öffentlichen Raum aneignen. Eine Massnahme dieser Art schenkt Aufmerksamkeit und zeigt Wertschätzung gegenüber den zu Fussgehenden und fördert zudem eine Stadt der kurzen Wege für alle.

Zielsetzung

- Sicherung der (Aufenthalts-) Qualität und Nutzbarkeit des Fussverkehrs auch für gehbeeinträchtigte Personen

Zielgruppen

- Zu Fussgehende

Zuständigkeit

ATV mit ASS und Werkhof

Massnahmen

- Installation von Sitzgelegenheiten zur Erhöhung der Fusswegqualität
- Überprüfen der bestehenden Sitzgelegenheiten und Evaluation neuer Standorte
- Prüfung von verschiedenen Materialien und Formen

Priorität	
A – B	bis 2026

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)						
Gesamtaufwand	*offen*	für	☒ Planung	☒ Realisierung	☐ Betrieb	
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich?	☐ ja	☒ nein				

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Keine

Grundlagen

- Bericht «Öffentliche Sitzbänke – Funktionen, Anordnungen, Mobiliar, Abmessungen und Materialien», Fussverkehr Schweiz, Feburar 2019

E-Cargo-Bike-Sharing | Marketing | M – 1

Kinder- und Gütertransport mit Cargo-Bikes (Quelle: D. Spehr, Mobilitätsakademie)

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Elektrisch unterstützte Lastenvelos – eCargo-Bikes – bieten eine effiziente, sparsame und gesunde Alternative zu motorisierten Fahrzeugen. Die Fahrräder mit einer Ladefläche, die zum Transport von Gütern oder auch Kindern eingesetzt werden können, sind ein ideales Instrument, um die nachhaltige Mobilität zu fördern.

Ein Anbieter ist carvelo2go und steht für eCargo-Bike Sharing in diversen Städten und Gemeinden. Das Angebot der Mobilitätsakademie AG des TCS und des Förderfonds Engagement Migros funktioniert ähnlich wie Mobility Carsharing: Man kann das elektrische Lastenvelo oder „Carvelo" zu einem günstigen Stundentarif mieten und beim sogenannten Host (zum Beispiel der lokalen Bäckerei) abholen und zurückbringen. In Frauenfeld betreibt der Velofachhandel Pedalerie in Zusammenarbeit mit dem VCS eine e-Cargo Verleihservice.

Die Bikes, müssen gebucht werden und stehen am jeweiligen Standort zum Abholen bereit. Der ins Projekt eingebundene Host lädt den Akku des Bikes wieder auf. Somit sind keinerlei spezifischen Infrastrukturen notwendig.

Zielsetzung

- Verlagerung von kurzen Transportfahrten aufs Velo
- Entwicklung der Cargo-Bike-Kultur in der Gemeinde
- Effektive Nutzung des eCargo-Bikes Verleihangebotes

Zielgruppen

- Bevölkerung
- lokale Geschäfte
- lokale Vereine
- Gemeindeverwaltung

Zuständigkeit

ASS

Massnahmen

- Förderung eCargoBike-Sharing durch Stadt Frauenfeld

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

Zusätzliche Massnahmen zur Kommunikation.

Priorität	
B	bis 2026

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)	
Gesamtaufwand	25'000 Fr. für ☒ Planung ☐ Realisierung ☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein	

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Projekt zur Attraktivierung und Entwicklung der Frauenfelder Innenstadt 2019-2022

Grundlagen
-

Temporäre Signalisation Komfortrouten | Marketing | M – 2

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Die Signalisation der Komfortrouten ist wichtig um die Velofahrenden auf die neuen Routen aufmerksam zu machen. Mit der Beschilderung soll erreicht werden, dass die Velofahrenden auf dem Komfortroutennetz von Beginn an einen Orientierungssinn entwickeln können und sich als Verkehrsteilnehmende wohl und sicher fühlen.

Die dauerhafte Signalisation von 15 Routen würde jedoch zu einem nicht anstrebenswerten Schilderchaos führen. Es wird deshalb mit einer temporären Signalisation der einzelnen Routen gearbeitet. Sodass die Velofahrenden sich ein Überblick verschaffen können und die Signalisation nach einiger Zeit wieder entfernt werden kann.

Zielsetzung

- Effiziente Beschilderung der Routen
- Orientierungssicherheit auf dem Komfortroutennetz

Zielgruppen

- Velofahrende

Zuständigkeit

- ATV / Werkhof

Massnahmen

- Konzepterarbeitung
- Zeitplan
- Layout der Schilder
- Beschilderung an zweckmässigen Standorten innerhalb eines sinnvollen Zeitraums

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

-

Priorität

A bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)

Gesamtaufwand 25'000 Fr. für ☒ Planung ☐ Realisierung ☐ Betrieb

Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Die temporäre Signalisation der Komfortrouten sind abhängig von Teilen der Infrastrukturmassnahmen bezüglich den einzelnen Komfortrouten.

Grundlagen

-

Veloplan Frauenfeld — Marketing — M – 3

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Der Veloplan Frauenfeld besteht heute schon und hilft den Benutzenden des Veloverkehrsnetzes in Frauenfeld sich anhand eines Plans zu orientieren und Wege abseits der Hauptverkehrsachsen zu finden. Der Veloplan gibt zusätzlich Auskunft über Infrastrukturen und Ausflugsziele, sowie über spezielle Routen von veloland.ch die durch Frauenfeld führen. Es gilt den Veloplan den neuen Komfortrouten anzupassen.

Zielsetzung

- Orientierungsgrundlage schaffen
- Sicherheit für Velofahrende beim Benutzen des Velonetzes
- Anziehen von Tagestourismus
- Digitalisieren der Velorouten (APP)

Zielgruppen

- Velofahrende
- Lokale Bevölkerung und Tourismus

Zuständigkeit

ATV

Massnahmen

- Überarbeitung des heutigen Veloplans
- Aktualisierung des Angebots, Infrastrukturen und Ausflugszielen
- Gestaltung des Layouts
- Auflegen von Plänen an für alle erreichbaren Standorten
- Digitale Verfügbarkeit

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

Auflegen der faltbaren Velopläne auf den verschiedenen Verwaltungen, beim Bahnhof in der Regio-Abteilung

Priorität

A bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)

Gesamtaufwand 20'000 Fr. für ☐ Planung ☐ Realisierung ☒ Betrieb jährlich

Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Die Aktualisierung des Veloplans ist abhängig von der definitiven Definition der Linienführung von den Komfortrouten.

Grundlagen

-

Aktionen Pro Velo Schweiz	Marketing	M – 4

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Pro Velo Schweiz ist der nationale Dachverband der lokalen und regionalen Verbände für die Interessen der Velofahrenden in der Schweiz. Unter anderem initiiert Pro Velo jährliche Aktionen wie «Bike to work» oder Sicherheitskampagnen und Velofahrkurse. 2019 hat Pro Velo die Aktion «Velo Mittwoch» initiiert. Ziel der Aktion war es, mehr Bewegung in den Alltag der Menschen zu bringen und Wegstrecken umweltbewusst zurück zu legen. Unterstützung leisten die Partner Energie Schweiz, Engagement Migros und das Bundesamt für Gesundheit. Mit der Aussicht auf den Gewinn attraktiven Preis will man erreichen, dass sich möglichst viele Personen das Velo als Transportmittel wählen. 2020 soll nun die nationale Velo-Challenge «Cyclomania» die Menschen zum Velofahren animieren.

Die Aktionen werden meist mit einer App begleitet, welche die gefahrenen Anzahl Kilometer erfasst. Die Stadt ist ausschliesslich für die Kommunikation innerhalb Frauenfeld zuständig.

Neben den Infrastrukturmassnahmen, welche die Velorouten in Frauenfeld ergänzen und aufbessern, ist diese Aktion/Marketing-Massnahme eine Möglichkeit der Bevölkerung einen Ansporn zu geben, dass verbesserte Veloroutennetz zu entdecken.

Zielsetzung

- Verlagerung von Arbeitswegen und anderen Fahrten aufs Velo
- Erfassen von Mobilitätsdaten im Hinblick auf eine nachhaltige und zukunftsorientierte Verkehrs- und Infrastrukturplanung

Zielgruppen

- lokale Bevölkerung

Zuständigkeit

ATV

Massnahmen

- Fördern vom Velofahren durch jährliche Aktionen wie dem «Velo Mittwoch» oder «Cyclomania».
- Übernahme Marketing durch Stadt.
- Kommunikationskonzept

- Pro Velo bietet der Stadt eine Auswahl an Werbematerial an.
- Pro Velo betreibt die App und handhabt die Preise und die Preisvergabe.

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

- Flyer und Plakate in der Stadt verteilt
- Inserate in Print und Online Medien
- Soziale Medien

Priorität	
A	bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)					
Gesamtaufwand	5'000 Fr. für	☐	Planung	☒	Realisierung ☒ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich?		☐	ja	☒	nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Keine

Grundlagen

- Durchführung 2019: Velo-Mittwoch
- Durchführung 2020: Cyclomania

Smart Mobility | Marketing | M – 5

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Es handelt sich bei Smart Mobility nicht um die Erweiterung der Infrastruktur, sondern um die optimierte Nutzung des vorhandenen Angebots. Dies soll durch Informations- und Kommunikationstechnologien erreicht werden. Essentiell ist dabei die einheitlichen Zugangsvoraussetzungen und verkehrsübergreifenden Informationen.

Zielsetzung

- Nachhaltige Mobilität fördern
- Förderung Frauenfeld als attraktiver Wohn- und Arbeitsort
- Gewährleistung einer langfristigen, qualitativ guten Erreichbarkeit der Arbeitsplätze

Zielgruppen

- Bevölkerung
- Pendelnde
- Gemeindeverwaltung
- Unternehmen

Zuständigkeit

Energieberatung mit ATV

Massnahmen

- Anreize zur Nutzung alternativer Verkehrsmitteln schaffen
- multimodale Nutzung ermöglichen
- Informations- und Kommunikationstechnologie
- Einheitliche Zugangsvoraussetzungen
- Verkehrsübergreifende Lösungen bezüglich Information und Zahlung

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

-

Priorität

A bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)

Gesamtaufwand 50'000 Fr. für ☒ Planung ☐ Realisierung ☐ Betrieb

Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Alle Infrastrukturmassnahmen bezüglich Velorouten
- M-6 Sharing Mobility
- ev. auch M-1 E-Cargo-Bike-Sharing

Grundlagen

-

Sharing Mobility | Marketing | M – 6

Donkey Republic Velos (Quelle: Google)

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Die Beliebtheit und Ausdehnung der Sharing Economy steigt stetig. Dazu gehören die Velo-Sharing oder E-Trottinett Systeme, die in den letzten Jahren vielerorts aus dem Boden geschossen sind. Sharing Mobility ermöglicht einer breiten Bevölkerung den Zugang zu einem effizienten und gesunden Fortbewegungsmittel für den Arbeitsweg oder Freizeitaktivitäten, ohne sich um den Unterhalt, Vandalismus, Diebstahl oder die Abstellmöglichkeit sorgen zu müssen. Auch für den Tourismus ist sind Sharing Systeme ein Gewinn.

Unterschiedliche Systeme bestehen schweizweit. Freischaltung mit einer Karte oder etwas moderner über eine App via Bluetooth, Rückgabe am gleichen Ort oder freie Rückgabewahl, Systeme mit Abstellvorrichtungen oder Infrastrukturlose Rückgabe innerhalb von Kurzfunknetzen sind einige der Eigenschaftsunterschiede der vorhandenen Systeme. Die Bandbreite ist gross und es gilt nun, die verschiedenen Systeme zu vergleichen und das für Frauenfeld optimalste zu eruieren.

Je nach System nimmt die Stadt eine andere Rolle ein und der Betrieb und Unterhalt können unterschiedlich geregelt sein. Die Finanzierung erfolgt über Partner und Sponsoren, Direkteinnahmen und Beiträge der öffentlichen Hand.

Zielsetzung

- Verlagerung von potentiell motorisierten Fahrten aufs Velo
- Entwicklung der Sharing-Kultur in der Gemeinde
- Förderung des Tourismus
- Zugänglich für die breite Bevölkerung
- Förderung der intermodalen Mobilität
- Erweiterung des öffentlichen Verkehrsangebot

Zielgruppen

- lokale Bevölkerung
- Unternehmen und ihren Angestellten
- Tourismus

Zuständigkeit

ATV

Massnahmen

- Eruieren eines geeigneten Sharing-Systems
- Festlegen eines geeigneten Betriebssystems (Betrieb, Unterhalt, Beteiligte, Sponsoren etc.)
- Die Stadt ist Ansprechpartner und übernimmt die Planung und Umsetzung gemeinsam mit dem Dienstleistungsanbieter.
- Konzepterarbeitung

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

Priorität
A bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)
Gesamtaufwand 25'000 Fr. für ☒ Planung ☐ Realisierung ☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Ein fertiggestelltes Komfortroutennetz (Infrastrukturmassnahmen I-1 bis I-16),
- temporäre Signalisation (M-2) und
- ein aktualisierter Veloplan wäre von Vorteil.

Grundlagen

-

Arbeitsanweisungen Umgang Fuss- und Velo | Governance | G – 1

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Verwaltungsinterne Arbeitsanweisungen sollen die konkreten Abläufe festhalten und somit die effiziente und einheitliche Durchführung der anstehenden Arbeiten garantieren. Zudem stellen Arbeitsanweisungen auch eine Art Handbuch dar, an dem sich auch neue Angestellte schnell orientieren können.

Verwaltungsinterne Arbeitsanweisungen, z.B. für Umleitung, Winterdienst, Baustellen.

Zielsetzung

- Geschultes Team an Verantwortlichen im Umgang mit den Fuss- und Velowegen
- Geschulte Mitarbeitende der Verwaltungen oder der in der Tourismus Branche tätigen für eine korrekte Wegweisung und Informationsausgabe

Zielgruppen

- Stadtverwaltung

Zuständigkeit

Werkhof / ATV

Massnahmen

- Erarbeitung der Arbeitsanweisungen
  - Mitarbeitende, Arbeitsgang/-ablauf, Arbeitsmittel, Ziel/Zweck, Standort, Zeitspanne
  - Sinnvolle Arbeitsschritte ausarbeiten
- Klärung der Arbeiten im Team

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

-

Priorität

A bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)

Gesamtaufwand *offen* für ☒ Planung ☒ Realisierung ☒ Betrieb (Intern)

Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Keine

Grundlagen

-

Ver- und Entsorgung in Quartieren | Governance | G – 2

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Die autofreie Ver- und Entsorgung soll gefördert werden. Hierfür sind entsprechende Einrichtungen bei den Quartierzentren vorzusehen oder entsprechende Dienste mit Bring- bzw. Abholservice zu etablieren.

Zielsetzung

- Versorgungsqualität halten oder verbessern und so die Mobilität reduzieren

Zielgruppen

- Wohn- und Arbeitsbevölkerung der Quartiere

Zuständigkeit

ASS und Werkhof

Massnahmen

- Konzepterarbeitung für die Entsorgung in Quartieren
  - Anzahl Entsorgungsstellen für Glas, Alu, PET verbessern
  - Angebote Entsorgen ohne Auto! wie z.B. Entsorgungstram in Zürich oder collectors (Veloflotte) in Solothurn etc.
  - Unterflurcontainer (in Planung)
- Konzepterarbeitung für die Versorgung in Quartieren
  - Ist-Analyse zu den Versorgungseinrichtungen in den Quartieren
  - Etablieren von Projekten aus dem ASS (Älter werden im Quartier, Nachbarschaftshilfe)

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

-

Priorität

B bis 2026

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)

Gesamtaufwand 80’000 Fr. für ☒ Planung ☐ Realisierung ☐ Betrieb

Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Zu koordinieren mit Projekten aus dem ASS

Grundlagen

-

Monitoring Fuss- und Veloverkehr Governance G – 3

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Die Stadt Frauenfeld hat sich ein ehrgeiziges Ziel für den Fuss- und Veloverkehr gesteckt. So sollen 50% des künftigen Mehrverkehrs auf den Langsamverkehr verlagert werden. Um dafür geeignete Massnahmen ergreifen zu können und die Wirkung dieser Massnahmen zu überprüfen, muss der aktuelle Zustand regelmässig erfasst werden.

Zielsetzung

Planung, Beschaffung, Installation und Betrieb eines automatischen Messstellennetzes für den Fuss- und Veloverkehr, um Daten über den aktuellen Verkehrszustand, die Entwicklung sowie den Abgleich mit der angestrebten Verkehrsverlagerung zu erhalten und um steuernd eingreifen zu können. Idealerweise wird dafür wie in anderen Städten ein permanentes Messstellennetz installiert.

Zielgruppen

- Verwaltung
- Politik
- Medien
- Bevölkerung
- externe Planungsbüros

Zuständigkeit

ATV

Massnahmen

- Monitoring Konzept
  - Festlegen der geeigneten zu Messindikatoren
  - Bestimmung der möglichen/geeigneten Technologien (insb. Permanente Messstellen vs. Periodische Zählungen)
  - Ausarbeitung eines sinnvollen Messstellennetzes
  - Ev. erste Referenzmessung (punktuell an provisorischen Messstellen)
- Installation
  - Beschaffung
  - Installation, Kalibrierung, Kontrolle und Inbetriebnahme
- Betrieb und regelmässiges Controlling

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

Medieninformation, Jahresberichte Verkehrszahlen, ev. Publikation Zahlen auf Website

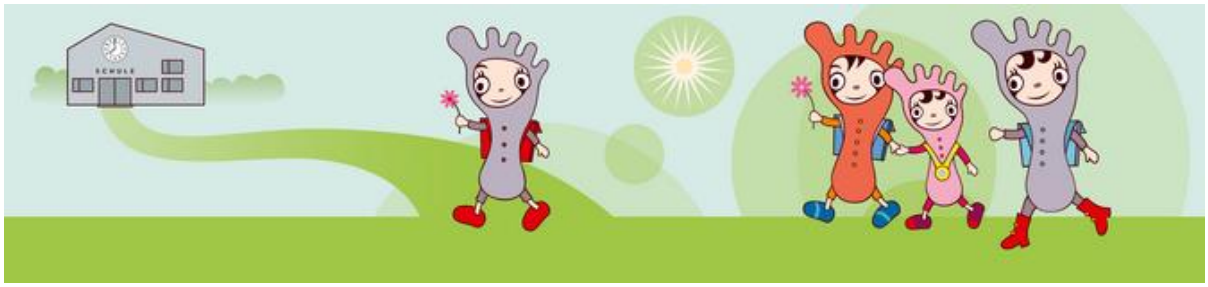
Priorität
A bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)
Gesamtaufwand 50'000 Fr. für ☒ Planung ☐ Realisierung ☐ Betrieb *Annahme: 3 permanente Fuss- und 5 permanente Velomessstellen* *Die Kosten beinhalten die Erstinvestition und nicht die jährlichen Betriebskosten und den Unterhalt nach der Installation.*
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Koordination mit Zählstellen des Kantons

Grundlagen
-

Walk To School — Governance — G – 4



Walk To School (Quelle: schulwege.ch)

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Zehn Minuten betrifft die durchschnittliche Schulwegzeit in der Schweiz. Trotzdem wird heute jedes zehnte Kindergarten- oder Schulkind gefahren mit steigender Anzahl Fahrten in Zentrumsnähe und in einkommensstarken Gemeinden. Dies hat fast ausschliesslich negative Folgen, denn so lernen die Kinder nicht sich im Verkehr richtig zu verhalten, es wird ihnen Freiheit und Selbstständigkeit genommen sowie eine wichtige Bewegungsmöglichkeit vorenthalten.

Walk To School ist eine Aktion des VCS mit dem Ziel, möglichst viele Kindergartenkinder und Schulkinder bis zur 6. Klasse zu motivieren den Schulweg zu Fuss zurückzulegen, auch bei Regen. Indem Kinder selbstständig den Schulweg zu Fuss meistern erwerben sie Verkehrskompetenzen, Sozialkompetenzen wie das Schliessen von Freundschaften und es fördert zudem die Gesundheit und kognitiven Fähigkeiten.

Auch die Eltern und die Lehrpersonen sollen animiert werden, sich mit dem Thema Schulweg zu Fuss auseinandersetzen und als Vorbild vorangehen. Die Aktion entlastet die Schulen und die Eltern durch den geringeren Bedarf an Elterntaxis.

Zielsetzung

- Vielseitiger Kompetenzerwerb für die Kinder und Sicherheit im Verkehr
- Weniger motorisierte Fahrten durch die Eltern

Zielgruppen

- Kindergartenkinder
- Schulkinder bis zur 6. Klasse

Zuständigkeit

ATV in Zusammenarbeit mit Schulen und Kantonspolizei

Massnahmen

- Kommunikationskonzept: Flyer, Broschüren für Kinder, Eltern und Lehrpersonen
- Verschiedene Unterrichtsdossiers für die unterschiedlichen Stufen bestehen für Lehrpersonen

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

-

Priorität
A bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)
Gesamtaufwand *offen* für ☒ Planung ☐ Realisierung ☐ Betrieb
Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte
- Vorzugsweise Verbesserungen der Schulwegsicherheit (I-19)

Grundlagen
-

Abstellplatzreglement | Governance | G – 5

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Zweirad- und Motorfahrzeug brauchen einen geregelten Abstellplatz auf privatem Grund in angemessener Nähe zum Eingang. Die Anzahl notweniger Abstellplätze wird deshalb mittels Abstellplatzreglement geregelt.

Abstellplätze müssen für die Wohnhaften/Beschäftigten aber auch für Besuchende unter bestimmten Bedingungen erstellt werden. Anhand der Berechnung kann je nach Nutzung beispielsweise von der massgebenden Geschossfläche aus, die Anzahl Abstellplätze ermittelt werden. Je nachdem wie die Parameter bestimmt wurden, wird der Anreiz für Motorfahrzeuge erhöht oder gemindert. Das bestehende Abstellplatzreglement muss revidierten werden um den neuen gesetzlichen Grundlagen und Mobilitätsformen zu entsprechen.

Zielsetzung

- Ermöglichen von autoarmen Wohnen und Ermöglichen von alternativen Mobilitätsformen

Zielgruppen

- Investoren
- Stadtverwaltung

Zuständigkeit

AHS

Massnahmen

- Angepasste Berechnungsweise für die privaten Abstellplätze entsprechend der Bedingungsfaktoren in Frauenfeld
- Reglementüberarbeitung

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

-

Priorität

A bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)

Gesamtaufwand *intern* für ☐ Planung ☐ Realisierung ☒ Betrieb

Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Keine

Grundlagen

-

Veloabstellplätze im öffentlichen Raum | Governance | G – 6

Massnahmenbeschrieb

Einleitung/Ausgangslage

Zweirad- und Motorfahrzeuge teilweise mit Anhänger oder Cargo-Velos haben ein Bedürfnis nach Abstellplätzen auf öffentlichem Grund. Es gilt solche Abstellplätze an den richtigen und wichtigen Orten (Einkaufsgeschäften, Freizeitanlagen, Schulen etc.) zur Verfügung zu stellen, sodass die alltäglichen Anschaffungen und Bewegungen mit dem Zweirad unternommen werden können.

Zielsetzung

- Abstellplätze, wenn möglich überdacht und mit einer angemessenen Breite in ausreichender Anzahl und nachfrageorientiert verortet.

Zielgruppen

- Velofahrende

Zuständigkeit

ATV, AHS

Massnahmen

- Regelmässige Prüfung des aktuellen Bedarfs an Abstellplätzen mit Bestandserhebung.

Begleitende Kommunikationsmassnahmen

-

Priorität

A bis 2022

Kosten (inkl. Unvorhergesehenes und MwSt.)

Gesamtaufwand *offen* für ☐ Planung ☐ Realisierung ☒ Betrieb (Intern)

Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm möglich? ☐ ja ☒ nein

Abhängigkeiten / Koordination weitere Projekte

- Private (z.B. Einkaufszentren)

Grundlagen

-