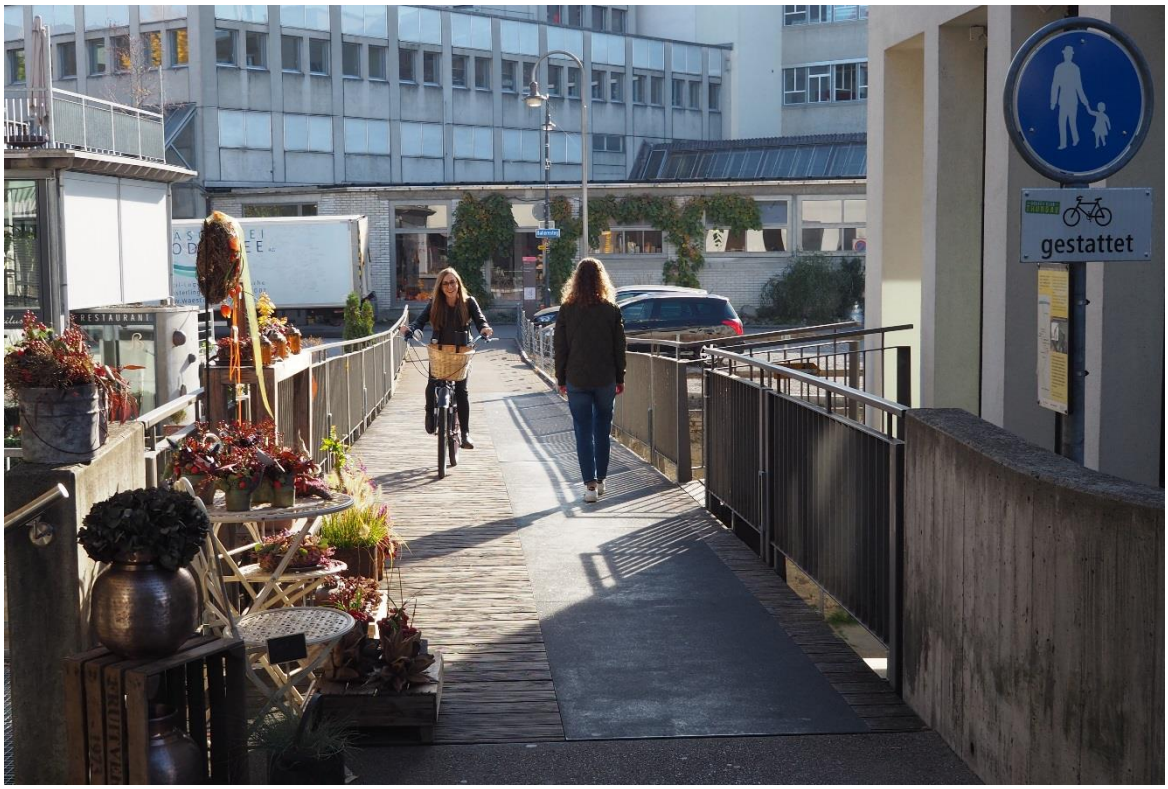
Stadt Frauenfeld

Mobilität 2030

Fuss- und Veloverkehrskonzept Stadt Frauenfeld



Schlussbericht

Frauenfeld, 19. Mai 2020

Verfasser:

Urs Ambühl, Amt für Tiefbau und Verkehr, Stadt Frauenfeld
Beat Luchsinger, Amt für Tiefbau und Verkehr, Stadt Frauenfeld
Robert Scherzinger, Amt für Tiefbau und Verkehr, Stadt Frauenfeld
Julian Baker, Kontextplan, Zürich
Silas Odermatt, Amt für Hochbau und Stadtplanung, Stadt Frauenfeld (bis Juli 2018)
Olivia Trenkle, Amt für Hochbau und Stadtplanung, Stadt Frauenfeld (ab Februar 2019)

Begleitgremium:

Anita Bernhard, Gemeinderätin, IG Velo Frauenfeld
Benjamin Stricker, IG Velo Frauenfeld
Sandro Erné, Gemeinderat
Andreas Schuster, Tiefbauamt, Kanton Thurgau (bis Ende 2017)
Kathrin Hager, Fachstelle Langsamverkehr Kanton Thurgau (ab 2018)
Thomas Müller, Amt für Tiefbau und Verkehr, Stadt Frauenfeld
Adrian Sauter, Amt für Hochbau und Stadtplanung, Stadt Frauenfeld

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung **1**
1 Einleitung **4**
2 Grundlagen und deren Ziele **5**
2.1 Mobilität 2030 5
2.2 Ziele und Massnahmen des Richtplans Siedlung und Verkehr Agglomeration Frauenfeld 7
2.3 Agglomerationsprogramm Frauenfeld 1. und 2. Generation 10
2.4 Ziele und Massnahmenvorschläge IG Velo Frauenfeld 10
2.5 Parlamentarische Vorstösse 11
2.6 Velokarte Frauenfeld 11
2.7 Langsamverkehrskonzept Thurgau 11
2.8 Schwachstellenanalyse Schulwege 12
2.9 Fuss- und Veloverkehr auf Bundesebene 13
2.10 SchweizMobil Routen 14
3 Charakteristik Frauenfelder Fuss- und Veloverkehr **15**
3.1 Innenstadt 15
3.2 Wohnquartiere 15
3.3 Topografie 16
3.4 Wichtige Zielorte für den Fuss- und Veloverkehr 16
3.5 Veloabstellanlagen 17
3.6 Signalisation 18
3.7 Modalsplit 19
3.8 Prix Velostädte 19
3.9 Beurteilung des Begleitgremiums (Blick von innen) 20
3.10 Einschätzung des externen Fachexperten (Blick von aussen) 20
4 Handlungsbedarf **23**
4.1 Handlungsbedarf Netzentwicklung / Infrastruktur 23
4.2 Handlungsbedarf Marketing 24
4.3 Handlungsbedarf Governance (Lenkungsform) 24
5 Fuss- und Veloverkehrskonzept **25**
5.1 Netzphilosophie Fussverkehr 26
5.2 Netzphilosophie Veloverkehr 26
5.3 Anforderungen Komfortroutennetz 28
5.4 Anforderungen Direktrouten 29
5.5 Veloroutenplan 29

6 Massnahmen 32
6.1 Priorisierung 32
6.2 Netzentwicklung und Infrastruktur 33
6.3 Marketing 34
6.4 Governance 35
6.5 Kosten, Finanzierung und Nutzen 35
7 Weiterentwicklung Fuss- und Veloverkehr 37

Anhang 1: Massnahmenblätter 38
Anhang 2: Abbildungen und Kartenmaterial 39

Zusammenfassung

Komfortabel mit dem Velo und zu Fuss aus sämtlichen Quartieren in die Innenstadt und zu attraktiven Quartierzentren zu gelangen, ist die Kernidee des Fuss- und Veloverkehrskonzepts der Stadt Frauenfeld. Ziel ist es, dass sich die Einwohnerinnen und Einwohner vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo in der Stadt bewegen. Insgesamt sieht das vorliegende Fuss- und Veloverkehrskonzept über 30 Massnahmen vor, um dieses ambitionierte Ziel aus der Mobilität 2030 zu erreichen.

Das Fuss- und Veloverkehrskonzept baut auf bestehenden Planungsgrundlagen der Stadt Frauenfeld auf. Neben dem Konzept Mobilität 2030 sind dies beispielweise die Ziele und Massnahmen des Richtplans Siedlung und Verkehr der Stadt Frauenfeld, Ziele und Massnahmenvorschläge der IG Velo Frauenfeld oder des Langsamverkehrskonzepts des Kantons Thurgau. Die Projektbegleitgruppe, mit Vertreterinnen und Vertreter von verschiedenen Ämtern und Interessengruppen, attestierte der Infrastruktur des Veloverkehrs in der Stadt Frauenfeld gute Ansätze, jedoch ist die Infrastruktur sehr heterogen und an einzelnen neuralgischen Stellen besteht ein subjektives schlechtes Sicherheitsgefühl. Hingegen sieht die Begleitgruppe die Bedingungen für den Fussverkehr eher positiv. Ausnahme bildet die Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum entlang der Hauptverkehrsachsen.

Der grösste Handlungsbedarf besteht bei der Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Veloverkehr. Aber auch die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und Quartierzentren soll verbessert werden. Da Infrastrukturausbauten alleine nicht den gewünschten Effekt bringen, sind auch sogenannte «Soft-Massnahmen» in den Bereichen Marketing (z.B. Veloplan Frauenfeld) und Governance notwendig (z.B. Monitoring Fuss- und Veloverkehr). Der (finanzielle) Mitteleinsatz soll künftig fokussiert werden, indem die einzelnen Massnahmen priorisiert und durchgängige Routen geschaffen werden.

Kernstück des Fuss- und Veloverkehrskonzepts bildet daher eine Netzphilosophie für den Fusswie auch den Veloverkehr. Sie zeigen die Stossrichtung der künftigen Infrastrukturbauten an. Beim Fussverkehr steht eine flächige Verbesserung rund um die Quartierzentren, Freizeitaktivitäten und Einkaufsmöglichkeiten sowie in der Innenstadt im Vordergrund. Weiter soll die Schulwegsicherheit erhöht und die Hauptrouten für den Fussverkehr gemäss dem Agglomerationsrichtplan umgesetzt werden.

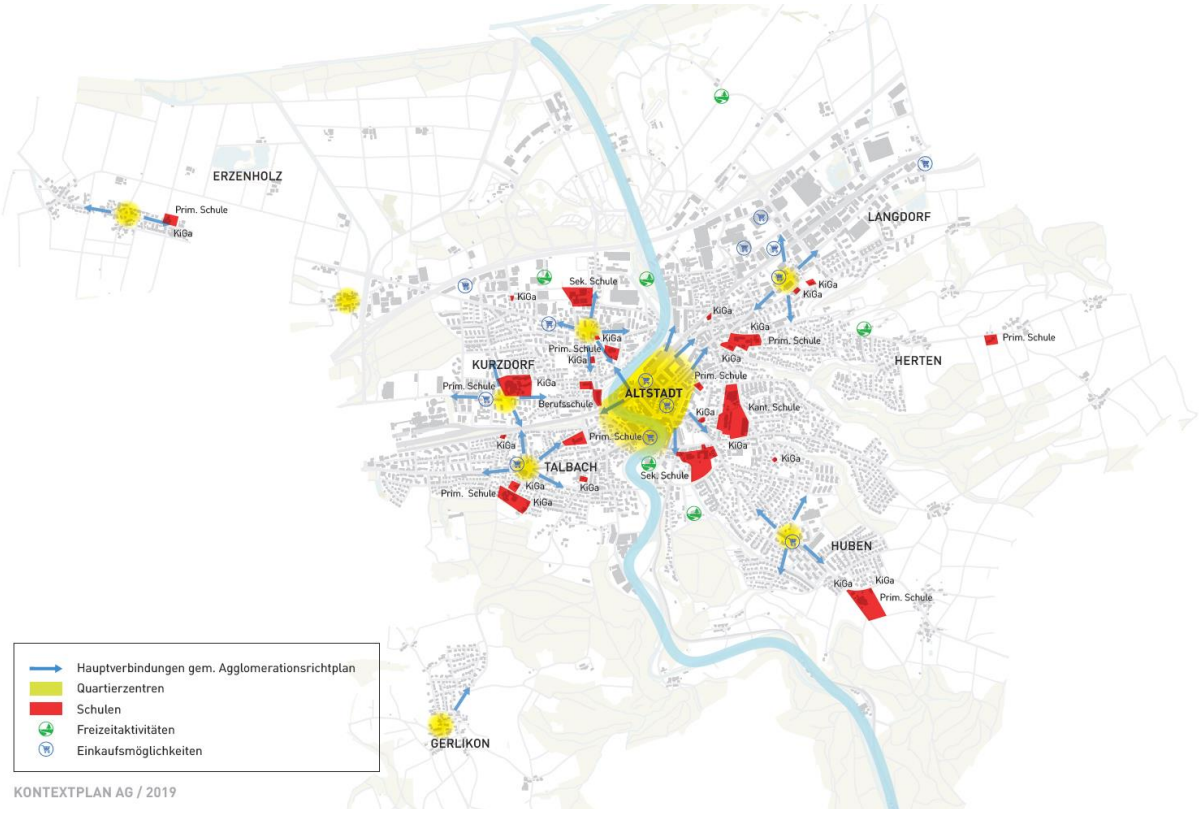


Abbildung 2: Netzphilosophie Fussverkehr

Beim Veloverkehr entsteht ein Komfortroutennetz aus den Quartieren zum Stadtzentrum. Jedes Quartier soll mindestens eine direkte und eine komfortable Veloroute ins Stadtzentrum erhalten. Verkehrssystembedingt verlaufen die meisten direkten Routen aus den Quartieren entlang von Kantonsstrassen, Hauptsammel- oder Quartiersammelstrassen.

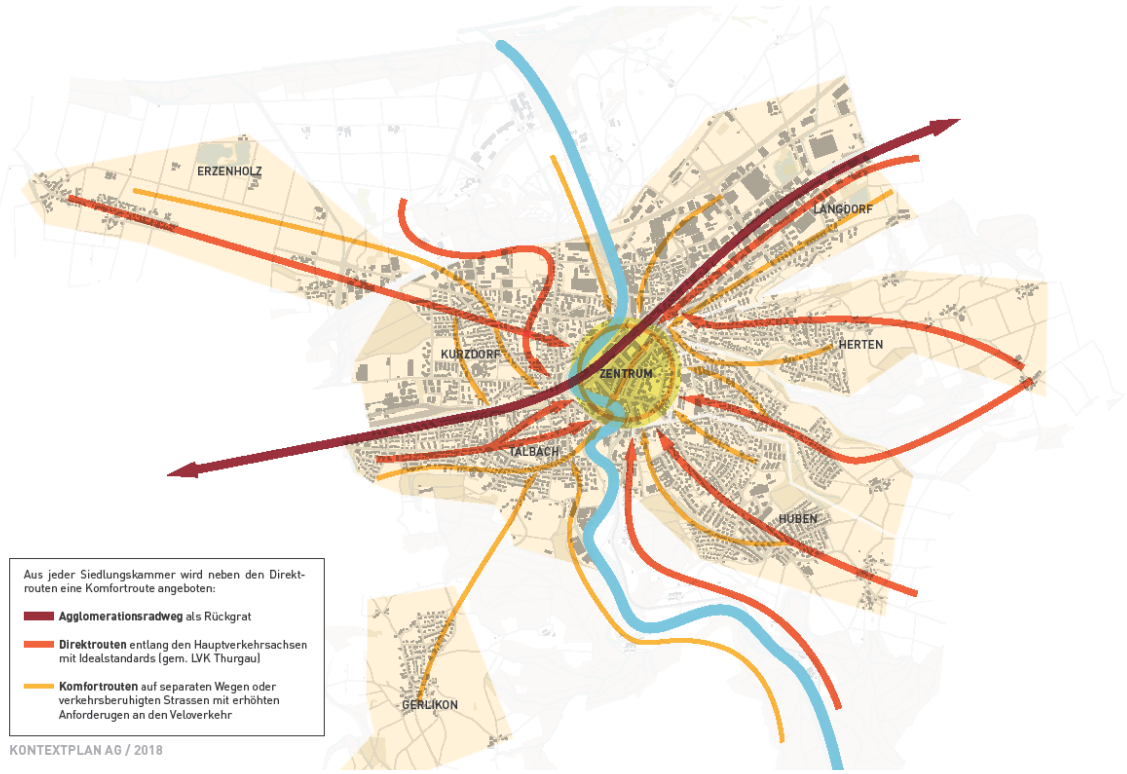


Abbildung 1: Netzphilosophie Veloverkehr

Auf den Direktrouten soll für die Velofahrenden der Idealzustand gemäss dem Kantonalen Langsamverkehrskonzept angestrebt werden. Diese Routen sind für geübte Velofahrende ausgelegt. Als Rückgrat für das künftige Komfortroutennetz dient der Regionale Radweg in Bahnnähe. Die Komfortrouten führen nicht auf dem direktesten Weg ins Zentrum, sondern durch verkehrsberuhigte Zonen. Wo dies nicht möglich ist, gelten erhöhte Anforderungen an den Strassenraum. Dem objektiven und subjektiven Sicherheitsempfinden soll dabei ein hoher Stellenwert beigemessen werden. Auch der Fahrkomfort soll auf diesen Routen hoch sein. Die Routen sind für weniger geübte Velofahrende, Familien und Jugendliche gedacht. Insgesamt sollen 15 solcher Komfortrouten entstehen.

Damit die Ziele der Mobilität 2030 erreicht werden können, sieht das Fuss- und Veloverkehrskonzept 15 weitere Massnahmen vor. Neben Infrastrukturmassnahmen sind das Marketingmassnahmen wie Marketing-Kampagnen, Frauenfelder Veloplan und Velo-Sharing. Die Umsetzung der Massnahmen soll grösstenteils bis ins Jahr 2026 erfolgen. Insbesondere die Infrastrukturmassnahmen im Stadtzentrum sind zum Teil auch abhängig vom Variantenentscheid einer zentrumsnahen Stadtentlastung.

Insgesamt ist mit den Massnahmen pro Jahr mit Kosten von durchschnittlich 300'000 Franken zu rechnen. Bei grösseren Infrastrukturmassnahmen sind Beiträge durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsfond (NAF) des Bundes zu erwarten (Agglomerationsprogramme Frauenfeld der 1. und 2. Generation). Wie eine Studie des Kantons Zürich zu Veloschnellrouten gezeigt hat, bringen Investitionen in diesem Verkehrsbereich nicht nur eine Entlastung durch den motorisierten Individualverkehr, sondern auch einen hohen Gesundheitsnutzen.

Das vorliegende Fuss- und Veloverkehrskonzept dient als Grundlage für das ab 2020 zu erarbeitende Gesamtbild Agglomeration Frauenfeld. In diesem sollen auch die Schnittstellen zum kantonalen Gesamtverkehrskonzept geklärt werden.

1 Einleitung

Das Konzept „Mobilität 2030" der Stadt Frauenfeld hat ambitionierte Ziele und möchte einen erheblichen Teil des künftigen Mehrverkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr verlagern. Deshalb wurde als Massnahme das nun vorliegende Fuss- und Veloverkehrskonzept für die Stadt Frauenfeld definiert. Dieses soll gemäss Mobilität 2030 die Mängel der heutigen Infrastruktur sowie neue Wege beziehungsweise Fördermassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr aufzeigen.

Das Velo erfährt in den letzten Jahren, auch dank den E-Bikes, immer mehr Nutzende. Die offensichtlichen Vorteile als praktisches, zuverlässiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel überzeugen. Verglichen mit dem Autoverkehr braucht der Fuss- und Veloverkehr relativ wenig Platz und ist gesundheitsfördernd. Deshalb macht es Sinn, heute die Basis zu legen, um das grosse Potenzial dieser Verkehrsträger auszuschöpfen. Über die Hälfte der Fahrten unter fünf Kilometer werden schweizweit heute noch mit dem Auto zurückgelegt. Gerade in Städten und Agglomerationen gilt es, den künftigen Verkehr auf diesen kurzen Distanzen auf die flächeneffizienten Verkehrsmittel zu verlagern. Dies hilft, eines der Hauptziele der Mobilität 2030, die Aufwertung des öffentlichen Raumes, zu erreichen.

Deshalb dienen als Basis für das Fuss- und Veloverkehrskonzept die Ziele der „Mobilität 2030" sowie die behördenverbindlichen Grundlagen des Kantonalen Langsamverkehrskonzepts und des Agglomerationsrichtplans Siedlung und Verkehr Frauenfeld. Weitere Grundlagen für die Erarbeitung des Fuss- und Veloverkehrskonzepts der Stadt Frauenfeld sind die Velokarte der Stadt Frauenfeld, die Schwachstellenanalyse Schulweg (welche in Zusammenarbeit mit der Schulgemeinde erhoben wurde) sowie die Ziele und Massnahmenvorschläge der IG Velo Frauenfeld und weitere.

Auf diesen Grundlagen entstand eine Netzphilosophie für den Fuss- und Veloverkehr. Neben Infrastrukturmassnahmen müssen aber auch Massnahmen im Bereich Governance und Marketing erfolgen, um die Ziele aus der Mobilität 2030 bzw. Richtplan zu erreichen. Bei der Umsetzung der Infrastrukturmassnahmen bestehen Zielkonflikte. Die Ergebnisse des vorliegenden Fuss- und Veloverkehrskonzepts fliessen deshalb in das Gesamtbild Agglomeration Frauenfeld ein. In diesem soll die künftige Abwicklung des Verkehrs in Frauenfeld geklärt werden.

Das vorliegende Konzept erarbeitete federführend das Amt für Tiefbau und Verkehr der Stadt Frauenfeld. Die Arbeiten begleitete Fachexperte Julian Baker, Kontextplan Zürich, sowie eine Arbeitsgruppe mit Vertretern des Kantons Thurgau, IG Velo Frauenfeld sowie des städtischen Amts für Hochbau und Stadtplanung. Im Sommer 2019 fand eine Bekanntmachung bei Parteien und Organisationen statt. Insgesamt nahmen 14 Parteien bzw. Organisationen Stellung (plus eine Stellungnahme einer Privatperson). Die Resultate der Vernehmlassung (siehe separater Bericht «Resultate Bekanntmachung») wurden in der Fachkommission Verkehr und Mobilität diskutiert und soweit möglich in den vorliegenden Schlussbericht aufgenommen. Hinweise zu einzelnen Routen werden bei der Umsetzung vertieft geprüft. Das Konzept beschränkt sich vorerst bewusst nur auf die Stadt Frauenfeld. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Agglomeration Frauenfeld soll pragmatisch von innen heraus erfolgen.

2 Grundlagen und deren Ziele

Das vorliegende Konzept basiert auf vorhandenen Grundlagen. Diese werden in diesem Kapitel beschrieben.

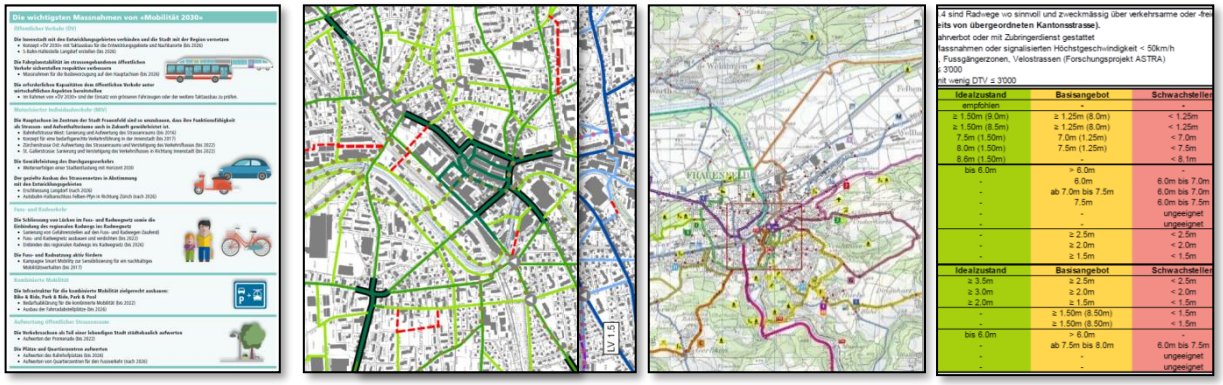


Abbildung 3: Grundlagen Mobilität 2030, Agglomerationsrichtplan, Velokarte und Langsamverkehrskonzept TG

2.1 Mobilität 2030

Das Konzept „Mobilität 2030“, welches der Stadtrat im April 2016 genehmigte, definiert Leitziele für eine stadtverträgliche Mobilität 2030. Bedeutend für das Fuss- und Veloverkehrskonzept sind folgende Ziele:

- Mehrverkehr übernimmt vorwiegend der Fuss- und Rad- sowie öffentliche Verkehr
- Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel in einem stadtverträglich gestalteten öffentlichen Raum
- Hohes Sicherheitsgefühl für alle Verkehrsteilnehmende
- Projekte werden aufgrund Nutzen und Kosten sowie Nachhaltigkeit priorisiert

Im Mobilitätskonzept werden weitere Teilziele für einzelne verkehrliche Aspekte gesetzt. In der nachfolgenden Tabelle werden die für das vorliegende Konzept massgebenden Ziele aufgelistet.

Teilziele des Konzepts Mobilität 2030

Teilziele	Messgrösse	Zielgrösse
Teilziel 1 Angebot und Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs verbessern	Veloverkehr: - Distanz - Qualität	Veloverkehr: - direkte Wege - gut ausgebaute Wege
	Fussverkehr: - Qualität	Fussverkehr: - direkte, gut ausgebaute Wege
Teilziel 2 Erreichbarkeit des Zentrums von Frauenfeld sicherstellen (Altstadt, Bahnhof)	Fuss- und Veloverkehr: - Distanz	Fuss- und Veloverkehr: - direkte Routen
Teilziel 3 Qualität des öffentlichen Raums steigern: attraktiv gestaltete Strassenräume mit einer dem Zweck angepassten, hohen Aufenthaltsqualität	- Koexistenz der Verkehrsträger	- Qualitativ
Teilziel 4 Abstimmung von Siedlung und Verkehr: Anteil von öffentlichem Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr erhöhen	Fuss- und Veloverkehr: - Anteil des Mehrverkehrs	Fuss- und Veloverkehr: - 50%
Teilziel 5 Pragmatische, finanziell verkraftbare Umsetzung der Mobilitätsstrategie	- Finanzierbarkeit - personelle Ressourcen	- Budget/Finanzplan - bestehendes Personal

Quelle: Mobilität 2030, Fachbericht für die Öffentlichkeit, 21. April 2016

Weiter sieht Mobilität 2030 folgende Teilstrategien und Massnahmen vor:

Teilstrategie Fussverkehr:

F1: Objektiv und subjektiv sichere Fusswege

F2: Fussgänger- und Aufenthaltsflächen vergrössern

F3: Fussgängerverkehr aktiv fördern

Massnahmen beim Fussverkehr

- Dichtes Fuss- und Radwegnetz
- Sanierung von Gefahrenstellen
- Konzept bedarfsgerechte Verkehrsführung Innenstadt
- Aufwerten von Quartierzentren
- Kommunikationskonzept „smart mobility".

Teilstrategien Veloverkehr:

V1: Lücken im Radwegnetz schliessen und den regionalen Radweg ins Netz einbinden

V2: Velonutzung aktiv fördern

Massnahmen Veloverkehr:

- Fuss- und Veloverkehrskonzept
- Dichtes Fuss- und Radwegnetz
- Regionale Radwege
- Sanierung von Gefahrenstellen
- Allgemeine Fahrverbote und Einbahnen prüfen
- Radstreifen Bahnhofstrasse
- Radstreifen Thundorferstrasse
- Kommunikationskonzept „smart mobility".

Zentrumsnahe Stadtentlastung

Die Mobilität 2030 sieht auch eine zentrumsnahe Stadtentlastung für die verkehrliche Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr vor. Der Gemeinderat hat im Januar 2019 einem Planungskredit für die Vertiefung einer Tunnelvariante mit flankierenden Massnahmen wie auch einer Variante ohne eine zusätzliche Strasse zugestimmt. Für die Variante ohne zusätzliche Strasse soll im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtbilds für die Agglomeration Frauenfeld 2021 eine Volksbefragung erfolgen. Dabei werden Fuss- und Velomassnahmen in der Innenstadt mitberücksichtigt.

2.2 Ziele und Massnahmen des Richtplans Siedlung und Verkehr Agglomeration Frauenfeld

Bei der Erarbeitung des Richtplans (2009) wurde mit der Bevölkerung und ohne fachliche Wertung ein umfassender Fuss- und Veloverkehrscheck durchgeführt. Dieser zeigte von der Bevölkerung beurteilte Schwachstellen und diente als Basis für die Erarbeitung des Richtplans. Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden die Ergebnisse des Fuss- und Veloverkehrscheck überprüft. Die aktualisierte Resultattabelle dient als wichtige Planungsgrundlage bei künftigen Strassensanierungen und Umsetzung des Fuss- und Veloverkehrskonzepts.

Der Richtplan hält als Grundsatz fest, dass sowohl für geübte wie auch ungeübte Fussgänger und Velofahrende ein durchgängiges Wegenetz angeboten werden soll. Die Strassen bilden dabei das wichtigste Netzelement des Fuss- und Veloverkehrs und sind dementsprechend fussgänger- und velofahrerfreundlich zu gestalten und zu betreiben. Die folgenden Zielsetzungen werden gemäss dem Richtplan für den Fuss- und Veloverkehr verfolgt:

- Die guten Randbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr in der Agglomeration Frauenfeld sollen erhalten und weiter verbessert werden.
- Die Hauptstrassen insbesondere im Zentrum von Frauenfeld, aber auch in den Quartierzentren und Zentren der Nachbargemeinden, sollen für den Fussgänger und Velofahrenden aufgewertet werden.
- Schwachstellen im Netz bzw. Gefahren für Fussgänger und Velofahrende sollen entschärft und sicherer gestaltet werden.
- Dem Fuss- und Veloverkehr soll ein dichtes und umwegfreies Netz angeboten werden. Fehlende Verbindungen sollen schrittweise erstellt werden.
- In der Stadt Frauenfeld sollen die radialen Verbindungen insbesondere für den Veloverkehr zwischen den einzelnen Quartieren verbessert werden.
- An den wichtigen Zielen sollen ausreichende Fahrrad-Abstellanlagen bereitgestellt werden.

Im Richtplan werden die *Fusswegverbindungen* in Alltagsrouten und Freizeitrouten unterteilt:

Alltagsrouten mit hohen Anforderungen aus Sicht Alltagsverkehr

- Direkte Linienführung
- Direkte Querbarkeit Strassen
- Hohe objektive Sicherheit

Freizeitrouten mit hohen Anforderungen aus Sicht Freizeitverkehr

- Hohe Attraktivität Umfeld
- Grösserer Platzbedarf (Gruppen)
- Hohe objektive und subjektive Sicherheit
- Sichere Querbarkeit Strassen
- Gewisse Umwege vertretbar

Bei den *Veloverbindungen* wird zwischen folgenden Routen unterschieden:

Hauptrouten mit hohen Anforderungen aus Sicht geübter Velofahrenden

- Direkte Linienführung
- Direktes Linksabbiegen
- Hohe objektive Verkehrssicherheit

Nebenrouten mit hohen Anforderungen aus Sicht weniger geübter Velofahrenden:

- Hohe subjektive und objektive Verkehrssicherheit
- Geringe Beeinträchtigungen durch Autoverkehr
- Gewisse Umwege vertretbar
- Indirektes Linksabbiegen

Die Erläuterungen zum Richtplan halten zu Einzelthemen die folgenden Grundsätze fest:

- Das Stadtzentrum von Frauenfeld und die Quartierzentren in Frauenfeld sollen gemäss dem Grundsatz der Koexistenz umgestaltet und aufgewertet werden.
- Die Quartierstrassen sind wichtige Verbindungen für Fussgänger und Velofahrende. Durch gestalterische und betriebliche Massnahmen (Tempo 30) sollen diese Strassen für den Fuss- und Veloverkehr sicher und attraktive nutzbar erhalten bzw. gemacht werden.
- Das Fuss- und Velowegnetz soll schrittweise ergänzt werden. Insbesondere bei Neubaugebieten wird auf direkte Verbindungen für Fussgänger und Velofahrende geachtet.
- Um den Velofahrenden ein möglichst dichtes und umwegfreies Wegnetz anbieten zu können, werden die bestehenden Einbahnen sowie allgemeinen Fahrverbote hinsichtlich Zulassung des Veloverkehrs geprüft.
- Die Strassenraumgestaltung sowie Knotenkonfiguration ist den Anforderungen aus Sicht Fuss- und Veloverkehrs besonders Rechnung zu tragen. Die bestehenden Gefahrenstellen für Fussgänger und Velofahrende sollen schrittweise saniert werden.
- Zum Abstellen von Velos sollen bei allen wichtigen Quellen und Zielen und insbesondere im Zentrum von Frauenfeld ausreichend und entsprechend ausgeführte Velo-Abstellplätze angeboten werden. In den Parkierungsbestimmungen sind entsprechende Richtwerte zu definieren.

Im Agglomerationsrichtplan sind sechs Massnahmen festgehalten, welche die Stadt Frauenfeld betreffen.

Objekt		**Massnahme**	**Zeitpunkt gem. Richtplan**
1.1	Dichtes Fuss- und Radwegnetz	Netzergänzung sicherstellen, planen und umsetzen	Dauernd
1.2	Regionale Radwege	Regionaler Radweg in der Thurebene Regionaler Radweg in Murgtal	Sofortmassnahme bzw. mittelfristig
1.3	Sanierung Gefahrenstellen	Schrittweise Sanierung von Gefahrenstellen an den wichtigen Routen des Fuss- und Veloverkehrs	Dauernd
1.4	Allgemeine Fahrverbote und Einbahnen	Prüfung der Zulassung von Velofahrenden	Dauernd
1.5	Radstreifen Bahnhofstrasse	Die Bahnhofstrasse ist mit einem Radstreifen auszubauen.	Bis 2014
1.6	Radstreifen Thundorferstrasse	Ausbau der Thundorferstrasse zwischen Chappenzipfel und Rosenbergstr. mit einem bergwärts führenden Radstreifen	Langfristig nach 2023

Nachfolgend werden einige Beispiele von umgesetzten Massnahmen seit der Erarbeitung des Richtplans aufgeführt:

Nr. 1.1 Dichtes Fuss- und Radwegnetz:

- Diverse Trottoirausbauten im Rahmen von Quartierstrassensanierung
- Einführung Begegnungszone in der Altstadt
- Langfeldstrasse, Langfeld- bis Langdorfkreisel und Juchstrasse beidseitige Radstreifen-Markierung
- Zielackerstrasse, Wellhauserweg bis Zielweg, neue Radstreifen bergaufwärts
- Radstreifen auf Zeughausbrücke
- Häberlinstrasse Kernfahrbahn mit beidseitigem Radstreifen
- Oberwiesenstrasse, Häberlinstrasse bis Weststrasse, innerorts mit Kernfahrbahn, ausserorts mit beidseitigem Radstreifen
- Erchinger-/ Zürcherstrasse Velostreifen vom Trottoir auf Fahrbahn verlegt
- Eisenwerkstrasse, Kernfahrbahn mit beidseitigem Radstreifen

Nr. 1.2 Regionale Radwege:

- Regionaler Radweg West-Ost, Etappen 1 bis 3.1 umgesetzt.

Nr. 1.3 Sanierung von Gefahrenstellen

- Überprüfung Beleuchtung bei Fussgängerstreifen
- Einführung von diversen Tempo-30-Zonen
- Diverse Verbesserungen bei Querungen für Fussgänger (Beleuchtung, Querungshilfen, Verbesserung Sicht)

Nr. 1.4 Allgemeine Fahrverbote und Einbahnen

- Ahornweg für Velofahrende geöffnet
- Öffnung Velowegverbindung Badi-PP bis Walzmühleareal
- Velo im Gegenverkehr auf der Zürcherstrasse (Altstadt)
- Öffnung Einbahn Thundorferstrasse für Velofahrende
- Öffnung Einbahn Hofwiesenstrasse
- Öffnung Einbahn Kehlhofstrasse
- Öffnung Einbahn Wiesenstrasse
- Öffnung Balieresteg
- Öffnung Grabenstrasse zwischen Oberstadt- und Rheinstrasse

Nr. 1.5 Radstreifen Bahnhofstrasse

- Auf dem Abschnitt Lindenplatz bis Laubgasse wurden Radstreifen erstellt

Nr. 1.5 Radstreifen Thundorferstrasse

- Langfristige Massnahme ist noch nicht umgesetzt

2.3 Agglomerationsprogramm Frauenfeld 1. und 2. Generation

Die beiden Agglomerationsprogramme beinhalten verschiedene Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Der Bund beteiligt sich aus dem NAF mit 35% an den Kosten der Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen, falls diese den Massnahmen gemäss den Agglomerationsprogrammen entsprechen. Für die Mitfinanzierung kommen insbesondere folgende Massnahmen in Frage.

Massnahmen aus dem AP1 (2007)

- Nr. 8: Agglomerationsradweg in Bahnnähe
- Nr. 11: Ausbau Fuss- und Radwegnetz Frauenfeld
- Nr. 19: Einstellhalle für Zweiräder am Bahnhof Frauenfeld

Massnahmen aus dem AP 2 (2012)

- VS 6.1: Abgestimmtes Verkehrssystem
- VS 6.2: Dichtes Wegnetz und betriebliche Massnahmen im LV
- VS 6.3: Regionaler Radweg Murgtal
- VS 6.5: Mobilitätsmanagement

2.4 Ziele und Massnahmenvorschläge IG Velo Frauenfeld

Die IG Velo Frauenfeld ist eine Interessengemeinschaft Frauenfelder Einwohnenden, die sich für die Anliegen der Velofahrenden einsetzen. Sie reichten 2016 beim städtischen Amt für Tiefbau und Verkehr einen Katalog mit Zielen und Lösungsvorschlägen zur Verbesserung der Situation für Velofahrende im Zentrum ein. Seither besteht zwischen der IG Velo Frauenfeld und dem Amt ein konstruktiver Dialog. Einige Vorschläge konnten bereits umgesetzt werden. Die Unterlagen fliessen in das Fuss- und Velokonzept der Stadt ein. Vertreter dieser Gemeinschaft haben auch Einsitz im Begleitgremium dieses Konzepts genommen.

2.5 Parlamentarische Vorstösse

Gemeinderat Roman Fischer reichte im Jahr 2018 je eine einfache Anfrage zum Fuss- bzw. Veloverkehr ein. In diesen sind, aufgrund seiner Beurteilung, Schwachstellen dokumentiert. Der Stadtrat hat die beiden Anfragen ausführlich beantwortet (SRB 301 vom 27. November 2018 und SRB 229 vom 4. September 2018). Einzelne Erkenntnisse können für die Routenplanung übernommen werden.

2.6 Velokarte Frauenfeld

Das Amt für Tiefbau und Verkehr gab im Sommer 2016 zum ersten Mal die Karte „Frauenfeld sicher per Fahrrad erleben" heraus. Die Karte zeigt nicht signalisierte Routen, welche mehrheitlich abseits der Hauptverkehrsstrasse führen und noch nicht genügend bekannt sind. Festgelegt wurden diese Routen in Zusammenarbeit mit Velofahrenden. Diese „Wunschlinien" dienen als Basis für das Fuss- und Veloverkehrskonzept. Jedoch gilt es zu berücksichtigen, dass diese Routen teilweise vom Agglomerationsrichtplan abweichen.

2.7 Langsamverkehrskonzept Thurgau

Das kantonale Langsamverkehrskonzept (LVK) wurde am 6. Dezember 2017 vom Grossen Rat zur Kenntnis genommen. Es legt Ziele und Stossrichtungen bei der kantonsweiten Weiterentwicklung des Langsamverkehrs fest, zeigt auf kantonaler Ebene mögliche und geplante Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs auf und stellt Bereiche möglicher kommunaler Massnahmen zur Unterstützung der Weiterentwicklung des Langsamverkehrs zusammen.

Das Langsamverkehrskonzept Thurgau füllt die Lücke im Kapitel „Teilstrategie Langsamverkehr" im Gesamtverkehrskonzept Thurgau (GVK). Zudem verfügt der Kanton nun über eine griffige Basis zur Förderung und Weiterentwicklung des Langsamverkehrs, damit dieser in Zukunft eine tragendere Rolle bei der Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse einnehmen kann. Das Konzept dient als Grundlage zur systematischen Steuerung und Koordination der zukünftigen Tätigkeiten in der Langsamverkehrsplanung.

In der Förderung des Langsamverkehrs kommt Städten und Gemeinden eine zentrale Rolle zu. Ihre Netze garantieren die Feinverteilung innerhalb der Siedlungsgebiete. Für sie bildet das Langsamverkehrskonzept - in Ergänzung zu ihren kommunalen Planungen - eine planerische Grundlage zur Förderung des Langsamverkehrs. Das Konzept zeigt das Optimierungspotential bezüglich Zusammenarbeit und Nahtstellen zwischen Kanton und Gemeinden auf und formuliert nutzbringende Empfehlungen und Grundsätze für die Planungen in den Gemeinden.

Der Kanton Thurgau strebt als übergeordnetes Ziel die Erhöhung des LV-Anteils am Gesamtverkehr an. Dieses Ziel wird in Form einer Vision veranschaulicht. Die zentralen Botschaften sind:

- Der Langsamverkehr ist die gleichberechtigte dritte Säule des Gesamtverkehrssystems.
- Der Thurgau lädt zum Radfahren und Zufussgehen ein und fördert damit eine nachhaltigere Mobilität.
- Ein dichtes, sicheres, hindernisfreies und durchgehendes Fuss- und Radwegnetz durchzieht den Kanton. Es erschliesst alle wichtigen Ziele für Einkauf, Freizeit, Arbeit und Ausbildung.
- Der Kanton Thurgau ist schweizweit und im angrenzenden Ausland für Wanderungen, Radtouren und Langsamverkehrsanlässe bekannt.

Die Strategie zur Umsetzung dieser Vision umfasst ein aus vier Oberzielen bestehendes Zielsystem:

- Langsamverkehr im Gesamtverkehrssystem stärken
- Attraktives Angebot schaffen
- Schnittstellen optimieren
- Rahmenbedingungen verbessern

Für den Handlungsbedarf wurden kantonale Massnahmen und für die Gemeinden Empfehlungen entwickelt. Diese wurden auch in die zwei Kategorien – organisatorische und räumliche Massnahmen – aufgeteilt. Mit den vorgeschlagenen Empfehlungen für die kommunalen Behörden werden die Gemeinden eingeladen, ihr Gemeindegebiet hinsichtlich des skizzierten Handlungsbedarfs zu analysieren und ermittelte Schwachstellen zu beheben.

Systembild Urbaner Raum

Abbildung 4: Systembild Urbaner Raum, Langsamverkehrskonzept Kanton TG

2.8 Schwachstellenanalyse Schulwege

Im Rahmen der Erarbeitung des kantonalen LVKs erhob das Amt für Tiefbau und Verkehr zusammen mit der Schulgemeinde Frauenfeld sämtliche Schulwege zu den Oberstufen- und Primarschulhäusern. Dabei wurden 26 Schwachstellen eruiert. Mehrheitlich sind dies fehlende Querungshilfen. Die Schwachstellen sind aber nicht als Unfallschwerpunkte bekannt. Die Schwachstellen wurden dem kantonalen Tiefbauamt gemeldet, werden vertieft geprüft und entsprechende Massnahmen umgesetzt.

2.9 Fuss- und Veloverkehr auf Bundesebene

Bundesverfassung

Seit 1979 ist die Förderung der Fuss- und Wanderwege in der Bundesverfassung festgeschrieben. Im Jahr 1987 trat das Fuss- und Wanderweggesetz in Kraft. Im Jahre 2016 wurde die „Veloinitiative" zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege eingereicht. Der Bundesrat hat daraufhin einen Gegenvorschlag erarbeitet, welcher die Initianten zum Rückzug ihrer Initiative veranlasste. Mit der Veloinitiative sollen die Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen gleichgestellt werden. Der Bund legt neu auch die Grundsätze zum Netz für den Alltags- und Freizeitveloverkehr fest und kann Infrastruktur- und Informationsmassnahmen in diesem Zusammenhang unterstützen. Dieser Gegenvorschlag des Bundes wurde von National- und Ständerat deutlich gutgeheissen. Im September 2018 nahm auch das Stimmvolk den Gegenvorschlag an.

Velostrassen

In fünf Schweizer Städten fanden bis September 2017 Versuche mit Velostrassen statt. Velostrassen liegen immer in Tempo-30-Zonen und Velofahrende haben Vortritt gegenüber allen einmündenden Strassen. Somit ist für die Velofahrenden ein zügiges Vorwärtskommen ohne Stop-and-Go möglich. Die Resultate des Versuches lassen gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) keinen klaren Nutzen erkennen. Zwar sieht das ASTRA kein erhöhtes Sicherheitsrisiko jedoch auch keinen Nutzen für die Veloförderung. Ein definitiver Entscheid zur Einführung solcher Velostrassen ist noch nicht gefällt.

Abbildung 5: Velostrasse in Basel, baselunterwegs.ch

Verkehrsperspektiven 2040

Im August 2016 veröffentlichte das Bundesamt für Raumentwicklung die Studie «Verkehrsperspektiven 2040». Gemäss diesen Perspektiven steigt die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 25%. Dabei verzeichnet im Referenzszenario der öffentliche Verkehr eine Zunahme von 51%, der Langsamverkehr 32% und der motorisierte Individualverkehr von 18%.

2.10 SchweizMobil Routen

SchweizMobil ist das nationale Netzwerk für den Langsamverkehr insbesondere für Freizeit und Tourismus (Wandern, Velofahren, Mountainbiken, Skaten, Kanufahren, Winterwandern, Schneeschuhwandern, Langlaufen, Schlitteln). Trägerin ist die Stiftung SchweizMobil. Frauenfeld wird von verschiedenen Routen durchquert bzw. starten Routen in Frauenfeld. Die aktuellen Wegführungen sind auf https://www.schweizmobil.ch/de/veloland.html beziehungsweise https://www.schweizmobil.ch/de/wanderland.html im Internet abrufbar.

3 Charakteristik Frauenfelder Fuss- und Veloverkehr

Die Hauptverkehrsstrassen verlaufen aus den Quartieren sternförmig auf das Zentrum und bieten meistens die direkteste Verbindung. Im Zentrum befinden sich die Verkehrsattraktoren wie Bahnhof, Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätze. Ein weiteres Gewerbe- und Arbeitsplatzgebiet liegt im Entwicklungsgebiet Langdorf. Dieses ist heute primär auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet.

3.1 Innenstadt

Die Hauptachsen der Stadt Frauenfeld sind vom MIV geprägt. Der Rathausplatz zwischen Post- und Holdertorkreisel gehört mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von rund 17'000 Fahrzeugen zu den am stärksten befahrenen Strassen in der Stadt Frauenfeld. Zudem verkehrt über den Rathausplatz via Rheinstrasse bis zum Bahnhof die Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB). Aktuell im ½-Stunden- und dereinst im ¼-Stundentakt. Die Kantonsstrassen sind mit Tempo 50 signalisiert. Aufgrund der Verhältnisse liegt die effektiv gefahrene Geschwindigkeit oft tiefer.

Die Strassenquerschnitte in der Innenstadt sind aufgrund der historischen Baustruktur gegeben. Die Raumaufteilung ist aus der Entstehungsgeschichte der Stadt so, dass entlang der Kantonsstrassen die Flächen für den Fussverkehr meist minimal gehalten sind. Ausnahmen bestehen einseitig entlang der Rheinstrasse und der Promenade. Abseits der Kantonsstrassen bestehen teilweise Fusswegverbindungen. Die Altstadt ist mittels Begegnungszone verkehrsberuhigt.

Für den Veloverkehr bestehen in der Innenstadt, mit Ausnahme der Bahnhofstrasse, aufgrund des engen Strassenquerschnittes keine Radstreifen oder -wege entlang der Kantonsstrassen. Abseits der Hauptverkehrsstrassen bestehen Wege und Strassen mit einer geringen MIV Belastung. Jedoch sind keine durchgehenden Routen auf verkehrsarmen Strassen möglich. Die Velofahrenden stossen an neuralgischen Stellen immer wieder an MIV-dominierte Strassenabschnitte.

Abbildung 6: Beim Postkreisel (links) und Holdertorkreisel (rechts) sind die Platzverhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr knapp

3.2 Wohnquartiere

Quartiersammelstrassen dienen als Hauptverbindungen zu den Hauptstrassen in die Innenstadt. Auf diesen Strassen gilt meist Tempo 50. Die Quartiersammelstrassen sind aufgrund der bestehenden Breite unterschiedlich ausgestaltet. Teilweise sind es Strassen mit Kernfahrbahnen (Häberlinstrasse, Eisenwerkstrasse) aber auch Strassen ohne oder nur teilweise mit Velostreifen (Oberwiesenstrasse).

Die mittels Tempo 30 verkehrsberuhigten Wohnquartiere bieten dem Fuss- und Veloverkehr grösstenteils gute Bedingungen. In diesen Zonen dienen Längsparkierungsfeldern sowie „Eingangstoren" oder Trottoirüberfahrten als Verkehrsberuhigung.

Mindestens auf einer Strassenseite verläuft im Normalfall ein Trottoir. Die Ausgestaltung der Tempo-30-Zonen hängt vom Realisierungszeitpunkt ab.

Die erfolgte Öffnung mehrerer Einbahnstrassen und allgemeiner Fahrverbote ermöglicht für die Velofahrenden ein dichteres Wegenetz.

3.3 Topografie

Die Stadt Frauenfeld erstreckt sich von West nach Ost im Thurtal und bietet in der Talebene gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr. Durch die Hanglage im Süden entstehen gewisse Hemmnisse zur Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs. Durch die technische Entwicklung bei den E-Bikes wird zumindest beim Veloverkehr dieses Hemmnis reduziert. Trennend für die südlichen Quartiere wirken das Mühletobel und der Stadtbach. Diese erschweren Tangentialverbindungen zwischen den höher gelegenen Quartieren. Die Murg und Autobahn sind in der Talebene ein Hindernis. In der Innenstadt bestehen über die Murg jedoch mehrere Brücken, die nur für den Fuss- und Veloverkehr zugelassen sind.

Abbildung 7: Balieresteg und Brücke Talackerstrasse queren die Murg

3.4 Wichtige Zielorte für den Fuss- und Veloverkehr

Die nachfolgende Karte zeigt die wichtigsten Ziele (Attraktoren) für den Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Frauenfeld. Die Quartierzentren entsprechen jenen des Agglomerationsrichtplans. Dem Zentrum der Stadt Frauenfeld wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Hier sollen zwischen den Parkplätzen und den Quartieren zu den Ladengeschäften gute Fussverbindungen bestehen.

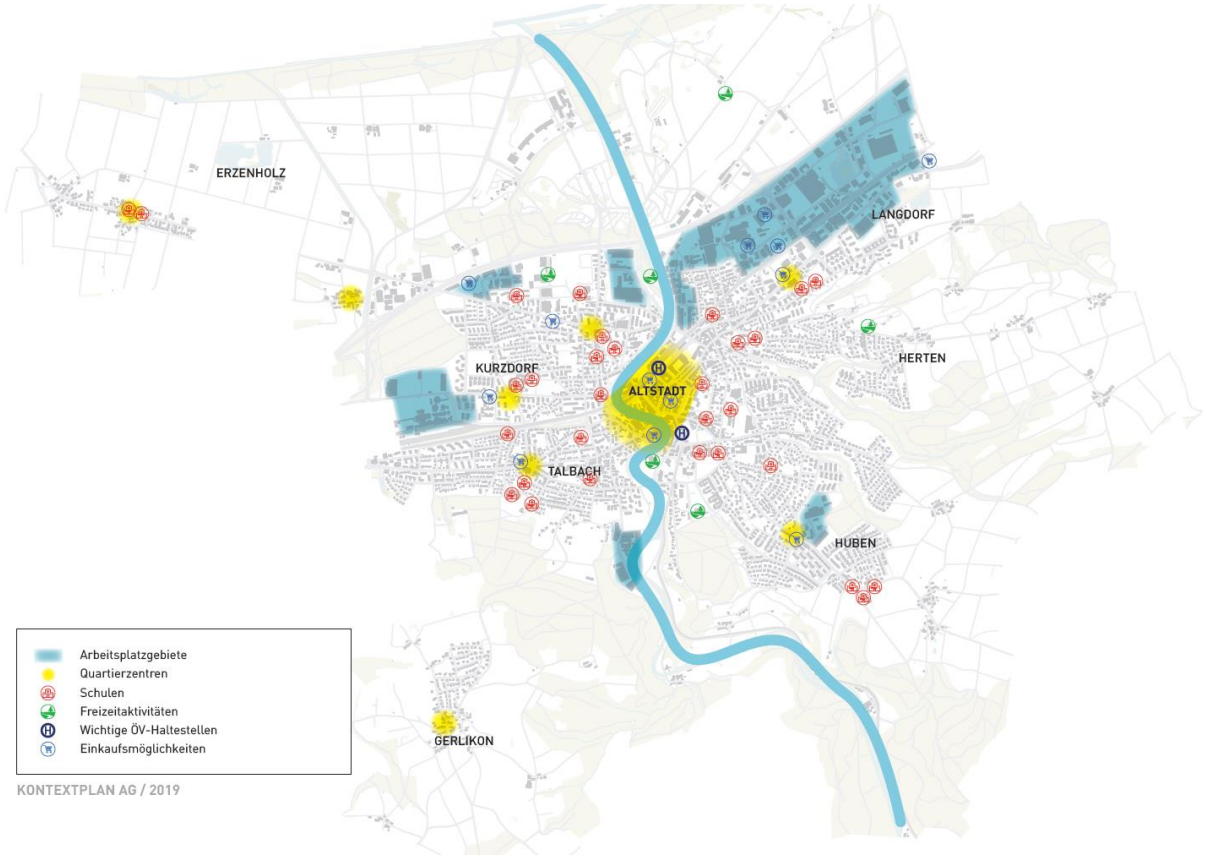


Abbildung 8: Wichtige Zielorte für den Fuss- und Veloverkehr in Frauenfeld

3.5 Veloabstellanlagen

Die unterschiedlichen Ausprägungen und Kapazitäten der Veloabstellanlagen im Zentrum mindern die Attraktivität für Velofahrende. Alleine am Bahnhof reicht das Spektrum von einer gesicherten Velostation zu Veloständern mit ungenügender Kapazität und Abstellvorrichtungen ohne jeglichen Witterungsschutz und Sicherungsvorrichtungen, wobei aktuell an der Eisenbahnstrasse weitere Veloabstellanlagen entstehen. Bei den Oberstufenzentren Auen und Reutenen sind sehr grosszügige Anlagen vorhanden. Bei der Erteilung von Baubewilligungen wird seit einigen Jahren konsequent die Einhaltung der entsprechenden VSS-Norm gefordert. Auch der Kanton hat entsprechende Merkblätter erarbeitet. Dadurch soll auch bei privaten Anlagen eine Mindestqualität erreicht werden.

Abbildung 9: Veloabstellanlage Schulhaus Reutenen

3.6 Signalisation

Konsequent signalisiert sind auf dem Stadtgebiet die Velorouten von Schweiz Mobil. Hingegen lückenhaft und teilweise nicht mehr den heutigen Wegen entsprechend sind stadteigene Routen signalisiert.

In der Innenstadt funktioniert die Fussgängerwegführung dank dem Fussgängerleitsystem. Die Stelen des Systems sind an den neuralgischen Orten gut ersichtlich. Weiter führen signalisierte regionale Wanderwege durch die Stadt. In den Quartieren besteht keine Signalisation für Fussgänger. Aufgrund der Wegdichte werden diese auch nicht als notwendig empfunden.

Abbildung 10: Fussgängerleitsystem als positives Beispiel, die Velosignalisation ist jedoch überholt.

Anlass zur Diskussion gaben vermehrt die Signalisation von Umleitungen bei Baustellen und Anlässen. Der Werkhof, verantwortlich für die temporäre Signalisation, ist seit der Erarbeitung dieses Konzepts für dieses Thema sensibilisiert und versucht, wo zweckentsprechend und sinnvoll, entsprechende temporäre Signalisationen vorzunehmen.

Abbildung 11: Signalisation vom Umleitungen während Bauphasen, Herbst 2018

3.7 Modalsplit

Die Modalspliterhebung im Rahmen des Mikrozensus 2015 (Bundesamt für Statistik) können nur für die Agglomeration Frauenfeld ausgewertet werden. Sie geben einen Eindruck über die Charakteristik des Verkehrs und belegen, dass Frauenfeld im Vergleich mit anderen Agglomerationen eine „Auto-Stadt" ist.

Flächendeckende Zählungen im Bereich Fuss- und Veloverkehr fehlen heute. Bis anhin wurden lediglich einzelne temporäre Messungen durchgeführt (insb. Regionaler Radweg). Es ist daher keine detaillierte Erfolgskontrolle für bisherige Massnahmen möglich.

3.8 Prix Velostädte

Im November 2017 fand die nationale Umfrage zum „Prix Velostadt" von Pro Velo statt. Im Mai 2018 wurde der Bericht veröffentlicht. Frauenfeld schloss wie 2013 mit der Note 3.8 knapp ungenügend ab. Am schlechtesten (Note 3.4) schliesst Frauenfeld in der Kategorie Komfort ab. Diese Kategorie wird auch schweizweit mit einer Durchschnittsnote von 3.6 am schlechtesten beurteilt. Am besten schneidet Frauenfeld in der Kategorie Routennetz ab (Note 4.2). Auch dies ist schweizweit die Bestbeurteilte Kategorie (Note 4.3)

8.3 Kleine Städte (≤ 29'999 EW.)

Stadt	A Verkehrsklima	B Sicherheit	C Komfort	D Routennetz	E Abstellanlagen	F Stellenwert	Durchschnitt A-F
Burgdorf	4.6	4.7	4.6	4.9	4.5	4.7	4.7
Muttenz	4.4	4.2	4.2	4.8	4.0	4.1	4.3
Solothurn	4.4	4.3	4.1	4.8	4.2	4.1	4.3
Riehen	4.3	4.3	4.0	4.8	4.1	4.1	4.3
Reinach (BL)	4.4	4.3	4.2	4.8	4.2	4.1	4.3
Baar	4.1	3.9	4.0	4.6	3.8	3.8	4.0
Kreuzlingen	4.0	3.6	3.6	4.4	4.1	3.6	3.9
Münsingen	4.1	3.6	3.8	4.4	3.9	3.6	3.9
Grenchen	4.2	3.9	3.5	4.4	4.2	3.6	3.9
Frauenfeld	4.0	3.6	3.4	4.2	4.0	3.7	3.8
Allschwil	4.1	3.7	3.7	4.4	3.6	3.5	3.8
Martigny	4.1	3.5	3.6	4.4	3.8	3.5	3.8
Olten	4.0	3.6	3.7	4.4	3.8	3.3	3.8
Dübendorf	3.8	3.5	3.4	4.1	4.0	3.4	3.7
Aarau	3.9	3.6	3.5	4.4	3.5	3.5	3.7
Yverdon-l-B	3.9	3.3	3.2	3.9	4.0	3.3	3.6
Montreux	3.8	3.3	3.4	3.7	3.2	3.7	3.5
Morges	3.9	3.2	3.2	3.8	3.6	3.4	3.5

Tabelle 12: Noten für die kleinen Städte nach Kategorien, 2017.
grün = beste Kategoriennote
rot = schlechteste Kategoriennote

Quelle: Prix Velostädte 2018, Schlussbericht, Rangliste kleine Städte bis 29'999 Einwohner

Das Fazit für die Detailbewertung lautet gemäss dem Schlussbericht für Frauenfeld folgendermassen:

„Frauenfeld erhält in der Umfrage 2017 eine Gesamtnote von 3.8, gleich wie 2013 (Durchschnitt der kleinen Städte: 3.9). Die Pauschalnote zur Aussage „Ich kann hier gut Velo fahren" ist mit 4.2 um 0.2 Punkte tiefer als vor vier Jahren. Innerhalb der Grössenklasse erreicht Frauenfeld den 12. Rang von 18 kleinen Städten.

Die Fragekategorie D Wegnetz wird am besten bewertet (Note 4.2). Nicht nur die Durchschnittsnote, sondern auch die Einzelaussagen erhalten hohe Werte bis 4.7. D4 „Zentrum gut erreichbar" erzielt eine der höchsten Noten überhaupt. Die grösste Entwicklung macht die Kategorie F Stellenwert, sie verbessert sich um 0.2 Punkte von 3.5 auf 3.7.

Die Kategorie A Verkehrsklima erreicht mit E Abstellanlagen (jeweils Note 4.0) die zweite Position. Die übrigen Kategorien erreichen die Noten 3.6 (B Sicherheit) und 3.4 (C Komfort).

Die Höchstnote erzielt die Einzelaussage A3 „keine Konflikte mit Fussgänger/-innen" mit 4.8. Den grössten Schritt nach vorne macht die Einzelaussage F5 „genug Velowerbung" (plus 0.56 Punkte). C3 „Ampeln abgestimmt" erreicht den Tiefstwert 2.7. B5 „genügend Überholabstand" erzielt den höchsten Rückgang seit 2013 (minus 0.36 Punkte).

Mit dieser Bewertung landet Frauenfeld auf Rang 18 der insgesamt 34 ausgewerteten Städte.

In Frauenfeld haben 2017 304 Menschen an der Umfrage teilgenommen. Das sind 100 Personen mehr als 2013 oder plus 49%.

3.9 Beurteilung des Begleitgremiums (Blick von innen)

Neben den schon erwähnten Themen wurde im Rahmen der ersten Sitzung des Begleitgremiums über die Stärken und Schwächen des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Frauenfeld diskutiert. Schwachpunkte bei den heutigen Wegen sind insbesondere im Zentrum die schlechte Aufenthaltsqualität entlang der Hauptverkehrsachsen. Dies wirkt sich negativ auf die subjektive Sicherheit aus. Insbesondere im unmittelbaren Zentrum fehlen attraktive und markierte Alltagsverbindungen abseits der Hauptverkehrsstrassen. Auch ist die Infrastruktur sehr heterogen. So sind beispielsweise Radstreifen nicht überall genügend breit oder Randabschlüsse unterschiedlich ausgestaltet. Auch enden gute Wege an neuralgischen Stellen mit unklaren Situationen (Bsp. Marktplatz). Des Weiteren werden Kreuzungen und Abzweigsituationen oft als gefährlich empfunden.

Beim Fussverkehr fehlt zum Teil die attraktive Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr. Ansonsten wird die Situation für den Fussverkehr, mit Ausnahme der Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum, eher positiv gesehen. Beim Veloverkehr ist der Regionale Radweg ein sehr guter Beginn. Auch konnten in den letzten Jahren punktuelle Verbesserungen für den Veloverkehr umgesetzt werden.

3.10 Einschätzung des externen Fachexperten (Blick von aussen)

Die Erarbeitung der Fuss- und Veloverkehrs wurde von Julian Baker (Kontextplan AG) begleitet. In diesem Kapitel fasst er seine Eindrücke zum Ist-Zustand zusammen.

Veloverkehr

Es fällt relativ schnell auf, dass das Velo in Frauenfeld eine gewisse Bedeutung in der Planung bzw. eine gewisse Präsenz im öffentlichen Raum einnimmt. Auch ist erkennbar, dass punktuell spezifische Lösungen für Velofahrende gesucht werden (z.B. Querungs- und Abbiegehilfen). Die vielen und meist sehr gut belegten Veloparkplätze am Bahnhof zeigen einerseits die Nutzung aber auch das Ausbaupotenzial auf. Positiv fällt die Menge an Veloparkplätzen bei Schulen auf. Sie sind nicht nur sehr prominent, sondern teilweise auch sehr ansprechend gestaltet. Hier ist eine gewisse Wertschätzung gegenüber den jüngsten Velofahrenden spürbar. Bei der Qualität der Verbindungen wird allerdings ein eher zwiespältiges Bild geboten. Einerseits gibt es einzelne Abschnitte mit sehr hohem Standard, wie etwa am regionalen Radweg. Andererseits gibt es viele Verbindungen (insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen), die keine oder nur eine ungenügende Veloinfrastruktur anbieten. Damit wird am ehesten die relativ kleine Zielgruppe der sehr routinierten und sicheren Velofahrenden angesprochen. Viele andere mit höherem Sicherheitsbedürfnis (insbesondere Familien, Ältere etc.) verzichten aber auf Velofahren.

Abbildung 12: Illustrativ die heterogenen Qualitäten von Velowegen in Frauenfeld

Fussverkehr

Auch dem Fussverkehr kommt in Frauenfeld eine gewisse Bedeutung zu. Individuelle fussgängerfreundliche Lösungen sind immer wieder anzutreffen. Als positives Beispiel ist auch das Fussgängerleitsystem zu nennen. Ein sehr wichtiger Punkt zum Schutz des Fussverkehrs ist, dass Frauenfeld wo immer möglich konsequent auf eine Trennung zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden setzt. Dies hat, wie viele (positive wie negative) Beispiele aus anderen Städten zeigen, auch einen wichtigen Einfluss auf das Verkehrsklima.

Fazit

Es werden viele Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr in Frauenfeld umgesetzt; allerdings zu wenig fokussiert.

Der Fokus bei der Veloplanung liegt v.a. noch auf den routinierten und sicheren Velofahrenden. Die Grundinfrastruktur entspricht allerdings qualitativ häufig nicht den Bedürfnissen der breiten Bevölkerung. Es gibt prinzipiell gute städtische und kantonale Planungsgrundlagen, die aber einige Widersprüche enthalten. Um das Verlagerungsziel zu erreichen ist ein Quantensprung nötig:

- Es müssen andere Zielgruppen als bisher angesprochen werden (d.h. für erhöhtes Sicherheitsbedürfnis planen und kommunizieren).
- Es braucht sichere, durchgängige und erkennbare Routen.
- Eine höhere Qualität der Fuss- und Veloinfrastruktur ist nötig.
- Bei der Umsetzung empfiehlt sich ein fokussierter Mitteleinsatz durch Festlegung von Prioritäten.

4 Handlungsbedarf

Die Mobilität 2030 bestätigte die Stossrichtung des Agglomerationsrichtplans, dass der künftige Mehrverkehr überwiegend durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr übernommen werden soll. Damit dieses ambitionierte Ziel erreicht wird, muss mit gezielten Massnahmen der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Die in Kapitel 2 und 3 beschriebene Ausgangslage sowie die bisher punktuell umgesetzten Richtplanmassnahmen genügen nicht um dieses Ziel zu erreichen. Damit in Zukunft in Frauenfeld vermehrt zu Fuss gegangen und das Velo genutzt wird, sind weitere Anstrengungen notwendig.

Grösster Handlungsbedarf besteht bei der Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Veloverkehr. Hier fehlen insbesondere an verkehrlich neuralgischen Stellen unterstützende Infrastrukturen für den Veloverkehr. Aber auch abseits der Hauptverkehrsachsen ist der Komfort für die Velofahrenden ausbaufähig. Damit sich zusätzliche Menschen in Frauenfeld für das Velofahren begeistern können, muss ein zusammenhängendes Netz entstehen, welches ein komfortables Velofahren ermöglicht. Beim Fussverkehr sind die linearen Verkehrsbeziehungen auf einem guten Niveau. Jedoch fehlt es in der Innenstadt sowie in den Quartierzentren an qualitativ guten Aufenthaltsflächen und attraktiven Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstrassen.

Neben dem ausgewiesenen Handlungsbedarf bei der Infrastruktur und der damit verbundenen Netzentwicklung sind auch sogenannte „Soft-Massnahmen" in den Bereichen Marketing und Governance notwendig. Die drei Teilbereiche Netzentwicklung / Infrastruktur, Marketing und Governance müssen ineinandergreifen, damit sich künftig zusätzliche Personen in der Stadt Frauenfeld zu Fuss oder mit dem Velo fortbewegen. Deshalb sollen Massnahmen in diesen drei Bereichen entwickelt werden. Auch muss eine klare Priorisierung bei der Umsetzung stattfinden.

4.1 Handlungsbedarf Netzentwicklung / Infrastruktur

Der Richtplan setzt für den Fussverkehr ein engmaschiges Netz fest. Dieses ist grösstenteils umgesetzt. Die Wohnquartiere der Stadt sind mehrheitlich verkehrsberuhigt und verfügen mindestens einseitig über ein Trottoir. Mit dem dichten Fusswegnetz funktionieren die linearen Beziehungen zwischen den Quartieren sowie der Innenstadt. Grösster Handlungsbedarf besteht in der Innenstadt und den Quartierzentren. Entlang der Hauptverkehrsachsen sind die Platzverhältnisse für die Zufussgehenden knapp. Dies wirkt sich negativ auf die subjektive Sicherheit aus. Punktueller Handlungsbedarf besteht bei den Schulwegen zu den Kindergärten und den Primarschulhäusern sowie im Entwicklungsgebiet im Osten der Stadt. Mit der Siedlungsentwicklung verändern sich die Nachfrageströme in diesem Gebiet. Weiter müssen die Wege auch eine Mobilität im Alter zulassen. Hierfür sind neben entsprechender Ausgestaltung der Infrastruktur auch Sitzgelegenheiten entlang der wichtigen Achsen zu schaffen.

Beim Veloverkehr fehlt ein zusammenhängendes und erkennbares Alltagsnetz mit hohen Ansprüchen an den Komfort für Velofahrende. Zu einem komfortablen Netz gehören neben sicheren Routen auch entsprechende Abstellanlagen. Auch einzelne Kreuzungsbereiche auf den Hauptverkehrsstrassen müssen geprüft werden. Weiter sind die Voraussetzungen für die geänderten Mobilitätsbedürfnisse, wie digitale Planinformationen und Ladestationen für E-Fahrzeuge, zu schaffen.

4.2 Handlungsbedarf Marketing

Bisher fanden zwei „Smart Mobil" Anlässe in der Stadt Frauenfeld statt. Bei diesem konnten sich diverse Anbieter von Fuss- und Veloverkehrsangeboten präsentieren. In Zukunft sollen Marketingmassnahmen helfen, ein neues Publikum für den Fuss- und Veloverkehr anzusprechen. Sämtliche Verkehrsteilnehmende sollen für den Fuss- und Veloverkehr besser sensibilisiert werden. Infrastruktur- und Netzentwicklungsmassnahmen müssen kommunikativ noch intensiver begleitet werden.

4.3 Handlungsbedarf Governance (Lenkungsform)

Für eine gute Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist eine entsprechende Kultur und Verankerung in der Bevölkerung und der Stadtverwaltung wichtig. Bisher gab es bei der Stadtverwaltung dazu keine Massnahme. In Zukunft sollen die relevanten Amtsstellen für die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sensibilisiert werden. Dazu sind entsprechende Handlungsanweisungen notwendig. Zusammen mit den Schulgemeinden und dem Kinderrat (Kira) soll das Thema Zufussgehen und Velofahren bei den Kindern und Jugendlichen thematisiert werden. Auch Hinweise zu den Schulwegen sollen regelmässig abgefragt werden. Zudem ist vorgesehen, zusammen mit Marketingmassnahmen weitere Betriebe und Institutionen (Bsp. Kantonalverwaltung, Sport- und Freizeitanbieter, Detailhandel, grosse Arbeitgeber) für die Themen des Fuss- und Veloverkehrs zu sensibilisieren.

5 Fuss- und Veloverkehrskonzept

Grösster Handlungsbedarf besteht bei der Entwicklung eines durchgängigen Velonetzes. Die im Agglomerationsrichtplan zahlreich definierten Haupt- und Nebenrouten für den Veloverkehr wurden erst punktuell umgesetzt. Um in Zukunft die Ressourcen gezielt einsetzen zu können, damit ein zusammenhängendes und erkennbares Netz entsteht, wurde als erster Schritt für den Fuss- und Veloverkehr eine Netzphilosophie entwickelt. Aus dieser wird dann das Routennetz abgeleitet. Die in Kapitel 5.1 und 5.2 beschriebenen Netzphilosophien dienen als Ausgangslage für die konkreten Routenpläne. Für den Veloverkehr wurde dieser im Rahmen des vorliegenden Konzepts festgelegt (Kapitel 5.5). Daraus abgeleitet werden die notwendigen Massnahmen. Die nachfolgende Abbildung zeigt den Aufbau des Fuss- und Veloverkehrskonzepts der Stadt Frauenfeld.

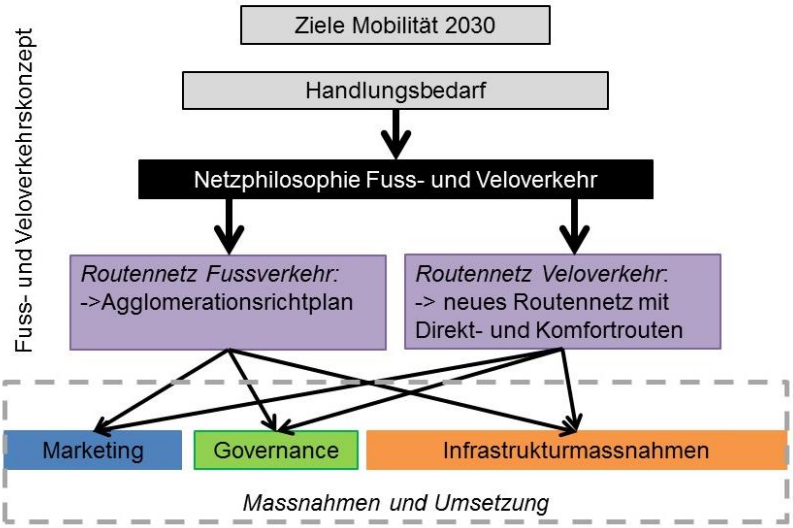


Abbildung 13: Aufbau Fuss- und Veloverkehrskonzept

Um die ambitionierten Ziele der Mobilität 2030 zu erreichen, sind neben Infrastrukturmassnahmen auch Massnahmen im Bereich Marketing und Governance notwendig. Für die einzelnen Massnahmen sind Massnahmenblätter erarbeitet worden, welche als Grundlagen für die weiteren Arbeiten im Bereich Fuss- und Veloverkehr dienen. Diese Massnahmenblätter (Anhang) beschreiben die Ausgangslage, die Zielsetzung sowie die zu erarbeitenden Massnahmen. Wo möglich wurden erste Grobkostenschätzungen vorgenommen. In Abstimmung mit dem Strassensanierungsprogramm von Stadt und Kanton sowie der Komplexität zur Umsetzung der Massnahmen, werden diese priorisiert. Massnahmen mit höchster Priorität sollen bis zum Jahr 2022 umgesetzt sein. Massnahmen mit zweiter Priorität bis zum Jahr 2026.

Die im Rahmen dieses Konzepts erarbeiteten Massnahmen sind ein erster Schritt für eine nachhaltige Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Frauenfeld. Nach Umsetzung dieser Massnahmen muss eine Folgeplanung stattfinden. Diese wird sich der Stadtentwicklung sowie an neuen Mobilitätsformen ausrichten müssen. Im Kapitel 7 werden die möglichen weiteren Planungsschritte im Bereich Fuss- und Veloverkehr beschrieben.

5.1 Netzphilosophie Fussverkehr

Beim Fussverkehr liegen die grössten Potenziale zur Verbesserung und Förderung in der Innenstadt, in den einzelnen Quartierzentren sowie rund um die Schulanlagen. Insbesondere das subjektive Sicherheitsgefühl und die Aufenthaltsqualität sollen in diesen Bereichen hoch sein. Im Vordergrund steht beim Fussverkehr eine „flächige" Verbesserung rund um die Hauptattraktoren des Fussverkehrs. Neben den Quartierzentren gehören dazu die Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und Orte für Freizeitaktivitäten. Die Verbesserung kann beispielsweise mittels grösseren Fusswegbereichen oder attraktiveren Aufenthaltsflächen mit Sitzgelegenheiten erfolgen. Als Pilotprojekt für die Innenstadt kann das zurzeit in Erarbeitung stehende Umgestaltungsprojekt „Promenade-Vorstadt" herangezogen werden. Für die Quartierzentren (gemäss Agglomerationsrichtplan) müssen die entsprechenden Projekte erarbeitet werden. Ein weiteres Hauptaugenmerk beim Fussverkehr liegt bei der Querung von Strassen. Insbesondere auf den Schulwegen ist diesen eine hohe Priorität beizumessen. Im Allgemeinen soll der Fussverkehr bei der Querung von Routen anderer Verkehrsträger eine hohe Priorität geniessen.

Die lineare Beziehung, mit dem engmaschigen Fusswegnetz (gemäss Agglomerationsrichtplan), hat einen guten Standard und soll deshalb weiter als Basis dienen. Bei der Sanierung von entsprechenden Strassenabschnitten muss dieser Standard weitergeführt und die Anforderungen des Agglomerationsrichtplan weiter umgesetzt werden sowie die Netzlücken geschlossen werden.

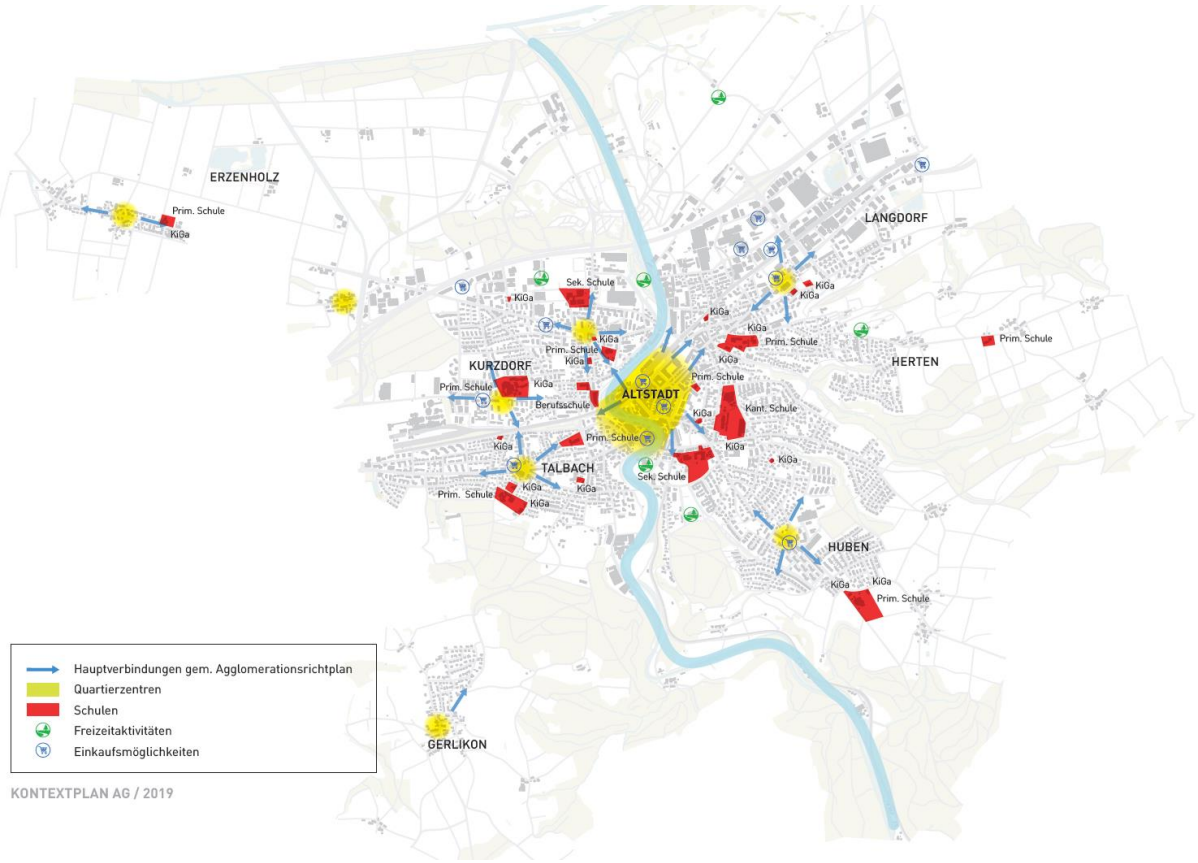


Abbildung 15: Netzphilosophie Fussverkehr

5.2 Netzphilosophie Veloverkehr

Im Gegensatz zur flächigen Entwicklung des Fussverkehrs, soll beim Veloverkehr ein zusammenhängendes Routennetz entwickelt werden. Dabei erhält jede Siedlungskammer der Stadt mindestens eine direkte und eine komfortable Route ins Zentrum. Dort sind die Routen miteinander verbunden. Im Sinne eines zielgerichteten Mitteleinsatzes werden diese Routen bei der Umsetzung gegenüber den Richtplanrouten prioritär behandelt. Auf ausgewiesene tangentiale Verbindungen wird im Zeithorizont dieses Konzepts verzichtet. Die Mittel sollen effizient auf nachfragestarken Verbindungen eingesetzt und auf diesen durchgehenden Routen geschaffen werden. Tangentialverbindungen sollen bei punktuelle Verbesserungen bei Strassensanierungen berücksichtigt werden. Als Basis für diese Massnahmen dient das Routennetz des Agglomerationsrichtplans.

In Frauenfeld verlaufen die direkten Wege aus den Quartieren ins Zentrum systembedingt meist entlang von Kantonsstrassen oder auf Quartierhauptsammelstrassen. Diese Strassen weisen eine vergleichsweise hohe Verkehrsbelastung auf. Auf diesen direkten Wegen sollen auch die Velofahrenden verkehren, da Umwege für geübte Velofahrende ein Hemmnis darstellen. Deshalb werden *Direktrouten* ins Zentrum für Velofahrende gemäss dem im kantonalen Langsamverkehrskonzept definierten Idealzustand angestrebt. Auf diesen Achsen entstehen systembedingt Zielkonflikte mit dem motorisierten Individualverkehr sowie dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Auch im historisch gewachsenen Strassenraum des Zentrums fehlt der Platz, um den Bedürfnissen aller Verkehrsträger gerecht zu werden.

Um diesen Zielkonflikten zu begegnen, hat der Stadtrat zusammen mit dem Kanton und den Agglomerationsgemeinden beschlossen, ein Gesamtbild Agglomeration Frauenfeld zu erarbeiten. Dieses soll als Grundlage für die Überarbeitung des Richtplans Siedlung und Verkehr der Agglomeration Frauenfeld sowie der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes 5. Generation dienen. Das bildet die Grundlage für Beiträge des Bundes an grössere Infrastrukturprojekte. Die Strategie der Verkehrsentwicklung in Frauenfeld sieht bis 2027 vor, die Infrastruktur und das Temporegime auf den Strassen der Innenstadt anzupassen und die Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation umzusetzen. Dazu soll im 2021 eine Volksbefragung stattfinden. Erst nach 2027 ist eine Stadtentlastungsstrasse vorgesehen.

Die Massnahmen auf den Direktrouten und im Zentrum der Innenstadt sollen deshalb gemäss den Zielen des kantonalen Langsamverkehrskonzepts eine Koexistenz der Verkehrsträger anstreben. Konkrete Massnahmen können nur in einer Gesamtschau im Rahmen des Gesamtbildes erfolgen. Die definierten Ziele und Routen des vorliegenden Fuss- und Veloverkehrskonzeptes dienen als wichtige Grundlage für das Gesamtbild.

Als Rückgrat für das zukünftige Komfortroutennetz dient der *Regionale Radweg*. Dieser hat auf einigen Abschnitten schon beinahe den Charakter einer Veloschnellroute. Angebunden an den Regionalen Radweg werden, wo es sinnvoll und logisch erscheint, die *Komfortrouten*. Diese führen nicht auf dem direktesten Weg ins Zentrum, sondern durch verkehrsberuhigte Zonen. Wo dies nicht möglich ist, werden zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung gesucht. Dem objektiven und subjektiven Sicherheitsempfinden wird dabei ein hoher Stellenwert beigemessen. Auch soll auf diesen Routen der Fahrkomfort hoch sein. Die Komfortrouten werden im Zentrum untereinander verbunden, so dass rund um die Innenstadt ein Ring entsteht, welcher den Anforderungen

des Komfortroutennetzes gerecht wird. Diese Routen sind für weniger geübte Velofahrende, Familien, Kinder und Jugendliche gedacht. Mit dem Komfortroutennetz sollen neue Zielgruppen angesprochen werden.

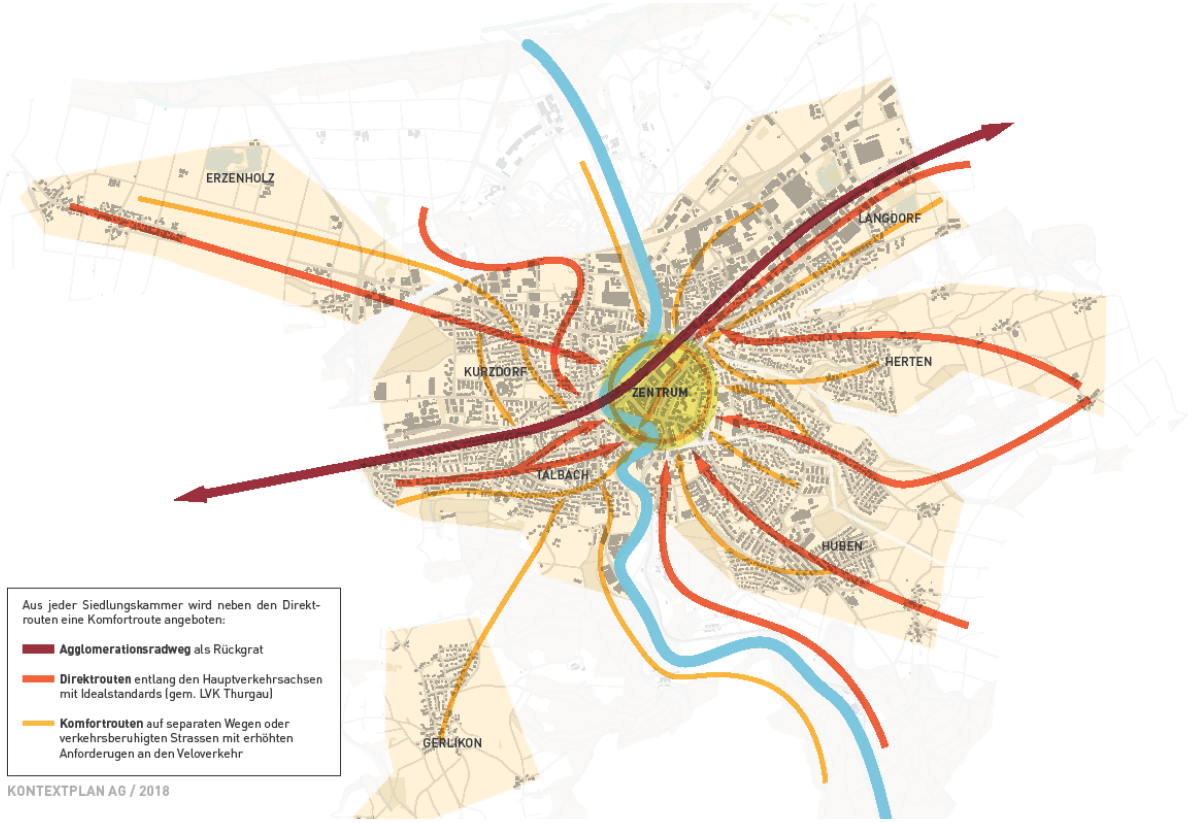


Abbildung 16: Netzphilosophie Veloverkehr

5.3 Anforderungen Komfortroutennetz

In ihrer Ausgestaltung sollen die Komfortrouten

- möglichst sichere Querungsmöglichkeiten (Bsp. Aufstellhilfe bei stark befahrenen Strassen),
- Fahrtrouten möglichst ohne Hindernisse (Bsp. Randabsätze),
- angepasste Geschwindigkeiten (Tempo 30),
- und genügend breite Radwege bzw. Radstreifen (mindestens Idealzustand gemäss kantonalem Langsamverkehrskonzept)

bieten.

Mischflächen von Fuss- und Veloverkehr sollen nur in Ausnahmefällen (Bsp. Brücken) zugelassen werden oder notwendige Wegabschnitte eine genügende Breite (mind. 3.5 Meter) aufweisen. Mit den beschriebenen Anforderungen entstehen auch Zielkonflikte gegenüber dem Fussverkehr. Bei Kreuzungen von wichtigen Fusswegverbindungen hat die sichere Führung der Zufussgehenden Priorität. Bei der Ausgestaltung entsprechender Kreuzungsbereiche gelten die aktuellen Vorgaben des kantonalen Tiefbauamtes. Für den Veloverkehr werden bei Kreuzungen möglichst sanfte Übergänge angestrebt.

5.4 Anforderungen Direktrouten

Aus sämtlichen Siedlungskammern sollen neben den Komfortrouten in nachgelagerter Priorität auch Direktrouten für geübte Velofahrer ins Zentrum entstehen. Diese sollen in Koexistenz zum übrigen Verkehr geführt werden. Bei den Direktrouten handelt es sich überwiegend um Routen auf Kantonsstrassen. Wo möglich sind Radstreifen gemäss den Anforderungen des kantonalen Langsamverkehrskonzepts anzustreben. Wo dies nicht möglich ist, sind weitere Massnahmen im Sinnen der Koexistenz zu prüfen.

5.5 Veloroutenplan

Auf Basis der Netzphilosophie, den beschriebenen Anforderungen sowie der Bewertungsmethode des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) wurden die Komfortrouten festgelegt. Die entlang der Hauptstrassen führenden Direktrouten sind grundsätzlich gegeben.

Die Komfortrouten 1-15 werden nachfolgend kurz beschrieben. Die dazugehörenden Infrastrukturmassnahmen sind in den entsprechenden Massnahmenblättern ersichtlich.

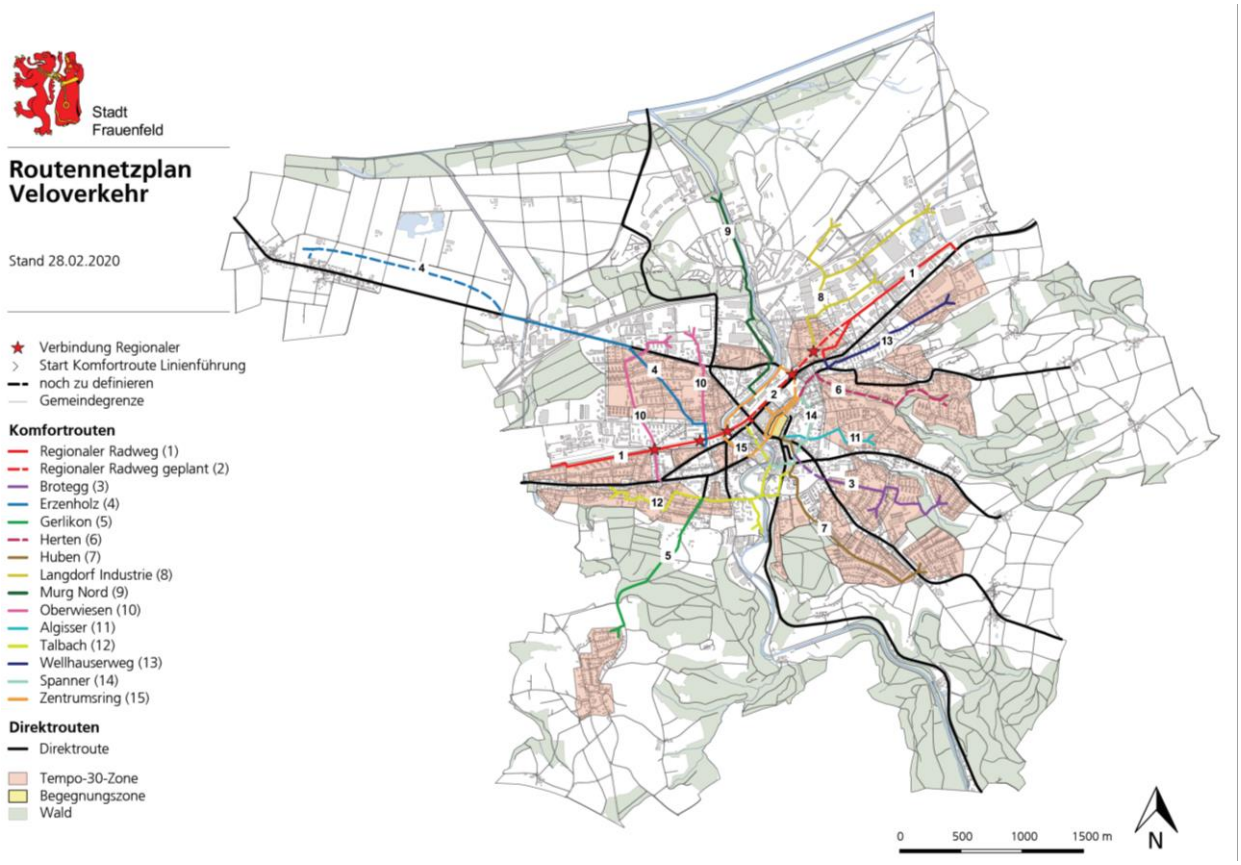


Abbildung 17: Routennetzplan Veloverkehr

Eine Komfortroute erschliesst jeweils eine oder mehrere Siedlungskammern. Dabei ist das Symbol › als Sammelpunkt für die Siedlungskammern und Startpunkt der Komfortrouten zu interpretie-ren.

Bezeichnung und Beschreibung der Komfortrouten	
I-1/2 Regionaler Radweg	Der Regionale Radweg ist westlich und östlich der Innenstadt gebaut. Es fehlt der Abschnitt durch das Zentrum. Die Umsetzung dieses Abschnittes ist aufgrund der knappen Platzverhältnis schwierig. Linienführungsvarianten sind zu prüfen.
I-3 Brotegg	Die Route Brotegg erschliesst die Siedlungskammer zwischen Thundorfer- und Neuhauserstrasse im Bereich der Broteggstrasse. Ab der Einmündung Brotegg-/ Thundorferstrasse ist die Linienführung je nach Machbarkeit vertieft zu prüfen. Entweder wird sie via Chappenzipfel-Kreisel und Thundorferstrasse zu Innenstadt geführt oder alternativ durch das Schulareal Reutenen und Marktplatz zur Innenstadt.
I-4 Erzenholz	Die Route 4 beginnt im Erzenholzquartier und bindet dieses an das Zentrum an. Die Route führt via Maiholzstrasse und Laubgasse zum Regionalen Radweg. Die Wegführung zwischen der Schaffhauserstrasse und dem Erzenholzquartier ist noch zu überprüfen. Es ist zu klären ob eine Veloführung entlang der Schaffhauserstrasse oder auf den Landwirtschaftsstrassen mehr Sicherheit bietet.
I-5 Gerlikon	Die Route 5 beginnt im Ortszentrum von Gerlikon und führt über Quartierstrassen und über die Gerlikonerstrasse bis in die Talackerstrasse. Dort mündet sie in die Route 12 Talbach. Die Route Gerlikon hat grosse Höhenunterschiede. Die starke Steigung lässt sich daher nicht vermeiden.
I-6 Herten	Diese Route verbindet die Siedlungskammer Bannhalden mit dem Zentrum. Gemäss Richtplan führt die Nebenroute über die Kanzlerstrasse. Diese ist aber unübersichtlich und im Bereich Langdorfschulhaus schwierig zu führen. Alternativ könnte für den Veloverkehr zwischen der Bannhaldenstrasse und der Mühletobelstrasse der bestehende Fussweg zu einem Fuss- und Radweg ausgebaut werden. Jedoch ist dieser Abschnitt steil. Die genaue Linienführung muss mit einer vertieften Studie evaluiert werden. Herausfordernd sind ebenfalls die Linienführung im Bereich der Zürcherstrasse und der Anschluss an den Zentrumsring.
I-7 Huben	Die Route 7 beginnt an der Thundorferstrasse und führt über den Höhenweg, die Bsetzi- und Alfred-Huggenberger-Strasse zur Reutenenstrasse. Im Anschluss über den Stadtgartenweg und den Marktplatz zur Thundorferstrasse. Ab der Querung Marktstrasse entspricht diese Routenführung heute noch nicht den Anforderungen einer Komfortroute. Mit dem Projekt Sanierung St. Galler-/ Marktstrasse kann die Querungssituation bei der Marktstrasse und die Führung über den Marktplatz verbessert werden.
I-8 Langdorf	Die Route 8 erschliesst einerseits das Freizeitgebiet Grosse Allmend und andererseits das Industrie- und Gewerbegebiet. Im Anschluss führt die Route über die Erchingerstrasse auf die Bahnhof- und Zeughausstrasse. In diesem Gebiet fehlen primär auch Querverbindungen. Bei entsprechenden Bauprojekten sollen solche Querverbindungen angestrebt werden. Dies ermöglicht allenfalls in Zukunft auch eine direkte Verbindung an den Regionalen Radweg zum Bahnhof.

I-9 Murg Nord	Die Route 9 startet bei der Kaserne Auenfeld und führt entlang der Murg zum Murg-Auen-Park und über die Mühlewiesenstrasse zur Eisenwerkstrasse in die Gaswerkstrasse. Dort besteht Anschluss über die Murgbrücke an den Zentrumsring. Zentrales Element für diese Route ist der Ausbau der Brücke über den Mühlewiesenkanal. Von einer Linienführung durch den Park wird abgesehen, da dieser auch stark von Fussgängern benutzt wird.
I-10 Oberwiesen	Die Route 10 verbindet die Siedlungskammer Oberwiesen mit dem Oberstufenzentrum Auen und bietet Richtung Süden Anschluss an den Regionalen Radweg sowie das Quartierzentrum Talbach. Für die Anbindung an den Regionalen Radweg muss bei der Eisenbahnbrücke der Häberlinstrasse eine velotaugliche Verbindung geschaffen werden. Um die Kleine Allmend besser an das Zentrum anzubinden, führt die Route 10 zusätzlich über die Auenstrasse und Laubgasse und mündet in die Route 4 und gelangt so zum Zentrum / Bahnhof.
I-11 Algisser	Die Route 11 verbindet die Siedlungskammer Algisser mit dem Zentrum. Herausforderung dieser Route ist die Querung der Ringstrasse und der Bereich der Promenadenstrasse. Ansonsten führt diese Route durch verkehrsberuhigte Zonen.
I-12 Talbach	Die Route 12 durchquert die Siedlungskammer Talbach und führt via „Badi-Gebiet" zur Innenstadt. Im Bereich Badi muss im Zusammenhang mit dem Hallenbadneubau die Linienführung zum Zentrum noch im Detail festgelegt werden. Die Route erschliesst auch das Gebiet Walzmühle sowie die Pump-Track-Anlage.
I-13 Wellhauseweg	Diese Route verbindet die Siedlungskammer Wellhauserweg mit der Innenstadt. Herausfordernd zur Erreichung des Standards für die Komfortroute ist die Linienführung im Bereich der Zürcherstrasse.
I-14 Spanner	Diese Route dient als Verbindungsroute der südöstlichen Komfortrouten. Ohne die Route 14 können diese Routen nur über die Kantonsstrassen im Zentrum verbunden werden. Die Route führt durch verkehrsarme Gebiete. Jedoch muss die Einmündung in die Zürcherstrasse im Bereich Vorstadt vertieft geprüft werden.
I-15 Zentrumsring	Der Zentrumsring ist das zentrale Element um ein durchgängiges Komfortroutennetz zu erhalten. Herausforderungen bestehen in erster Linie bei den Querungen der Kantonsstrassen oder der abschnittsweisen Führung auf den Hauptverkehrsachsen (Zürcherstrasse Abschnitt Altweg – Postkreisel – Vorstadt). Noch offen ist die Linienführung im Bereich Zeughausstrasse – Vorstadt. Diese hängt auch von der Entwicklung des Kasernen-Areals sowie einer allfälligen Tunnelvariante ab.

Bezeichnung und Beschreibung der Direktrouten	
I-16 Direktrouten	Aus den Quartieren sollen in zweiter Priorität möglichst durchgehende Direktrouten ins Zentrum entstehen. Die Direktrouten führen meist auf Kantonsstrassen. Im Rahmen des zu erarbeitenden Gesamtbildes sind die Zielkonflikte auf diesen wichtigen Verkehrsachsen zu klären.

6 Massnahmen

Die Massnahmen gliedern sich in die drei Teilbereiche Infrastruktur, Marketing und Governance. Die nachfolgende Grafik zeigt eine Übersicht der Massnahmen. Sämtliche dieser Massnahmen tragen gemeinsam zur Erreichung der Ziele gemäss Mobilität 2030 bei und decken die Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept ab. Hauptaufgabe aus dem vorliegenden Fuss- und Velokonzept ist die Umsetzung des Komfortroutennetzes.

Abbildung 18: Übersicht Massnahmen

6.1 Priorisierung

In den nachfolgenden Tabellen sind die Massnahmen der drei Teilbereiche aufgelistet. Die Priorität wird in die Kategorien A (Umsetzung bis 2022), B (Umsetzung bis 2026) und C (Umsetzung nach 2026) festgelegt. Die Zeithorizonte sind auf die Agglomerationsprogramme des Bundes abgestimmt. Den Investitionskosten pro Route liegen grobe Kostenschätzungen der notwendigen Teilmassnahmen zu Grunde. Weiter wird die Komplexität der Massnahme beurteilt. Diese hängt ab von der Anzahl der beteiligten Amtsstellen, notwendigem Landerwerb und der verkehrlichen Situation bzw. Zielkonflikten ab. Aufgrund der Kosten und Komplexität wurden die Prioritäten festgelegt. Komplexe Projekte können aufgrund der Rahmenbedingungen (Projektierung, Planung verfahren, politische Prozesse) nicht vor dem Jahr 2022 umgesetzt werden und sind daher Priorität B oder C. Die Planung für diese Massnahmen wird aber schon vor dem Jahre 2022 angegangen.

6.2 Netzentwicklung und Infrastruktur

Damit die vorgängig beschriebenen Routen umgesetzt werden können, sind unterschiedliche Massnahmen notwendig. Die baulichen Teilmassnahmen sollen möglichst pro Route gemeinsam umgesetzt werden, um durchgängige Routen zu erhalten. Auf den Massnahmenblättern im Anhang sind die einzelnen Herausforderungen und Teilmassnahmen beschrieben.

Netzentwicklung und Infrastruktur				
Massnahmen-blatt-Nummer	*Name*	*Priorität*	*Investitionskosten in CHF*	*Komplexität*
I-1/2	1/2 Regionaler Radweg	A-C	offen	hoch
I-3	3 Brotegg	B	offen	hoch
I-4	4 Erzenholz	B	100'000 – 200’000	mittel
I-5	5 Gerlikon	B	50'000 – 100’000	mittel
I-6	6 Herten	A	offen	mittel
I-7	7 Huben	A	<50'000	gering
I-8	8 Langdorf Industrie	A	100'000 – 200’000	mittel
I-9	9 Murg Nord	B	100'000 – 200’000	mittel
I-10	10 Oberwiesen	A	>300’000	hoch
I-11	11 Algisser	B-C	offen	mittel
I-12	12 Talbach	B	100'000 – 200’000	gering
I-13	13 Wellhauserweg	A	<50'000	gering
I-14	14 Spanner	A	<50'000	mittel - hoch
I-15	15 Zentrumsring	B-C	>300’000	hoch
I-16	Direktrouten	B-C	offen	hoch
I-17	Aufwertungskonzept Quartierzentren	A-C	offen	hoch
I-18	Begegnungszone Altstadt	A	offen	mittel
I-19	Schulwegsicherheit	A	offen	mittel
I-20	Signalisation	A	50’000	gering
I-21	Fusswegrouten	A-C	offen	mittel - hoch
I-22	Sitzgelegenheiten	A-B	offen	gering

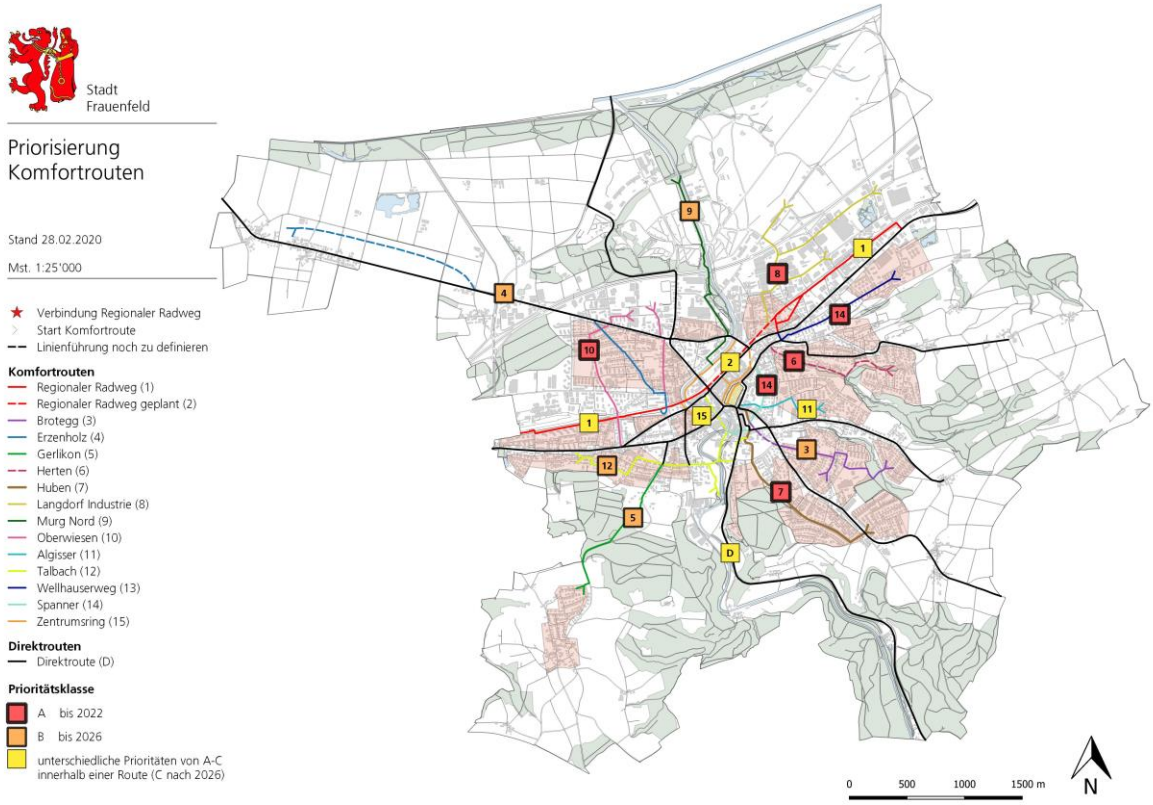


Abbildung 19: Priorität Umsetzung der Komfortrouten

6.3 Marketing

Um die gesetzten Ziele im Bereich Fuss- und Veloverkehr der Mobilität 2030 zu erreichen, sind als Begleitmassnahmen auch Marketingmassnahmen notwendig, welche zunächst erarbeitet werden müssen. Deshalb sind die jährlichen Umsetzungskosten noch nicht überall bekannt.

Marketing					
Massnahmen-blatt-Nummer	*Name*	*Prio-rität*	*Konzeptkos-ten in CHF*	*Jährliche Umset-zungskosten in CHF*	*Komplexität*
M-1	E-Cargo Bike	B	25’000	?	mittel
M-2	Temporäre Signalisa-tion Komfortrouten	A	25’000	?	gering
M-3	Veloplan Frauenfeld	A	-	20’000	gering
M-4	Aktionen Pro Velo Schweiz	A	-	5’000	gering
M-5	Smart Mobility	A	50’000	?	mittel
M-6	Sharing Mobility	A	25’000	?	mittel

6.4 Governance

Die Massnahmen im Bereich Governance zielen darauf ab, die Verwaltungsstellen und die Bevölkerung für den Fuss- und Veloverkehr zu sensibilisieren. So sollen Projekte ausgearbeitet werden, wie «Walk to School» (Alternative zum Elterntaxi) oder auch Regulierungsmassnahmen wie die Überarbeitung des Abstellplatzreglements. Auch bei diesen Massnahmen müssen als erster Schritt entsprechende Konzepte erarbeitet werden.

Governance					
Massnahmenblatt-Nummer	*Name*	*Priorität*	*Konzeptkosten in CHF*	*Jährliche Umsetzungskosten in CHF*	*Komplexität*
G-1	Arbeitsanweisung Umgang Fuss- und Velo	A	intern	keine	mittel
G-2	Ver- und Entsorgung in Quartieren	B	80’000	?	hoch
G-3	Monitoring Fuss- und Veloverkehr	A	50’000	?	mittel
G-4	Walk To School	A	offen	?	mittel
G-5	Abstellplatzreglement	A	intern	keine	mittel
G-6	Veloabstellplätze im öffentlichen Raum	A	offen	keine	mittel

6.5 Kosten, Finanzierung und Nutzen

Die nachfolgende Tabelle fasst die Bruttokosten der einzelnen Teilbereiche zusammen. Bei den grösseren Infrastrukturmassnahmen kann mit Beiträgen durch den Agglomerationsfonds des Bundes gerechnet werden (Agglomerationsprogramm 1. und 2. Generation). Bei Massnahmen, die Routenabschnitte auf Kantonsstrassen betreffen, ist grundsätzlich der Kanton (mit Beiträgen der Stadt) in der Pflicht.

Prio.	**Infrastruktur**		**Marketing**		**Governance**		**Total Brutto**
	Planung	Invest.*	Konzept	Betrieb	Konzept	Betrieb	
A	100’000	700’000	100’000	?	50’000	?	ca. 0.9 Mio.
B	100’000	900’000	25’000	?	80’000	?	ca. 1.0 Mio.

*Für offene Beträge wurden sehr groben Annahmen intern vorgenommen und sind hier inkludiert

Die effektiven Kosten für die Stadt Frauenfeld dürften insgesamt zwei Drittel der ausgewiesenen Kosten betreffen. Demnach muss die Stadt Frauenfeld bis 2026 pro Jahr durchschnittlich rund 300'000 Franken für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ausgeben, um die gesetzten Ziele

zu erreichen. Die Summe entspricht 5 bis 10% der heutigen Investitionen für den Strassenbau. Die Finanzierung erfolgt über die ordentlichen Budgets des Amts für Tiefbau und Verkehr.

Der Kanton Zürich plant in der Agglomeration diverse Massnahmen für den Veloverkehr. Am Beispiel der Veloschnellroute durch das Limmattal, vergleichbar mit dem Regionalen Radweg, hat der Kanton Zürich eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Die Resultate der Studie wurden im April 2018 publiziert. Die Studie zeigt für sämtliche Szenarien, dass sich die Investitionen in die Veloinfrastruktur lohnen. Massgebende Kriterien für den positiven Effekt sind gemäss der Studie (Quelle: Veloschnellroute Limmattal, Kosten-Nutzen-Analyse, Kanton Zürich, Amt für Verkehr, April 2018):

- Vergleichsweise geringe Baukosten
- Deutliche Senkung der Reisezeiten und Unfallkosten für Velofahrende, die auch ohne Veloschnellroute das Velo wählen würden
- Starker positiver Effekt auf die Gesundheit von Velofahrenden, die vom Auto oder ÖV umsteigen

Die Resultate aus dem Limmattal lassen sich für das vorgeschlagene Routennetz nicht eins zu eins auf Frauenfeld übertragen. Jedoch ist mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs auch in Frauenfeld bei nicht monetarisierbaren Kriterien ein positiver Effekt zur erwarten. Auch ist mit der Förderung dieser flächeneffizienten Verkehrsträger eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie eine teilweise Entlastung des öffentlichen sowie des motorisierten individuellen Verkehrs während den Spitzenstunden zu erwarten.

7 Weiterentwicklung Fuss- und Veloverkehr

Mit dem nun vorliegenden Fuss- und Veloverkehrskonzept unternimmt die Stadt Frauenfeld weitere Schritte zur Förderung dieser beiden Verkehrsträger als urbane Verkehrsmittel. Damit sich der Fuss- und Veloverkehr in Frauenfeld im gewünschten Masse weiterentwickeln kann, ist nach der Umsetzung der beschriebenen Massnahmen eine Zielüberprüfung und gegebenenfalls eine Weiterentwicklung notwendig.

Gemäss Szenarien des Bundes wird aufgrund des Wachstums von Bevölkerung und Wirtschaft in den nächsten Jahren auch der Verkehr stark zunehmen. Ein beträchtlicher Teil wird auf den Fuss- und Veloverkehr fallen. Gemäss den Perspektiven des Bundes wir der Fuss- und Veloverkehr um 32 Prozent wachsen. Mit der wachsenden Bedeutung des Veloverkehrs setzen die meisten grösseren Schweizer Städte auf die Förderung des Veloverkehrs. Zwischen 2010 und 2015 wuchs der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zum Beispiel in Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich um einen bis sechs Prozentpunkte.

Die technische Entwicklung ist in den letzten Jahren im Bereich Mobilität rasant fortgeschritten. Seit 2006 erlebten beispielweise E-Bikes einen regelrechten Boom. Inzwischen verfügen rund ein Viertel der verkauften Velos in der Schweiz über eine elektrische Tretunterstützung. Auch Veloverleihsysteme erlebten in den letzten zehn Jahren einen Aufschwung. Die «Sharing Economy» gewinnt in der Gesellschaft zunehmend an Bedeutung und wird auch in kleineren Städten zulegen. (Quelle statistische Angaben: Faktenblätter Astra zum Bundesbeschluss Veloverkehr, 2018)

Der kantonale Richtplan sieht vor, dass die Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung in den Zentren des Kantons stattfindet. Frauenfeld möchte dem Siedlungswachstum mit innerer Verdichtung begegnen. Vorteil ist, dass in den kommenden Jahren Flächen in zentrumsnähe frei werden (Kaserne, Murgbogen). Die Siedlungsentwicklung an diesen für den Fuss- und Veloverkehr günstig gelegenen Orten birgt grosses Potenzial, um einen Grossteil des zu erwartenden Mehrverkehrs mit diesen Verkehrsträgern zu übernehmen. Hierzu sind Routen und Wege für den Fuss- und Veloverkehr von Beginn an einzuplanen. Neben den Wegen innerhalb dieser Gebiete hat die Anbindung an die Attraktoren des Fuss- und Veloverkehrs eine grosse Bedeutung. Weiter sind bei einem nächsten Schritt die Tangentialverbindungen zwischen den Quartieren wie auch zu den Nachbargemeinden zu stärken. Nach der flächigen Verbesserung in den bestehenden Quartierzentren sind auch die (neuen) Quell-Zielverbindungen für den Fussverkehr auszubauen. Anhaltspunkte zur Weiterentwicklung der Infrastruktur sind im Rahmen des zu erarbeitenden Gesamtbildes Agglomeration Frauenfeld zu erwarten.

Neben den Infrastrukturmassnahmen sind auch die Massnahmen in den Bereichen Governance und Marketing zu überprüfen. Die Fortschritte in der Digitalisierung werden auch in diesen Bereichen Neues ermöglichen. Die Digitalisierung hilft auch das Monitoring des Fuss- und Veloverkehrs effizient zu gestalten und basierend darauf die zukünftigen Massnahmen abzuleiten. Neben der Digitalisierung werden sich auch die Art der Fortbewegungsmittel sowie das Verkehrsverhalten ändern. Mit den neuen Möglichkeiten ist eine Reduktion der Mobilität nicht zu erwarten.