

Roman Fischer  
Gemeinderat Grüne Partei  
Oberwilerweg 15  
8500 Frauenfeld

**Einfache Anfrage** (Art. 45 Geschäftsreglement)

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



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

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

## Vorgeschichte

Vor 2 1/4 Jahren setzte ich Ende Juni 2016 das Tiefbauamt der Stadt Frauenfeld in Kenntnis über meine interaktive Karte (nun ausser Betrieb; ähnlich wie bikeable.ch) mit knapp 100 von mir erfassten Verbesserungswünschen für den Fuss- und Veloverkehr in ganz Frauenfeld, welche z.T. sehr detailliert d.h. auf Stufe "Signalisation" und "Markierung" formuliert sind.

Parallel dazu formierte sich (ohne mein Wissen) die IG Velo Frauenfeld mit ca. 100 Sympathisanten, welche Ende September 2016 an die Öffentlichkeit gingen. Die Interessengemeinschaft ist auf das Zentrum von Frauenfeld fokussiert und erarbeitete Vorschläge eher auf dem Level "Wege" als einzelner Signaltafeln. Zum Teil sind die Verbesserungswünsche natürlich deckungsgleich.

Auf Wunsch des Tiefbauamts stellte ich meine Verbesserungswünsche in einer tabellarischen Liste (Excel) dar. Am 20.02.2017 () sandte ich diese Liste, welche bis dann auf 164 Punkte angewachsen war, ans städtische Tiefbauamt.

## Umsetzung

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

## Brachliegendes Verbesserungspotential für den Veloverkehr

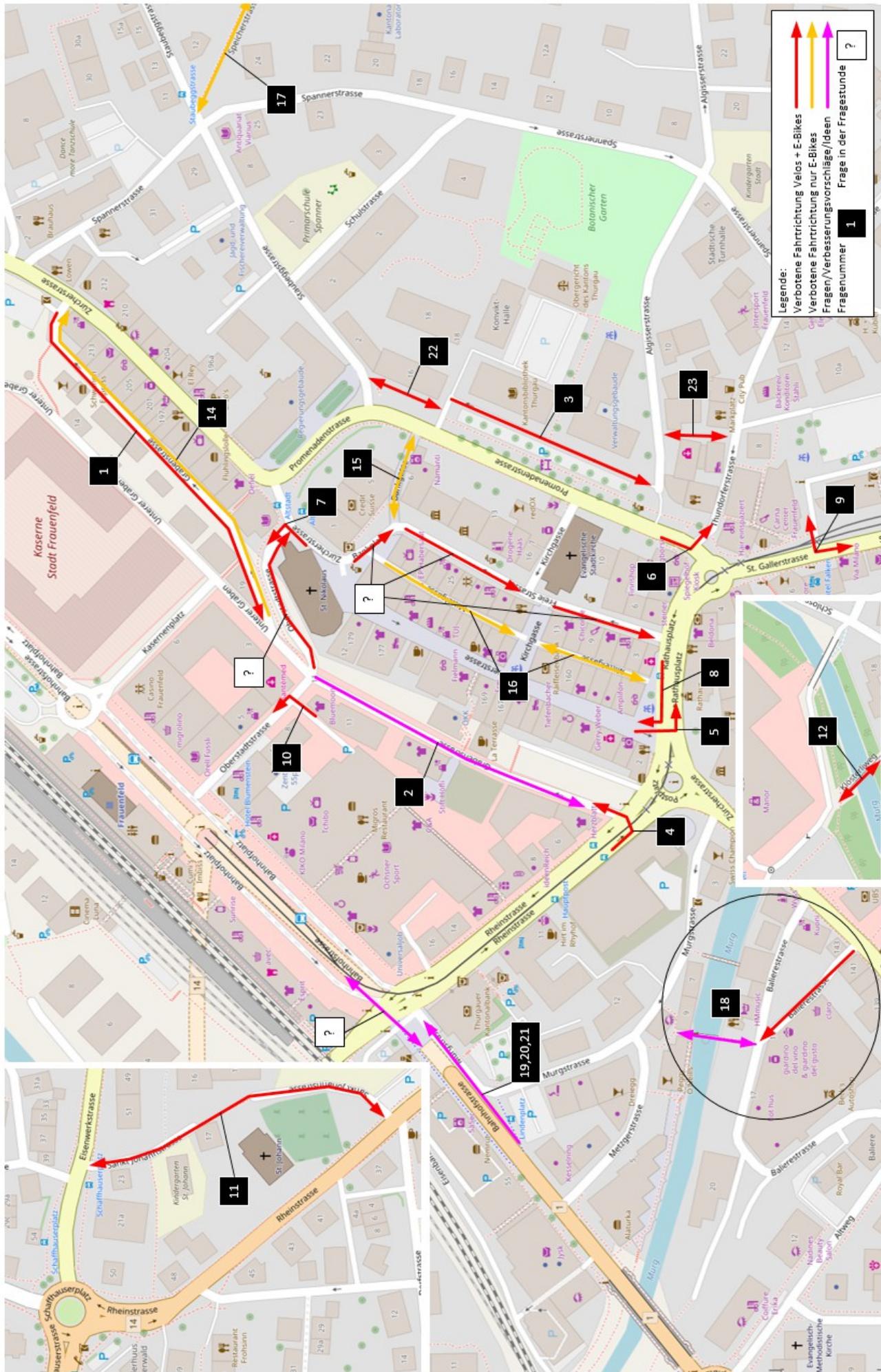
Im letztjährigen Veloranking [1] vergaben 304 Velofahrer für Frauenfeld eine leicht schlechtere Note als vor vier Jahren. Das bedeutet im besten Fall eine Stagnation auf durchschnittlichem Niveau im Vergleich zu anderen Schweizer Städten.

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

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

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

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



### Beidseitige Öffnung von Strassen

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

Fragen 1) <https://bikeable.ch/entries/86Y6sxxkova65Z9r39> (56\*)     
 Wann ist geplant, die Grabenstrasse zwischen der Zürcherstrasse und dem Unteren Graben für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) in beide Richtungen zu öffnen (ev. mit einem Parkverbot, wenn notwendig mit Ausnahmen für den Güterumschlag)? Warum wurde diese Öffnung nicht vorangetrieben, damit diese, wie in der Signalisationverordnung vorgesehen, spätestens per 01.01.2020 realisiert werden kann?

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

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



Fragen 2) (20\*)     
 Wird die Grabenstrasse von der Oberstadtstrasse zur Rheinstrasse für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) auch nach Abschluss der Bauarbeiten an der Grabenstrasse 5 und 7 geöffnet bleiben? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?



Fragen 3) <https://bikeable.ch/entries/6XncrzxinmJ3qgg4L> (11\*)     
 Wird der Durchgang bei den Parkplätzen entlang der Kantonsbibliothek und dem Glaspalast für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) geöffnet? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, wieso ist es dann möglich, bei gesperrter Promenadenstrasse sogar den MIV inkl. Veloverkehr in beide Richtungen verkehren zu lassen?

### Auf halbem Weg stehen geblieben

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

Fragen 4) <https://bikeable.ch/entries/7ap6mqGaKh5igDKBn>     
 Warum wurde die Querung der Sperrfläche von der Grabenstrasse in die Rheinstrasse (Richtung Postkreisel) erlaubt, aber von der Rheinstrasse (vom Bahnhof her kommend) in die Grabenstrasse nicht? Stimmt die mündliche Auskunft des Tiefbauamts, dass diese Querung in die andere Richtung geplant und verkehrt umgesetzt wurde? Warum wurde das nicht korrigiert? Wird diese Querung in beide Richtungen für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) erlaubt werden (die falsch umgesetzte Öffnung scheint ja keine Probleme zu bieten und die geplante Öffnung müsste ja auch möglich sein)? Bis wann würde die komplette Öffnung umgesetzt?



Fragen 5) <https://bikeable.ch/entries/NKvtH8ZfvPRYBQYMi> (125\*)      
 Warum wurde die Querung der Sperrfläche vom Rathausplatz (vom Postkreisel her kommend) in die Zürcherstrasse erlaubt, aber von der Zürcherstrasse in den Rathausplatz (Richtung Holdertor) nicht? Wird dieses Abbiegeverbot für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) aufgehoben? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant?



Fragen 6) <https://bikeable.ch/entries/vc3XfzGkMbWejRqYT> (21\*)     
 Mit den Gleissanierungen der Frauenfeld-Wil-Bahn letzten Sommer wurde eine Verbindung auf der Promenadenstrasse einige Meter nach dem Holdertorkreisel in die Thundorfstrasse geschaffen und dieser Strassenabschnitt der Thundorferstrasse für den Veloverkehr in beide Richtungen geöffnet. Warum wurde nicht gleichzeitig der Einlenker für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) von der Promenadenstrasse vom Regierungsgebäude her kommend in die Thundorferstrasse realisiert? Wird das noch nachgeholt? Wenn ja, bis wann ist die Öffnung dieses Einlenkers geplant?

### Hinderliche Abbiegeverbote

Fragen 7) <https://bikeable.ch/entries/AZGTL3jih5RHZJZMj> (98\*)      
 Warum dauert es so lange, bis der Abbieger von der Zürcherstrasse (katholische Kirche) in die Oberstadtstrasse für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) endlich legalisiert wird?



Fragen 8) <https://bikeable.ch/entries/AkE98EWmddbba9GDvi> (117\*)      
 Warum dauert es so lange, bis der Abbieger vom Rathausplatz (vom Holdertorkreisel her kommend) in die Zürcherstrasse (Altstadt) für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) endlich legalisiert wird?



Fragen 9) <https://bikeable.ch/entries/Ns78cDpqXuZaELjQY> (169/170\*)      
 Wird das Abbiegen vom Marktplatz über die Wiler-Bahn-Gleise in die St. Gallerstrasse (in Richtung Lichtsignal) für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) erlaubt werden? Wird das Abbiegen in der Gegenrichtung von der St. Gallerstrasse auf den Marktplatz über die Wiler-Bahn-Gleise ebenfalls erlaubt werden? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?



Fragen 10) <https://bikeable.ch/entries/TeBpD5syvYLra65uo> (200\*)      
 Warum dauert es so lange, bis der Links-Abbieger für das Personal der Passage mit Velos und E-Bikes (bis 45km/h) in die Oberstadtstrasse in Richtung Bahnhof legalisiert wird?

### Veloweg St. Johannstrasse zwischen Rhein- und Eisenwerkstrasse

Die Signalisation des Velowegs in der St. Johannstrasse liegt auf beiden Seiten einige Meter hinter einem allgemeinen Fahrverbot.

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

### Klösterlisteg Schlosspark <-> Schwimmbad

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

### Widersinnige Signalisationen für Velofahrende

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



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

### Hindernisse für E-Bikes zugelassen bis 45km/h

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

Fragen 15) <https://bikeable.ch/entries/Rdockmi6TWCnaHXtB>    
 Wird das "Motorfahrverbot" für E-Bikes in der Bankgasse aufgehoben? Wenn ja, bis wann ist die Anpassung der Signalisation geplant? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?



Fragen 16) <https://bikeable.ch/entries/kJ8jg7kqJ6GxY6NBm>    
<https://bikeable.ch/entries/JDzY2tYJxcMy5LgAN>

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



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

### Umsetzungsdauer

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

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

### Bahnhofstrasse von Westen (Kesselring AG, Freizeit- und Natur-Laden) zum Bahnhofplatz

Fragen 19) <https://bikeable.ch/entries/QfAT2AYQcsuogcD67> (168\*)    
 Kann bei der Bushaltestelle der Buslinie 3 "Lindenplatz" eine Überholmöglichkeit für Velos und E-Bikes (bis 45km/h) geschaffen werden? Wenn ja, bis wann könnte dies umgesetzt werden? Wenn nein, was sind die Gründe, die dagegen sprechen?



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



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

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

### Alternativroute beim Huber-Areal

Fragen 22)



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

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

Fragen 23)



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

(Hellgrün sind die Fortsetzungen des Schleichwegs)



### Alternativroute Promenadenstrasse

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

Fragen 24)



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

### Zusammenfassung

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

**Schlusswort**

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

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

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

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

19.09.2018

Roman Fischer

\* Identifikationsnummer meiner Verbesserungsvorschläge in der Liste vom 20.02.2017

[1] <https://www.velostaedte.ch>

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