

Einfache Anfrage (Art. 45 Geschäftsreglement)

"Verkehrsführung bei Baustellen entlang der Bahnhofstrasse"

Die folgenden Baustellen-Situationen lassen mich (ver-)zweifeln, ob der andauernde Kontakt mit den Verantwortlichen der Stadt bezüglich Verkehrsführung bei Baustellen langfristig etwas fruchtet. Der Fuss- und Veloverkehr geht immer wieder vergessen. Es wird nach Reklamationen freundlich nachgebessert, wenn das noch möglich ist. Dieses Nachbessern sollte jedoch nicht mehr notwendig sein, wenn die zuständigen Stellen die qualitätssichernden Massnahmen nach bald vier Jahren Prüfung [1] doch endlich umsetzen mögen.

Für den MIV hingegen wird bei Baustellen-Umleitungen z.T. sogar vorbildlich zwischen LKW- und PKW-Verkehr unterschieden. Es wird offensichtlich für die verschiedenen Verkehrsträger unterschiedlich genau geplant.

1. Baustelle Bahnhof-/Kehlhofstrasse:

- a. Warum ging bei jeder Sperrung der nördlichen Fahrspur der Bahnhofstrasse die Umleitung der städtischen Veloroute 1 (Regionaler Radweg) von Osten her vergessen?
- b. Wie wurde die städtische Veloroute 13 bei der Sperrung der nördlichen und südlichen Fahrspuren jeweils umgeleitet (z.B. für Anschlüsse an die Velorouten 1 oder 8)?

2. Baustelle im westlichsten Teil der Bahnhofstrasse

- a. Warum gilt auf der Laubgasse zwischen Zürcher- und Wiesenstrasse ein Einbahnregime – bis vor kurzem für den gesamten rollenden Verkehr?
- b. Wie viele Verkehrsteilnehmer ignorieren die gesperrte Fahrtrichtung pro Tag oder während einer bestimmten Tagesstunde?
- c. Warum wurde der Veloverkehr nicht von Anfang an weiterhin in beide Richtungen zugelassen?
- d. Warum wurde bei der Öffnung der Einbahnstrasse für den Veloverkehr die Einfahrt in diese nicht mit dem Zusatz «Gegenverkehr von Radfahrern» ergänzt (Signal 4.08.1 «Einbahnstrasse mit Gegenverkehr von Radfahrern»)?
- e. Warum wird ab dem Kreisel Bahnhofstrasse/Laubgasse eine Sackgasse signalisiert, die keine ist (Wegfahrt über Wiesenstrasse und über Weinstrasse für alle Verkehrsteilnehmer möglich)?
- f. Warum werden Sackgassen, die für Fussgänger und Velofahrende durchlässig sind, nicht entsprechend mit Signal 4.09.1 Sackgasse mit Ausnahmen gekennzeichnet (z.B. Heimstrasse ab Zürcherstrasse und Situation in der Frage 2e)?

3. Baustelle Bahnhofstrasse 55

- a. Warum wird auf einer viel begangenen Hauptachse im Zentrum der Stadt die Fussgänger Verbindung für rund ein halbes Jahr gekappt?
 - b. Hätte es keine Alternative gegeben, wie z.B. aufgebockter Kran mit Durchlass, die Platzierung des Krans auf der Seite der Eisenbahnstrasse etc.?
 - c. Wurden Lösungen zulasten aller «gleichwertigen Säulen der Mobilität von Frauenfeld» [2] in Erwägung gezogen, also z.B. auch eine Platzierung des Krans auf der Autofahrspur oder die Reduktion auf eine Autospur geregelt mit einer Lichtsignalanlage, damit für Fussgänger und Velofahrende Platz geschaffen werden könnte?
 - d. Wie viele Fussgänger ignorieren das Fussgänger verbot auf der Velospur pro Tag oder während einer bestimmten Tagesstunde?
 - e. Was ging bei der tiefbauamtlichen Koordination der Baustellen schief, so dass während einigen Wochen nur ein paar Meter weiter vor der Brücke über die Murg wegen einer ThurPlus-Baustelle zusätzlich das Trottoir auf der anderen Strassenseite gesperrt wurde?
4. Wie und wie weit kann das Departement für Bau und Verkehr, u.a. auch als Baubewilligungsinstanz, auf die Gestaltung von Baustelleninstallationen und der zeitlichen Durchführung von Baustellen im Bereich von Verkehrswegen auf Frauenfelder Stadtgebiet Einfluss nehmen?
 5. Sieht der Stadtrat ebenfalls Handlungsbedarf, bei Baustellen die Situationen, Umleitungen, Signalisationen etc. für jede Baustellenphase in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr schon während der Planung systematisch zu berücksichtigen und die zu prüfenden qualitätssichernden Massnahmen diesbezüglich rasch zu implementieren?
 6. Einmündung der Wiesenstrasse in die Laubgasse: Wann und wie ist geplant, diese der Stadt schon lange bekannte unübersichtliche Einmündung, die Teil von Schul- und Kindergartenwegen ist, endlich zu entschärfen und für die schwächsten Verkehrsteilnehmer sicher zu gestalten?

Roman Fischer

[1] Einfache Anfrage „Verbesserung der Velorouten bei Anlässen und Baustellen“, durch den Stadtrat am 4. September 2018 beantwortet, Schlusssatz
<https://www.frauenfeld.ch/public/upload/assets/27001/Verbesserung%20der%20Velorouten%20bei%20Anl%C3%A4ssen%20und%20Baustellen%20von%20GR%20Roman%20Fischer.pdf>

[2] Mobilität 2030, Mobilitätskonzept der Stadt Frauenfeld, Kap. 2.1 Zielsetzungen gemäss Richtplan „Siedlung und Verkehr“ der Stadt Frauenfeld, «Mobilität und Parkierung» (S. 3)
https://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/public/upload/assets/29828/Mobilitaet-2030_Fachbericht_fuer_die_Oeffentlichkeit.pdf