

Mobilität 2030

Fuss- und Veloverkehrskonzept Stadt Frauenfeld



Bericht für die Bekanntmachung

Frauenfeld, 5. April 2019

Verfasser:

Urs Ambühl, Stadt Frauenfeld, ATV, Stadt Frauenfeld

Beat Luchsinger, Stadt Frauenfeld, ATV, Stadt Frauenfeld

Julian Baker, Kontextplan, Zürich

Silas Odermatt, Stadt Frauenfeld, AHS, Stadt Frauenfeld (bis Juli 2018)

Olivia Trenkle, Stadt Frauenfeld, AHS, 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, Stadt Frauenfeld, Amt für Tiefbau und Verkehr, Stadt Frauenfeld

Adrian Sauter, Stadt Frauenfeld, 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 Ziele und Massnahmenvorschläge IG Velo Frauenfeld	9
2.4 Velokarte Frauenfeld	10
2.5 Langsamverkehrskonzept Thurgau.....	10
2.6 Schwachstellenanalyse Schulwege	11
2.7 Veloverkehr auf Bundesebene	11
3 Charakteristik Frauenfelder Fuss- und Veloverkehr	13
3.1 Innenstadt.....	13
3.2 Wohnquartiere	13
3.3 Topografie	14
3.4 Wichtige Zielorte für den Fuss- und Veloverkehr	14
3.5 Veloabstellanlagen	15
3.6 Signalisation	16
3.7 Modalsplit	16
3.8 Prix Velostädte	17
3.9 Beurteilung des Begleitgremiums (Blick von innen).....	18
3.10 Einschätzung des externen Fachexperten (Blick von aussen)	19
4 Handlungsbedarf	21
4.1 Handlungsbedarf Netzentwicklung / Infrastruktur	22
4.2 Handlungsbedarf Marketing	22
4.3 Handlungsbedarf Governance (Lenkungsform).....	22
5 Fuss- und Veloverkehrskonzept	23
5.1 Netzphilosophie Fussverkehr	24
5.2 Netzphilosophie Veloverkehr.....	24
5.3 Anforderungen Komfortrouthenetz	26
5.4 Veloroutenplan	27
6 Massnahmen	30
6.1 Priorisierung	30
6.2 Infrastrukturmassnahmen.....	31
6.3 Marketing.....	32
6.4 Governance	33
6.5 Kosten, Finanzierung und Nutzen.....	33

7	Weiterentwicklung Fuss- und Veloverkehr	35
7.1	Siedlungsentwicklung	35
7.2	Technische und Gesellschaftliche Entwicklung	35
A	Anhang Massnahmenblätter	37

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 zum 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 Vertretern 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 und Governance notwendig. 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 Fuss- wie auch den Veloverkehr. Sie zeigen die Stossrichtung der künftigen Infrastrukturbauten an. Beim Fussverkehr steht eine «flächige» Verbesserung rund um die Quartierzentren und in der Innenstadt im Vordergrund. Weiter soll die Schulwegsicherheit erhöht werden.

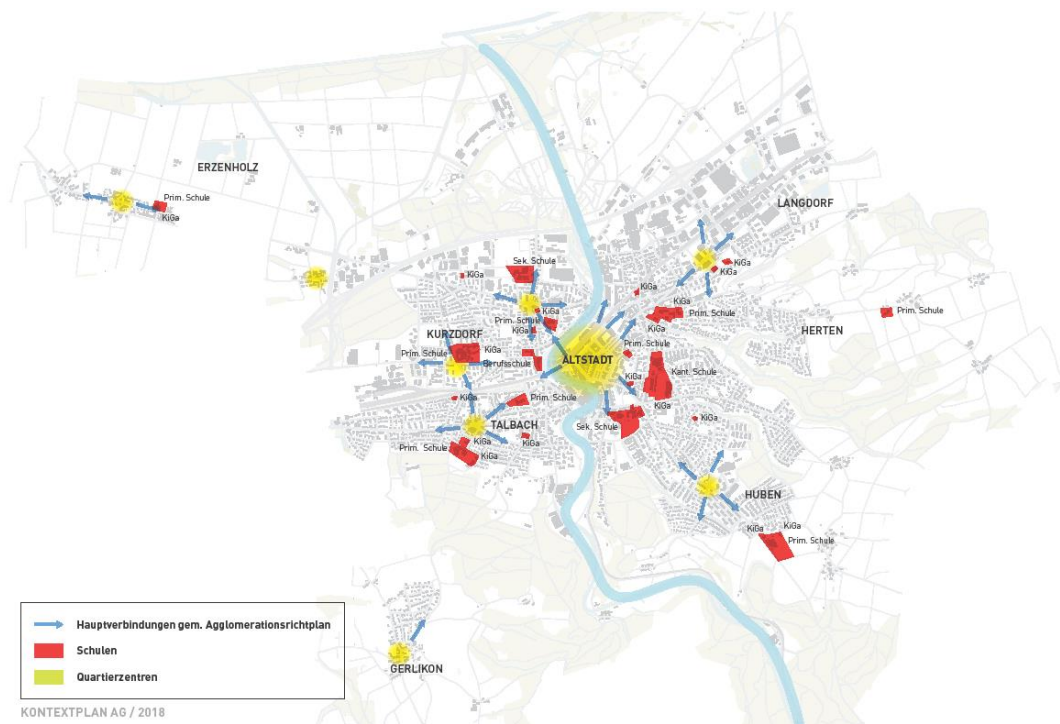


Abbildung 2: Netzphilosophie Fussverkehr

Beim Veloverkehr entsteht ein Komfortrouthenetz 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.

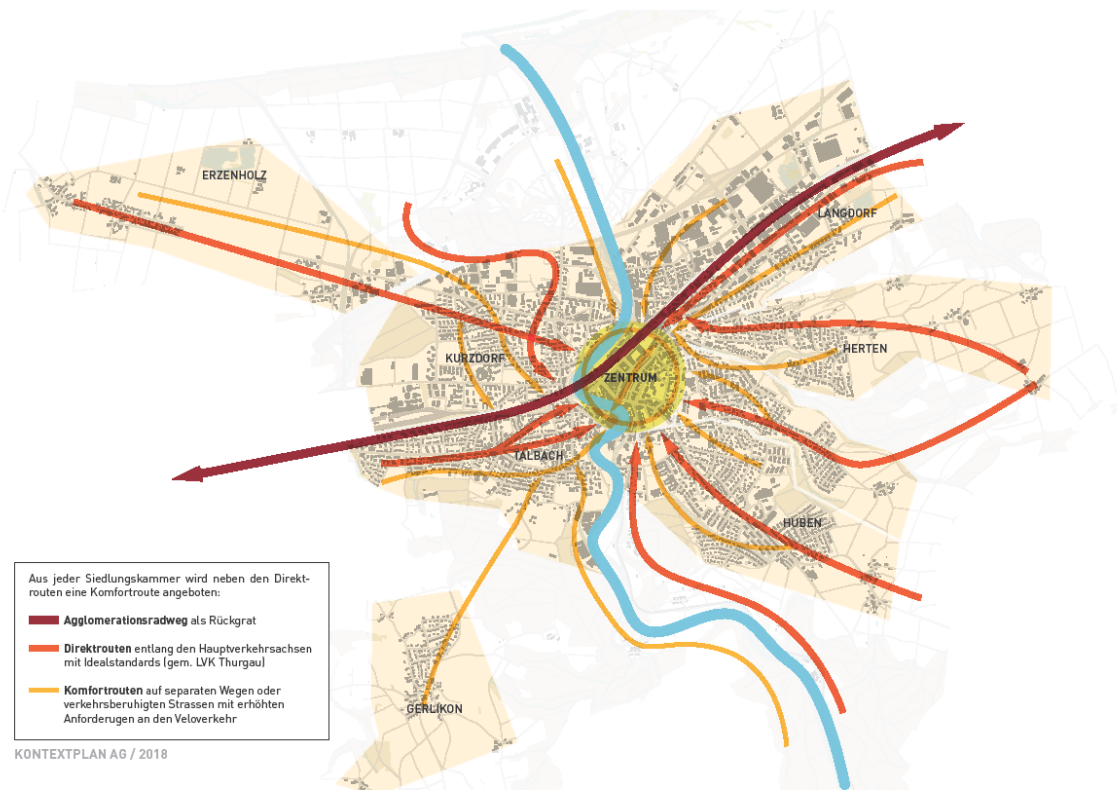


Abbildung 1: Netzphilosophie Veloverkehr

Auf den Direkttrouten soll für die Velofahrenden der Idealzustand gemäss dem Kantonalen Langsamverkehrskonzept erreicht werden. Diese Routen sind für geübte Velofahrende ausgelegt. Als Rückgrat für das künftige Komforttroutennetz dient der Regionale Radweg in Bahn-nähe. Die Komforttrouten führen nicht auf dem direktesten Weg ins Zentrum, sondern durch verkehrsberuhigte Zonen. Wo dies nicht möglich ist, gelten erhöhte Anforderungen an den Strassenraum. Den 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 Komforttrouten 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 vor. 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. Dieser Entscheid soll im Jahr 2021 vorliegen.

Insgesamt ist mit den Massnahmen pro Jahr mit Kosten von durchschnittlich 300'000 Franken zu rechnen. Bei grösseren Infrastrukturmassnahmen sind Beiträge durch den Agglomerationsprogramm Fonds des Bundes zu erwarten. 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.

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 erlebt 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 weiter zu fördern. 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 dieser kurzen Distanzen auf die flächeneffizienten Verkehrsmittel zu verlagern. Dies hilft, eines der Hauptziele von 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 Mobilität 2030 bzw. Richtplan zu erreichen.

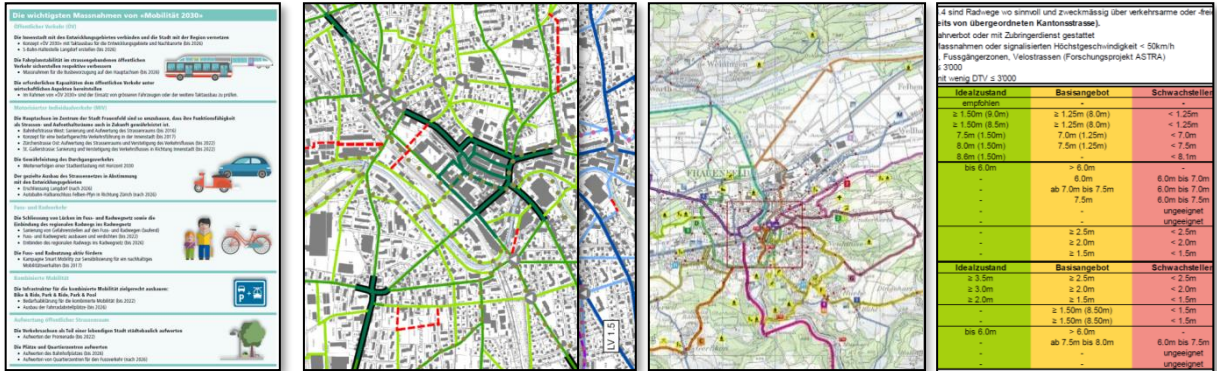
Das vorliegende Konzept erarbeitete federführend das Amt für Tiefbau und Verkehr der Stadt Frauenfeld. Die Arbeiten begleitete Fachexperte Julian Baker, Kontextplan Zürich, sowie eine Arbeitsgruppe mit Vertretern des Kantons Thurgau, IG Velo Frauenfeld sowie des städtischen Amts für Hochbau und Stadtplanung. 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.



Abbildung 3: Regionaler Radweg nahe Laubgasse

2 Grundlagen und deren Ziele

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



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 Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs verbessern	Radverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Distanz • Qualität 	Radverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • direkte Wege • gut ausgebaute Wege
	Fussverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Qualität 	Fussverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • direkte, gut ausgebaute Wege
Teilziel 2 Erreichbarkeit des Zentrums von Frauenfeld sicherstellen (Altstadt, Bahnhof)	Fuss- und Radverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Distanz 	Fuss- und Radverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • direkte Routen
Teilziel 3 Qualität des öffentlichen Raums steigern: attraktiv gestaltete Strassenräume mit einer dem Zweck angepassten, hohen Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> • Koexistenz der Verkehrsträger 	<ul style="list-style-type: none"> • Qualitativ

<p><i>Teilziel 4</i> Abstimmung von Siedlung und Verkehr: Anteil von öffentlichem Verkehr sowie Fuss- und Radverkehr erhöhen</p>	<p>Fuss- und Radverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil des Mehrverkehrs 	<p>Fuss- und Radverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 50%
<p><i>Teilziel 5</i> Pragmatische, finanziell verkraftbare Umsetzung der Mobilitätsstrategie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzierbarkeit • personelle Ressourcen 	<ul style="list-style-type: none"> • Budget/Finanzplan • bestehendes Personal

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

Weiter sieht Mobilität 2030 folgende Teilstrategien und Massnahmen vor.

Teilstrategie Fussgänger:

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 Rad:

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

V2: Radnutzung aktiv fördern

Massnahmen Rad:

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

Zentrumsnahe Stadtentlastung

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 wie auch einer Variante ohne eine zusätzliche Strasse, beide mit flankierenden Massnahmen, zugestimmt. Je nach Variantenentscheid, welcher 2021 erfolgen soll, hat dies auch Auswirkungen auf die möglichen Fuss- und Velomassnahmen in der Innenstadt.

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 verschiedenste Schwachstellen auf 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. Gefahrenpunkt 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 Trottoirbauten im Rahmen von Quartierstrassensanierung
- Einführung Begegnungszone in der Altstadt
- Langfeldstrasse, Langfeld- bis Langdorfkreisel, 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

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 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 sind auch im Begleitgremium dieses Konzepts.

2.4 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.

2.5 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. 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

2.6 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 werden vertieft geprüft und entsprechende Massnahmen umgesetzt.

2.7 Veloverkehr auf Bundesebene

Veloinitiative

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

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. Aktuell im ½-Stunden- und dereinst im ¼-Studentakt. 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 jedoch 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 (rechts) und Holdertorkreisel sind die Platzverhältnisse für 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 Fahrverbots 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. Trendend für die südlichen Quartiere wirken das Mühltobel 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.

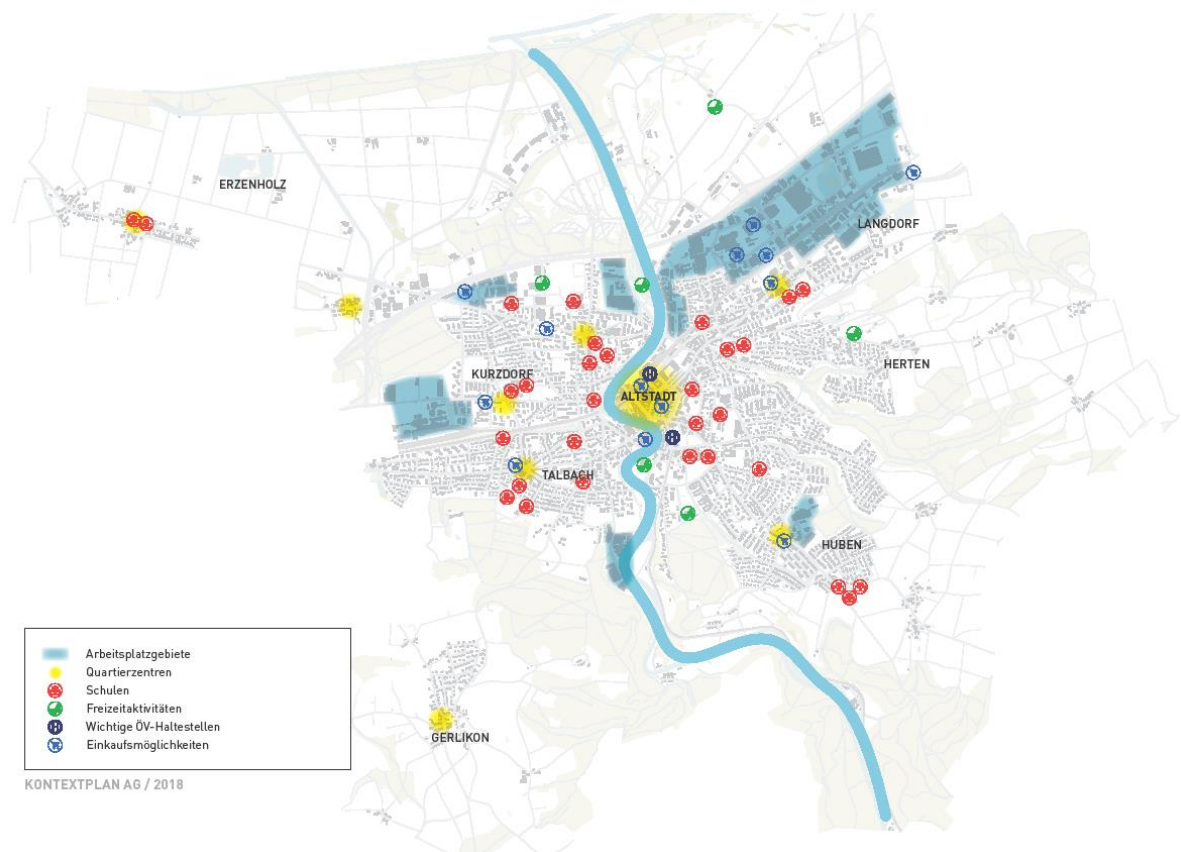


Abbildung 8: Wichtige Zielorte für den Fuss- und Veloverkehr in Frauenfeld

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. 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. Weiterführen signalisierte regionale Wanderwege durch die Stadt. In den Quartieren besteht keine Signalisation für Fussgänger. Aufgrund der Wegdichte werden diese auch nicht als notwendig empfunden.

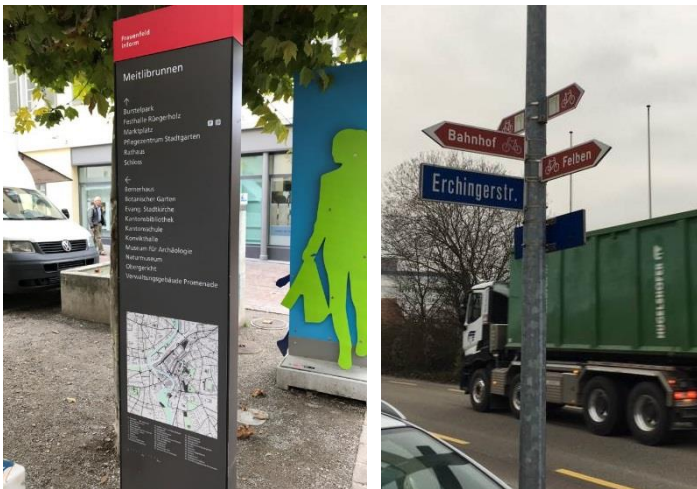


Abbildung 10: Fussgängerleitsystem als positives Beispiel, die Velosignalisation ist jedoch überholt

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 von 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 Städten eine „Auto-Stadt“ ist.

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)

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-I-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 für Frauenfeld. 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 heterogene 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 zu Fuss Gehenden 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 gute Basis sowie die bisher punktuell umgesetzten Richtplanmassnahmen genügen nicht. 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 Einwohner, Pendler und Besucher der Stadt Frauenfeld für das Velofahren in der Stadt 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.

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.

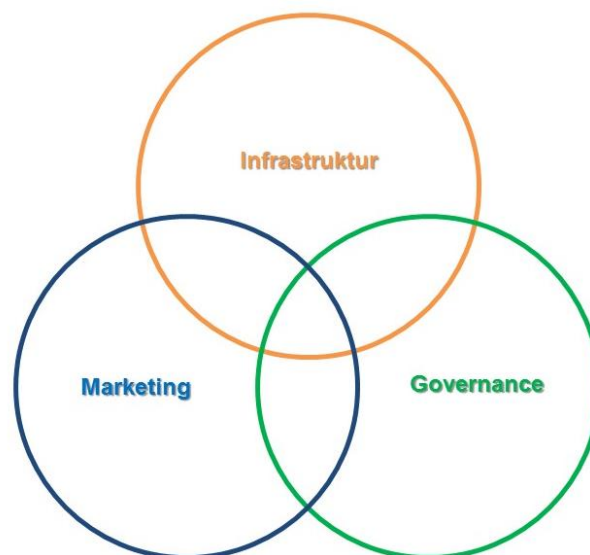


Abbildung 13: Handlungsfelder Fuss- und Veloverkehr

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 zu Fussgehenden 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 und die Entwicklung ist zu beobachten.

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.

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 sollte regelmässig abgefragt werden. Zudem ist vorgesehen, zusammen mit Marketingmassnahmen weitere Betriebe und Institutionen (Bsp. Kantonalverwaltung, Sport- und Freizeitanbieter, Detailhandel) 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 5.4). Daraus abgeleitet werden die notwendigen Massnahmen. Die nachfolgende Grafik zeigt den Aufbau des Fuss- und Veloverkehrskonzepts der Stadt Frauenfeld.

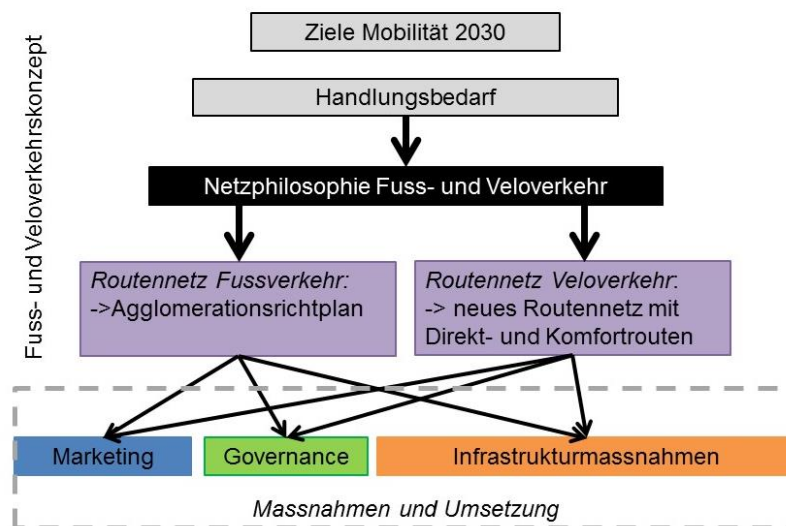


Abbildung 14: Aufbau Fuss- und Veloverkehrskonzept

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 auch erste Grobkostenschätzungen vorgenommen. In Abstimmung mit dem Strassensanierungsprogramm und der Komplexität zur Umsetzung der Massnahmen werden die Massnahmen im Hinblick für die Umsetzung priorisiert. Massnahmen mit höchster Priorität sollen bis zum Jahr 2022 umgesetzt werden. 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 Folge-Planung 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. Dies 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.

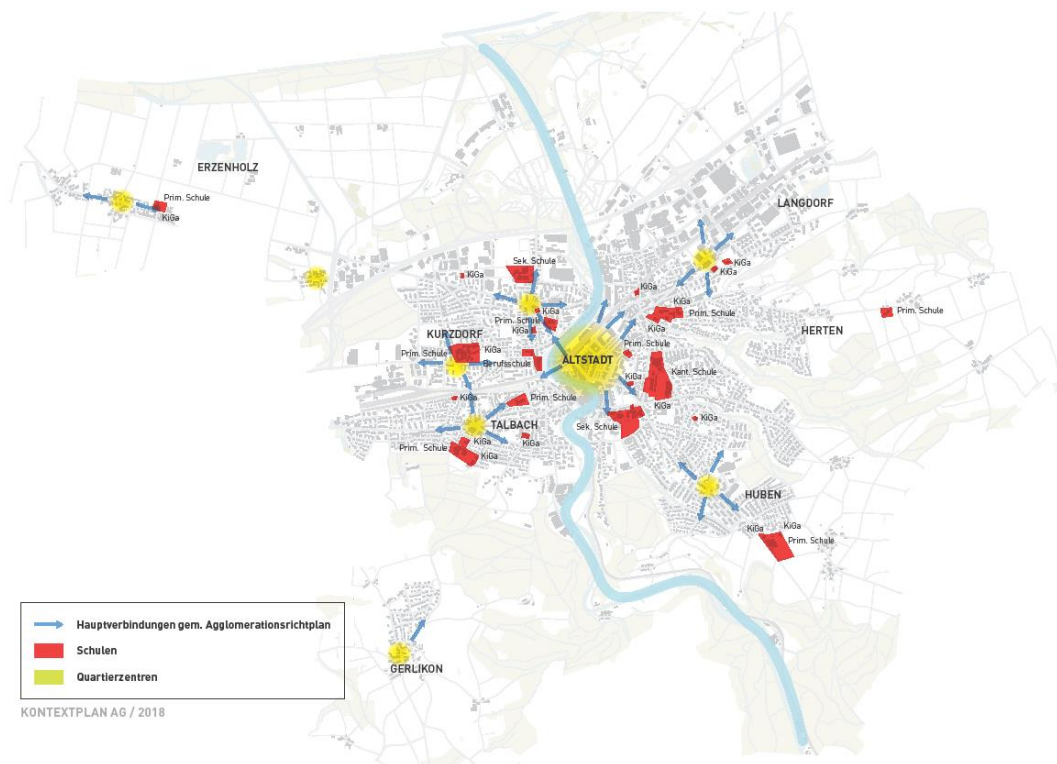


Abbildung 15: Netzphilosophie Fussverkehr

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 tangentielle Verbindungen wird verzichtet, da dafür die klaren Quell- und Zielorte fehlen. Diese Verbindungen sollen durch allgemeine oder punktuelle Verbesserungen der Infrastruktur auch in Zukunft möglich sein. 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. Diese Direktrouten, sind wie im Richtplan vorgesehen, für geübte Velofahrende ausgelegt. Aufgrund des zum Teil historisch gewachsenen Strassenraums fehlt der Platz, um sämtlichen Bedürfnissen der einzelnen Verkehrsträger gerecht zu werden. Das kantonale Langsamverkehrskonzept strebt in diesen Fällen eine Koexistenz der Verkehrsträger an. Mögliche Massnahmen bei Strassenraumgestaltung im Zentrum hängen auch von der künftigen Verkehrsbelastung ab. Bis 2021 soll der Entscheid gefällt werden, ob Zentrumsabschnitte verkehrlich mittels Tunnel entlastet werden sollen. Mit den Resultaten der Vertiefungsstudie Stadtentlastung wird klar sein, mit welchen verkehrlichen Belastungen auf den einzelnen Zentrumsabschnitten künftig gerechnet werden muss. Grössere Massnahmen in der Innenstadt machen vor dem Variantenentscheid betreffend Stadtentlastung daher wenig Sinn, beziehungsweise geben je nach Entscheid für den Fuss- und Veloverkehr unterschiedlichen Handlungsspielraum.

Als Rückgrat für das zukünftige Komfortrouthenetz 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, werden 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 Komfortrouthenetzes gerecht wird. Diese Routen sind für weniger geübte Velofahrende, Familien, Kinder und Jugendliche gedacht. Mit dem Komfortrouthenetz sollen neue Zielgruppen angesprochen werden. Wie oben erläutert, hängt die Ausgestaltung dieses Innenstadtringes auch vom Variantenentscheid betreffend die zentrumsnahe Stadtentlastung ab.

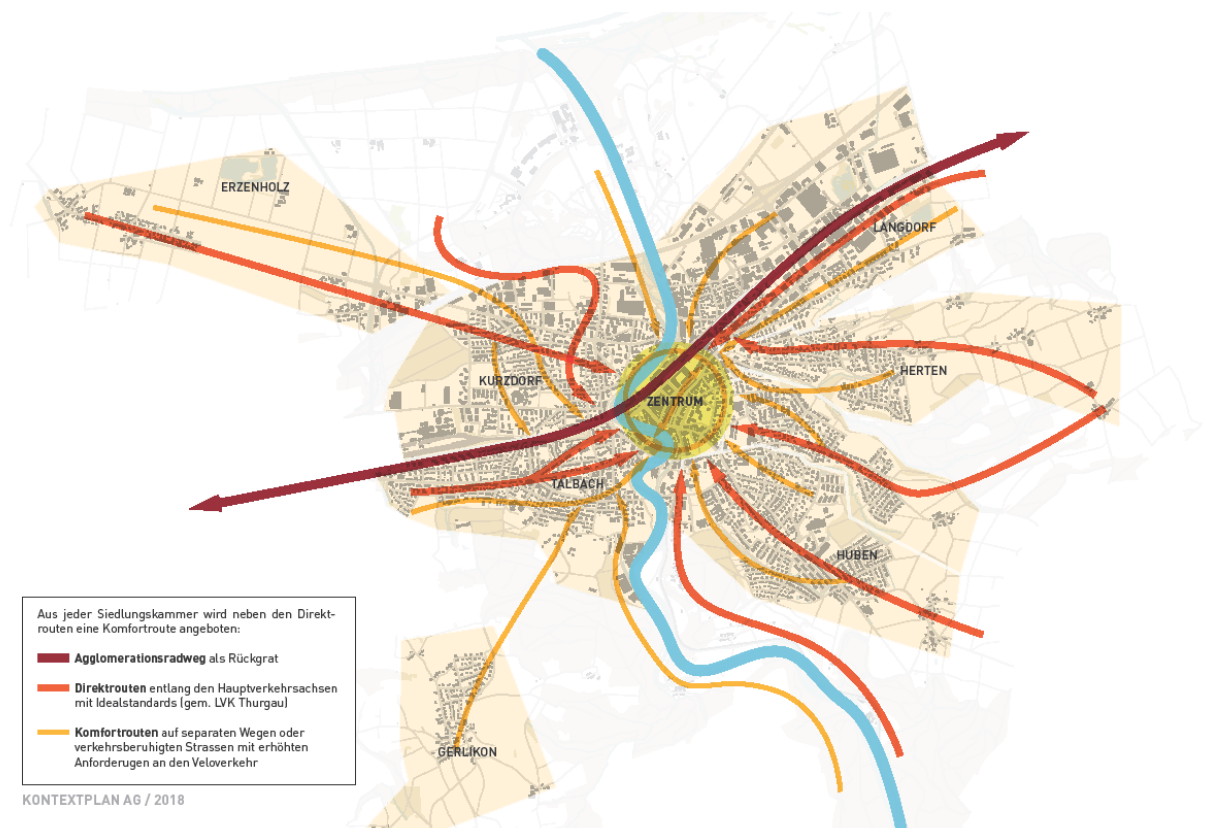


Abbildung 16: Netzphilosophie Veloverkehr

5.3 Anforderungen Komfortroutenetz

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 Veloroutenplan

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

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

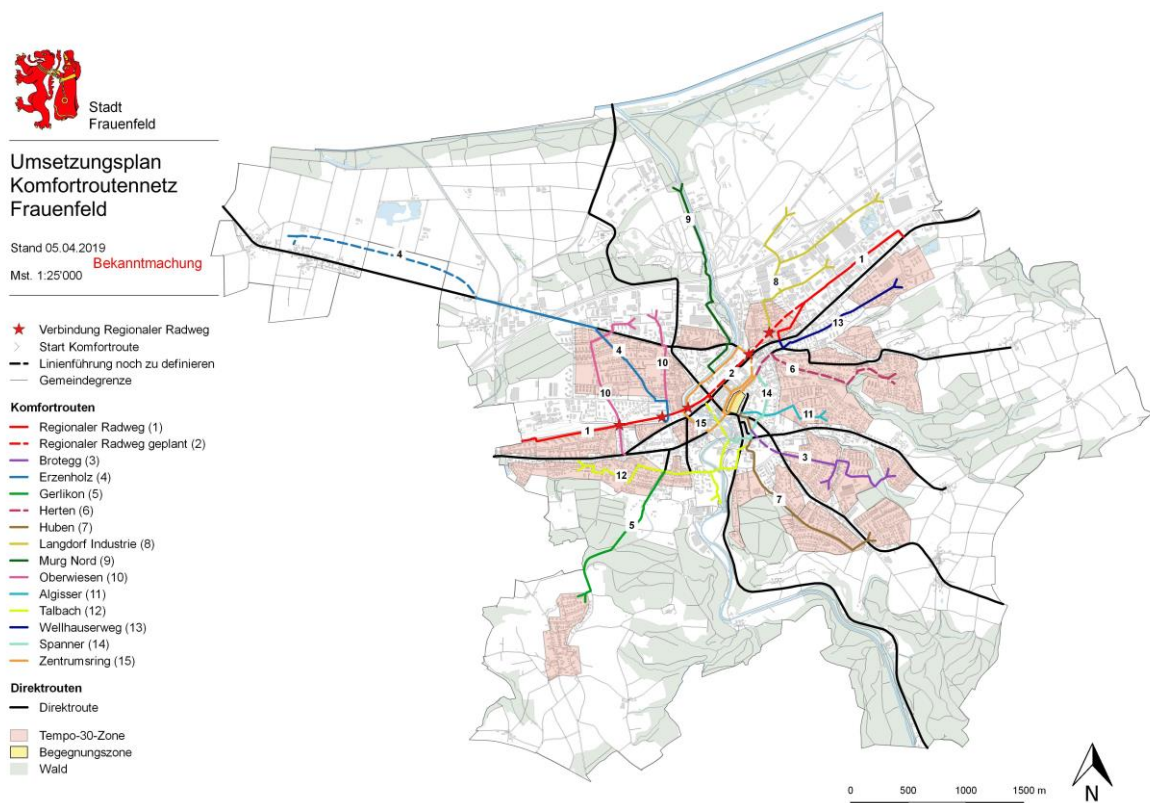


Abbildung 17: Komfortrouutenetz

Eine Komfortroute erschliesst jeweils eine oder mehrere Siedlungskammern. Dabei ist das Symbol > als Sammelpunkt für die Siedlungskammern und Startpunkt der Komfortrouuten zu interpretieren.

Bezeichnung und Beschreibung der Komfortrouen	
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 Wellhauserweg	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 Verbindungsrouten 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 Komfortrouthenetz zu erhalten. Herausforderungen bestehen in erster Linie bei den Querungen der Kantonsstrassen oder der abschnittswisen 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.

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 Komfortrouthenetzes.



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 Infrastrukturmassnahmen

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.

Infrastruktur				
<i>Massnahmenblatt Nummer</i>	<i>Routenname</i>	<i>Priorität</i>	<i>Investitionskosten in TSD CHF</i>	<i>Komplexität</i>
I-1/2	1/2 Regionaler Radweg	A-C	offen	hoch
I-3	3 Brotegg	B	offen	hoch
I-4	4 Erzenholz	B	100-200	mittel
I-5	5 Gerlikon	B	50-100	mittel
I-6	6 Herten	A	offen	mittel
I-7	7 Huben	A	<50	gering
I-8	8 Langdorf Industrie	A	100-200	mittel
I-9	9 Murg Nord	B	100-200	mittel
I-10	10 Oberwiesen	B	>300	hoch
I-11	11 Algisser	B/C	offen	mittel
I-12	12 Talbach	B	100-200	gering
I-13	13 Wellhauserweg	A	<50	gering
I-14	14 Spanner	B/C	<50	mittel / hoch
I-15	15 Zentrumsring	B/C	>300	hoch
I-16	Direktrouten	A-C	offen	hoch
I-17	Quartierzentren	B/C	offen	hoch
I-18	Begegnungszone Altstadt	A	offen	mittel
I-19	Schulwegsicherheit	A	offen	mittel
I-20	Signalisation	A	offen	gering

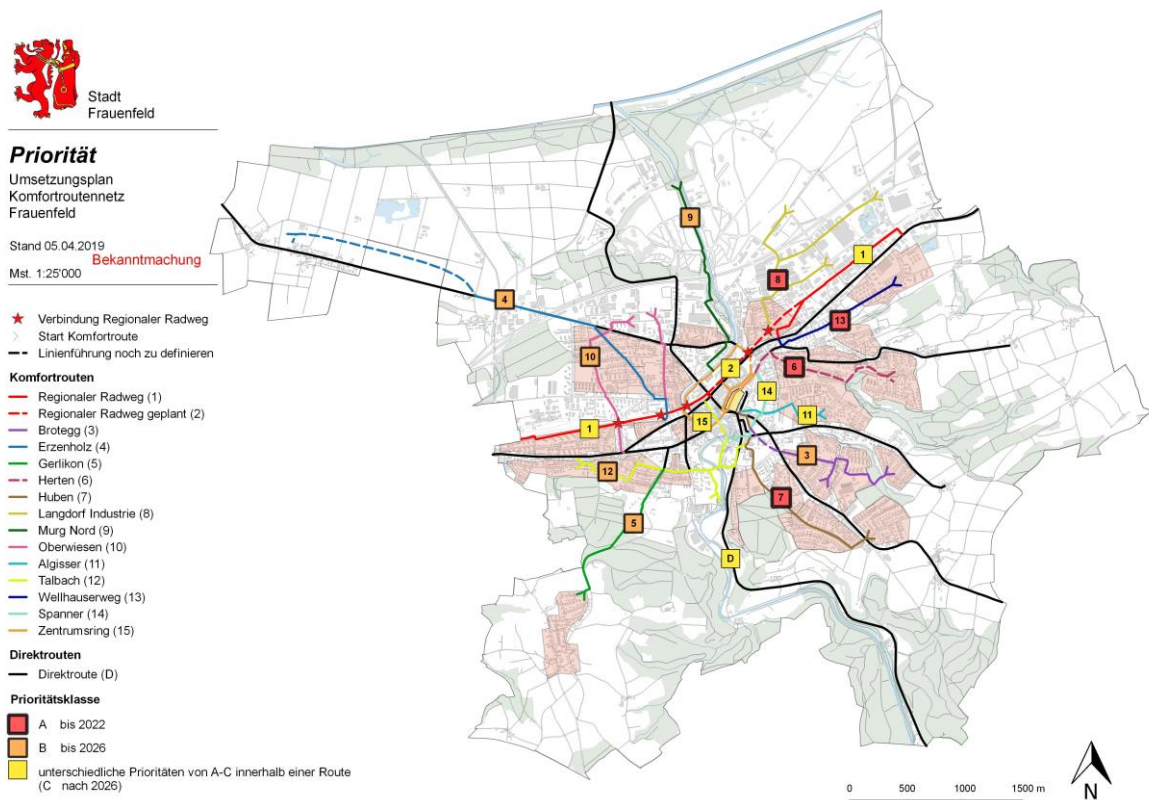


Abbildung 19: Priorität der Komforttrouten

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 meisten jährlichen Umsetzungskosten noch nicht bekannt.

Marketing					
Massnahmenblatt Nummer	Name	Priorität	Konzeptkosten in CHF	Jährliche Umsetzungskosten in CHF	Komplexität
M-1	E-Cargo Bike	B	25'000	?	mittel
M-2	Temporäre Signalisation Komforttrouten	A	25'000	?	gering
M-3	Veloplan Frauenfeld	A		20'000	gering

Marketing					
<i>Massnahmenblatt Nummer</i>	<i>Name</i>	<i>Priorität</i>	<i>Konzeptkosten in CHF</i>	<i>Jährliche Umsetzungskosten in CHF</i>	<i>Komplexität</i>
M-4	Velo-Mittwoch	A	-	5'000	gering
M-5	Smart Mobility	A	50'000	?	mittel
M-6	Velo-Sharing	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. Ebenso Beschreibung möglicher Massnahmen, damit etwas vorstellbar wird. Auch bei diesen Massnahmen müssen als erster Schritt entsprechende Konzepte erarbeitet werden.

Governance					
<i>Massnahmenblatt Nummer</i>	<i>Name</i>	<i>Priorität</i>	<i>Konzeptkosten in CHF</i>	<i>Jährliche Umsetzungskosten in CHF</i>	<i>Komplexität</i>
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	Bereits am laufen	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). 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. 1.0Mio.

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

Die effektiven Kosten für die Stadt Frauenfeld dürften insgesamt 2/3 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 5-10% 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 zeigte 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 monetisierbaren Kriterien ein positiver Effekt zu erwarten. Auch ist mit der Förderung dieser flächeneffizienten Verkehrsträger eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie eine teilweise Entlastung des öffentlichen, des motorisierten individuellen Verkehrs und im Strassennetz während den Spitzenstunden zu erwarten.

7 Weiterentwicklung Fuss- und Veloverkehr

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 wird 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 und dies mit Erfolg. 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 regelrechten Boom. 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)

Mit dem nun vorliegenden Fuss- und Veloverkehrskonzept unternimmt die Stadt Frauenfeld die ersten Schritte zur weiteren Etablierung dieser beiden Verkehrsträger als urbane Verkehrsmittel. Damit sich der Fuss- und Veloverkehr in Frauenfeld im gewünschten Mass weiterentwickeln kann, ist nach der Umsetzung der beschriebenen Massnahmen eine Weiterentwicklung notwendig. Diese ist auf die Siedlungsentwicklung sowie die technische und gesellschaftliche Entwicklung abzustimmen.

7.1 Siedlungsentwicklung

Der kantonale Richtplan sieht vor, dass die Siedlungsentwicklung 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 mitzuplanen. Neben den Wegen innerhalb der Gebiete hat die Anbindung an die Attraktoren des Fuss- und Veloverkehrs eine grosse Bedeutung. Weiter sind bei einem nächsten Schritt auch die Tangentialverbindungen zwischen den Quartieren zu stärken. Auch sind die Verbindungen in die Nachbargemeinde zu verbessern um den Anteil des Veloverkehrs beim Ziel- und Quellverkehr zu erhöhen. Dementsprechend ist nach Umsetzung dieses Konzepts die Netzphilosophie anzupassen beziehungsweise weiter zu entwickeln.

7.2 Technische und Gesellschaftliche Entwicklung

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 darauf die zukünftigen Massnahmen abzuleiten. Neben der Digitalisierung werden sich auch die Fortbewegungsmittel sowie das Verkehrsverhalten ändern. Mit den neuen Möglichkeiten ist aber eine Reduktion der Mobilität noch nicht erkennbar.

A Anhang Massnahmenblätter

Siehe Bericht Massnahmenblätter