

6. Dezember 2021

Beantwortung an das Stadtparlament

Interpellation Mit dem Velo sicher und komfortabel durch Arbon von Linda Heller und Cornelia Wetzel, beide SP/Grüne, Aurelio Petti, Die Mitte/EVP

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Parlamentarierinnen und Parlamentarier

An der Parlamentssitzung vom 28. September 2021 wurde die Interpellation von Linda Heller und Cornelia Wetzel, beide SP/Grüne, Aurelio Petti, Die Mitte/EVP mit 18 Mitunterzeichnenden an den Stadtrat überwiesen. Gemäss Art. 46 des Geschäftsreglements für das Arboner Stadtparlament vom 3. April 2007 ist die Interpellation eine schriftlich eingereichte Anfrage an den Stadtrat über eine Angelegenheit, die zum Aufgabenkreis der Stadt gehört oder ihre Interessen berührt. Nach Bekanntgabe im Parlament wird die Interpellation an den Stadtrat überwiesen. Dieser beantwortet sie innert vier Monaten schriftlich. Eine Diskussion im Parlament findet nur statt, wenn sie auf Antrag eines Parlamentsmitglieds beschlossen wird.

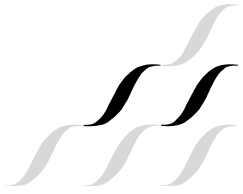
Die Interpellation ging mit folgendem Wortlaut ein:

**Mit dem Velo sicher und komfortabel durch Arbon**

Da in unserer Kleinstadt Arbon alle Distanzen mit dem Velo zurückgelegt werden können, sollte innerhalb der Stadt nebst dem zu Fuss gehen das Velo benutzt werden um sich fortzubewegen. Das Velo braucht wenig Platz. Es stinkt nicht. Es macht keinen Lärm. Velofahren fördert die Gesundheit, ist nahezu klimaneutral und eines der ökologischsten Verkehrsmittel überhaupt. Damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind, muss das Velofahren sicherer und komfortabler werden. Veloverkehr sowie der Fussverkehr haben externen Nutzen. Der übrige Verkehr birgt jedoch externe Kosten, insbesondere der MIV und insbesondere für die Umwelt. Angesichts der Klimakatastrophe muss diesem Missverhältnis Rechnung getragen werden. Die Bodenseeregion freut sich vieler Velotouristen. Ein guter Veloweg durch die Altstadt wäre eine grosse Chance, diese zusätzlich zu beleben. Anstatt das Velo durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu behindern, könnte es durch diese geschützt werden (siehe Abb. 1). Ausserdem lässt die Führung des Velowegs, beim Stahelkreisel in die Romanshonerstrasse hinein, zu wünschen übrig. Weitere Schwachstellen finden sie im Dossier «Schwachstellen Veloinfrastruktur Stadt Arbon» der Grünen, welches sie im Februar 2018 eingereicht haben. Das Velo sollte nebst dem Gehen das attraktivste Verkehrsmittel sein um sich innerhalb Arbon fortzubewegen!

Der Stadtrat wird darum gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. *Wird sich der Stadtrat darum bemühen, dass RABR (Rechtsabbiegen bei Rot) möglichst flächendeckend eingeführt wird (Bsp. Kreuzung Sonnenhügelstrasse - St. Gallerstrasse, Kreuzung Klarastrasse - St. Gallerstrasse)?*
2. *Wird sich der Stadtrat darum bemühen, dass Velofahrende nicht unnötig durch Rotlichter aufgehalten werden (Bsp. Rotlicht der Landquartstrasse auf Höhe des Aachwegs sowie beim*



Rotlicht der Romanshorerstrasse auf Höhe der Sonnenhügelstrasse) mit beispielsweise einer getrennten Veloführung?

3. Der lange Kreisel beim Rosengarten ist für Velofahrende untauglich und gefährlich. Wie steht der Stadtrat zur Möglichkeit, dass es einen zusätzlichen Veloweg geben könnte, welcher von der St. Gallerstrasse geradeaus parallel zum Fussgängerstreifen direkt zum Bahnübergang führt? Wäre er dazu bereit, sich beim Kanton dafür einzusetzen?
4. Verkehrsberuhigungsobjekte sollten dem Auto gelten und nicht dem Velo. Möchte der Stadtrat dafür sorgen, dass Velofahrende durch die Verkehrsberuhigungsobjekte nicht behindert sondern geschützt werden (siehe Abb. 1)?
5. Wie steht der Stadtrat zu einer Aufnahme und aktiven Einbezug der Anliegen aus der Bevölkerung Z.B. via bikeable.ch sowie der aktiven Kommunikation von Verbesserungen der Veloinfrastruktur über diese Plattform? (Hinweis auf Befangenheit in dieser Frage: ein Familienmitglied ist im Trägerverein tätig.)

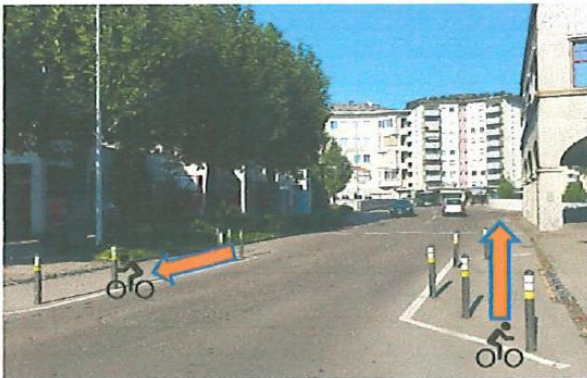


Abb. 1, Verkehrsberuhigungsmassnahmen

### Antwort des Stadtrates

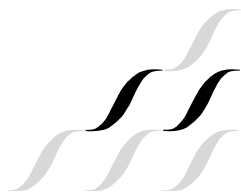
Die obenerwähnte Interpellation beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Dank der Nähe zum See und der flachen Topografie hat die Stadt Arbon ideale Langsamverkehrsvoraussetzungen. Deshalb verfolgt die Stadt das Ziel, zu einer attraktiven Velostadt zu werden (vgl. Objektblatt V 3.2 im Richtplan). Um dies zu ermöglichen, hat die Stadt Arbon entschieden, ein Langsamverkehrskonzept zu erstellen. Bis anhin hat die Stadt Arbon einzelne Strassen auf Sicherheit geprüft, oder einzelne Schwach- und Gefahrenstellen verbessert. Ein gesamtheitliches Konzept ist bis anhin aber nicht erstellt worden. Die Notwendigkeit eines solchen ist dabei mehrmals deutlich geworden, beispielsweise im Rahmen der Masterplanung Seeufer, der Überbauung des Saurer WerkZwei oder der Nutzungsstrategie Altstadt.

Das zu erstellende, gesamtheitliche Konzept soll als Leitfaden für die Stadt Arbon dienen und neue Standards sowie BestPractice-Beispiele aufzeigen. Gestützt wird die Erstellung eines Langsamverkehrskonzepts auf das Legislaturziel zur Erstellung eines Veloplans. Auch der kantonale Richtplan unterstützt ein solches Konzept, da er Folgendes fordert (Planungsgrundsatz 3.4 H):

*Das Radwegnetz ist gemäss Nachfrage, Potential, Zielen und Quellen (Attraktoren) zu planen. Die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs (Berufspendler, Schüler, Einkauf usw.) werden so optimal integriert.*

Dieser übergeordnete Grundsatz zum Langsamverkehr (LV) soll dabei beachtet werden:



Der Langsamverkehr (LV) ist durch Netzplanung, die Erhaltung, den Bau neuer und den Ausbau bestehender Strassen- und Weginfrastrukturanlagen so zu fördern, dass möglichst attraktive, direkte, sichere und zusammenhängende LV-Netze entstehen. Die Attraktivität des LV ist zu fördern, indem Schwach- und Gefahrenstellen eliminiert, kantonale Quellen und Ziele (Attraktoren) erschlossen, Zentrumsgebiete und Ortsteile angebunden und Erholungsgebiete zugänglich gemacht werden.

Auch im Rahmen des Agglomerationsprogramms St. Gallen – Bodensee, 4. Generation wird ein Langsamverkehrskonzept begrüsst, indem die Stadt Arbon dazu aufgefordert wird, eine Schnellroute für Fahrradfahrende zu erstellen (Massnahme Nr. 5.1.3). Diese verbinden die Zentren der Agglomeration untereinander und mit dem Agglomerationszentrum. Die Strecke Arbon – St.Gallen (ca. 15km) weist ein grosses Potenzial als Pendlerstrecke auf und soll daher zu einer Veloschnellverbindung ausgebaut werden. Die optimale Linienführung für die künftige regionale Veloschnellverbindungen Arbon – St.Gallen wird in einem separaten Projekt der Regio St. Gallen – Bodensee geplant und mit Arbon abgestimmt.

1. Wird sich der Stadtrat darum bemühen, dass RABR (Rechtsabbiegen bei Rot) möglichst flächendeckend eingeführt wird (Bsp. Kreuzung Sonnenhügelstrasse - St. Gallerstrasse, Kreuzung Klarastrasse - St. Gallerstrasse)?

Die Frage betreffend Rechtsabbiegen mit dem Velo wurde von der Abteilung Bau/Umwelt mit der kantonalen Abteilung für Langsamverkehr abgeklärt. Keine der drei Ampeln erfüllt bis anhin die Norm, dass das Rechtsabbiegen erlaubt ist. Um das Rechtsabbiegen zu erlauben, müssen sowohl die Fahrradstreifen als auch die Strassen eine gewisse Breite aufweisen (s. Abbildung 1 für die Voraussetzungen des Rechtsabbiegens). Dies ist beispielsweise bei der Kreuzung St. Gallerstrasse/Sonnenhügelstrasse nicht gegeben. Des Weiteren müssen das Sichtfeld und die Markierungen gewisse Kriterien erfüllen, um für ein RABR einzuführen. Aus diesem Grund ist momentan RABR nicht umsetzbar. Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzept der St. Gallerstrasse und auch im Rahmen der Erstellung eines Langsamverkehrskonzepts wird diese Thematik aber erneut geprüft.

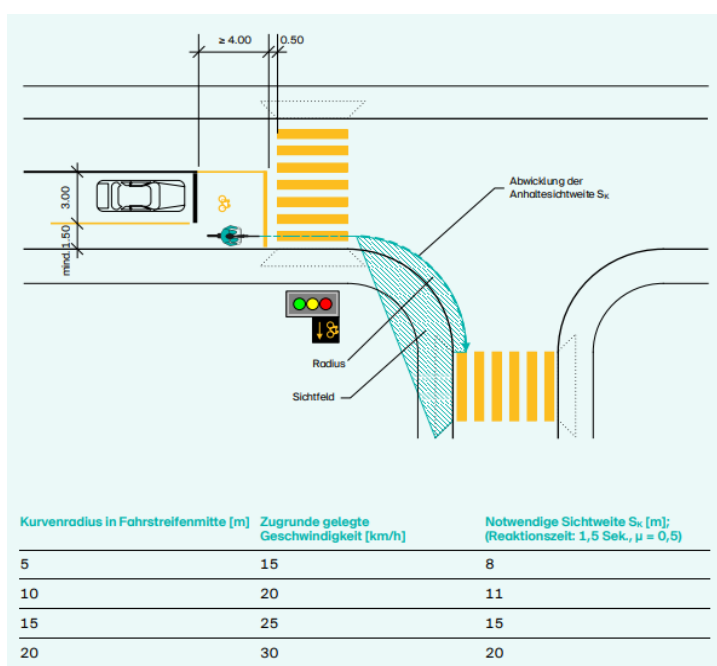
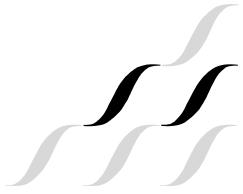


Abbildung 1 Voraussetzungen fürs Rechtsabbiegen bei Rot  
([https://www.bfu.ch/media/u4ifjcbh/ms-010-2020\\_radfahrer\\_rechtsabbiegen\\_bei\\_rot.pdf](https://www.bfu.ch/media/u4ifjcbh/ms-010-2020_radfahrer_rechtsabbiegen_bei_rot.pdf))



2. *Wird sich der Stadtrat darum bemühen, dass Velofahrende nicht unnötig durch Rotlichter aufgehalten werden (Bsp. Rotlicht der Landquartstrasse auf Höhe des Aachwegs sowie beim Rotlicht der Romanshorerstrasse auf Höhe der Sonnenhügelstrasse) mit beispielsweise einer getrennten Veloführung?*

Auch dies ist eine Frage, die im Rahmen des zu erstellenden Langsamverkehrskonzepts beantwortet wird. Getrennte Veloführungen sind jedoch generell im Sinne der Verkehrssicherheit und werden, wo sinnvoll und auf Grund der Platzverhältnisse machbar, eingeführt.

3. *Der lange Kreisel beim Rosengarten ist für Velofahrende untauglich und gefährlich. Wie steht der Stadtrat zur Möglichkeit, dass es einen zusätzlichen Veloweg geben könnte, welcher von der St. Gallerstrasse geradeaus parallel zum Fussgängerstreifen direkt zum Bahnübergang führt? Wäre er dazu bereit, sich beim Kanton dafür einzusetzen?*

Dem Stadtrat ist es bewusst, dass der Kreisel keine optimale Lösung für Velofahrende darstellt. Deshalb hat die Stadt bereits eine Studie zur Verbesserung der Velosituation auf der NLK in Auftrag gegeben, um Lösungsansätze dafür zu erhalten. Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, kann die Stadt mögliche Verbesserungen nicht selber realisieren. Es liegt anschliessend beim Kanton, ob und wenn welche Lösungsansätze weitergeführt werden. Die Stadt Arbon setzt sich aber für eine Verbesserung der aktuellen Situation ein und ist mit dem Kanton in Kontakt. Innerhalb des laufenden BGK (Betriebs- und Gestaltungskonzepts) auf der St. Gallerstrasse zwischen Sonnenhügelstrasse und Webschiffkreisel wird der Kreisel ebenfalls auch nochmals thematisiert und geprüft, in wieweit da eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden kann.

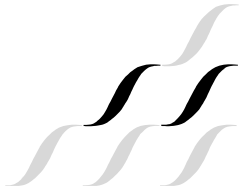
4. *Verkehrsberuhigungsobjekte sollten dem Auto gelten und nicht dem Velo. Möchte der Stadtrat dafür sorgen, dass Velofahrende durch die Verkehrsberuhigungsobjekte nicht behindert sondern geschützt werden (siehe Abb. I)?*

Im Gesamtverkehrskonzept des Kantons Thurgau wird mehrmals betont, dass der Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden soll (vgl. Teilziel U 2.5 Gesamtverkehrskonzept Kanton Thurgau). Die Stadt Arbon ist bestrebt, den Langsamverkehr gezielt zu fördern, weshalb das zu erstellende Langsamverkehrskonzept Schwachstellen erheben und Lösungen aufzeigen soll. Auch Defizite im Thema Schutz sollen da aufgedeckt werden.

5. *Wie steht der Stadtrat zu einer Aufnahme und aktiven Einbezug der Anliegen aus der Bevölkerung Z.B. via bikeable.ch sowie der aktiven Kommunikation von Verbesserungen der Veloinfrastruktur über diese Plattform? (Hinweis auf Befangenheit in dieser Frage: ein Familienmitglied ist im Trägerverein tätig.)*

Die Plattform ist der Stadt bereits bekannt. Die Plattform dient bereits jetzt als Informationsquelle. An der Bahnhofstrasse 24 wurde beispielsweise aufgrund eines Beitrags auf dieser App der Veloabstellplatz aufgewertet.

Besonders bei der Erörterung von Schwachstellen sehen wir den Einbezug dieser Plattform als gewinnbringend. Einige der aufgezeigten Probleme können durch die Stadt angegangen werden, entweder durch eine direkte Behebung des Problems oder in Form eines



Konzeptes. Letzteres ist mit dem Langsamverkehrskonzept in Erarbeitung. Andere dieser Themen wiederum liegen in der Verantwortung des Kantons.

Wo und inwieweit die Stadt Fahrrad-Apps sinnvoll einsetzen kann, wird im Rahmen des Langsamverkehrskonzepts evaluiert. Auch wie die Kommunikation von Verbesserungen der Veloinfrastruktur angegangen werden soll, wird im Rahmen dieses Konzepts erörtert.

FÜR DEN STADTRAT ARBON

Dominik Diezi  
Stadtpräsident

Alexandra Wyprächtiger  
Stadtschreiberin

Arbon, 6. Dezember 2021