



SRB-Nr. 142

Gemeinderat Roland Wetli, Interpellation betreffend „Lastwagenfahrverbot in der Vorstadt“

Beantwortung

In der Gemeinderatssitzung vom 4. April 2007 reichte Roland Wetli eine von 13 Gemeinderäten mitunterzeichnete Interpellation nach Art. 44 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat mit folgendem Wortlaut ein (nach Ausscheiden von Gemeinderat Wetli übernommen von Gemeinderätin Brigitt Böhner):

„Am 11. März 2007 haben die Frauenfelder Stimmberechtigten das „Projekt F21 - Entlastung Stadtzentrum“ abgelehnt. Darin war unter anderem ein Lastwagenfahrverbot im Stadtzentrum vorgesehen, wobei der Zubringerdienst vom Verbot ausgenommen wurde. Im Vorfeld der Abstimmung hat sich klar gezeigt, dass in unserer Stadt ein breiter Konsens darüber besteht, dass der Lastwagenverkehr in der Vorstadt das kritische Mass überschritten hat und die Zahl der Lastwagen reduziert werden muss. Diese Massnahme war auch bei den Gegnern der Vorlage F21 völlig unbestritten. Viele Frauenfelder und Frauenfelderinnen sind der Meinung, dass dieses Ziel auch ohne F21 realisiert werden kann. Es ist nun an der Zeit zu handeln. Mit der vorliegenden Interpellation soll der Stadtrat verpflichtet werden, aktiv zu werden und Massnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Vorstadt in die Wege zu leiten.

Gestützt auf Art. 44 des Geschäftsreglements reiche ich folgende Interpellation ein:

Der Stadtrat wird ersucht, die notwendigen Grundlagen für ein Lastwagenfahrverbot (Zubringerdienst gestattet) auf der Zürcherstrasse (Abschnitt Vorstadt) und Promenade auszuarbeiten und sich beim Departement für Bau und Umwelt mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass die notwendigen verkehrsbeschränkenden Massnahmen bis spätestens Ende 2008 umgesetzt sind.“

Vorbemerkungen

Als wichtigste Gründe für die Einschränkung des Lastwagenverkehrs werden in der Interpellation folgende Aspekte genannt:

- Die Lebensqualität der Anwohner sei durch die Schadstoff- und Lärmbelastung sowie die geringe Verkehrssicherheit (schmale Trottoirs) stark beeinträchtigt.
- Weiter sei auch die Funktion der Vorstadt als Geschäftsstrasse durch die hohe Verkehrsbelastung insbesondere im Schwerverkehr beeinträchtigt. Die Aufenthaltsqualität sei aufgrund der Lärm- und Schadstoffbelastung gering, die Flächen für Fussgänger beschränkt und die Verkehrssicherheit insbesondere durch den Lastwagenverkehr beeinträchtigt.

Die Interpellation fordert ein Fahrverbot für Lastwagen, die nicht ihre Quelle oder ihr Ziel im Quartier Vorstadt / Promenade haben (Durchgangsverkehr). Die Anlieferung der Läden und Gewerbebetriebe muss weiterhin gewährleistet bleiben. Für den Transitverkehr existiere eine Umfahrroute mit den Autobahnen A7 und A1. Um Ausweichverkehr in anderen Quartieren – namentlich der Ringstrasse – zu vermeiden, sollen flankierende Massnahmen zu einem Fahrverbot für Lastwagen erarbeitet werden.

Der Interpellant weist darauf hin, dass gemäss Strassenverkehrsgesetz die Kantone befugt seien, „für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen“ (Art. 3 Abs. 2 SVG). Zudem können „andere Beschränkungen oder Anordnungen“ erlassen werden, „soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffenen vor Lärm und Luftverschmutzung (...), die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern“ (Art. 3 Abs. 4 SVG).

Da schon über 30 Jahre der Bemühungen zu einer Reduktion der Belastung in der Vorstadt vergangen seien, fordert die Interpellation, dass kurzfristige Massnahmen ergriffen werden müssen. Es dürfe nicht bis zum Vorliegen eines Gesamtprojektes bzw. neuen Verkehrsrichtplanes zugewartet werden. Bis spätestens Ende 2008 müssen die Verkehrsbeschränkungen in der Vorstadt umgesetzt werden.

Antwort des Stadtrates

Ausgangslage

Der Stadtrat der Stadt Frauenfeld ist sich der Problematik im Bereich der Vorstadt bewusst und teilt die Einschätzung der Interpellanten über weite Teile. Mit der Ablehnung des Kredits für das Konzept "F21 - Entlastung Stadtzentrum" hat sich die Ausgangslage geändert und eine

Entlastung der Vorstadt kann kurz- bis mittelfristig nicht mittels einer Umfahrung, resp. Entlastungsstrasse erreicht werden.

Im Rahmen eines neuen Gesamtverkehrskonzeptes bzw. des Verkehrsrichtplanes soll eine ganzheitliche Lösung und nachhaltige Aufwertung der gesamten Innenstadt erarbeitet werden. Der Stadtrat hält also weiterhin an der Zielsetzung einer Verkehrsentslastung des Stadtzentrums fest. Offen ist, wie die konkrete Umsetzung zu erfolgen hat. Hierzu hat er die Arbeiten aufgenommen und wird in einem ersten Schritt ein Leitbild Siedlung und Verkehr gemeinsam mit der Bevölkerung erstellen. Die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Bis zur Verwirklichung erster Massnahmen wird somit noch ein längerer Zeitraum verstreichen.

Aus diesem Grund müssen kurzfristig andere Massnahmen gesucht und getroffen werden, um bestehende Probleme in der Stadt Frauenfeld zu lösen oder zumindest zu mildern. Diese Massnahmen dürfen jedoch nicht die Gesamtkonzeption präjudizieren und sollen kostengünstig und einfach umzusetzen sein.

Zusammen mit dem Kanton Thurgau hat die Stadt Frauenfeld daher eine Studie in Auftrag gegeben, in der die bestehende Situation in der Vorstadt analysiert sowie verschiedene Massnahmen zur Aufwertung der Vorstadt evaluiert wurden. Die Arbeiten wurden von einer Arbeitsgruppe mit Vertretern des Kantons Thurgau sowie der Stadt Frauenfeld begleitet. Zudem wurden Anhörungen mit Vertretern der Interpellanten / Petitionäre, des Speditionsgewerbes sowie des Quartiervereins durchgeführt.

Bestandesanalyse

Die Vorstadt ist ein lebendiges Quartier östlich der Altstadt von Frauenfeld mit zahlreichen Handels- und Gastronomiebetrieben. Darüber hinaus ist die Zürcherstrasse Ost auch ein Wohnquartier mit rund 350 Einwohnerinnen (Abschnitt Holdertorkreisel bis Lindenspitz). Die Ringstrasse führt durch ein gründerzeitliches Villenquartier, das durch Wohnnutzungen geprägt wird (rund 180 Einwohnerinnen). An der Ringstrasse liegen auch die Kantonsschule sowie vereinzelt Dienstleistungsbetriebe.

Der Strassenraum in der Zürcherstrasse Ost ist eng, sodass die Belastungen durch den Motorfahrzeugverkehr (Lärm, Schadstoffe, Sicherheit) subjektiv stärker wahrgenommen werden als in breiteren Strassenzügen wie z.B. der Bahnhofstrasse. Die Trottoirs sind schmal und der Strassenraum bietet wenig Aufenthaltsqualität. Aber auch die Fahrbahn weist mit 6.0 m nur eine Minimalbreite auf.

Die Zürcherstrasse Ost ist die alte Zufahrt aus Richtung Osten zur Altstadt. Aus diesem Grund bildet sie die direkte Verbindung (Wunschlinie) für Fussgängerinnen und Radfahrende ins Zentrum von Frauenfeld. Darüber hinaus verkehrt in der Zürcherstrasse Ost der Stadtbus (Linie 2, 3 und 4). Die Kantonsstrasse bildet jedoch auch die innerstädtische Verbindung zwischen Süden und Osten.

Im Bereich Vorstadt und Ringstrasse wurden in den letzten Jahren mehrere Verkehrserhebungen durchgeführt (Verfolgezählung 2004, Querschnittserhebung 2007, Analyse Schwerverkehr 2008). Die unterschiedlichen Erhebungen zeigen folgendes Bild:

- Das Verkehrsaufkommen in der Zürcherstrasse Bereich Vorstadt beträgt rund 9'500 Fz/Tag (durchschnittlicher täglicher Verkehr, DTV). Das Schwerverkehrsaufkommen liegt bei rund 5%.
- In der Ringstrasse verkehren durchschnittlich 6'500 Fz/Tag (DTV) mit einem geringen Schwerverkehrsanteil von rund 2%.
- Rund ein Drittel des Schwerverkehrsaufkommens in der Vorstadt ist überregionaler Durchgangsverkehr mit Quelle und Ziel ausserhalb der Region Frauenfeld. Knapp 40% des Schwerverkehrs in der Zürcherstrasse Ost sind Lastwagen mit Anhänger oder Lastenzüge.

Varianten und deren Beurteilung

In einem Variantenvergleich wurden mehrere Massnahmen und ihre Auswirkungen einander gegenübergestellt. Diese reichen von einem LKW-Fahrverbot über Tempo-30-Zone bis zu einem Einbahnring im Bereich Zürcher- / Staubegg- / Spannerstrasse.

Aus dem Variantenvergleich können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

- Ein Einbahnring unter Einbezug der Spanner- und Staubeggstrasse sollte nicht weiterverfolgt werden, da einerseits kaum zusätzliche Flächen in der Zürcherstrasse Ost gewonnen werden und andererseits derzeit unbelastete Gebiete (z.B. Schule) mit neuem Verkehr belastet werden.
- Die Ringstrasse und der Altweg bilden aufgrund der Nutzungsstruktur und Anlageverhältnisse (Querschnitt, Geometrien) der Strassenabschnitte keine valablen Alternativen für den Schwerverkehr in der und durch die Stadt Frauenfeld.

- Hinsichtlich der Aufwertung der Vorstadt als Geschäfts- und Wohnquartier ist eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit tendenziell besser zu beurteilen als ein LKW-Fahrverbot. Mit einer Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses können die Belastungen (Lärm, Schadstoffe) verringert, die Unfallschwere reduziert sowie insgesamt die Aufenthaltsqualität in der Vorstadt erhöht werden.
- Insgesamt müssen jedoch die Anlageverhältnisse der Strassen sowie die städtebaulichen Strukturen für Lastwagen, insbesondere Lastwagen mit Anhänger und Lastenzüge, als ungeeignet beurteilt werden. Eine Verlagerung des Schwerverkehrs aus dem Stadtgebiet soll daher weiterverfolgt werden, wobei die Stadt mit den Autobahnen A7 und A1 über eine gut ausgebaute und leistungsfähige Umfahrung verfügt.

Die Route via Autobahn wird von den Lastwagen nicht genutzt, da diese 10 km länger ist und daher eine höhere LSVA (ca. 10 Franken pro Fahrt) zu zahlen ist. Die Reisezeiten sind auf beiden Routen in etwa gleich hoch.

Differenziertes Vorgehen

Langfristig strebt der Stadtrat eine nachhaltige Entlastung der gesamten Innenstadt vom Durchgangsverkehr an. Wesentliches Ziel ist die Aufwertung der Innenstadt als belebtes Einkaufs- und Kulturzentrum sowie beliebter Treffpunkt in der Region. Hierzu laufen verschiedene Planungen jedoch mit einem langfristigen Realisierungshorizont.

Aufgrund der durchgeführten Untersuchung soll zur Entlastung der Vorstadt ein Fahrverbot für LKW > 12m auf der Zürcherstrasse Ost und der Promenadenstrasse erlassen werden. Diese Massnahme wurde gewählt, da ein Fahrverbot für LKW > 12m einfacher als ein generelles Lastwagenfahrverbot ausgenommen Zubringerdienst zu kontrollieren ist. Darüber hinaus sind gerade die schweren und langen LKW in der Vorstadt mit engen Kurven (z.B. Zeughaus, Regierungsgebäude) besonders störend und bergen ein grosses Gefahrenpotential. Man ist sich bewusst, dass in diesem Fall die Anlieferung in der Vorstadt sowie der Ringstrasse ausschliesslich mit LKW ohne Anhänger erfolgen kann. Dies kann Anpassungen in der Logistik einzelner Gewerbebetriebe auslösen, die Anlieferung ist jedoch grundsätzlich weiterhin möglich. Darüber hinaus sind Ausnahmegewilligungen, welche im Einzelfall beantragt werden müssen, z.B. während Bauarbeiten, möglich.

Das für den Erlass eines LKW-Fahrverbots zuständige kantonale Departement für Bau und Umwelt vertrat bei früheren Anfragen des Stadtrates stets dezidiert die Meinung, Kantonsstrassen müssten für alle Verkehrsteilnehmenden offen stehen, und war zu keinen einschränkenden Massnahmen bereit. Nach der Ablehnung der "F21 - Entlastung Stadtzentrum" änderte sich die Ausgangslage, so dass eine Neubeurteilung erforderlich war. Beim Kanton fand ein Umdenken statt, und nach ersten Aussagen wird das zuständige Departement heute entsprechende Massnahmen genehmigen bzw. verfügen. Die Interessenabwägung spricht für ein LKW-Fahrverbot.

Um unerwünschten Ausweichverkehr zu vermeiden, wird auf der Ringstrasse, dem Altweg, der Rebstrasse, der Laubgasse und der Heimstrasse ebenfalls ein Fahrverbot für LKW >12m erlassen. Die Signalisation auf den Autobahnen (A1 und A7) wird angepasst.

Die Auswirkungen des LKW-Fahrverbotes > 12m sollen in einem Monitoring, welches Verkehrszählungen, Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrsbeobachtungen umfasst, überprüft und dokumentiert werden. Auf Basis des Monitorings können allfällige Nachbesserungen (z.B. generelles LKW-Fahrverbot, Begleitmassnahmen bei Ausweichverkehr) überlegt und umgesetzt werden.

Ein wichtiges Ziel des Stadtrates ist die Aufwertung der Innenstadt, wobei hierbei den öffentlichen Strassenräumen eine besondere Bedeutung zukommt. Dies betrifft auch die Zürcherstrasse Ost im Bereich der Vorstadt. In einem Betriebs- und Gestaltungskonzept soll geprüft werden, inwieweit eine Umgestaltung der Zürcherstrasse gemäss den Grundsätzen der Koexistenz, welche ein Miteinander der unterschiedlichen Nutzungsansprüche und Verkehrsteilnehmer fördern und unterstützen (vgl. hierzu auch „Das Berner Modell“ <http://www.bve.be.ch> > Verkehr > Tiefbauamt > Bernermodell), möglich ist. Wichtig ist, dass keine Massnahmen getroffen werden, die im Widerspruch zur Gesamtkonzeption stehen. In diesem Konzept soll auch überprüft bzw. aufgezeigt werden, ob und mit welchen kurzfristigen und kostengünstigen Massnahmen eine Aufwertung der Zürcherstrasse Ost als Geschäfts- und Wohnquartier erreicht werden kann.

Projektbericht „Aufwertung der Vorstadt“ der Firma Metron AG, Brugg