



Beschluss-Nr. 52

Motion betreffend „Einbahn als grosse Chance für die Entlastung der Innenstadt“ der Gemeinderäte Stefan Leuthold und Lorenz Weber

Beantwortung

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

An der Gemeinderatssitzung vom 23. März 2022 reichte Stefan Leutold mit Lorenz Weber Mitunterzeichnenden eine Motion nach Art. 43 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein:

«Der Stadtrat ist eingeladen, dem Gemeinderat einen Bericht zu zwei Konzeptvarianten zur Lenkung des Durchgangsverkehrs um das Frauenfelder Stadtzentrum zu unterbreiten. Beide Varianten sind zunächst als Simulationen und danach in einem zeitlich begrenzten Testbetrieb auf ihre Realisierbarkeit zu prüfen und können bei Erfolg definitiv umgesetzt werden. Als Basis dazu dient der in dieser Motion enthaltene Situationsplan; dieser kann punktuell auch leicht angepasst werden. »

Stellungnahme des Stadtrats

Wie im beiliegenden Faktenblatt des Amtes für Tiefbau und Verkehr dargelegt, wurden in den letzten Jahren schon mehrere politische Vorstösse mit Einbahn-Verkehrslösungen eingereicht. Weiter haben sich auch mehrere Verkehrsplanungen und Verkehrsprojekte mit dieser Fragestellung auseinandergesetzt. Dabei sind folgende politische Vorstösse sowie Planung und Projekte hervorzuheben:

- Motion von Gemeinderat Stefan Geiges, CVP „Einbahnstrassen-Konzept für das gesamte Stadtzentrum, 18. Mai 2008 (Kap. 3)
- Grundlagenplanung für den Verkehrsrichtplan (Kap. 4)

- Motion „Konzept für eine Einbahn-Verkehrsführung in der Frauenfelder Innenstadt“ der Gemeinderäte Stefan Geiges, Michael Hodel und Andreas Elliker, September 2014 (Kap. 5)
- Stadtentlastung (Kap. 6)
- Versuchsbetrieb Signalisation Begegnungszone in der Altstadt, 2015 (Kap. 7)
- Einbahn Vorstadt, Verbesserungen Lindenspitz; August 2014 (Kap. 8)

Aus den vorliegenden Untersuchungen kann zusammenfassend festgehalten werden, dass Einbahnlösungen keine dauerhafte Lösung für die Verkehrsprobleme in der Innenstadt von Frauenfeld darstellen. Als kurzfristig umsetzbare Zwischenlösung kommen sie auch nicht in Betracht, da sie zu Mehrbelastungen von heute schon überlasteten Knoten führen und somit die heutigen Probleme verschärfen. Allenfalls ist eine Einbahnlösung im Zusammenhang mit der Stadtentlastung nochmals zu prüfen.

Auch hinsichtlich des im 2016 ausgearbeiteten Mobilitätskonzepts 2030 kann eine Einbahnlösung die Anforderungen dessen Zielsetzungen nicht erfüllen. Deshalb hatte der Stadtrat von einer Weiterverfolgung des Einbahnkonzepts abgesehen.

Der Stadtrat beantragt deshalb, die Motion als nicht erheblich zu erklären mit folgender Argumentation:

- Der Stadtrat hat für die Motion Geiges / Hodel / Elliker in den Jahren 2014 und 2015 alle mögliche Einbahnlösungen untersucht und ist zum Schluss gekommen, dass grossräumige Einbahnverkehrslösungen nicht zur Verflüssigung des Verkehrs beitragen. Der Vorschlag der Motion Leuthold / Weber schlägt auch eine Einbahnverkehrslösung wie die anderen Motionäre vor. Einzig die Bahnhofstrasse soll im Gegenverkehr befahren und die Altstadt soll zur Begegnungszone umgebaut bzw. umsignalisiert werden.
- Einbahnverkehrslösungen wurden mit der Bahnhofstrasse im Gegenverkehr bereits im Jahr 2015 untersucht. Diese Lösungen schneiden verkehrlich wohl etwas besser ab, weisen aber immer noch vergleichbare, massgebende Nachteile auf und werden deshalb nicht zur Umsetzung empfohlen.

- Mit der Zustimmung der Frauenfelder Stimmbevölkerung zum Rahmenkredit «Aufwertung Stadträume Innenstadt» werden die bestehenden Strassenräume der Altstadt/Freie-Strasse, Rathausplatz, Promenade, Vorstadt, Ringstrasse sowie der ersten Etappe der Rheinstrasse umgestaltet. Es ist nicht vorgesehen, Einbahnverkehrslösungen bei der Projektumsetzung zu untersuchen. Solche Untersuchungen würden den straffen Terminplan mit einer baulichen Umsetzung im Jahr 2027 in Frage stellen.

Das Tiefbauamt Kanton Thurgau nahm zum vorliegenden Faktenblatt wie auch zur vorliegenden Motion ebenfalls Stellung:

«Das kantonale Tiefbauamt Thurgau unterstützt die Erwägung des Stadtrates Frauenfeld die Motion "Leuthold/Weber" als nicht erheblich zu erklären mit folgender Argumentation: In den vergangenen Jahren wurde mehrfach und umfassend verschiedene Verkehrsführungen für die Innenstadt von Frauenfeld geprüft; so auch diverse Einbahn-Verkehrssystem-Varianten. Die eingereichte Motion zeigt keine neuen Erkenntnisse in Bezug auf die Auswirkungen wie Verkehrsverlagerung und Verhalten bei Einbahnsystemen. Deshalb soll das Projekt "Aufwertung Stadträume Innenstadt" stringent und ohne "Nebenschauplatz" weiterverfolgt werden.»

Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, aufgrund der Erwägungen beantragt Ihnen der Stadtrat, die Motion für nicht erheblich zu erklären.

Frauenfeld, 21. Februar 2023

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD
Der Stadtpräsident Die Stadtschreiberin

Beilage:

- Motion
- Faktenblatt (Stand 21. Februar 2023)

Stefan Leuthold
Gemeinderat GLP
Spannerstrasse 30
8500 Frauenfeld

Lorenz Weber
Gemeinderat GLP
Zeughausstrasse 6a
8500 Frauenfeld

Motion «Einbahn als grosse Chance für die Entlastung der Innenstadt»

(gemäss Art. 43 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat)

Der Stadtrat ist eingeladen, dem Gemeinderat einen Bericht zu zwei Konzeptvarianten zur Lenkung des Durchgangsverkehrs um das Frauenfelder Stadtzentrum zu unterbreiten. Beide Varianten sind zunächst als Simulationen und danach in einem zeitlich begrenzten Testbetrieb auf ihre Realisierbarkeit zu prüfen und können bei Erfolg definitiv umgesetzt werden. Als Basis dazu dient der in dieser Motion enthaltene Situationsplan; dieser kann punktuell auch leicht angepasst werden.

Begründung:

Seit Jahrzehnten besteht das Problem der Entlastung des Stadtzentrums vom Durchgangsverkehr. Ideen für verschiedene Tunnel-Varianten, Einbahnregimes oder grossräumige Umfahrungsstrassen wurden abgelehnt, konnten sich nicht durchsetzen oder scheiterten an zu hohen Kosten.

Der vorliegende Situationsplan ermöglicht die Aufwertung der gesamten Frauenfelder Innenstadt zu einer grossen, verkehrsberuhigten Begegnungszone mit hoher Aufenthaltsqualität. Für alle Verkehrsteilnehmenden ist der freie Zugang zu Gewerbetreibenden und Gastronomiebetrieben sichergestellt. Der Durchgangsverkehr wird in einem bzw. zwei Einbahn-Ringen um die Innenstadt geführt. Für den Transit-Schwerverkehr soll die Umfahrung in erster Priorität via Autobahn erfolgen.

Ausser einigen Signalisationen ist ein Minimum an baulichen Massnahmen nötig. Zudem werden durch den Einbahnring neue Verkehrsflächen freigespielt. Dies ermöglicht zusätzliche Velospuren oder Trottoirs - was für alle Beteiligten die Sicherheit erhöht.

Folgende Eckwerte dienen als Grundlage für die Konzeptvariante 1:

Transitverkehr aus Richtung St. Gallen:

Einbahnverkehr mit Tempo 30 ab Lichtsignal bei der Kreuzung St. Gallerstrasse / Marktstrasse, via Ringstrasse bis zur Zürcherstrasse, mit anschliessender Verbindung in die Zeughausstrasse zum Kreisel Schweizerhof, von dort in alle Richtungen.

Transitverkehr nach Richtung St. Gallen:

Einbahnverkehr mit Tempo 30 ab Kreisel Murgplatz zur Kreuzung Zürcherstrasse, beim Kreisel Post rechts, am Rathaus vorbei bis zum Lichtsignal St. Gallerstrasse / Marktstrasse. Für die stadtauswärts fahrenden Stadtbuss-Linien 2, 3 und 5 kann die Einbahn-Regelung zwischen Postplatz und Kreuzplatz mit einer Lichtsignal-Anlage auf Höhe Kreuzplatz für die Dauer der Durchfahrt übersteuert werden.

Transitverkehr Ost-West:

Wie bisher: Doppelspurige Verbindung zwischen Kreisel Schweizerhof und Murgplatz mit Tempo 50

Stadtzentrum:

Das Stadtzentrum bleibt für alle Arten von Verkehr voll erschlossen. Innerhalb des Einbahnringes wird in der gesamten Innenstadt eine verkehrsberuhigte **Begegnungszone mit Tempo 20** geschaffen. Langsamverkehr und motorisierter Individualverkehr zirkulieren im gleichberechtigten, verträglichen Nebeneinander. In der Altstadt bleibt eine kleine Anzahl Kurzzeit-Parkplätze bestehen. **Abkürzungen des Einbahnringes mit Schleichverkehr durch das Stadtzentrum müssen vermieden werden; dies kann durch passende Signalisation, «Sackgassen» oder ähnliche geeignete Vorkehrungen erreicht werden.**

Folgende Eckwerte dienen als Grundlage für die Konzeptvariante 1A:

Ausgangslage gemäss Konzept 1, jedoch mit zusätzlicher Ausweitung Richtung Kurzdorf:

Transitverkehr aus Richtung Schaffhausen:

Einbahnverkehr mit Tempo 30 ab Kreisel Schaffhauerplatz – Rheinstrasse – Einfahrt bei Rosenegg in unterirdischen Kreisel Bahnhofplatz, von dort in alle Richtungen

Transitverkehr nach Richtung Schaffhausen:

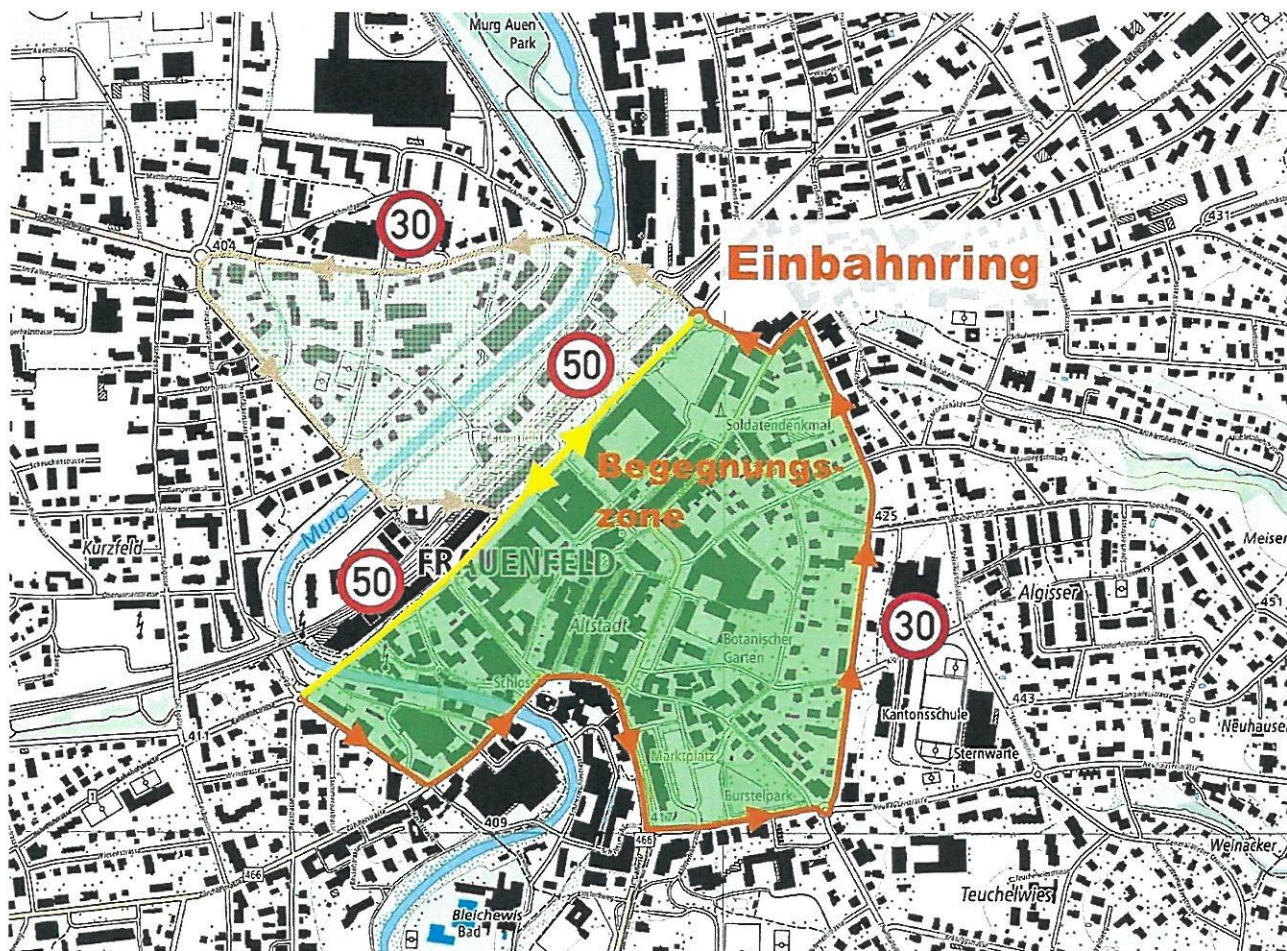
Einbahnverkehr mit Tempo 30 ab Kreisel Schweizerhof – Zeughausstrasse – Eisenwerkstrasse bis Kreisel Schaffhauerplatz, von dort in alle Richtungen

Um Schleichverkehr durch Abkürzungen via Industriestrasse und Gaswerkstrasse zu unterbinden, sind entsprechende Signalisationen oder andere, geeignete Massnahmen vorzusehen.

Frauenfeld, 23.03.2022

Stefan Leuthold

Lorenz Weber







Mitunterzeichnende der Motion

«Einbahn als grosse Chance für die Entlastung der Innenstadt»

Name, Vorname, Unterschrift

Name, Vorname, Unterschrift

1	Kienast, Samuel, 	20
2	Repl, Christoph, 	21
3	Brechler, Pichler, 	22
4	Elio Bohner, 	23
5		24
6		25
7		26
8		27
9		28
10		29
11		30
12		31
13		32
14		33
15		34
16		35
17		36
18		37
19		38

Motion betreffend „Einbahn als grosse Chance für die Entlastung der Innenstadt“ der Gemeinderäte Stefan Leuthold und Lorenz Weber» Faktenblatt

Stand: 21. Februar 2023

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	2
2	Übersicht über politische Vorstösse und Planungen zum Thema «Einbahnverkehr» in der Stadt Frauenfeld	4
3	Motion von Gemeinderat Stefan Geiges, CVP „Einbahnstrassen-Konzept für das gesamte Stadtzentrum“ vom 18. Mai 2008	5
4	Grundlagenplanung für den Verkehrsrichtplan	7
5	Motion „Konzept für eine Einbahn-Verkehrsführung in der Frauenfelder Innenstadt“ der Gemeinderäte Stefan Geiges, Michael Hodel und Andreas Elliker, September 2014	10
6	Mobilitätskonzept «Mobilität 2030»	13
7	Einbahnverkehrsführungen Varianten 3, 3a, 3b und 3c: Einbahnkonzept mit Bahnhofstrasse im Gegenverkehr	14
8	Machbarkeitsstudie zur Stadtentlastung	15
9	Versuchsbetrieb Signalisation Begegnungszone in der Altstadt, 2015	17
10	Einbahn Vorstadt, Verbesserungen Lindenspitz; August 2014	17
11	Vorschlag zum Umgang mit der vorliegenden Motion Leuthold/Weber «Einbahn als grosse Chance für die Entlastung der Innenstadt»	18
12	Stellungnahme des Kantonalen Tiefbauamtes Thurgau	18

1 Ausgangslage

Am 23. März 2022 haben Stefan Leuthold und Lorenz Weber, beide Gemeinderäte der GLP, zusammen mit vier Mitunterzeichnenden die Motion «Einbahn als grosse Chance für die Entlastung der Innenstadt» eingereicht.

Die Motion verlangt, dass der Stadtrat dem Gemeinderat einen Bericht zu zwei Konzeptvarianten zur Lenkung des Durchgangsverkehrs um das Frauenfelder Stadtzentrum unterbreitet. Beide Varianten sind zunächst als Simulationen und danach in einem zeitlich begrenzten Testbetrieb auf ihre Realisierbarkeit zu prüfen und können bei Erfolg definitiv umgesetzt werden. Als Basis dazu dient der in der Motion enthaltene Situationsplan; dieser kann auch punktuell leicht angepasst werden.

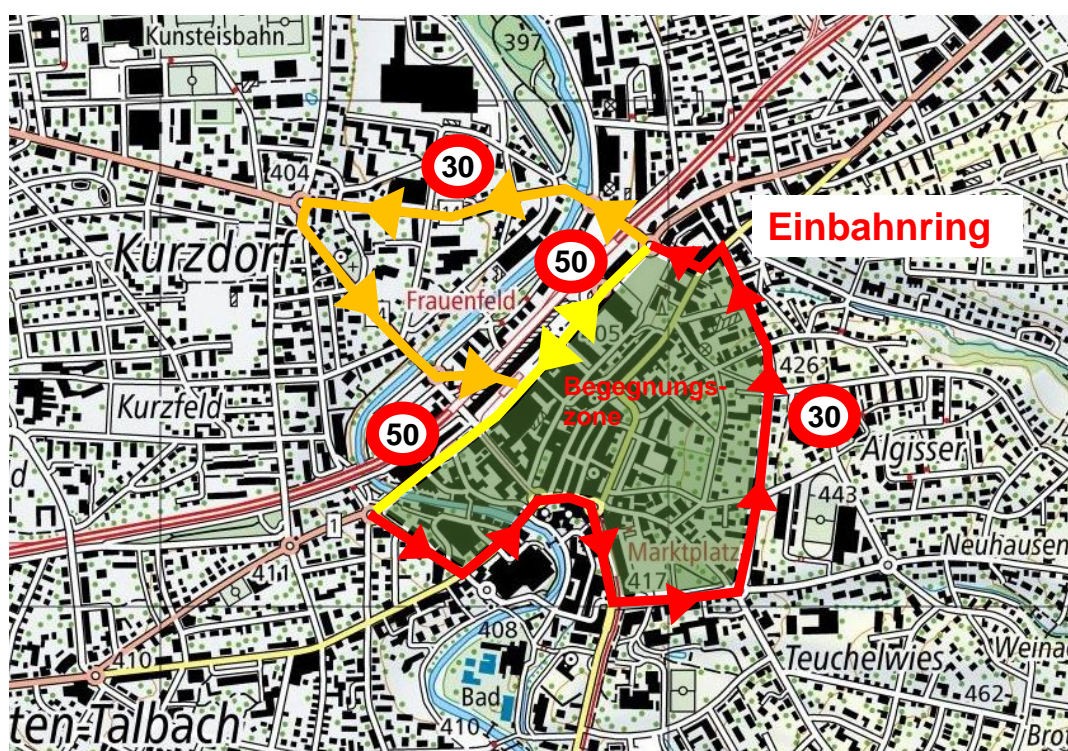


Abbildung 1: Einbahnverkehrsführung gemäss Motion Leuthold/Weber

Begründung:

Seit Jahrzehnten besteht das Problem der Entlastung des Stadtzentrums vom Durchgangsverkehr. Ideen für verschiedene Tunnel-Varianten, Einbahnregimes oder grossräumige Umfahrungsstrasse wurden abgelehnt, konnten sich nicht durchsetzen oder scheiterten an zu hohen Kosten.

Der vorliegende Situationsplan ermöglicht die Aufwertung der gesamten Frauenfelder Innenstadt zu einer grossen, verkehrsberuhigten Begegnungszone mit hoher Aufenthaltsqualität. Für alle Verkehrsteilnehmenden ist der freie Zugang zu Gewerbetreibenden und Gastronomiebetrieben sichergestellt. Der Durchgangsverkehr wird in einem bzw. zwei Einbahn-Ringern um die Innenstadt geführt. Für den Transit-Schwerverkehr soll die Umfahrung in erster Priorität via Autobahn erfolgen.

Die Eckwerte der Konzeptvariante 1 sind (rot dargestellt im Plan):

Transitverkehr aus Richtung St. Gallen:

Einbahnverkehr mit Tempo 30 ab Lichtsignal bei der Kreuzung St. Gallerstrasse / Marktstrasse, via Ringstrasse bis zur Zürcherstrasse, mit anschliessender Verbindung in die Zeughausstrasse zum Kreisel Schweizerhof, von dort in alle Richtungen.

Transitverkehr aus Richtung St.Gallen:

Einbahnverkehr mit Tempo 30 ab Kreisel Murgplatz bis Kreuzung Zürcherstrasse, beim Kreisel Post rechts, am Rathaus vorbei bis zum Lichtsignal St. Gallerstrasse / Marktstrasse. Für die stadtauswärts fahrenden Stadtbus-Linien 2, 3 und 5 kann die Einbahn-Regelung zwischen Postplatz und Kreuzplatz mit einer Lichtsignal-Anlage auf Höhe Kreuzplatz für die Dauer der Durchfahrt übersteuert werden.

Transitverkehr Ost—West:

Wie bisher: Doppelspurige Verbindung zwischen Kreisel Schweizerhof und Murgplatz mit Tempo 50.

Stadtzentrum:

Das Stadtzentrum bleibt für alle Arten von Verkehr voll erschlossen. Innerhalb des Einbahnringes wird in der gesamten Innenstadt eine verkehrsberuhigte Begegnungszone mit Tempo 20 geschaffen. Langsamverkehr und motorisierter Individualverkehr zirkulieren im gleichberechtigten, verträglichen Nebeneinander. In der Altstadt bleibt eine kleine Anzahl Kurzzeit-Parkplätze bestehen. Abkürzungen des Einbahnringes mit Schleichverkehr durch das Stadtzentrum müssen vermieden werden; dies kann durch passende Signalisation, «Sackgasse» oder ähnliche geeignete Vorkehrungen erreicht werden.

Folgende Eckwerte dienen als Grundlage für die Konzeptvariante 1A sind (gelb dargestellt im Plan):

Ausgangslage gemäss Konzept 1, jedoch mit zusätzlicher Ausweitung Richtung Kurzdorf:

Transitverkehr aus Richtung Schaffhausen:

Einbahnverkehr mit Tempo 30 an Kreisel Schaffhauserplatz – Rheinstrasse – Einfahrt bei Rosenegg in unterirdischen Kreisel Bahnhofplatz, von dort in alle Richtungen.

Transitverkehr nach Richtung Schaffhausen:

Einbahnverkehr mit Tempo 30 ab Kreisel Schweizerhof – Zeughausstrasse – Eisenwerkstrasse bis Kreisel Schaffhauserplatz, von dort in alle Richtungen.

2 Übersicht über politische Vorstösse und Planungen zum Thema «Einbahnverkehr» in der Stadt Frauenfeld

In der Stadt Frauenfeld wurden in den letzten Jahren schon mehrere politische Vorstösse mit Einbahn-Verkehrslösungen eingereicht. Weiter haben sich auch mehrere Verkehrsplanungen und Verkehrsprojekte mit dieser Fragestellung auseinandergesetzt.

In der Übersicht sind folgende politische Vorstösse sowie Planung und Projekte hervorzuheben:

- Motion von Gemeinderat Stefan Geiges, CVP „Einbahnstrassen-Konzept für das gesamte Stadtzentrum, 18. Mai 2008 (Kap. 3)
- Grundlagenplanung für den Verkehrsrichtplan (Kap. 4)
- Motion „Konzept für eine Einbahn-Verkehrsführung in der Frauenfelder Innenstadt“ der Gemeinderäte Stefan Geiges, Michael Hodel und Andreas Elliker, September 2014 (Kap. 5)
- Stadtentlastung (Kap. 6)
- Versuchsbetrieb Signalisation Begegnungszone in der Altstadt, 2015 (Kap. 7)
- Einbahn Vorstadt, Verbesserungen Lindenspitz; August 2014 (Kap. 8)

In den folgenden Kapiteln werden die politischen Vorstösse und die Planungen im Detail beschrieben. Im Kapitel 9 wird ein Vorschlag für den Umgang mit der vorliegenden Motion beschrieben.

3 Motion von Gemeinderat Stefan Geiges, CVP „Einbahnstrassen-Konzept für das gesamte Stadtzentrum“ vom 18. Mai 2008

Der Motionär hat mit 24 Mitunterzeichnenden folgende Eingabe beim Stadtrat gemacht

- Der Stadtrat habe dem Gemeinderat ein **Einbahn-Regime** für den Verkehr in der Innenstadt zu unterbreiten.
- Die Einbahn-Führung betrifft drei Achsen:
 - zwischen dem Talbachplatz im Westen und dem Lindenspitz im Osten die **Zürcherstrasse** (samt Promenadenstrasse) in Fahrrichtung West-Ost
 - die **Bahnhofstrasse** in Richtung Ost-West samt den Querverbindungen Heimstrasse, Rebstrasse, Altweg, Rheinstrasse (indirekt) und Zeughausstrasse
 - die **Ringstrasse** als Trägerin des Schwerververkehrs ab St. Gallerstrasse/Marktstrasse in den Osten.

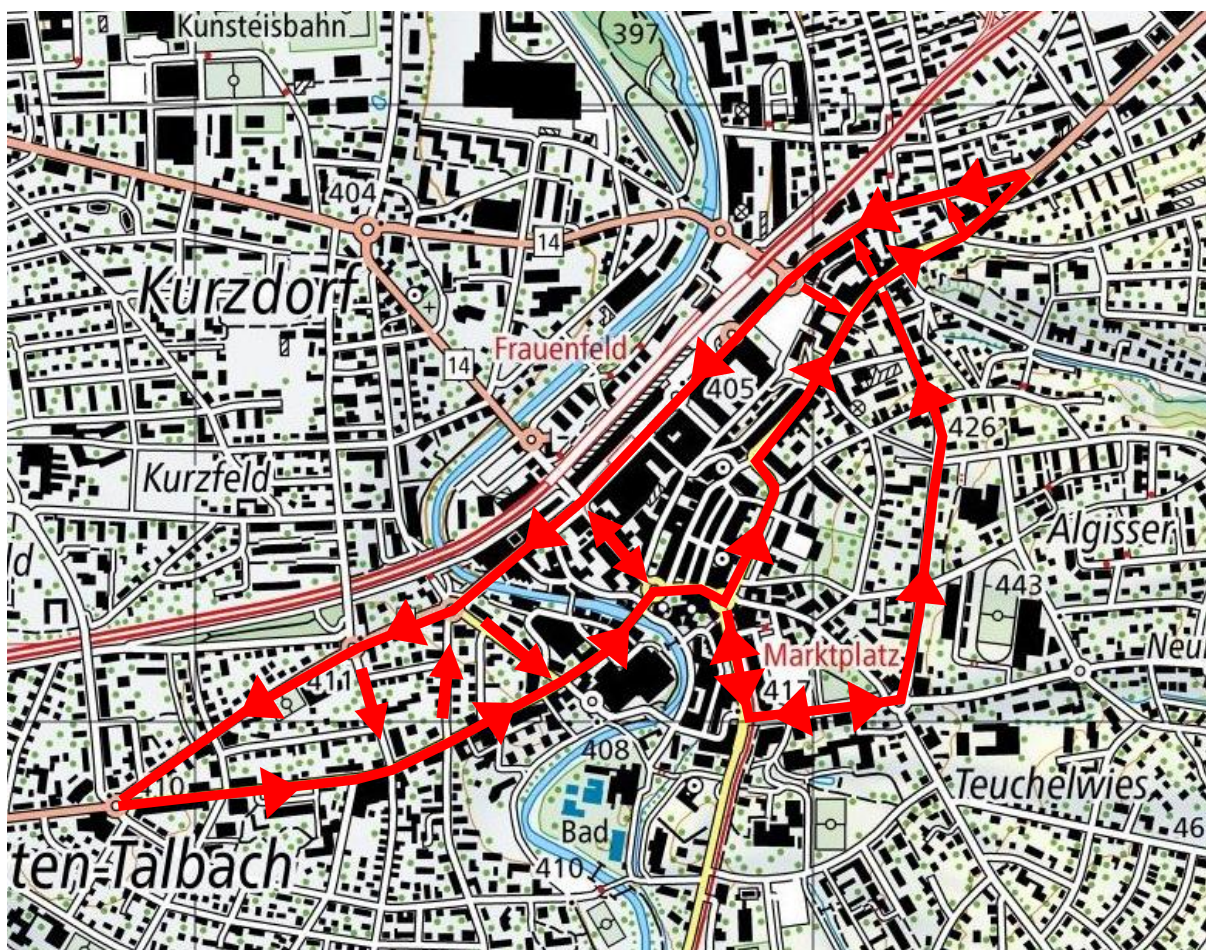


Abbildung 2: Einbahnstrassenkonzept gemäss Motion Geiges (2008)

Der Stadtrat hat die Motion am 17. März 2009 wie folgt beantwortet (stichwortartige Zusammenfassung):

- Kernstück der Motion für ein Einbahnsystem sind die Zürcher- und die Bahnhofstrasse. Beides sind Kantonsstrassen, welche in der Kompetenz und Zuständigkeit des Kantons (und nicht der Stadt) liegen;

- Die Vor- und Nachteile von Einbahnsysteme wurden wie folgt dargestellt:

Im Allgemeinen

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> Besserer Verkehrsfluss Einfachere Ausbildung der Knoten Platzgewinn auf Strassen, wo der ÖV infolge der Linienführung nicht auf einen Betrieb im Gegenverkehr angewiesen ist Weniger Kreuzungsstellen, diesbezüglich Reduktion der Kollisionsgefahr Einbahnverkehr auch auf Kantonsstrassen grundsätzlich möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Mehrkilometer durch die sich ergebenden Umwegfahrten, verbunden mit einem daraus entstehenden Mehrverkehr Ausweichverkehr in Quartiere (Schleichverkehr) Höheres Geschwindigkeitsniveau weil kein Gegenverkehr Bauliche Anpassung bestehender Kreuzungen Orientierungsprobleme Ortsunkundiger

Einbahnsystem Motion Geiges im Speziellen

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Vorstadt unter der Bedingung, dass kein Gegenverkehr des Stadtbusses notwendig ist. Der Fahrradverkehr könnte, wo notwendig, im Gegenverkehr geführt werden, was aber das Unfallrisiko und die Unfallschwere erhöht. 	<ul style="list-style-type: none"> Der Stadtbus und einige Postautolinien müssen in einem generellen Einbahnsystem mit Umwegen und deshalb mit längeren Fahrzeiten rechnen und 'entfernen' sich von den Benutzern, insbesondere im Zentrumsbereich inkl. Innenstadt und Bleiche. Kreuzungen müssten baulich angepasst werden (z.B. Gartenlaube und Kreuzplatz, Kreisel Holdertor und Post), um das Einordnen zu ermöglichen. Der unterirdische Kreisel (Bahnhof 2000) würde unnötig werden, Investitionen gingen verloren. Die Erchingerstrasse und der Altweg als Verbindung Zürcher- / Bahnhofstrasse werden stark belastet. Die Auswirkungen insbesondere im Bereich der Erchingerstrasse sind noch unklar, es wird aber mit Stauwirkungen auf die Zürcherstrasse zu rechnen sein. Keine Alternativroute für Bahnhof- und Zürcherstrasse bei Unfällen, Baustellen usw.

- Antrag des Stadtrats:
Nur schon weil es sich formell um keine Motion handelt (Zürcher- und Bahnhofstrasse: Zuständigkeit beim Kanton und nicht bei der Stadt), sieht sich der Stadtrat gezwungen zu beantragen, die Motion als nicht erheblich zu erklären. Die Motion soll aber ebenfalls als nicht erheblich erklärt werden, weil eine Einbahnlösung zum jetzigen Zeitpunkt den Verkehrsrichtplan mit Sicherheit präjudizieren würde. Der Stadtrat ist aber bereit und sichert dies zu, im Rahmen des Verkehrsrichtplans eine Einbahnlösung detailliert und vertieft zu prüfen.

4 Grundlagenplanung für den Verkehrsrichtplan

Im Erläuterungsbericht zum Richtplan Verkehr vom 28. Juni 2011 wird im Kapitel 3, Stadtentlastung, beschrieben, wie die Bestvariante im partizipativen Verfahren ermittelt wurde. Im Rahmen des Verfahrens wurden auch folgende Einbahnlösungen untersucht:

4.1 Variante 1a:

Einbahnführung in der Vorstadt (Richtung Osten) und in der Rheinstrasse (Richtung Süden):



Abbildung 3: Einbahnkonzept Variante 1a

4.2 Variante 1b:

Einbahnführung in der Vorstadt (Richtung Westen) und in der Ringstrasse (Richtung Norden bzw. Osten):



Abbildung 4: Einbahnkonzept Variante 1b

4.3 Variante 1c:

Grossräumige Einbahnlösung, welche neben den Strassen im unmittelbaren Zentrum auch die Bahnhofstrasse miteinbezieht:



Abbildung 5: Einbahnkonzept Variante 1c

4.4 Variante 1c+:

Die Variante 1c+ entspricht weitgehend der Variante 1c, ausser dass auf dem Rathausplatz sowie der Rheinstrasse ebenfalls Einbahn vorgesehen ist. Die Verkehrswirkung der Variante wurde mit dem Verkehrsmodell berechnet.

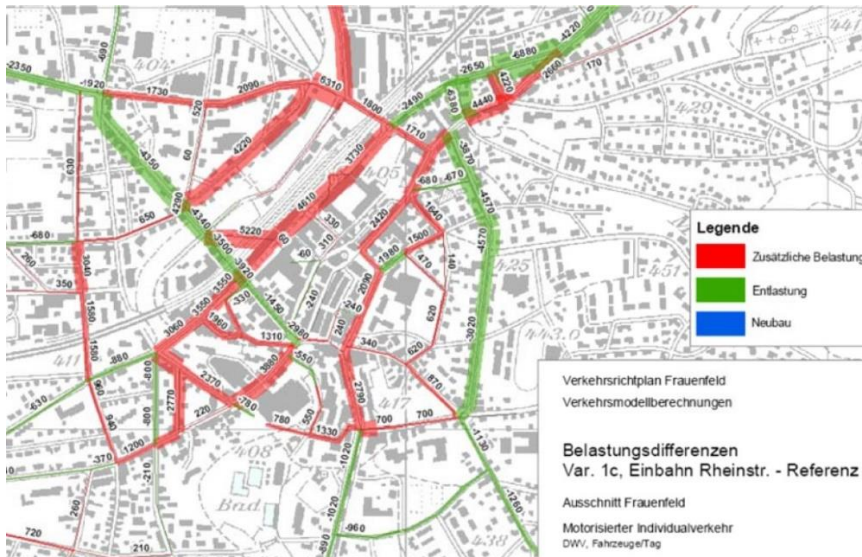


Abbildung 6: Verkehrsmodellberechnungen der Variante 1c+

4.5 Grobbeurteilung der Varianten 1a/ 1b/ 1c/ 1c+

Die Grobbeurteilung der Einbahnvarianten und auch die Diskussion haben gezeigt, dass keine Einbahnlösung eine kurzfristige Option für die Lösung der Verkehrsprobleme sowie zur Aufwertung der Innenstadt von Frauenfeld darstellt.

Die **Variante 1a** soll nicht weiterverfolgt werden, da

- die kritischen Strassenabschnitte bzw. Knoten nicht entlastet werden
- der Postkreisel stärker belastet wird
- der Schweizerhofkreisel bei dieser Lösung an seine Kapazitätsgrenzen stösst
- in der Vorstadt kein Platz gewonnen wird, da der Stadtbus weiterhin im Gegenverkehr geführt werden muss

Die **Variante 1b** hat den Vorteil, dass sowohl in der Innenstadt als auch in der Ringstrasse Platz für die Verbreiterung der Trottoirs gewonnen werden kann. Nachteile der Lösung sind Umwegfahrten, tendenziell höhere Geschwindigkeiten bei einer Einbahnlösung sowie die Verlegung des Stadtbusses im Bereich der Vorstadt. Da diese Lösung jedoch zu einer Mehrbelastung des heute bereits überlasteten Postkreisels führt, kann diese Variante kurzfristig nicht umgesetzt werden.

Auch die **Varianten 1c und 1c+** führen zu einer Mehrbelastung des Postkreisels, sodass sich die heutigen Stauerscheinungen verschärfen. Darüber hinaus verursachen diese Varianten erhebliche Umwegfahrten und der Nutzen einer Einbahnlösung in der Bahnhofstrasse ist zu hinterfragen.

Die Möglichkeit einer Einbahnlösung gemäss der Variante 1b ist allenfalls im Zusammenhang mit einer Umfahungsstrasse zu prüfen.

4.6 Fazit

Einbahnlösungen stellen keine dauerhafte Lösung für die Verkehrsprobleme in der Innenstadt von Frauenfeld dar. Als kurzfristig umsetzbare Zwischenlösung kommen sie auch nicht in Betracht, da sie zu Mehrbelastungen von heute schon überlasteten Knoten führen und somit die heutigen Probleme verschärfen. Allenfalls ist eine Einbahnlösung gemäss der Variante 1b im Zusammenhang mit der Stadtentlastung nochmals zu prüfen.

Im Erläuterungsbericht sind auch die klein- und grossräumigen Varianten der Stadtentlastung dargestellt. In den Jahren 2013 wurde die grossräumige Variante «Westumfahrung lang (Variante 4a)» vertieft untersucht. Infolge hoher Kosten und der Nichtberücksichtigung im Agglomerationsprogramm wurde die Westumfahrung fallen gelassen.

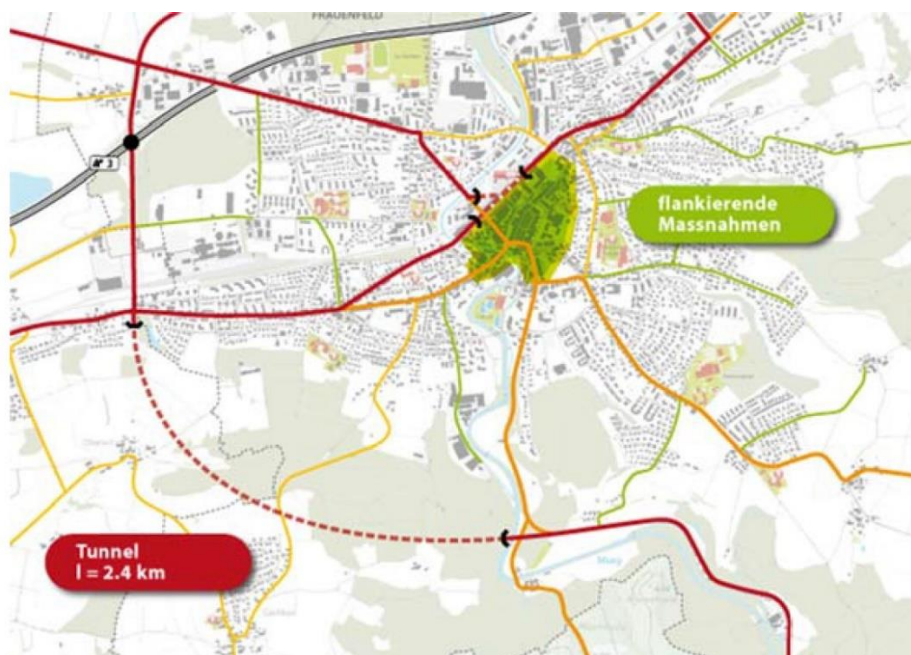


Abbildung 7: Linienführung der grossräumigen Westumfahrung

5 Motion „Konzept für eine Einbahn-Verkehrsführung in der Frauenfelder Innenstadt" der Gemeinderäte Stefan Geiges, Michael Hodel und Andreas Elliker, September 2014

Die Motionäre Geiges, Hodel und Elliker greifen die Projektidee von 2008 (Motion Geiges) nochmals auf. Sie bemängeln die ablehnende Bewertung der Einbahnvarianten durch die Firma Metron im Rahmen des Erläuterungsberichts zum Richtplan Verkehr.

Die Motionäre laden den Stadtrat erneut ein, die Einbahnverkehrslösung gemäss Abbildung 2 in Zusammenarbeit mit dem Kanton ein rasch umsetzbares und wirksam werdendes Einbahn-Verkehrssystem in der Innenstadt zwischen dem Lindespitz und dem Talbachplatz zu prüfen.

In ihrer Motion weisen die Motionäre auf folgende besondere Aspekte des Einbahn-Systems hin:

- Kreuzungsfreie, in der Regel zweispurige Einbahn-Strassen machen das Anhalten von Fahrzeugen weitgehen unnötig: Abbiegen bedeutet Ausfahren – und Einbiegen erfolgt im «Reissverschluss»-System;
- Gleichmässig fliesender Verkehr im innerstädtischen Bereich mit einer relativ tiefen Geschwindigkeit;
- Ein Einbahn-System erzeugt längere Wege, weil Umwege gefahren werden müssen. Das ist un schön, aber immer noch ökologischer als «Stop an Go»;
- Langsamverkehr: Velos und Fussgänger gewinnen durch diese Verkehrsführung mehr Sicherheit, weil die Kollisionspuren entfallen. Beispiele (La-Chaux-de-Fonds, Solothurn u.a.) belegen dies;
- Busverkehr: die Integration des Stadtbusses in dieses Regime stellt eine grosse Herausforderung dar. Sie scheint aber lösbar, wie andere Städte mit vergleichbaren Projekten bereits bewiesen haben.

Der Stadtrat hat die Motion am 16. Dezember 2014 für erheblich erklärt und sich bereits erklärt, Einbahnlösungen vertieft zu untersuchen.

Diese vertieften Untersuchungen wurden durch eine Begleitgruppe mit den Motionären durchgeführt und durch die beiden Verkehrsplanungsbüros Büro Widmer und SNZ bearbeitet (Fachbericht Büro Widmer «Motion Einbahn-Verkehrsführung in der Frauenfelder Innenstadt, Beurteilung» vom 29. Juni 2015»; Fachbericht SNZ « Einbahnringe – Eigenschaften und Eignung für die Stadt Frauenfeld» vom 1.7.2015).

In der Botschaft des Gemeinderats an den Stadtrat vom 15. September 2015 wurden die Ergebnisse dieser Vertiefungen wie folgt zusammengefasst:

Allgemeines zu Einbahnsystemen

Einbahnringe weisen im Allgemeinen verschiedene Vor- und Nachteile auf. Werden sie im Gegenuhrzeigersinn betrieben, entstehen bei Abbiegemanövern wenig Konfliktpunkte. Sind die Knotenkapazitäten ausreichend, kann aufgrund der Reduktion von störenden Abbiegemanövern eine Verflüssigung des Verkehrs erzielt werden. Nachteilig wirken sich die notwendigen Umwegfahrten und die erhöhte Trennwirkung der Strasse infolge Mehrverkehr und erhöhter Geschwindigkeit aus. Ohne Spuren für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Veloverkehr weisen Einbahnsysteme für diese beiden Verkehrsträger punkto Erschliessungsqualität Mängel auf. Eine weitere Eigenschaft sind die entstehenden Verkehrsüberlagerungen in Einbahnsystemen:

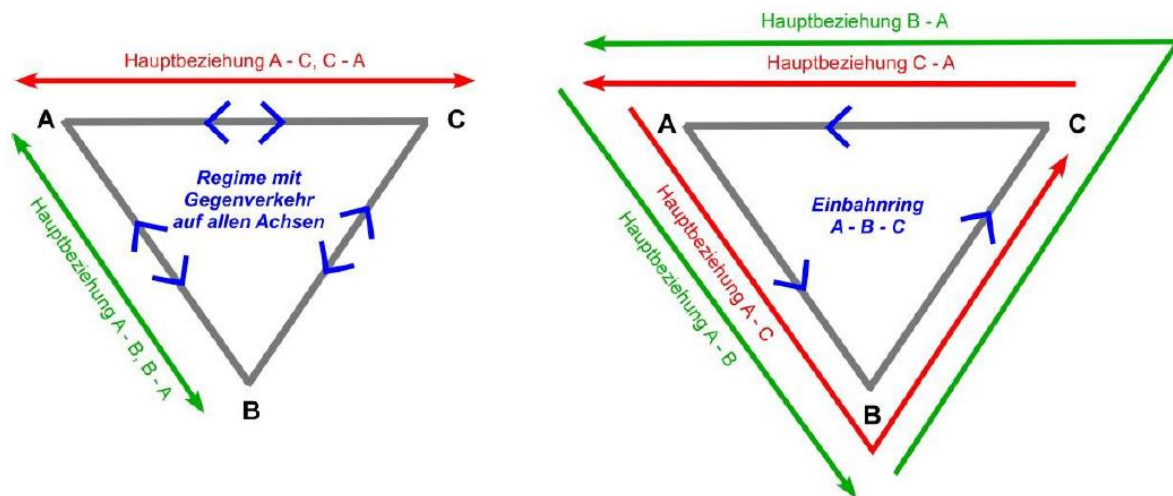


Abbildung 8: Schematische Darstellung des Gegen- sowie des Einbahnverkehrssystem

Während in einem Gegenverkehrssystem in der Grafik links alle Beziehungen zwischen A-B-C direkt möglich und entflechtet sind, werden die Verkehrsströme in einem Einbahnsystem gemäss der Grafik rechts überlagert. So ist die direkte Verbindung in Einbahnsystemen B zu A nicht möglich, A ist aus B nur über C erreichbar. Dies führt zwischen B und C zur Überlagerung des Verkehrs zwischen B-C und B-A, was im Allgemeinen mit einer Verkehrszunahme einhergeht. Auf die Innenstadt von Frauenfeld bezogen, kann B den Knotenpunkte Marktplatz / St. Gallerstrasse, C die Zürcherstrasse Ost und A den Knoten Talbach darstellen.

Einbahn-Verkehrsführung in der Frauenfelder Innenstadt

Aufgrund erster Untersuchungen wurde in Absprache mit den Motionären das von ihnen eingereichte Einbahnkonzept geringfügig angepasst (Variante 2). So wurde für eine verbesserte Busführung auf der Bahnhofstrasse im Abschnitt Abfahrt Bahnhofplatz bis Schweizerhofkreisel Gegenverkehr angenommen. Um die Vorstadt vor einer übermässigen Verkehrsbelastung zu schützen, wurde hier Tempo-30 vorausgesetzt und infolge zu kurzer und somit unfallträchtiger Verflechtungsstrecke auf der Zürcherstrasse von der Ringstrasse in Richtung Osten, musste der Einbahnverkehr über die Kehlhofstrasse (anstelle der Erchingerstrasse) auf die Bahnhofstrasse geführt werden.

Ziel der Motionäre war in erster Linie eine flüssige Verkehrsabwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Hätte man dies erreicht, wäre zu untersuchen gewesen, wie die restlichen Verkehrsträger ins Einbahnkonzept eingebunden werden können.



Abbildung 9: Einbahnverkehrssystem der Motionäre Geiges / Hodel / Elliker

Als wesentliche Befunde der Untersuchung des Einbahnkonzepts im Vergleich mit dem Ist-Zustand sind zu nennen:

- Einzelne Strassen wie die St. Gallerstrasse und die Vorstadt werden verkehrlich zwar entlastet, eine grössere Anzahl Strassen aber mit Mehrverkehr belastet. So unter anderem die Bahnhof-, Rhein-, Eisenwerk- und Ringstrasse sowie der Rathausplatz und die Laubgasse.
- Die Mehrbelastungen auf der Bahnhofstrasse führen zu erheblichen Kapazitätsengpässen auf dem Schweizerhof- und dem Unterirdischen Kreisel.
- Das geprüfte Einbahnkonzept in der Innenstadt bringt eine massive Zunahme an Fahrleistungen infolge Umwegfahrten sowie Mehrverkehr in bereits heute teilweise stark belasteten Strassenabschnitten mit sich. Dies schlägt sich nicht nur in Mehrkilometer sondern auch in einer Zunahme der Reisezeiten nieder.
- Die untersuchte Einbahnvariante offenbart eine Verschlechterung bezüglich Erschliessungsqualität des ÖV, da insbesondere der Stadtbus Umwegfahrten in Kauf nehmen muss und dadurch heute bediente Haltestellen nicht mehr angefahren werden können.
- Für Velofahrende bedeuten vor allem zweispurige Einbahnsysteme eine Verringerung der Verkehrssicherheit bei Abbiegemanövern.
- Das heute geltende Lastwagenfahrverbot für Lastwagen über 12m Länge in der Vorstadt wie auf der Ringstrasse müsste mindestens auf einer Achse aufgehoben werden.

Beide Fachberichte kommen zum Schluss, dass aus fachlicher Sicht das vorgeschlagene Einbahnkonzept nicht empfohlen werden kann.

Zitat Bericht Büro Widmer: «Aus fachlicher Sicht kann die Umsetzung des von den Motionären vorgeschlagenen Einbahnkonzepts nicht empfohlen werden».

Zitat Bericht SNZ Ingenieure: «Aufgrund des Ausbaus und der Struktur des Strassennetzes in Frauenfeld führt eine grossräumige Einbahnringlösung für Frauenfeld nicht zu einer Verflüssigung des Verkehrs.»

Einmal mehr zeigt sich, dass eine Stadtentlastung in Form einer Süd-Nord-Umfahrung der Innenstadt für eine nachhaltige Verkehrsentslastung unabdingbar ist. Der Stadtrat sieht infolge der in den Fachberichten aufgezeigten Vor- und Nachteile von einer Weiterverfolgung des Einbahnkonzepts ab. Im November 2015 wird er das in der Zwischenzeit erarbeitete Konzept „Mobilität 2030“ präsentieren.

6 Mobilitätskonzept «Mobilität 2030»

Der Stadtrat hat zwischenzeitlich mit den zuständigen kantonalen Amtsstellen das Mobilitätskonzept «Mobilität 2030» erarbeitet. Dieses zeigt Strategien und Massnahmen zur Erreichung einer nachhaltigen, stadtverträglichen Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden auf. Um eine finanziell pragmatische Umsetzung der Massnahmen sicherstellen zu können, enthält das Konzept eine Priorisierung der Schlüsselprojekte anhand einer Kosten-Nutzen-Analyse.

Die Kernaussage des Konzeptes ist, dass der zukünftige Mehrverkehr so weit wie möglich durch Ausbau und Förderung des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) sowie des öffentlichen Verkehrs aufgefangen werden soll. Dies bedingt, unter Berücksichtigung der Gewährleistung des Durchgangsverkehrs, eine konsequente Förderung dieser beiden Verkehrsträger. Auch diese Anforderungen erfüllt das geprüfte Einbahnkonzept nicht.

Das Konzept «Mobilität 2030» wurde im 2016 vom Stadtrat beschlossen und anschliessend vom Regierungsrat des Kantons Thurgau zur Kenntnis genommen.

Der Stadtrat hat infolge der aufgezeigten Vor- und Nachteile von einer Weiterverfolgung des Einbahnkonzepts abgesehen.

7 Einbahnverkehrsführungen Varianten 3, 3a, 3b und 3c: Einbahnkonzept mit Bahnhofstrasse im Gegenverkehr

Verwaltungsintern wurde auch geprüft, ob ausgehend vom Einbahnkonzept der Motionäre eine machbare Lösung für die Entlastung der Innenstadt gefunden werden kann (Grundlage: Fachbericht Büro Widmer „Frauenfeld „Einbahnverkehrsführungen Varianten 3, 3a, 3b und 3c, Grobbeurteilung“, 29. Juni 2015).

Die unabhängig von den Motionären weiterentwickelten Einbahnlösungen wurden als Varianten 3, 3a, 3b und 3c bezeichnet. Sie unterscheiden sich vom Vorschlag der Motionäre insbesondere in folgenden Punkten:

- Auf der Bahnhofstrasse wird der Gegenverkehr beibehalten
- Zur Vermeidung der Nachteile für den Busbetrieb und die Velofahrer werden auf Einbahnstrassen wo nötig Bus- und Velospuren in der Gegenrichtung eingerichtet.

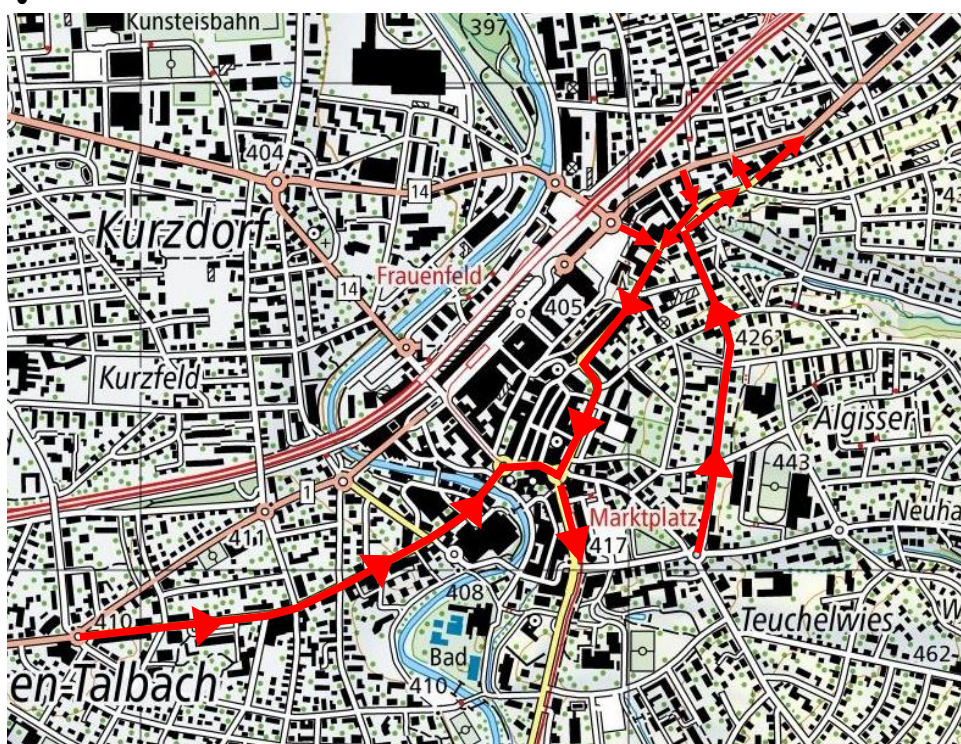


Abbildung 10: Einbahnverkehrskonzept Variante 3b

Das Fazit gemäss Bericht des Büros Widmer lautet wie folgt:

Die grössten Vorteile der Variante 3b gegenüber dem Ist-Zustand sind:

- Erhöhte Attraktivität für Radfahrer
- Entlastung der Innenstadt vom MIV
- Insgesamt weniger Behinderungen für den Busbetrieb

Diesen Vorteilen stehen die folgenden erheblichen Nachteile gegenüber:

- Massive Mehrbelastung der Ringstrasse und der Zürcherstrasse zwischen Ringstrasse und Kehlhofstrasse (auch mit Schwerverkehr);
- Häufigere Verkehrsüberlastungen am Schweizerhofkreisel während Spitzenverkehrszeiten (davon wären die Busse auch ohne Busbevorzugungsmassnahmen betroffen);
- Deutliche Zunahme der Fahrleistungen und der Reisezeiten infolge Umwegfahrten und dadurch Zunahme der Luftschadstoff- und Lärmimmissionen.

Aus fachlicher Sicht wäre die Variante 3b eher vertretbar als die von Motionären vorgeschlagene Variante. Auch die Kosten für die Umsetzung wären wesentlich tiefer. Ob die Vorteile die Nachteile aber aufwiegen

vermögen, müsste mit entsprechenden Bewertungsmethoden einschliesslich einer Kosten-Nutzen-Analyse untersucht werden. Primär ist dies aber eine von der Politik zu beantwortende Frage.

8 Machbarkeitsstudie zur Stadtentlastung

In den Jahren 2016 und 2017 wurde die Machbarkeitsstudie für die Stadtentlastung erarbeitet. Als Bestvariante wurde die Tunnellösung gemäss Variante 20 eruiert (Kosten CHF 107 Mio.).

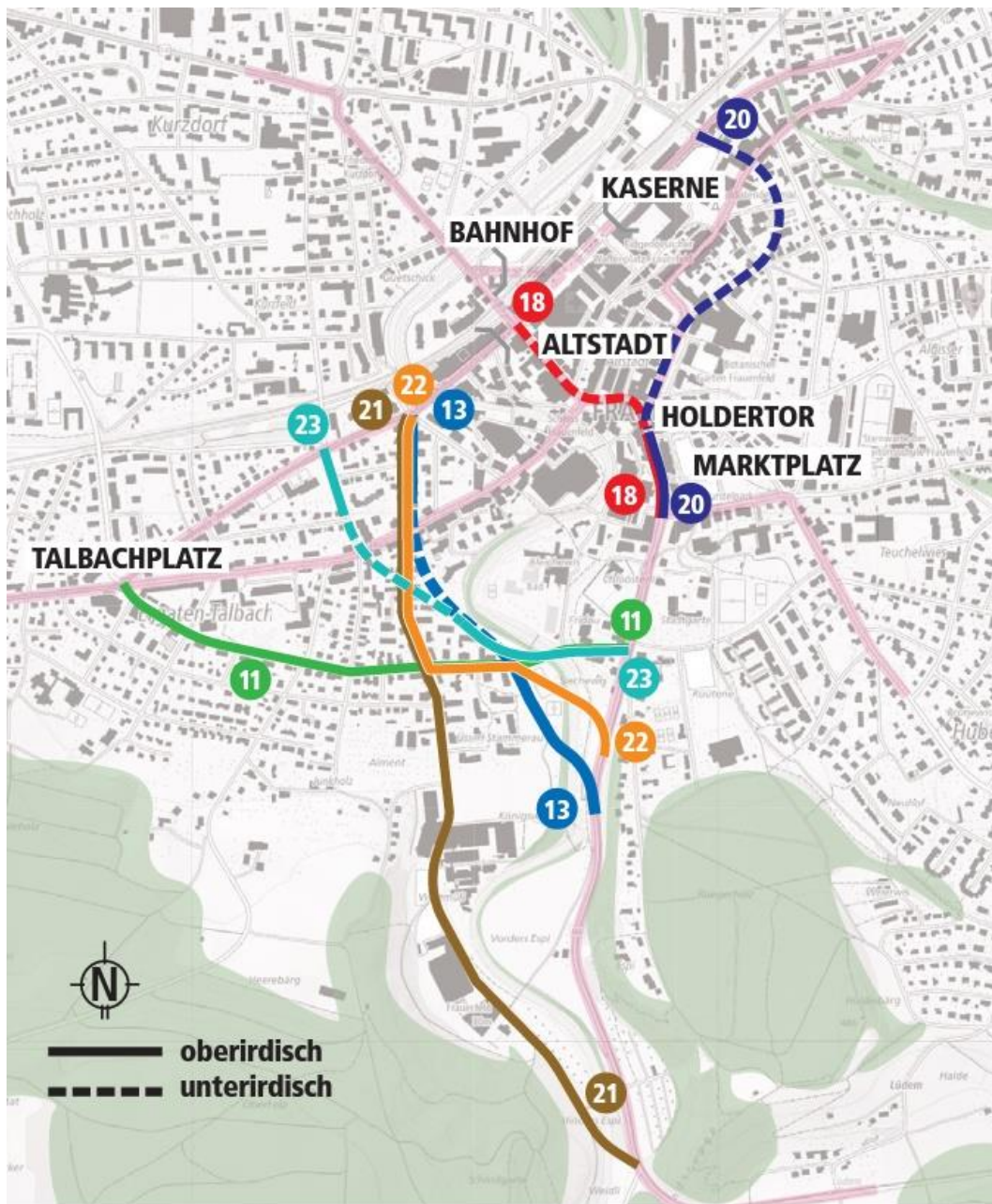


Abbildung 11: Übersicht über die untersuchten Linienführungsvarianten der Stadtentlastung

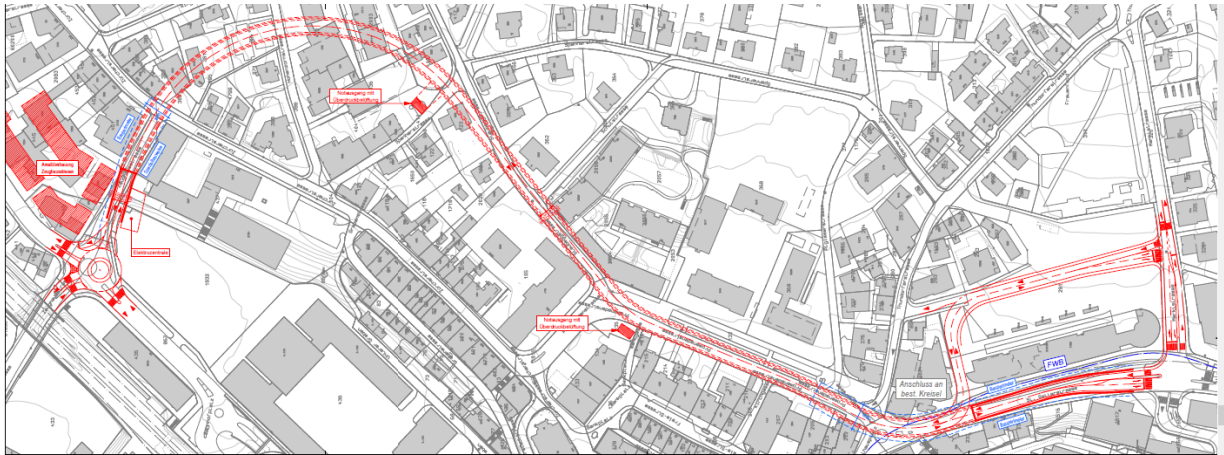


Abbildung 12: Bestvariante der Stadtentlastung (Variante 20)

Bei den Verkehrsmodellberechnungen wurde für alle Varianten Tempo-30-Zonen auf der Rheinstrasse (Bahnhofplatz – Postkreisel), dem Rathausplatz, der Promenade, der Zürcherstrasse (Promenade Ringstrasse) und der Ringstrasse als flankierende Massnahmen angenommen.

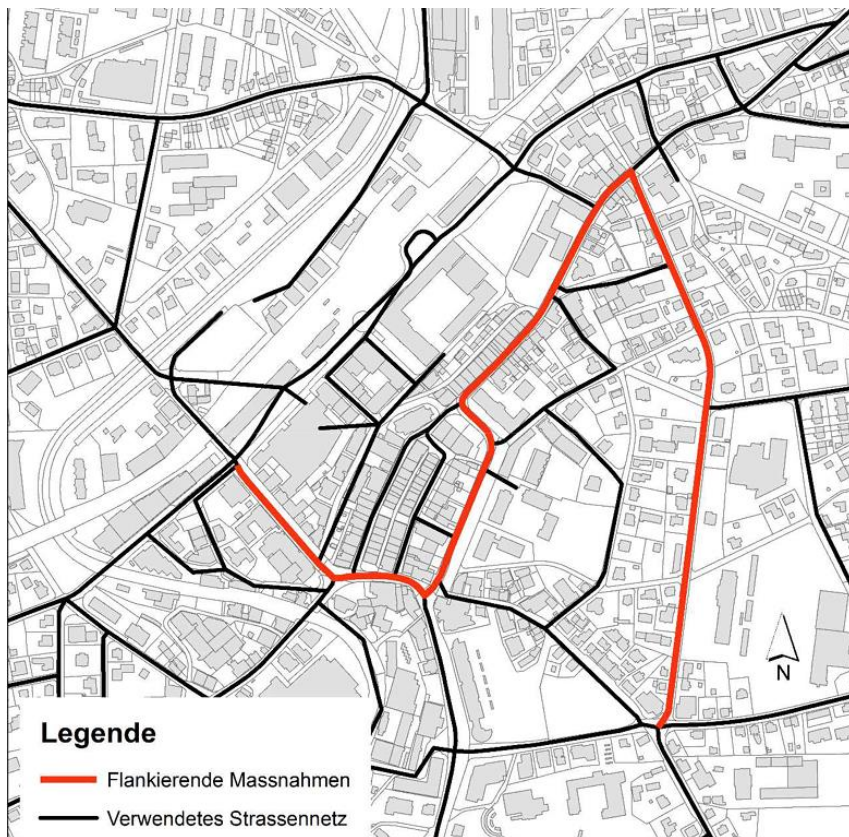


Abbildung 13: Flankierende Massnahmen (Tempo 30) als Grundlage für die Verkehrsmodellberechnungen

Die Realisierung der Stadtentlastung ist in den Hintergrund gerückt, weil der Stadtrat den Bau eines innerstädtischen Tunnels ohne Bundesgelder als unrealistisch betrachtet.

Die Stadt Frauenfeld möchte nun die Verkehrsoptimierungen in der Innenstadt klären und hat dazu im Mai 2022 einen Richtungsentscheid durch die Frauenfelder Stimmbevölkerung abgeholt. Dieses Vorgehen entspricht auch dem Wunsch des Bundes, der vor einer neuerlichen Diskussion um eine Entlastungsstrasse zuerst Optimierungen auf dem bestehenden Verkehrsnetz fordert.

9 Versuchsbetrieb Signalisation Begegnungszone in der Altstadt, 2015

Die Stadt Frauenfeld hat einen einjährigen Versuchsbetrieb für eine Begegnungszone in der Altstadt mit einer autofreien Zürcherstrasse am Samstag und Sonntag durchgeführt. Die Begegnungszone umfasste die Freie-Strasse, Zürcherstrasse, die Mittelgasse und die Kirchgasse in der Altstadt.

Der Versuchsbetrieb dauert von April 2015 bis April 2016. Nach positiven Erfahrungen mit der Begegnungszone Altstadt wurde die Verkehrsordnung beim Departement Bau und Umwelt zur Prüfung eingereicht und mit Entscheid vom 18. Mai 2016 genehmigt. Die öffentliche Auflage erfolgte in der Zeit vom 27. Mai bis und mit dem 17. Juni 2016. Es wurden keine Einsprachen eingereicht.

10 Einbahn Vorstadt, Verbesserungen Lindenspitz; August 2014

- Einbahnregime in Richtung Ost im Zusammenhang mit den Bauarbeiten des Wärmeverbunds (16. Juni bis 4. Juli 2014); Auswertung gemäss Bericht vom Büro Widmer vom 31.07.2014.
- Ein Einbahnregime in der Vorstadt im Abschnitt Promenadenstrasse – Staubeggstrasse – Spannerstrasse – Zürcherstrasse wurde von der Bevölkerung nicht unterstützt. Namentlich die Anwohner der Ringstrasse, waren gegen den Versuch, weil sie zusätzlichen Verkehr befürchteten. Ein Versuchsbetrieb wurde daraufhin vom Kanton nicht genehmigt (Februar 2015).

11 Vorschlag zum Umgang mit der vorliegenden Motion Leuthold/Weber «Einbahn als grosse Chance für die Entlastung der Innenstadt»

Es wird vorgeschlagen, die Motion als nicht erheblich zu erklären.
Mit folgender Argumentation:

- Der Stadtrat hat für die Motion Geiges / Hodel / Elliker in den Jahren 2014 und 2015 alle mögliche Einbahnlösungen untersucht und ist zum Schluss gekommen, dass grossräumige Einbahnverkehrslösungen nicht zur Verflüssigung des Verkehrs beitragen. Der Vorschlag der Motion Leuthold / Weber schlägt auch eine Einbahnverkehrslösung wie die anderen Motionäre vor. Einzig die Bahnhofstrasse soll im Gegenverkehr befahren und die Altstadt soll zur Begegnungszone umgebaut bzw. umsignalisiert werden.
- Einbahnverkehrslösungen wurden mit der Bahnhofstrasse im Gegenverkehr bereits im Jahr 2015 untersucht. Diese Lösung schneiden verkehrlich wohl etwas besser ab, weisen aber immer noch vergleichbare, massgebende Nachteile auf und werden deshalb nicht zur Umsetzung empfohlen.
- Mit der Zustimmung der Frauenfelder Stimmbevölkerung zum Rahmenkredit «Aufwertung Stadträume Innenstadt» werden die bestehenden Strassenräume der Altstadt/Freie-Strasse, Rathausplatz, Promenade, Vorstadt, Ringstrasse sowie der ersten Etappe der Rheinstrasse umgestaltet. Es ist nicht vorgesehen, Einbahnverkehrslösungen bei der Projektumsetzung zu untersuchen. Solche Untersuchungen würden den straffen Terminplan mit einer baulichen Umsetzung im Jahr 2027 in Frage stellen.

12 Stellungnahme des Kantonalen Tiefbauamtes Thurgau

Das Tiefbauamt Kanton Thurgau nahm zum vorliegenden Faktenblatt wie auch zur vorliegenden Motion Leuthold/Weber wie folgt Stellung:

Das kantonale Tiefbauamt Thurgau unterstützt den Vorschlag des Stadtrates Frauenfeld die Motion "Leuthold/Weber" als nicht erheblich zu erklären. In den vergangenen Jahren wurden mehrfach und umfassend verschiedene Verkehrsführungen für die Innenstadt von Frauenfeld geprüft; so auch diverse Einbahn-Verkehrssystem-Varianten. Die eingereichte Motion zeigt keine neuen Erkenntnisse in Bezug auf die Auswirkungen wie Verkehrsverlagerung und Verhalten bei Einbahnsystemen. Deshalb soll das Projekt "Aufwertung Stadträume Innenstadt" stringent und ohne "Nebenschauplatz" weiterverfolgt werden.

21. Januar 2023

Sascha Bundi
Stadtingenieur / Amtsleiter Tiefbau und Verkehr