



Beschluss-Nr. 235

Einfache Anfrage betreffend «Will der Stadtrat die Altstadt dem Autoverkehr opfern?» der Gemeinderäte Michael Pöll, Anita Bernhard-Ott und Roman Fischer

Beantwortung

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

An der Gemeinderatssitzung vom 28. April 2021 reichten die Gemeinderäte Michael Pöll, Anita Bernhard-Ott und Roman Fischer eine Einfache Anfrage an den Stadtrat nach Art. 45 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

Ausgangslage

Der Stadtrat hat nach einer Versuchsphase im Frühling 2015 die Begegnungszone «Altstadt» mit Teilen der Zürcherstrasse und Freie-Strasse sowie der Kirchgasse und der Mittulgasse definitiv eingeführt. Mit der Einführung der Begegnungszone wurde auch das Fahrverbot in der Zürcherstrasse neu geregelt. So galt vor der Einführung ein Regime, bei welchem die Zufahrt Montag bis Samstag zwischen 06.00 bis 13.00 Uhr gestattet war. Aktuell gilt ein Fahrverbot am Wochenende, an den Werktagen sind Zufahrten zwischen 6.00 bis 19.00 Uhr möglich. Mit der Einführung der Begegnungszone konnte aus Sicht des Stadtrates die allgemeine Attraktivität der Altstadt und im Besonderen das Verweilen erhöht werden.

Die Altstadt sowie deren Peripherie hat vielen Ansprüchen zu dienen. Der Stadtrat versteht unter dem Begriff «Altstadt» die Zürcherstrasse (Pflästerung), die Freie-Strasse, den Bankplatz, sowie die Bank-, Kirch- und Mittulgasse.

Die öffentlichen Räume sollen gleichzeitig ein Begegnungsort sein, trotzdem dem Gewerbe, dem Einkaufen, dem Wohnen, der Unterhaltung und vielem mehr dienen. Entsprechend können durch die gegenteiligen Interessen Spannungen auftreten.

Beantwortung der einzelnen Fragen:

1. Warum wurden bei der Umsetzung des neuen Verkehrsregimes an der Grabenstrasse die Interessen der Anwohnenden nicht berücksichtigt und das ursprünglich geplante Verkehrsregime nicht umgesetzt?

Mit der Projekterarbeitung für die Sanierung der Grabenstrasse wurde, wie üblich bei Strassensanierungen, die bestehende Signalisation überprüft. Neben der Öffnung der bestehenden Einbahnstrasse für Fahrräder wurde auch die Fahrbeschränkung der Grabenstrasse hinterfragt. Gegen das Fahrverbot mit Zubringerdienst wurde des Öfteren verstoßen und dies konnte von der Kantonspolizei aufgrund der unklaren Signalisation kaum geahndet werden.

Um diesem Missstand zu begegnen, wurden andere Lösungen gesucht. Bei der Erörterung der Möglichkeiten wurden auch Anwohnende einbezogen. Eine dabei diskutierte Variante war ein Nachtfahrverbot. Der Stadtrat geht davon aus, dass diese Variante der Signalisation von den Fragenden mit «das ursprünglich geplante Verkehrsregime» bezeichnet wurde. Dieses wurde von der Bewilligungsinstanz, dem kantonalen Tiefbauamt, aus präjudizialen Gründen abschlägig beurteilt. Dies wurde den Anwohnenden zuerst mündlich und zu einem späteren Zeitpunkt auch schriftlich begründet mitgeteilt.

Die heutige Lösung wurde gemäss den gesetzlichen Vorgaben während zweimal 20 Tagen öffentlich aufgelegt (Einwendungsverfahren und öffentliche Auflage). Einsprachen sind keine eingegangen.

Fakt ist, dass die heutige Lösung klarer und eindeutiger ist und Verstösse von der Polizei besser geahndet werden können.

2. Warum wurde die Umgestaltung der Grabenstrasse nicht dafür genutzt, die Begegnungszone in Richtung Passage zu erweitern und damit eine erste logische Verbindung zwischen der Altstadt und der später einmal umgenutzten Stadtkaserne zu schaffen?

Vor der Strassenraumumgestaltung der Grabenstrasse galt grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Bereits in der Planungsphase bestand die Absicht, im Gebiet rund um den Bahnhof eine beruhigte Zone einzuführen. Die Umgestaltung nahm mit dem Bau, der Signalisation und der neuen Veloführung in beiden Richtungen darauf entsprechend Rücksicht. Der Stadtrat beschloss im ganzen Gebiet ein einheitliches Regime einzuführen. Eine Begegnungszone mit Vortrittsrecht der Fussgänger auf dem Bahnhofplatz erwies sich als nicht praxistauglich und folglich wurde im ganzen Gebiet Tempo-30 eingeführt.

3. Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, um das Zufahrtsverbot in die Begegnungszone an den Wochenenden durchzusetzen?

Seit dem 30. April 2021 werden jedes Wochenende durch die Securitas zwei Absperrgitter mit Fahrverbotstafeln in den Fahrbereich vor der katholischen Kirche gestellt. Diese Zwischenlösung wird bis auf Weiteres beibehalten.

4. Welche Gründe sprechen dagegen, nach den heutigen Erfahrungen nicht doch mit einer automatisierten Schranke oder einem Poller die Einfahrt in die Begegnungszone zu regulieren?

Aktuell laufen die Auswertungen der Befragungen zur Freie-Strasse durch das Amt für Kommunikation und Wirtschaftsförderung. Diese und allenfalls weitere Mitwirkungen haben u.a. zum Ziel, die Anforderungen an den öffentlichen Raum der Freie-Strasse zu kennen. Zudem läuft aktuell die Erarbeitung des Gesamtbilds «Siedlung, Verkehr und Freiraum», aus welchem gegebenenfalls weitere Informationen zu erwarten sind. Die Erkenntnisse aus den beiden Instrumenten bilden die Grundlage für das Projekt zur baulichen Umgestaltung des öffentlichen Raumes. Der Stadtrat erwartet, dass die Rückmeldungen nicht nur auf die Freie-Strasse selber Auswirkungen haben werden, sondern auch auf die Gestaltung des Bankplatzes und die Zürcherstrasse. Eine Neugestaltung des Bankplatzes z.B. als Platz wird auch Einfluss auf den baulichen Zugang in die Zürcherstrasse haben. Mit dem konkreten Bauprojekt kann eine Behinderung der Zufahrt in die Zürcherstrasse geprüft werden. Dies würde zum heutigen Zeitpunkt allerdings eine Insellösung im öffentlichen Raum darstellen.

5. Erachtet es der Stadtrat als sinnvoller, für die Durchsetzung des Durchfahrtsverbotes die Dienste der Kantonspolizei in Anspruch zu nehmen?

In Ergänzung zur Frage 3: Ja. Sollte trotz der Absperrungen weiterhin gegen das Fahrverbot verstossen werden, so wird die Stadtverwaltung wie bis anhin der Kantonspolizei entsprechende Hinweise geben.

6. Welche städtischen Stellen sind für temporäre Verkehrsumleitungen und Beschilderungen verantwortlich?

Das Departement Bau und Verkehr vertreten durch den Werkhof.

7. Gibt es für wiederkehrende Anlässe wie den Warenmarkt ein schlüssiges Signalisationskonzept, das die Anliegen aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und auch unerwünschte Nebeneffekte durch Navigationssysteme einbezieht?

Ein Verkehrskonzept kann nie jegliche Verstösse gegen eine Verkehrsanordnung zum Vorneherein ausschliessen. Es gibt für wiederkehrende Anlässe ein Signalisationskonzept. Dieses wird nach jedem Anlass bezüglich möglicher Optimierungen beurteilt. Neue Erkenntnisse werden laufend eingearbeitet. Leider ist der Einfluss des Stadtrates auf Navigationssysteme und dessen Programmierung gering.

8. Gedenkt der Stadtrat, sich bei den Anwohnenden in der Freiestrasse und in der Begegnungszone für die unhaltbaren Zustände während dem Marktwochenende zu entschuldigen?

Der Stadtrat kann den Unmut über sich nicht konform verhaltende Automobilisten nachvollziehen. Er sieht sich aber nicht in der Pflicht, sich für das Fehlverhalten von anderen entschuldigen zu müssen.

Frauenfeld, 6. Juli 2021

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD
Der Stadtpräsident Die Stadtschreiberin

Beilage:

- Einfache Anfrage

Einfache Anfrage nach Art 45. Geschäftsreglement des Gemeinderates

Will der Stadtrat die Altstadt dem Autoverkehr opfern?

Die Begegnungszone in der Altstadt ist eine Erfolgsgeschichte. Seit rund 5 Jahren gilt eine Zufahrtsbeschränkung an Wochentagen und ein Zufahrtsverbot an den Wochenenden. Eine Befragung von Passanten, Anwohnenden und ansässigen Gewerbetreibenden in der Altstadt hat 2016 deutlich gezeigt, dass die Begegnungszone wichtig und erwünscht ist. Insbesondere der Samstag veränderte sich in der verkehrsfreien Zürcherstrasse positiv. Die Menschen kommen gerne in die Frauenfelder Altstadt, nehmen sich Zeit für das Einkaufen und Verweilen. Sie suchen nach einer besonderen Qualität und wollen überdurchschnittlich gut beraten und bedient werden¹. Diese sehr positive Wahrnehmung steht im Widerspruch zum stadträtlichen Umgang mit dem motorisierten Autoverkehr in der Altstadt und speziell in der Begegnungszone.

Beispiel 1

Im Rahmen der Umgestaltung der Grabenstrasse zwischen dem Postkreisel und der Oberstadtstrasse wurden die Anwohnenden im Herbst 2019 aktiv von der Stadt über die geplanten Bauarbeiten informiert. Diese Anliegerinformation wurde von allen Beteiligten sehr geschätzt. Weniger erfreulich war die Umsetzung des ursprünglich versprochenen Verkehrsregimes. Versprochen wurde ein Fahrverbot mit Zufahrtsberechtigung zu den Liegenschaften an der Grabenstrasse zwischen Postkreisel und Himalaya. Die Zufahrt zum Migrolino und zur hinteren Passageeinfahrt wäre so auf dieser Route nicht mehr möglich gewesen. Auch die lautstarke Zufahrt von getunten Autos zur „Imponiermeile“ vor dem Migrolino wäre so unterbunden worden. Weiter wurde ein Nachtfahrverbot geprüft, von den zuständigen kantonalen Stellen aber abgelehnt. Man befürchtete offenbar eine präjudizierende Wirkung. Ein Schreiben an den Stadtrat, dass von praktisch allen Anwohnerinnen und Anwohnern der Grabenstrasse unterschrieben wurde und eine Umsetzung des ursprünglich geforderten Verkehrsregimes verlangte, wurde abschlägig beantwortet. Heute ist die Grabenstrasse eine normale 30er-Zone, die jederzeit durchfahren werden kann und mit den steigenden Temperaturen auch wieder vermehrt als „Imponiermeile“ genutzt wird.

Beispiel 2

Die Zufahrtsmöglichkeit mit dem Auto in die Begegnungszone wird unter der Woche rege genutzt. Gipfeli vom Godi, Brillen beim Fielmann, der Bankomat bei der Raiffeisenbank und ein Kaffee im scharfen Eck sind die häufigsten Gründe dafür. Auch am autofreien Samstag ist oft kaum ein Unterschied festzustellen. Das Zufahrtsverbot wird von den Autofahrenden offenbar nur als unverbindliche Empfehlung ausgelegt. Dieser Umstand stört sowohl die Anwohnerinnen, die Fussgänger und auch die Gewerbetreibenden. Für eine gewisse Zeit wurde darum von der Stadt an den Wochenenden die Stehle der Begegnungszone in die Einfahrt gestellt. Heute ist das nicht mehr der Fall und die Zufahrt ist wieder offen. Aufgrund von Reklamationen der Anwohnenden wurden Ende März/Anfang April von der Kantonspolizei an 3 Samstagen Verkehrskontrollen durchgeführt. Es mussten sehr viele Autofahrende gebüsst werden. Nach einer kurzen Verbesserung der Situation ist heute, Ende April, wieder alles beim Alten (vgl. Anhang Bilder 1-3).

¹ vgl. Beantwortung einfache Anfrage betreffend «Fussgängerzone Zürcherstrasse» von Gemeinderat Heinrich Christ vom 4. Dezember 2020

Beispiel 3

Vom Sonntag 25. bis Montag 26. April fand in der Promenadenstrasse und in der Vorstadt bis zum Soldatendenkmal der traditionelle Frauenfelder Warenmarkt statt. Die erwähnten Strassenabschnitte wurden darum für den Autoverkehr gesperrt. Der Verkehr aus Richtung Matzingen wurde am Holdertorkreisel in Richtung Postkreisel geführt. Was bei dieser Verkehrsführung vergessen ging war der Umstand, dass sich ein Grossteil der Autofahrenden heute von einem Navigationssystem leiten lässt. Dieser Umstand führte dazu, dass die Autofahrenden aus Richtung Matzingen gleich nach dem Holdertorkreisel nach rechts in die Freiestrasse geleitet wurden. Bei der katholischen Kirche war dann aber Schluss und die Fahrt führte zurück durch die Begegnungszone, mitten durch die gut besetzten Aussensitzplätze beim scharfen Eck zum ursprünglichen Ausgangspunkt. Vom Sonntagmorgen ab 7.30 Uhr bis zum späten Montagnachmittag fuhr so ein steter Korso von hunderten fehlgeleiteter Fahrzeugen zuerst durch die Freiestrasse und dann zurück durch die Begegnungszone (vgl. Anhang Bild 4). Eine Information an die Verantwortlichen der Stadt am Sonntagmorgen blieb ohne Wirkung genau so wie ein Augenschein am Montagvormittag mit einem Verantwortlichen des Werkhofes.

In der starken Hoffnung, dass sich die Frage im Titel der einfachen Anfrage als rein rhetorische Frage erweist möchten wir den Stadtrat bitten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Warum wurden bei der Umsetzung des neuen Verkehrsregimes an der Grabenstrasse die Interessen der Anwohnenden nicht berücksichtigt und das ursprünglich geplante Verkehrsregime nicht umgesetzt?
2. Warum wurde die Umgestaltung der Grabenstrasse nicht dafür genutzt, die Begegnungszone in Richtung Passage zu erweitern und damit eine erste logische Verbindung zwischen der Altstadt und der später einmal umgenutzten Stadtkaserne zu schaffen?
3. Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, um das Zufahrtsverbot in die Begegnungszone an den Wochenenden durchzusetzen?
4. Welche Gründe sprechen dagegen, nach den heutigen Erfahrungen nicht doch mit einer automatisierten Schranke oder einem Poller die Einfahrt in die Begegnungszone zu regulieren?
5. Erachtet es der Stadtrat als sinnvoller, für die Durchsetzung des Durchfahrtsverbotes die Dienste der Kantonspolizei in Anspruch zu nehmen?
6. Welche städtischen Stellen sind für temporäre Verkehrsumleitungen und Beschilderungen verantwortlich?
7. Gibt es für wiederkehrende Anlässe wie den Warenmarkt ein schlüssiges Signalisationskonzept, das die Anliegen aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und auch unerwünschte Nebeneffekte durch Navigationssysteme einbezieht?
8. Gedenkt der Stadtrat, sich bei den Anwohnenden in der Freiestrasse und in der Begegnungszone für die unhaltbaren Zustände während dem Marktweekende zu entschuldigen?

Mit freundlichen Grüßen

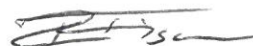
Frauenfeld, 28.4.2021



Michael Pöll



Anita Bernhard Ott



Roman Fischer

Anhang: Bilder Begegnungszone



autofreier Samstag 13. März 2021



autofreier Samstag 20. März 2021



autofreier Samstag 17. April 2021



Durchfahrt Montag 26. April 2021 (Warenmarkt)