



Beschluss-Nr. 292

Einfache Anfrage betreffend „Verkehrsführung bei Baustellen entlang der Bahnhofstrasse“ von Gemeinderat Roman Fischer

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

An der Gemeinderatssitzung vom 22. Juni 2022 reichte Gemeinderat Roman Fischer eine Einfache Anfrage an den Stadtrat nach Art. 45 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein.

Vorbemerkung

Auf den Strassenbaustellen der Stadt Frauenfeld werden durch das Amt für Tiefbau und Verkehr (ATV) vor Inbetriebnahme von Baustellen Koordinationssitzungen mit allen Projektbeteiligten durchgeführt. An diesen Sitzungen werden mit den beteiligten Organisationen die anstehenden Bauarbeiten koordiniert und die Verkehrsführung während den Bauarbeiten abgesprochen und festgelegt. Das ATV schenkt bei Baustellen der Sicherheit und dem Schutz von Arbeitenden und Verkehrsteilnehmenden grosse Beachtung. Die Verantwortung über die Baustellensicherheit liegt grundsätzlich beim Werkeigentümer, bzw. bei der Bauherrschaft. Deshalb sind die üblichen beteiligten Organisationen das Kantonale Tiefbauamt bei Kantonsstrassen, Thurplus bei stadt eigenen Werkleitungen und das ATV bei Gemeindestrassen sowie stadt eigenen Kanalisationen und Gewässern. Auch sind bei Bedarf weitere mögliche Eigentümer (wie z.B. Swisscom, Leucom oder Private) beteiligt. Die im Rahmen der Koordinationssitzungen festgelegte Verkehrsführung wird von der verantwortlichen Organisation (Werkeigentümer, bzw. Bauherrschaft) mit einer Verkehrssignalisation eingerichtet und sichergestellt. Auf Kantonsstrassen erfolgt diese üblicherweise durch das Kantonale Tiefbauamt. Ausnahme bilden dabei temporäre Baustellen auf Rad- und Gehwegen von Kantonsstrassen, die wie auf Gemeindestrassen durch das ATV erstellt werden.

Die vom Verfasser der Einfachen Anfrage bezeichneten Routen stammen aus dem Fuss- Veloverkehrskonzept der Stadt Frauenfeld zur Mobilität 2030. Am 19. Mai 2020 verabschiedete der Stadtrat das neue Fuss- und Veloverkehrskonzept. Aufgrund der Vernehmlassung wurde dem Fussverkehr noch mehr Gewicht gegeben. Zudem wurde erläutert, dass das Konzept als Basis für das zu erarbeitende Gesamtbild gelten soll. Kernziel bleibt, komfortabel mit dem Velo oder zu Fuss in Frauenfeld unterwegs zu sein. Die Umsetzung ist bereits in Gange, jedoch nicht abgeschlossen.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

1. Baustelle Bahnhof-/Kehlhofstrasse:

a. Warum ging bei jeder Sperrung der nördlichen Fahrspur der Bahnhofstrasse die Umleitung der städtischen Veloroute 1 (Regionaler Radweg) von Osten her vergessen?

Um die Sicherheit während den Bauarbeiten an der Bahnhofstrasse / Kehlhofstrasse gewährleisten zu können, wurde der Verkehr mit einem Einbahnregime geführt. Im Baustellenbereich war die Bahnhofstrasse deshalb für alle Verkehrsteilnehmenden nur stadteinwärts befahrbar. Stadtauswärts wurde der Verkehr über die Erchingerstrasse / Zürcherstrasse geleitet. Der Regionale Radweg, die Route 1, ist in diesem betroffenen Gebiet noch nicht fertiggestellt. Momentan wird der Radweg von der Sägereistrasse in die Zürcherstrasse geführt. Die alternative (nicht offizielle) Route von der Sulackerstrasse über die Ziegeleistrasse in die Bahnhofstrasse ist in den verfügbaren Plänen nicht eingezeichnet und konnte deshalb nicht berücksichtigt werden.

b. Wie wurde die städtische Veloroute 13 bei der Sperrung der nördlichen und südlichen Fahrspuren jeweils umgeleitet (z.B. für Anschlüsse an die Velorouten 1 oder 8)?

Die Route 13, Wellhauserweg, ins Stadtzentrum bzw. zum Bahnhof wurde durch die Baustelle nicht tangiert. Die Anbindung an die Route 8, Langdorfstrasse, erfolgt über die Zürcherstrasse / Erchingerstrasse. Auf der Erchingerstrasse wurde zum Schutz der Velofahrenden Richtung Bahnhofstrasse die Sicherheitslinie verlängert, was das frühzeitige Einspuren des motorisierten Verkehrs Richtung Zürcherstrasse unterbindet.

Die Anbindung der Route 1, Regionaler Radweg, liegt ausserhalb der Baustelle. Die Umleitung wurde nicht signalisiert. Für die alternative Route über die Sulackerstrasse, Ziegeleistrasse wurde nach Einwand des Fragestellers nachträglich ein Umleitungsschild beim Ziegeleiweg gestellt. Dies vor allem für Velofahrende Richtung Zentrum bzw. Bahnhof.

2. Baustelle im westlichsten Teil der Bahnhofstrasse

a. Warum gilt auf der Laubgasse zwischen Zürcher- und Wiesenstrasse ein Einbahnregime bis vor kurzem für den ganzen Verkehr?

Wie erwähnt, wurde für den Bau der Werkleitungen der Verkehr auf der Bahnhofstrasse im Einbahnregime geführt. Die Bahnhofstrasse war für den Verkehr stadtauswärts befahrbar. Der Verkehr stadteinwärts wurde über die Zürcherstrasse / Laubgasse umgeleitet. Damit die Sicherheit an der Kreuzung Laubgasse / Zürcherstrasse gewährleistet und die angrenzende Schule vom Durchgangsverkehr entlastet werden konnte, wurde die Laubgasse im Abschnitt

Kreisel Laubgasse bis Zürcherstrasse gesperrt. Dies wurde mit dem Signal «Sackgasse» beim Kreisel auf der Laubgasse und dem Signal «Einfahrt verboten» signalisiert. Diese Verkehrsführung wurde zwischen den Beteiligten abgesprochen und festgelegt. Die Signalisation wurde vom Kantonalen Tiefbauamt bestimmt und gestellt. Eine Umleitung über den Altweg wurde vom Kantonalen Tiefbauamt wegen der unübersichtlichen Kreuzung Zürcherstrasse / Altweg / Ein- und Ausfahrt des Parkhauses Schlosspark abgelehnt.

b. Wie viele Verkehrsteilnehmer ignorieren die gesperrte Fahrtrichtung pro Tag oder während einer bestimmten Tagesstunde?

Dazu gibt es keine Untersuchungen der Beteiligten.

c. Warum wurde der Veloverkehr nicht von Anfang an weiterhin in beide Richtungen zugelassen?

Wie in a. beschrieben wurde diese Verkehrsführung zwischen den Beteiligten, Kanton und Stadt, als beste Lösung abgesprochen und festgelegt. Nach Inbetriebnahme der Baustelle konnte aufgrund eines Hinweises durch das ATV der Stadt Frauenfeld die Einbahn für den Radverkehr geöffnet werden.

d. Warum wurde bei der Öffnung der Einbahnstrasse für den Veloverkehr die Einfahrt in diese nicht mit dem Zusatz «Gegenverkehr von Radfahrern» ergänzt (Signal 4.08.1 «Einbahnstrasse mit Gegenverkehr von Radfahrern»)?

Siehe Beantwortung 2c.

e. Warum wird ab dem Kreisel Bahnhofstrasse/Laubgasse eine Sackgasse signalisiert, die keine ist (Wegfahrt über Wiesenstrasse und über Weinstrasse für alle Verkehrsteilnehmer möglich)?

Siehe Beantwortung 2c.

f. Warum werden Sackgassen, die für Fussgänger und Velofahrende durchlässig sind, nicht entsprechend mit Signal 4.09.1 Sackgasse mit Ausnahmen gekennzeichnet (z.B. Heimstrasse ab Zürcherstrasse und Situation in der Frage 2e)?

Siehe Beantwortung 2c.

3. Baustelle Bahnhofstrasse 55

a. Warum wird auf einer viel begangenen Hauptachse im Zentrum der Stadt die Fussgänger-Verbindung für rund ein halbes Jahr gekappt?

An der Liegenschaft Bahnhofstrasse 55 werden umfangreiche Umbauarbeiten vorgenommen, die eine sichere Führung der Fussgängerinnen und Fussgänger nicht zulassen.

b. Hätte es keine Alternative gegeben, wie z.B. aufgebockter Kran mit Durchlass, die Platzierung des Krans auf der Seite der Eisenbahnstrasse etc.?

Es wurden mit den Beteiligten Möglichkeiten gesucht und analysiert, so auch beim Standort des Krans. Die Machbarkeit einer Platzierung auf der Eisenbahnstrasse war nicht gegeben. Eine Erweiterte Joch-Konstruktion auf der Bahnhofstrasse zeigte sich als nicht zweck- und verhältnismässig.

c. Wurden Lösungen zulasten aller «gleichwertigen Säulen der Mobilität von Frauenfeld» [2] in Erwägung gezogen, also z.B. auch eine Platzierung des Krans auf der Autofahrspur oder die

Reduktion auf eine Autospur geregelt mit einer Lichtsignalanlage, damit für Fussgänger und Velofahrende Platz geschaffen werden könnte?

Die möglichen Lösungen wurden zwischen den Beteiligten gesucht, analysiert und festgelegt. Dabei werden immer die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und nach Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden gesucht. Entscheidend für die Wahl der Lösung richtet sich nach der Machbarkeit sowie der Zweck- und Verhältnismässigkeit. Wie in 3c. beantwortet, wurde eine Platzierung des Krans auf der Fahrbahn der Bahnhofstrasse als nicht zweck- und verhältnismässig eingestuft und deshalb nicht berücksichtigt.

d. Wie viele Fussgänger ignorieren das Fussgängerverbot auf der Velospur pro Tag oder während einer bestimmten Tagesstunde?

Dazu gibt es keine Untersuchungen der Beteiligten (ATV).

e. Was ging bei der tiefbauamtlichen Koordination der Baustellen schief, so dass während einigen Wochen nur ein paar Meter weiter vor der Brücke über die Murg wegen einer Thurplus-Baustelle zusätzlich das Trottoir auf der anderen Strassenseite gesperrt wurde?

Bei den Bauarbeiten von Thurplus handelt es sich um kurzfristig notwendige Arbeiten. Aufgrund der Dringlichkeit konnte keine frühzeitige Koordination mit umliegenden Baustellen erfolgen. Trotzdem wurde während den Bauarbeiten darauf geachtet, dass der Fussgängerdurchgang, so lange wie möglich, sicher gewährleistet werden konnte.

4. Wie und wie weit kann das Departement für Bau und Verkehr, u.a. auch als Baubewilligungsinstanz, auf die Gestaltung von Baustelleninstallationen und der zeitlichen Durchführung von Baustellen im Bereich von Verkehrswegen auf Frauenfelder Stadtgebiet Einfluss nehmen?

Geplante und budgetierte Strassensanierungen von Kantons- und Gemeindestrassen sowie Werkleitungsarbeiten werden zwischen den Beteiligten abgesprochen und die Baustellen sowie die daraus resultierenden, temporären Verkehrsführungen koordiniert. Nicht immer sind alle Unterhaltsarbeiten plan- und vorhersehbar. Notfallmässige Strassen- und Werkleitungssanierungen können zu Einschränkungen führen. Diese Baustellen und insbesondere die Einschränkungen sind jedoch meistens von kurzer Dauer.

Die Stadtverwaltung verfügt nicht über die Kompetenzen, um bei an Verkehrswege angrenzenden, privaten Bauten terminliche Vorgaben zu machen. Oft wird versucht, über freiwillige Absprachen gemeinsame Lösungen zu suchen.

5. Sieht der Stadtrat ebenfalls Handlungsbedarf, bei Baustellen die Situationen, Umleitungen, Signalisationen etc. für jede Baustellenphase in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr schon während der Planung systematisch zu berücksichtigen und die zu prüfenden qualitätssichernden Massnahmen diesbezüglich rasch zu implementieren?

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass bei Baustellen Einschränkungen entstehen können. Er ist sich zudem bewusst, dass die Verantwortung über die Baustellensicherheit sowie die Verkehrsführung grundsätzlich beim Werkeigentümer, bzw. bei der jeweiligen Bauherrschaft liegt. Er attestiert den verantwortlichen Stellen der Stadt mit ihren beiden Ämtern ATV und Thurplus sowie der Kanton Thurgau mit dem Tiefbauamt, dass bei jeder Baustelle nach bestmöglichen Lösungen gesucht und dabei die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden. Der Stadtrat wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass diese Koordination fortgeführt, gestärkt und aus bisherigen Erfahrungen optimiert wird.

6. Einmündung der Wiesenstrasse in die Laubgasse: Wann und wie ist geplant, diese der Stadt schon lange bekannte unübersichtliche Einmündung, die Teil von Schul- und Kindergartenwegen ist, endlich zu entschärfen und für die schwächsten Verkehrsteilnehmer sicher zu gestalten?

Zu diesem Begehren liegt aktuell kein Budget oder Projekt vor. Die Fortsetzung des Trottoirs Richtung Schulhaus kann deshalb noch nicht angegangen werden.

Frauenfeld, 6. September 2022

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD

Der Stadtpräsident

Die Stadtschreiberin

Beilage:

Einfache Anfrage

Einfache Anfrage (Art. 45 Geschäftsreglement)

"Verkehrsführung bei Baustellen entlang der Bahnhofstrasse"

Die folgenden Baustellen-Situationen lassen mich (ver-)zweifeln, ob der andauernde Kontakt mit den Verantwortlichen der Stadt bezüglich Verkehrsführung bei Baustellen langfristig etwas fruchtet. Der Fuss- und Veloverkehr geht immer wieder vergessen. Es wird nach Reklamationen freundlich nachgebessert, wenn das noch möglich ist. Dieses Nachbessern sollte jedoch nicht mehr notwendig sein, wenn die zuständigen Stellen die qualitätssichernden Massnahmen nach bald vier Jahren Prüfung [1] doch endlich umsetzen mögen.

Für den MIV hingegen wird bei Baustellen-Umleitungen z.T. sogar vorbildlich zwischen LKW- und PKW-Verkehr unterschieden. Es wird offensichtlich für die verschiedenen Verkehrsträger unterschiedlich genau geplant.

1. Baustelle Bahnhof-/Kehlhofstrasse:

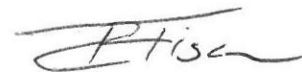
- a. Warum ging bei jeder Sperrung der nördlichen Fahrspur der Bahnhofstrasse die Umleitung der städtischen Veloroute 1 (Regionaler Radweg) von Osten her vergessen?
- b. Wie wurde die städtische Veloroute 13 bei der Sperrung der nördlichen und südlichen Fahrspuren jeweils umgeleitet (z.B. für Anschlüsse an die Velorouten 1 oder 8)?

2. Baustelle im westlichsten Teil der Bahnhofstrasse

- a. Warum gilt auf der Laubgasse zwischen Zürcher- und Wiesenstrasse ein Einbahnregime – bis vor kurzem für den gesamten rollenden Verkehr?
- b. Wie viele Verkehrsteilnehmer ignorieren die gesperrte Fahrtrichtung pro Tag oder während einer bestimmten Tagesstunde?
- c. Warum wurde der Veloverkehr nicht von Anfang an weiterhin in beide Richtungen zugelassen?
- d. Warum wurde bei der Öffnung der Einbahnstrasse für den Veloverkehr die Einfahrt in diese nicht mit dem Zusatz «Gegenverkehr von Radfahrern» ergänzt (Signal 4.08.1 «Einbahnstrasse mit Gegenverkehr von Radfahrern»)?
- e. Warum wird ab dem Kreisel Bahnhofstrasse/Laubgasse eine Sackgasse signalisiert, die keine ist (Wegfahrt über Wiesenstrasse und über Weinstrasse für alle Verkehrsteilnehmer möglich)?
- f. Warum werden Sackgassen, die für Fussgänger und Velofahrende durchlässig sind, nicht entsprechend mit Signal 4.09.1 Sackgasse mit Ausnahmen gekennzeichnet (z.B. Heimstrasse ab Zürcherstrasse und Situation in der Frage 2e)?

3. Baustelle Bahnhofstrasse 55

- a. Warum wird auf einer viel begangenen Hauptachse im Zentrum der Stadt die Fussgänger Verbindung für rund ein halbes Jahr gekappt?
 - b. Hätte es keine Alternative gegeben, wie z.B. aufgebockter Kran mit Durchlass, die Platzierung des Krans auf der Seite der Eisenbahnstrasse etc.?
 - c. Wurden Lösungen zulasten aller «gleichwertigen Säulen der Mobilität von Frauenfeld» [2] in Erwägung gezogen, also z.B. auch eine Platzierung des Krans auf der Autofahrspur oder die Reduktion auf eine Autospur geregelt mit einer Lichtsignalanlage, damit für Fussgänger und Velofahrende Platz geschaffen werden könnte?
 - d. Wie viele Fussgänger ignorieren das Fussgänger verbot auf der Velospur pro Tag oder während einer bestimmten Tagesstunde?
 - e. Was ging bei der tiefbauamtlichen Koordination der Baustellen schief, so dass während einigen Wochen nur ein paar Meter weiter vor der Brücke über die Murg wegen einer ThurPlus-Baustelle zusätzlich das Trottoir auf der anderen Strassenseite gesperrt wurde?
4. Wie und wie weit kann das Departement für Bau und Verkehr, u.a. auch als Baubewilligungsinstanz, auf die Gestaltung von Baustelleninstallationen und der zeitlichen Durchführung von Baustellen im Bereich von Verkehrswegen auf Frauenfelder Stadtgebiet Einfluss nehmen?
 5. Sieht der Stadtrat ebenfalls Handlungsbedarf, bei Baustellen die Situationen, Umleitungen, Signalisationen etc. für jede Baustellenphase in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr schon während der Planung systematisch zu berücksichtigen und die zu prüfenden qualitätssichernden Massnahmen diesbezüglich rasch zu implementieren?
 6. Einmündung der Wiesenstrasse in die Laubgasse: Wann und wie ist geplant, diese der Stadt schon lange bekannte unübersichtliche Einmündung, die Teil von Schul- und Kindergartenwegen ist, endlich zu entschärfen und für die schwächsten Verkehrsteilnehmer sicher zu gestalten?



Roman Fischer

[1] Einfache Anfrage „Verbesserung der Velorouten bei Anlässen und Baustellen“, durch den Stadtrat am 4. September 2018 beantwortet, Schlusssatz

<https://www.frauenfeld.ch/public/upload/assets/27001/Verbesserung%20der%20Velorouten%20bei%20Anl%C3%A4ssen%20und%20Baustellen%20von%20GR%20Roman%20Fischer.pdf>

[2] Mobilität 2030, Mobilitätskonzept der Stadt Frauenfeld, Kap. 2.1 Zielsetzungen gemäss Richtplan „Siedlung und Verkehr“ der Stadt Frauenfeld, «Mobilität und Parkierung» (S. 3)

https://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/public/upload/assets/29828/Mobilitaet-2030_Fachbericht_fuer_die_Oeffentlichkeit.pdf