



Beschluss-Nr. 9

Motion betreffend "Aufenthalts- und Reisequalität, Sicherheit und Werterhalt im Herzen von Frauenfeld" der Gemeinderäte Benjamin Stricker Zirfass und Heinrich Christ

Beantwortung

Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

An der Gemeinderatssitzung vom 20. April 2016 reichten die Gemeinderäte Benjamin Stricker Zirfass und Heinrich Christ eine Motion nach Art. 43 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein (Beilage).

Der Stadtrat beantwortet die Motion wie folgt:

Entlastung und Aufwertung Innenstadt

Am 19. Juli 2010 konnte nach einem längeren Rekursverfahren das Lastwagenfahrverbot für Fahrzeuge mit einer Länge von über 12 Meter auf diversen Strassen in der Innenstadt in Kraft treten. Die Massnahme entlastet primär und nachweislich die betreffenden Strassen vom schweren Durchgangsverkehr, insbesondere die Strassenabschnitte in der Vorstadt und auf der Promenade. Nachfolgend prüfte der Stadtrat diverse weitere Aufwertungsmassnahmen für die Innenstadt und speziell auch für die Vorstadt, welche aber nicht resp. noch nicht umgesetzt werden konnten.

Ausgangslage

Die Motion betrifft grösstenteils innerstädtische Strassen, welche im Eigentum des Kantons sind. Der Stadtrat hat deshalb keine Weisungsbefugnis. Aktuell liegen diverse, teilweise sehr umfangreiche Untersuchungen von verschiedenen Organisationen zu reduzierten Geschwindigkeiten in Ortszentren vor, u.a. die von den Motionären erwähnte „Optimale Geschwin-

digkeiten in Siedlungsgebieten“¹ der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) sowie „Einflussgrössen für die Bestimmung der optimalen Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstrassen innerorts“² vom Schweizerischen Städteverband. Grundsätzlich kann folgendes festgehalten werden:

- Niedrige Geschwindigkeiten erhöhen die Sicherheit und reduzieren den Strassenlärm.
- Höhere (signalisierte) Geschwindigkeiten führen nicht automatisch zu einer besseren Erreichbarkeit.
- Eine abschnittsweise Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit beeinträchtigt die Netzfunktion in der Regel nicht, die Gefahr von unerwünschtem Ausweichverkehr in Quartiere besteht jedoch.
- Eine Strassenraumgestaltung muss entsprechend der Höchstgeschwindigkeit erfolgen, kann aber ein Überschreiten derselben nicht verhindern.
- Die Auswirkungen von reduzierten Höchstgeschwindigkeiten auf den öffentlichen Verkehr sind zu beachten.

Die innerstädtischen Achsen haben in Frauenfeld aufgrund einer fehlenden Entlastungsstrasse als Nord-Süd-Verbindung auch eine wichtige, übergeordnete verkehrliche Aufgabe zu erfüllen. Der Kanton steht in der gesetzlichen Pflicht, den Verkehr gemäss Durchgangsstrassenverordnung durchzuleiten. Allerdings hat dies unter Berücksichtigung der Ansprüche aller Verkehrsträger und auch der Aufenthaltsqualität sowie der Gestaltung des Siedlungsraums zu erfolgen.

Nach einem intensiven Austausch auf politischer Ebene zwischen Stadt und Kanton hat die Stadt schliesslich ein Gesuch zur Teilnahme an einem nationalen Forschungsvorhaben "Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen - Einsatzgrenzen und Umsetzung" gestellt. Diesem wurde jedoch durch den Kanton nicht zugestimmt. Hingegen wird im kommenden Frühjahr als konkreter Schritt zur Verbesserung der Situation in der Vorstadt die Mittellinie entfernt.

Erwägungen

Grundlage für die verkehrsplanerischen Arbeiten ist das Konzept Mobilität 2030. Darin sind die diversen übergeordneten Projekte beschrieben, gebündelt und terminiert.

¹ http://www.svi.ch/fileadmin/redaktoren/dokumente/Geschwindigkeit/Tagungsband_online.pdf

² http://staedteverband.ch/cmsfiles/Bericht_Optimale%20Geschwindigkeit_SSV_Deutsch_WEB_2.pdf

So hat der Stadtrat wie auch der Regierungsrat im Konzept festgehalten, dass das Zentrum vom Durchgangsverkehr entlastet werden soll (vergleiche Beantwortung Einfache Anfrage betreffend „Zentrumsnahe Stadtentlastung“ der Gemeinderäte Elliker/Geiges vom 28. Juni 2016). Erst mit einer Stadtentlastung und der damit einhergehenden Verkehrsreduktion wird es möglich sein, die Innenstadt zwischen Kreuzplatz, Vorstadt, Schlossberg und Holdertor langfristig zu einem zusammenhängenden, attraktiven Standort für die ganze Region zu entwickeln. Dieses städtebauliche Potenzial muss im Fokus behalten werden. Bis zur Realisierung einer Entlastungsstrasse sind Aufwertungen im öffentlichen Raum nur bedingt möglich. Es ist vorgesehen, dass zum Zeitpunkt der Erstellung einer Stadtentlastung innerstädtische Kantonsstrassen der Stadt abgetreten werden.

Das Konzept Mobilität 2030, welches von Stadt und Kanton gemeinsam erarbeitet wurde, beinhaltet das Konzept ‚Verkehr Innenstadt‘, welches bis Ende 2017 vorliegen soll. Mit diesem Konzept werden Strassenraum-Umgestaltungen mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK), wo möglich verbunden mit reduzierten Geschwindigkeiten, geprüft. Im Fokus stehen die innerstädtischen Kantonsstrassen zwischen Kreuz- resp. Bahnhof- / Post- / Marktplatz sowie insbesondere die Promenade und die Vorstadt. Die Auswirkungen auf die Ringstrasse sind ebenfalls zu beachten. Für die einzelnen Strassenstücke ist jeweils eine Abwägung und Priorisierung der einzelnen Interessen aus dem Richtplan Siedlung und Verkehr vorzunehmen. Einer vorzeitigen, rascheren Umsetzung mit dem angesprochenen Versuchsbetrieb hat der Kanton nicht zugestimmt, weshalb der beschriebene ordentliche Weg einzuschlagen ist.

In den verschiedenen Publikationen zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sind die Auswirkungen ausführlich beschrieben und wurden von den Motionären auch bereits teilweise benannt. Eine spezifische Untersuchung in Frauenfeld bringt keine grundsätzlich neuen Erkenntnisse und ist nach Ansicht des Stadtrates auch im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes nicht angezeigt. Hingegen wird gemäss Mobilität 2030 die bauliche Umgestaltung im benannten Perimeter vor allem im Bereich Promenade und Vorstadt sowie Kreuz- resp. Bahnhof- / Post- / Marktplatz untersucht werden.

Der Stadtrat wird sich weiterhin für die Stossrichtung einer reduzierten Geschwindigkeit einsetzen. Allerdings ist dazu kein Bericht über die Wirkung einer Angleichung der Geschwindigkeit aller Verkehrsträger auf zentrumsnahen Frauenfelder Hauptstrassen notwendig.

Antrag

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, aufgrund der Erwägungen beantragt Ihnen der Stadtrat, die Motion für nicht erheblich zu erklären. Der Stadtrat wird gemeinsam mit dem Regierungsrat gemäss dem Mobilitätskonzept 2030 die Strassenraum-Umgestaltungen mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten, verbunden mit reduzierten Geschwindigkeiten, untersuchen und vorlegen.

Frauenfeld, 10. Januar 2017

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD
Der Stadtpräsident Der Stadtschreiber

Beilage:
Motion

Benjamin Stricker Zirfass und Heinrich Christ
Gemeinderäte, CH
8500 Frauenfeld
stricker.b@gmail.com / heinrich.christ@gmail.com

Motion (Art. 43 Geschäftsreglement)

«Aufenthalts- und Reisequalität, Sicherheit und Werterhalt im Herzen von Frauenfeld»

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat einen **Bericht über die Wirkung einer Angleichung der Geschwindigkeit aller Verkehrsträger auf zentrumsnahen Frauenfelder Hauptstrassen** gemäss beiliegendem Perimeter vorzulegen.

Der Bericht soll insbesondere beinhalten:

1. Eine Auslegeordnung über die bestehenden Handlungsfelder, Herausforderungen und Ziele entlang und zwischen den folgenden Strassen-Abschnitten durchzuführen:
 - Kreuzplatz–Postplatz–Holdertor–Promenade–Vorstadt–Erchingerhof und
 - Rheinstrasse (Murgbrücke)–Postplatz–Holdertor–Chappenzipfel–Ringstrasse–Erchingerhof.
 Die Auslegeordnung soll in Anlehnung an untenstehende Tabelle und beiliegenden Situationsplan erfolgen.
2. Als Lösungsansatz die Wirkung einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf diesen zentrumsnahen Frauenfelder Hauptverkehrsachsen und den angrenzenden untergeordneten Strassen mittels Gutachten gemäss Art. 32 Abs. 3¹ des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und Art. 108 Abs. 1+2² der Signalisationsverordnung (SSV) prüfen zu lassen.
3. Allfällig für die erfolgreiche Einführung einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erforderliche flankierende Massnahmen zu ermitteln. Dabei ist allen Nutzern der erwähnten Strassen Rechnung zu tragen: dem flanierenden Fussgänger genauso wie dem Lkw-Fahrer. Bauliche Massnahmen sollen aus der Sicht der Motionäre nicht im Vordergrund stehen.

Kernziel des Berichtes soll eine Antwort darauf sein, ob eine Temporeduktion (Tempo 30 oder 40) in den erwähnten Strassenabschnitten ein wirkungsvoller Ansatz zur Erreichung der unten genannten Frauenfelder Ziele ist. Diese Beurteilung soll durch unabhängige Fachexperten erfolgen. Eine Abstützung auf Erfahrungen aus bevorstehenden (z.B. Basadingen TG, Zell ZH) und realisierten (z.B. Köniz BE, Bürglen UR) Temporeduktionen auf Kantonsstrassen ist erwünscht.

Insbesondere interessiert, ob eine Temporeduktion:

- a. Die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit entlang der Hauptverkehrsachsen verbessern kann,
- b. Positive Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmern ermöglichen
- c. Zu einem grösseren Anteil von Fuss- und Veloverkehr sowie öV am Modalsplit beitragen kann und
- d. die Reisequalität und Anschlusssicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen kann.

¹ Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes besagt:

«Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. [...]».

² Art. 108 Abs. 1+2 der Signalisationsverordnung besagt:

«¹ Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das ASTRA für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen.

² Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn: a) eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist; b) bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; c) auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann; d) dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren. [...]

⁴ Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. [...]

Begründung

Die innerstädtischen Lebensadern – unsere Strassen, Plätze und Wege – befinden sich in einem Spannungsfeld ganz verschiedener Ansprüche. Und so verschieden diese Ansprüche sind, so unterschiedlich werden auch Probleme erkannt und gewichtet.

Nachfolgend eine nicht abschliessende Auswahl von Frauenfelder Zielen, deren Erreichung in direktem Zusammenhang steht mit Herausforderungen in Sachen Verkehr auf den zentrumsnahen Hauptverkehrsachsen (Kantons- und Gemeindestrassen):

Ziele	Mögliche Massnahmen zur Zielerreichung	Primär Betroffene
1 Attraktive Einkaufs- und Flaniermeilen, hohe Aufenthaltsqualität, mehr Sicherheitsgefühl im Strassenraum, mehr Ruhe, etc.	Vielfältig nutzbarer Aussenraum, lauschige Plätze, Entschleunigung des rollenden Verkehrs.	Gartenbeizbesucher, Gäste unserer Stadt, Picknicker, Fussgänger, Kundinnen und Kunden, Anwohner.
2 Existenzsichernde Rahmenbedingungen für Detailhandel, Beizen und Gewerbe.	Attraktive Gestaltung der Einkaufs- und Flaniermeilen, Qualität und Mix des Angebots gewährleisten, Aussenraumnutzung durch Beizen, Events.	Liegenschaftseigentümer, Gewerbe und Gastronomie, Kundinnen und Kunden.
3 Erhalten und Sichern des Werts und der Funktion der Zentrums-Liegenschaften.	Standort- und Wohnattraktivität erhalten und anheben, Verkehrs-Immissionen reduzieren.	Liegenschaftseigentümer, Gewerbe und Gastronomie, Kundinnen und Kunden.
4 Ein Miteinander der Verkehrsteilnehmer und damit eine hohe Reisequalität von allen: Fussgängern, Velofahrern, PWs Postautos, Bussen und Frauenfeld-Wil-Bahn.	Entschleunigung des rollenden Verkehrs und Angleichung der Reisegeschwindigkeiten unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer; dadurch Minimierung von Konflikten.	Alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere schwächste Verkehrsteilnehmer (Betagte und Kinder).
5 Höhere Verkehrssicherheit, besseres Sicherheitsgefühl jedes Einzelnen.	Angleichung der Reisegeschwindigkeiten; Eliminierung von Defiziten bei (Strassen-)Raumgestaltung und Signalisation.	Alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere schwächste Verkehrsteilnehmer (Betagte und Kinder).
6 Die Frauenfelderinnen und Frauenfelder satteln um: auf öV, Velo und zu Fuss.	Raum schaffen für Fussgänger und Velofahrerinnen; Attraktivität des öffentlichen Raums verbessern; die Altstadt wieder mit dem Bus erschliessen; die Frauenfeld-Wil-Bahn bis ins Gewerbegebiet Langdorf verlängern, etc.	Alle Verkehrsteilnehmenden.
7 Hohe Anschlusssicherheit.	MIV-Menge reduzieren ³ , Verstärkung des Verkehrsflusses durch Angleichung der Reisegeschwindigkeiten.	Alle Verkehrsteilnehmenden, Liegenschaftseigentümer, Gewerbe und Gastronomie, Kundinnen und Kunden.

So zahlreich die Ziele sind, so lang ist die Geschichte der planerischen und pragmatischen Ansätze zu deren Erreichung. Einzige behördenverbindliche Planungsgrundlage bleibt der aktuelle Richtplan Siedlung und Verkehr. Überdies planungsrelevant sind das städtische Mobilitätskonzept 2015 (in Revision nach Vernehmlassung) sowie die Agglomerationsprogramme der Regio (3. Auflage zurzeit in Vernehmlassung).

³ Massnahmen gemäss Richtplan und Mobilitätskonzept, z.B. Velofahren attraktiver machen, Mobilitätsmanagements einführen (bei Stadt, Kanton, Spital), öV-Angebot verbessern, etc.

Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im erwähnten Perimeter ist indes in keiner der erwähnten Planungsinstrumente als konkrete Massnahme enthalten. Gemäss oben erwähnten Gesetzesgrundlagen ist ein gutachterlicher Nachweis der Wirksamkeit einer solchen Massnahme aber ohnehin nötiger Bestandteil der Planung. Aus diesem Grund wird ein entsprechender Bericht mit dieser Motion gefordert.

Zum Schluss sei eine der 12 Thesen der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) «zur optimalen Geschwindigkeit in Siedlungsgebieten» zitiert:
«Innerorts soll die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h betragen. Hauptstrassen sind separat zu behandeln und zu signalisieren. Der Nachweis [*gemäss oben zitierten Verordnungen, Anm. Motionär*] ist umzukehren: Höhere Geschwindigkeiten [*als 30 km/h*] sind zu begründen.»⁴

Ich danke dem Stadtrat für eine anerkennende Prüfung und beantrage ihm eine Erheblicherklärung der Motion.

Frauenfeld, 20. April 2016



Benjamin Stricker Zirfass



Heinrich Christ

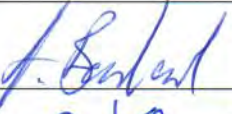
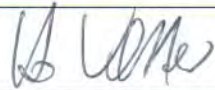
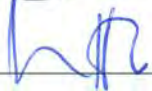
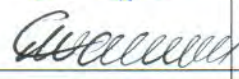
Beilage: Situationsplan mit Untersuchungsperimeter

⁴ SVI (2015): 50 Jahre SVI: «Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten». Tagungsband. Zürich. Online auf <http://www.svi.ch> (April 2016).

Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner der Motion

Name, Vorname, Unterschrift

Name, Vorname, Unterschrift

1	Bernhard Anita 	21
2	Kurzbein Robin 	22
3	Widberger Peter 	23
4	Leuthold Stefan 	24
5	KEEN SANDRA 	25
6	LAUGATTMANN PETER	26
7	Vetter Herbert 	27
8	Nowke Lander	28
9	Dänhyler Barbara 	29
10	Samuel Doris	30
11	Hethi Michael 	31
12	Dreyer Susanna 	32
13		33
14	Sancho Erne 	34
15	Bett Bucher 	35
16	Christian Wälchli 	36
17	Frey Pascal 	37
18		38
19		39
20		40

Aufenthalts- und Reisequalität, Sicherheit und Werterhalt im Herzen von Frauenfeld

Beilage zur Motion vom 20. April 2016.

Legende



Untersuchungs-Perimeter



Schulen/Sporthallen



Gefahrenstellen, Konfliktsituationen, Platzmangel,
hohes Fussgängeraufkommen, Unfälle

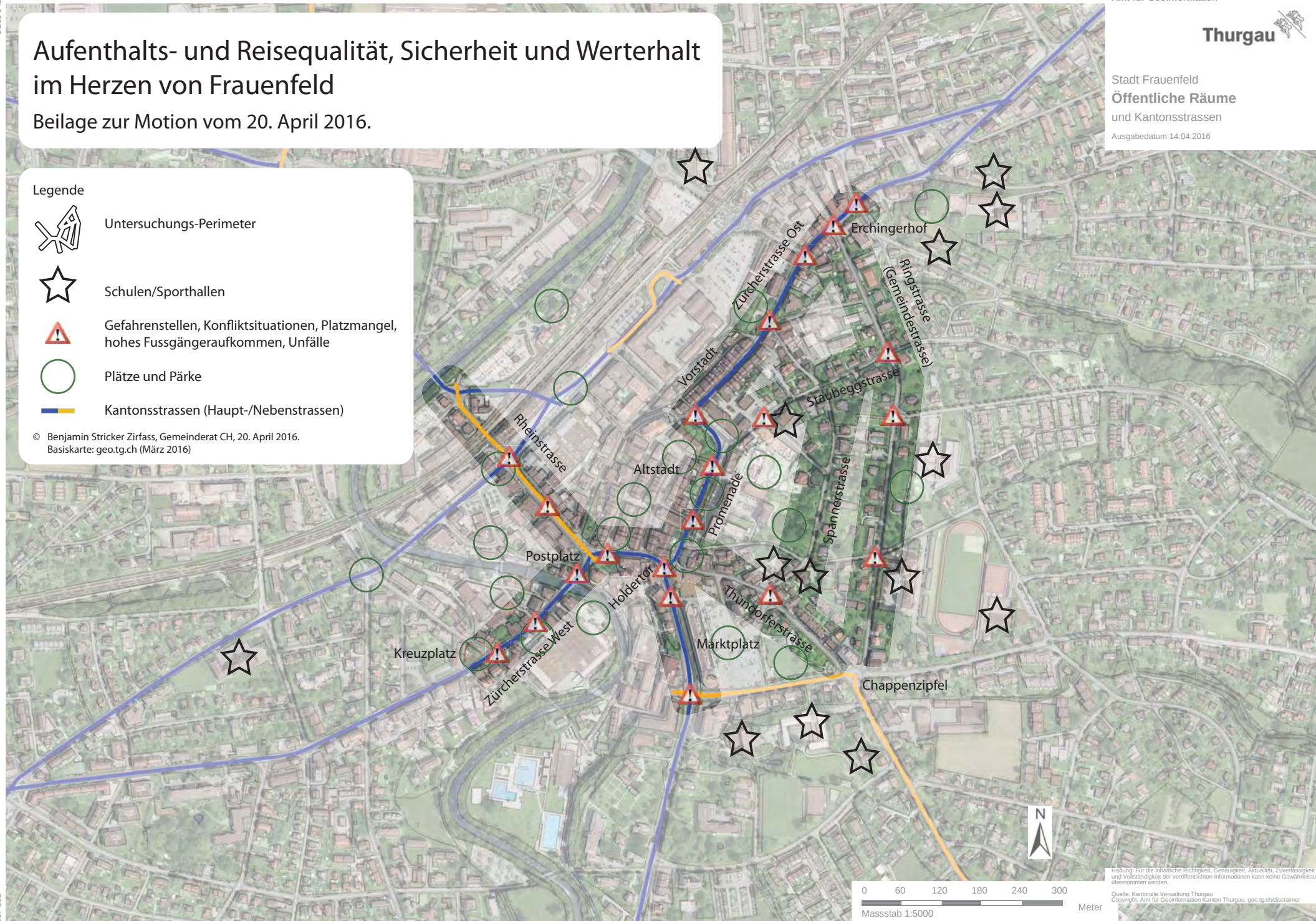


Plätze und Pärke



Kantonsstrassen (Haupt-/Nebenstrassen)

© Benjamin Stricker Zirfass, Gemeinderat CH, 20. April 2016.
Basiskarte: geo.tg.ch (März 2016)



Haftung: Für die inhaltliche Richtigkeit, Genauigkeit, Aktualität, Zuverlässigkeit und Vollständigkeit der veröffentlichten Informationen kann keine Gewährleistung übernommen werden.

Quelle: Kantonale Verwaltung Thurgau
Copyright, Amt für Geoinformation Kanton Thurgau, geo.tg.ch/disclaimer