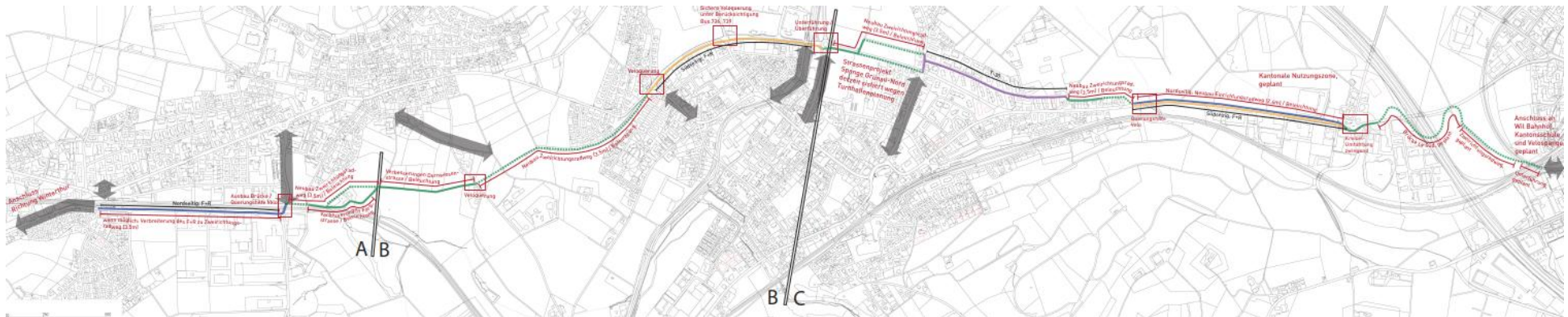


Stellungnahmen

Velovorzugsroute Sirnach Gloten – Sirnach Kreisel Q20 – Eschlikon

Zusammengetragen von Peter Guler, Regio Wil



Inhalt

1. **Einleitung**
 - 1.1. Ausgangslage
 - 1.2. Projektinvolvierte
2. **Stellungnahmen**
3. **Ergebnisse**
 - 3.1. Allgemeines zur Velovorzugsroute und zum Korridor
 - 3.2. Etappe 1: Sirnach Gloten – Sirnach Kreisel Q20
 - 3.3. Etappe 2: Sirnach Kreisel Q20 – Eschlikon

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Im Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP4) wird das Potenzial von Velovorzugsrouten in der Agglomeration Wil aufgezeigt. In einem Workshop Anfang 2023 diskutierten Gemeinden verschiedene Korridore sowie deren Möglichkeiten und Chancen. Dabei zeigte sich, dass die Verbindung Eschlikon–Wil als Pilot-Velovorzugsroute geeignet sein könnte. Die Gemeinden Eschlikon und Sirnach unterstützten die Idee.

Ergebnisse:

- a) Korridorstudie Wil – Eschlikon
- b) 1. Etappe: Gloten – Sirnach Kreisel Q20 Vorprojekt
- c) 2. Etappe: Sirnach Kreisel Q20 – Eschlikon Studie

1.2 Projektinvolvierte

- Regio Wil: Peter Guler
- Gemeinde Eschlikon: Bernhard Braun
- Gemeinde Sirnach: Wolfgang Bosshart
- Fachstelle Langsamverkehr Kanton TG: Toni Scheuchzer
- Boden- und Pachtrecht Kanton TG: Ueli Heeb
- Kontextplan: Julian Baker, Pascal Humbert-Droz
- bhateam ingenieure: Martin Berther, Philipp Schönholzer

2. Stellungnahmen

Um früh Rückmeldungen zu den Ergebnissen zu erhalten und diese in die weiteren Arbeiten einbeziehen zu können, wurden für eine Stellungnahme nachfolgende Organisationen eingeladen.

- IG Velo Hinterthurgau (VHT) Kurt Egger und Andreas Schmidt
- Pro Velo Wil (PVW) Martin Neff
- Gemeinde Eschlikon (E) Bernhard Braun
- Gemeinde Sirnach (S) Wolfgang Bosshart
- Tiefbauamt Kanton TG (TBA) Achim Schäfer

Zusammen mit dem Kanton Thurgau wurde am 17. März 2023 das Potenzial der Route bestätigt.

Die Regio Wil liess deshalb eine Korridorstudie erstellen, aufgeteilt in 3 Etappen. Für die Etappe 1 liegt ein Vorprojekt und für die Etappe 2 eine Studie vor.

Die Beurteilung der Stellungnahmen und das Ergreifen möglicher Massnahmen erfolgt in der nächsten Projektphase (Spalten bleiben leer)

3. Ergebnisse

3.1 Allgemeines zur Velovorzugsroute und zum Korridor

Nr.	Org.	Antrag / Bemerkungen	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.1.01	VHT	Linienwahl Die Linienwahl ist nachvollziehbar dokumentiert und stellt einen sinnvollen Kompromiss dar zwischen Ansprüchen an eine Velovorzugsroute (gemäss «Handbuch Velobahnen») und der Realisierbarkeit. Wir stimmen der Linienwahl und der Qualitätseinbusse im Abschnitt Wilerstrasse zu.			
3.1.02	VHT	Zugänglichkeit der VVR durch den Veloverkehr vor Ort Dadurch dass dieses Anliegen ebenfalls gut gelöst wird, erreicht die VVR die volle Wirkung auch als Verbindung für den Velo-Binnenverkehr; hier ist ein grosses Umsteige-Potential vorhanden, weil immer noch viele MIV-Fahrten nur kurze Strecken betreffen, besonders infolge als unsicher empfundener bestehender Streckenabschnitte, die beim damaligen Ausbau für den MIV die Sicherheitsbedürfnisse der Velofahrer vernachlässigten. Eine neue VVR muss nicht nur dem Durchfahrer, sondern auch dem Binnenfahrer dienen.			
3.1.03	VHT	Vortrittsregime Jeder Velofahrer, der die Verhältnisse in Holland kennt, träumt von grosszügigen Vortrittsrechten. Wir verstehen, dass aufgrund der rechtlichen Situation dies vorerst noch ein Traum bleibt, jedoch soll das Vortrittsregime an teils Kreuzungen zugunsten der Velofahrenden dennoch gemäss «Handbuch Velobahnen» möglichst realisiert werden. Und die neue Infrastruktur ist möglichst so zu erstellen, dass eine spätere zusätzliche Anpassung der Vortrittsverhältnisse mit geringem Aufwand möglich sein wird.			

Nr.	Org.	Antrag / Bemerkungen	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.1.04	VHT	Zählstellen Zählstellen auf VVR einrichten.	Wirkungskontrolle und um eine Datenbasis für Anpassungen (z.B. Vortrittsregime) zu erhalten.		
3.1.05	PVW	Gesamteindruck Die Ausführungen zu Linienwahl sind nachvollziehbar und ein sinnvoller Kompromiss zwischen Ansprüchen an eine Velovorzugsroute und der Realisierbarkeit. Nutzen, Landverbrauch und Konfliktpotential stehen in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander. Die nachfolgenden Anträge gehen darum primär in folgende Richtungen: • Empfehlungen für Ergänzungen und Anpassungen, um die Zugänglichkeit der VVR zu verbessern und die volle Wirkung zu ermöglichen. Die Punkte sind dem Projektteam wahrscheinlich bereits bewusst. Wir haben diese der Vollständigkeit hier aufgeführt. • Gemäss Handbuch Velobahnen sollte das Vortrittsregime an teils Kreuzungen zugunsten der Velofahrenden realisiert werden. Für uns sind die vorgeschlagenen Vortrittsverhältnisse für die Erstrealisierung akzeptabel. Die Infrastruktur sollte aber möglichst so realisiert werden, dass eine zukünftige Anpassung der Vortrittsverhältnisse mit geringem Aufwand möglich ist. Damit kann auf zunehmendes Velo-Verkehrsaufkommen einfacher reagiert werden.			
3.1.06	E	Die VVR ist m.E. nach wie vor eine gute Sache			

Nr.	Org.	Antrag / Bemerkungen	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.1.07	PVW	Anbindung Dussnang an VVR In einem separaten Projekt Verbesserungen an der Verbindung von Dussnang nach Sirnach und an die VVR erarbeiten. Insbesondere ist zu klären, ob nach Realisierung des Autobahnanschlusses WilWest der MIV Richtung St.Gallen durch Sirnach fahren soll oder über den Roset.	Korridorstudie Abbildung 3: Anbindung Dussnang an VVR Velofahrende aus Richtung Dussnang/Fischingen haben aufgrund der nördlichen Linienführung nur einen geringen Nutzen aus der VVR. Die Situation an der Fischingerstrasse in Sirnach ist aktuell unbefriedigend und Umfahrungsmöglichkeiten umständlich. Beispiel für Verbesserungsansatz: Bei einer Führung des MIV über den Roset könnte die Fischingerstrasse verkehrsberuhigt (Tempo 30) werden. Dies würde für den Fuss- und Veloverkehr diese Zufahrt ins Zentrum von Sirnach und den Anschluss an die VVR attraktiver machen.		
3.1.08	PVW	Ergänzung zur Linienführung und Anschluss Richtung Winterthur: Die Linienführung lässt für den Anschluss Richtung Winterthur mehrere Varianten zu: • Anschluss an Schweizmobil Route 5 (Abschnitt im Mischverkehr in Balterswil bedingt familientauglich) • Anschluss an regionale Huggenberger Route 921 (attraktive Freizeitroute Richtung Tänikon) • Anschluss an Alltagsvelonetzverbindung Richtung Aadorf entlang Hauptstrasse.	Die Linienführung erlaubt mehrere Anschlussoptionen Richtung Westen um verschiedene Bedürfnisse abzudecken. Sehr gut vernetzt!		
3.1.09	PVW	Kreuzung Winterthurer-/Aadorferstrasse Im Rahmen eines Anschlussprojekts an die Alltagsroute Richtung Winterthur sind Verbesserungen an der Kreuzung Winterthurer-/Aadorferstrasse zu evaluieren.	In D_Bestvariante_Velovorzugsrouten.pdf Bei der Kreuzung Winterthurer-/Aadorferstrasse (Ausgangs Eschlikon Richtung Aadorf) ist die Veloführung schwierig zu lesen. Bei hohem Verkehrsaufkommen ist die Kreuzung anspruchsvoll zu fahren.		

Nr.	Org.	Antrag / Bemerkungen	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.1.10	PVW	Bahnhof Eschlikon Feststellung (kein konkreter Verbesserungsvorschlag)	In D_Bestvariante_Velovorzugsrouten.pdf wird beim Bahnhof Eschlikon ein Verknüpfungspunkt angegeben. Die Unterführung am Bahnhof ist mit einem Fahrverbot belegt. Wallenwil kann nur zu Fuss oder mit deutlichen Umwegen fahrend erreicht werden.		
3.1.11	PVW	Zufahrt von Eschlikon, Oberdorf In einem separaten Projekt die Querung der Sirnachstrasse (Eschlikon, Oberdorf – Büfelderstrasse) eingangs Eschlikon auf eine Querungshilfe überprüfen.	In D_Bestvariante_Velovorzugsrouten.pdf Für die Zufahrt von Eschlikon, Oberdorf (Lindenweg nach Büfelderstrasse) zur VVR gibt es zur Querung der Sirnachstrasse keine Querungshilfe. Dies wäre wünschenswert damit alle Velofahrenden die VVR gut erreichen können.		
3.1.12	PVW	Kreuzung Oberhofenstrasse – Spange Hofen Im Bauprojekt prüfen, ob Ein-/Ausfahrt für den MIV gesperrt werden kann oder baulich die Sicherheit erhöht werden kann, ohne eine flüssige Fahrt auf der VVR zu behindern.	In D_Bestvariante_Velovorzugsrouten.pdf Kreuzung Oberhofenstrasse – Spange Hofen Situation wird als heikel beurteilt. Ein-/Ausfahrt für MIV und insbesondere für den Schwerverkehr ist anspruchsvoll. Das Risiko eines Unfalls ist erheblich. Situationsbeispiele: • Ausfahrt nach rechts ohne Blick nach rechts auf Radfahrende. • Einfahrt nach links bei gleichzeitig nötiger Aufmerksamkeit nach vorne MIV und Velo und hinten Velo • Querung geradeaus bei gleichzeitig nötiger Aufmerksamkeit nach rechts MIV und Velo, nach links MIV und Velo und Gegenverkehr. Diese subjektive Einschätzung wird bestätigt durch insgesamt 4 Unfälle, wobei 2 mit Fahrradbeteiligung (Abbiegeunfall und Selbstunfall), an dieser Kreuzung. Siehe Link		

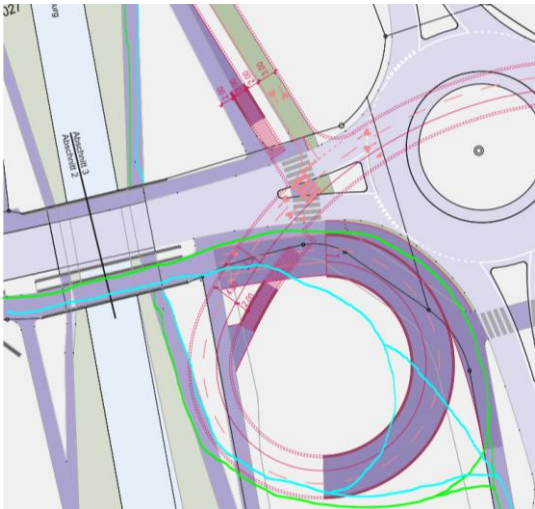
Nr.	Org.	Antrag / Bemerkungen	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.1.13	PVW	Signalisation für Zufahrt ins Gebiet Ebnet (Hornbach/McDonalds/Sportplatz) verbessern. 	In D_Bestvariante_Velovorzugsrouten.pdf Die Zufahrt ins Gebiet Ebnet per Velo erfolgt sinnvollerweise über den Weg entlang der Murg. Eine verbesserte Signalisation hilft diesen Weg zu finden und zeigt die Einkaufsmöglichkeit per Velo auf. Grundsätzlich ist das Gebiet Ebnet nur umständlich mit dem Velo zu erreichen (z.B. Sportplatz von Eschlikon her). Bei zukünftigen Ausbauten erwarten wir, dass die Standortgemeinde eine gute Veloerreichbarkeit von den Grundstückseigentümern einfordert. Gerne unterstützen wir mit Argumenten und Beurteilungen.		
3.1.14	PVW	Korrektur Wegführung Richtung Bahnhof Wil vornehmen bzw. für weitere Kommunikation berücksichtigen.	In D_Bestvariante_Velovorzugsrouten.pdf wird die Unterführung beim Stihl als Verbindung für an den Bahnhof Wil angegeben. Als primäre Verbindung zum Bahnhof und ins Zentrum von Wil ist jedoch die Führung durch das Westquartier vorgesehen.		
3.1.15	PVW	Empfehlung: Auf der VVR Zählstellen ergänzen.	Als Wirkungskontrolle und um eine Datenbasis für Anpassungen (z.B. Vortrittsregime) zu erhalten.		

Nr.	Org.	Antrag / Bemerkungen	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.1.16	TG	Planungen, Anpassungsanträge von Kantonsstrassen sind frühzeitig mit dem Tiefbauamt zu besprechen.	Grundsätzlich ist die Verbindung zwischen Sirnach und Wilen eine wichtiger Netzabschnitt im kantonalen Alltagsvelonetz (vergl. LVK, Kap. 4.1.4). Velobahnen haben momentan in der kantonalen Velowegnetzplanung keine übergeordnete Rolle, vielmehr sollen Alltagsverbindungen über durchdachte Haupt- und Nebenverbindungen angeboten werden. Ziel ist ein zweckdienliches und wirtschaftlich vertretbares Velowegnetzangebot. Es sind die kantonalen Standards (Dimensionierung, Belag) sowie die Massnahmenplanungen (Sanierungsplanung) zu berücksichtigen. Durchfahrtsbreiten auf Kantonsstrassen müssen mind. 3.75m betragen. Bei allen Teilstücken, die eine Fahrbahnanpassung benötigen, muss im Vorfeld der Belag betreffend akustische Eigenschaften abgerufen werden - allenfalls benötigt eine wesentliche Änderung der Fahrbahn ein Lärmgutachten und ev. flankierende Schallschutzmassnahmen. Frühzeitig mit dem TBA abzustimmen. Auch sind in diesem Zusammenhang Sichtweiten nachzuweisen.		
3.1.17	TG	Berücksichtigung alternativer Führungsformen in Kreuzungen und auf bestehenden Strassen und Wegen	Berücksichtigung folgender Themen in der Interessensabwägung: • Fruchtfolgeflächen FFF (sind möglichst zu schonen) • kantonale Alltagsvelowege • kantonale Freizeitvelowege • Kulturobjekte (geschützte Kulturobjekte beachten) • Naturobjekte (geschützte Naturobjekte beachten) • Amphibienzugstellen • Perimeter Agglomerationsprogramm: ja, innerhalb • Agglobeiträge (gem. Berichte bereits berücksichtigt)		

Nr.	Org.	Antrag / Bemerkungen	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.1.18	TG	Nachweis Anschluss an das Bauprojekt sowie KNZ Teil Sirnach WILWEST	In den bisherigen Planungen und Zonenentwicklungen sind auch kantonale Strassen und Wege definiert. Die Planungen zur VVR müssen diese grundsätzlichen Beschlüsse berücksichtigen.		
3.1.19	TG	Klärungen zum Landerwerb	Bevor der Landerwerb in Betracht kommt, müssen mit den Grundeigentümern Gespräche geführt werden. Abklärung ob die Parkplätze bewilligt sind oder nicht, einheitliche Preise festlegen etc. Dies ist zwingend notwendig.		
3.1.20	TG	Sicherheitsüberprüfung	Empfehlung: Über die aktuelle Phase ein vRSA und danach ein RSA (Road Safety Audit) über das Projekt veranlassen.		

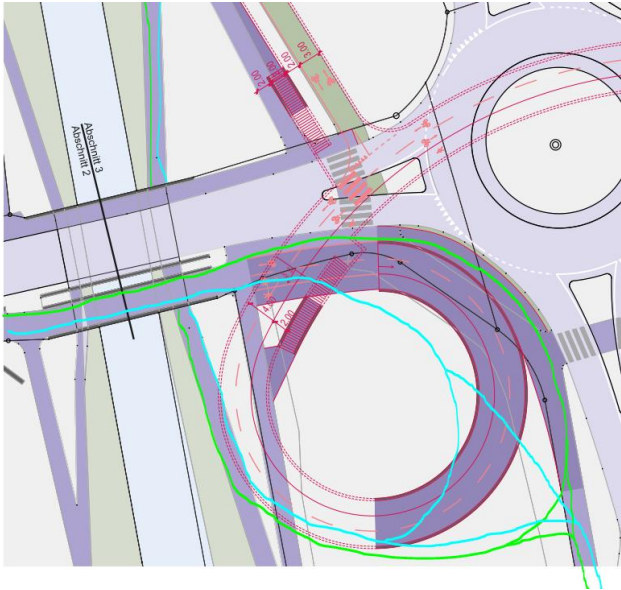
3.2 Etappe 1: Sirnach Gloten – Sirnach Kreisel Q20

Nr.	Org.	Antrag	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.2.01	VHT	siehe Abb. 3 (22025_Bericht) Anbindung Veloverkehr aus Gemeinde Fischingen Veloverkehr aus Fischingen über Standbachstrasse oder Breitestrasse an VVR heranführen. Idealerweise mit Verbindung über Grünau-Areal zur Spange Nord, allenfalls längs Q-20 zum Kreisel mit Velo-Brücke. Ebenso: Strecke südlich Bahn über Breitholz-/Obere Bahnhofstrasse bis Staanechrüz (siehe Abb. 9)	Eine Linienführung über die Fischinger- und Frauenfelderstrasse wäre topographisch und wegen der Direktheit ideal, ist aufgrund der Situation an der Fischinger-strasse wegen der Sicherheit für Velofahrer unbefriedigend. Der Verkehrsrichtplan Sirnach 2004 hält mit Massnahme 39 («Öffnung Verbindungswege für Radfahrer») die beantragte Anbindung über die Standbach- oder Breitestrasse fest.		

Nr.	Org.	Antrag	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.2.02	VHT	siehe Abb. 5 Brücke Q20 (Velo-Passerelle) Die Verbindung über Spange Hofen und Spange Nord wird begrüsst. Verbesserungen bei der Linienführung (insbesondere Signalisation) bei den bestehenden Unterführungen unter der Murgbrücke statt Abzweiger Richtung Münchwilen (siehe Skizze). 	Für die Verbindung Münchwilen–Sirnach und Spange Hofen ist die Unterführung mit Verbesserungen attraktiver (weniger Steigung). Von Münchwilen her Richtung Wil und umgekehrt ist zudem der Zugang zur VVR über die Sirnacherstrasse (Münchwilen) bzw. Frauenfelderstrasse (Sirnach) wichtiger.		
3.2.03	VHT	siehe Abb. 5 Anbindung Schule an VVR Velounterstand Schulareal Grünau an VVR anbinden (Neubau Dreifachturnhalle) mit Neuerstellung nördlich oder Velowegverbindung durch Schulareal, welche gleichzeitig den Veloverkehr aus Richtung Fischingen und aus Teilen des Dorfes Sirnach an VVR anbindet.	vgl. Antrag 3.2.01 Anbindung an Schule erklärt sich von selbst.		

Nr.	Org.	Antrag	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.2.04	VHT	siehe Abb. 6 Querung Frauenfelderstrasse Querungsstelle so gestalten, dass die Vortrittsberechtigung der Velofahrer auf der VVR gewährleistet ist.	Siehe «Handbuch Velobahnen» des ASTRA (Seite 3, 10, 30, 31 etc.). Die Frauenfelderstrasse hat einen niedrigen DTV, kaum Schwerverkehr (Gemeindestrasse).		
3.2.05	VHT	siehe Abb. 10 Einmünder neu geplante Erschliessungsstrasse Auffahrt auf Radweg der Gegenseite (Sirnach→Gloten) fehlt. Auch Querung für Velofahrer einplanen. Unser Verständnis für die Führung aus Sirnach ins Industriegebiet: • Geübte Velofahrende wechseln vor der LSA auf die Strasse, spuren ein und biegen bei Grün ab. • Unsichere Velofahrende: nutzen die LSA (Fussgänger) zum Queren der Strasse. Beide Führungsformen zulassen (e.g. Randsteine).	Erschliessung des neuen Industriegebietes für Velofahrer (auch von Sirnach her oder in Richtung Wil) ist ein strategisches Ziel von Wil West. Sicherheitsbedürfnis unterschiedlicher Velofahrer berücksichtigen.		
3.2.06	VHT	siehe Abb. 11 Einmünder Buzelohstrasse Sicherheit verbessern. Ausfahrt der Paketpost, die es pressant hat.	Ungenügende farbliche Signalisation des jetzigen Velowegs führt zu gefährlichen Situationen, da Autofahrer nicht gewohnt sind, dem Velo den Vortritt zu lassen.		
3.2.07	VHT	siehe Abb. 11 Einmünder Hawlestrasse wie Antrag 3.2.05			
3.2.08	VHT	Abschnitt 4: Bushaltestelle Möglicher Konflikt zwischen Bus-Wartenden und Velofahrenden entschärfen.	keine Führung der VVR über Wartebereich Bus		

Nr.	Org.	Antrag	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.2.09	VHT	Abschnitt 4: siehe Korridorstudie, D_Bestvariante Wegführung Richtung Bahnhof Wil auch über Westquartier zu Bahnhof Nord statt nur über neue Unterführung zu Bahnhof Süd (mit Kantonsschule und Velospange).	alter Wunsch seit Velo88		

Nr.	Org.	Antrag	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.2.10	PVW	Bericht Kapitel 3.1.1/Abb. 5: Brücke Q20 Verbindung VVR Spange Hofen – Frauenfelderstrasse ist sinnvoll und nötig. Der Nutzen ist gegeben. Der Nutzen des Brücken-Abzweigers Richtung Münchwilen erscheint uns limitiert. Anpassungen/Verbesserungen (Verbreiterung/Linienführung/Markierung/Signalisation) an der bestehenden Unterführung erscheinen uns gewinnbringender. Bitte dahingehend im Rahmen der Projektierung überprüfen. Verständnisskizze (grün/cyan je Fahrtrichtung): 	Annahme: Fahrt durch Schulareal ist nicht vorgesehen/ist gesperrt. Bestehende Querung Grünaustrasse-Tennisplatz wird beibehalten. Bedarfseinschätzung (Velosicht, stichwortartig): ++ VVR Weg - Spange: hoch, VVR ++ Spange - VVR Weg: hoch, VVR + Sirnach - Münchwilen: moderat + Münchwilen - Sirnach: moderat + Münchwilen - Spange: moderat + Spange - Münchwilen: moderat - VVR Weg - Münchwilen: gering, Frauenfelderstrasse ist attraktiver - VVR Weg - Sirnach: gering, Frauenfelderstrasse/andere Wege vorhanden - Sirnach - VVR Weg: gering, andere Wege vorhanden - Sirnach - Spange: gering, andere Wege vorhanden - Münchwilen - VVR Weg: gering - Spange - Sirnach: gering, andere Wege vorhanden Für die Verbindung Münchwilen – Sirnach/Spange ist die Unterführung mit Verbesserungen attraktiver (weniger Steigung).		
3.2.11	PVW	Bericht Kapitel 3.1.1/Abb. 5: Platzierung Velounterstand Schule an VVR-Weg / bei Neubau Turnhalle	Je nach Schulweg kann das Velo beim bestehenden Unterstand oder beim neuen Unterstand (Turnhalle, Nähe Brücke) parkiert werden.		

Nr.	Org.	Antrag	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.2.12	PVW	Bericht Kapitel 3.1.2/Abb. 6: Querung Frauenfelderstrasse Querungsstelle so gestalten, dass eine Umsignalisation auf Vortrittsberechtigung VVR einfach möglich ist. Eventuell Bäume zurückversetzen im Knotenbereich für bessere Übersichtlichkeit.	Nutzungsorientierte Anpassungen zulassen.		
3.2.13	PVW	Bericht Kapitel 3.1.6/Abb. 10: Gloten Bereich West Auffahrt auf Radweg fehlt, bzw. sollte gegenüber Ausfahrt Industriegebiet möglich sein.	Wie ist die Führung für Velofahrende aus dem Industriegebiet in Richtung Wil?		
3.2.14	PVW	Bericht Kapitel 3.1.6/Abb. 10: Gloten Bereich West Unser Verständnis für Führung aus Sirnach ins Industriegebiet: - Geübte Velofahrende wechseln vor der LSA auf die Strasse, spuren ein und biegen bei Grün ab. - Unsichere Velofahrende: Nutzen die LSA zum Queren der Strasse. Beide Führungsformen zulassen (e.g. Randsteine).	Bedürfnisse unterschiedlicher Velofahrender abdecken.		
3.2.15	PVW	Bericht Kapitel 3.1.7/Abb. 11: Gloten Bereich Ost Auffahrt auf Radweg gegenüber Ausfahrt Industriegebiet vorsehen (Randsteine).	Wie ist die Führung für Velofahrende aus dem Industriegebiet in Richtung Wil?		

Nr.	Org.	Antrag	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.2.16	PVW	Bericht Kapitel 3.1.7/Abb. 11: Gloten Bereich Ost Unser Verständnis für Führung aus Sirnach ins Industriegebiet: - Geübte Velofahrende wechseln vor der LSA auf die Strasse, spuren ein und biegen ab. - Unsichere Velofahrende: Nutzen die Velofurt beim Fussgängerstreifen. Beide Führungsformen zulassen (e.g. Randsteine).	Bedürfnisse unterschiedlicher Velofahrender abdecken.		
3.2.17	PVW	Bericht Kapitel 3.1.7/Abb. 11: Gloten Bereich Ost Situation für Ausführungsprojekt eng mit Veloführung in WilWest abstimmen.	Führung Veloverkehr ab Gloten Richtung Wil ist momentan ungeklärt und soll im Rahmen des Projekts WilWest geklärt werden.		
3.2.18	Gde E	Veloquerung Sirnach Winterthurerstrasse muss m.E. so ausgelegt sein, dass ein «Durchbrettern» der Velofahrer/innen vermieden werden kann.			
3.2.19	TG	Bushaltestelle Kläffler	Die Bushaltestelle Kläffler wurde 2022 bereits BehiG saniert. Hier muss sicher die Verhältnismässigkeit eines erneuten Umbaus geprüft werden. Der Wartebereich muss ausserdem mindestens 2.0 m sein. Bei der Haltestelle Kläffler ist dieser im Projekt auf der Nordseite nur 1.50 m.		
3.2.20	TG	Gedanken rund um die Strassensicherheit	- Keine direkten Zugänge zu Fussgängerstreifen (FGS) Ebnetkreisel: - Sichtweiten nachweisen (z.B. unterirdische Einfahrt Radweg / FGS) - Sehr grosse/enge unterirdische Anlage – soziale Sicherheit		

Nr.	Org.	Antrag	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
			- Rampe Gehradweg mit 3m genug breit (wahrscheinlich beidseitig Stützmauer) - Massnahme realistisch/verhältnismässig? - Ast Ost: Strassenachse auf Kreiselzentrum belassen Einmündung in Wilerstrasse: - Vortrittsrecht insbesondere Fussgängerregelung - Radstreifen Ost-West im Bereich Insel Wilerstrasse Sirnach: - Landerwerb bei Bushaltestelle nicht realistisch - Radweg bei Bushaltestelle Süd (Ein- und Aussteiger) Wilerstrasse a.o.: - 4.5 m Geh- und Radweg breit - Einlenker Obere Bahnhofstrasse Veloführung, Vortrittsregelung und Markierung überdenken Glotten LSA: - Warum Velo West-Ost auch unter Licht? - Velo auf dem Einlenker nicht gestattet? - Fussgänger Schutzinsel 2.0 m Einlenker Hawlestrasse: Radwegführung Ost-West heikel Glotten: - Abstimmung mit Anpassung Radweg Aldi Ein- und Ausfahrt Ost - Strassenraumaufteilung teilweise unverhältnismässig (z.B. 2.5 m Radweg und 1.5 m Trottoir)		

3.3 Etappe 2: Sirnach Kreisel Q20 - Eschlikon

Nr.	Org.	Antrag	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.3.01	VHT	7355_Technischer Bericht, Kap. 4.1.4 Fahrbahnbreite Der Entscheid betreffend Radwegbreite (Variante 2, 3.80 m) wird mitgetragen.			
3.3.02	VHT	Korridorstudie, Dokument D_Bestvariante Zufahrt ins Gebiet Ebnet (u.a. zu Hornbach): über den Weg entlang der Murg mit einer verbesserten Signalisation erschliessen.	Ist sinnvoller Weg, zeigt die Einkaufsmöglichkeit per Velo auf.		
3.3.03	VHT	Korridorstudie, Dokument D_Bestvariante Kreuzung Oberhofenstrasse – Spange Hofen Im Bauprojekt prüfen, wie baulich die Sicherheit erhöht werden kann.	Ein-/Ausfahrt für MIV und besonders für den Schwerverkehr ist anspruchsvoll. Das Risiko eines Unfalls ist erheblich. Statistik: 4 Unfälle, 2 mit Velobeteiligung Siehe Link 7		
3.3.04	VHT	siehe Abb. 31 (7355_Technischer Bericht) Quartier Hochwiesenstrasse (Fuss-)Weg so umgestalten, dass Zufahrt auch mit Velo gut möglich ist.	Um Quartier an Veloinfrastruktur anzuschliessen.		

Nr.	Org.	Antrag	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.3.05	VHT	Korridorstudie, Dokument D_Bestvariante Zufahrt von Gebiet Räbenacker Eschlikon die Querung der Sirnacher-/Bahnhofstrasse eingangs Eschlikon für Velofahrer sicher ausgestalten → Gemeinde Eschlikon	Für die lokale Zufahrt zur VVR über die Büfelderstrasse besteht keine Querungshilfe über die Sirnacherstrasse. Gemeinde Eschlikon plant Sanierung und Aufwertung der Ortsdurchfahrt! Kantonales Tiefbauamt Thurgau Eschlikon Sanierung und Aufwertung Ortsdurchfahrt Vorprojekt  Öffentlicher Informationsanlass 11. Juni 2024 Kantonales Tiefbauamt Thurgau 4) Vorstellung aktueller Planungsstand  Kreuzung mit Büfelderstrasse = lokale Zufahrt aus Wohngebiet Räbenacker zur VVR		
3.3.06	VHT	siehe Abb. 28 Vortritt auf Ziegeleistrasse (Einfahrt aus Farbstrasse) hier muss dem Veloverkehr der Vortritt gewährt werden.	Gemäss Handbuch Velobahnen. Zudem ist die Ziegeleistrasse für Durchgangsverkehr sowieso geschlossen		

Nr.	Org.	Antrag	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.3.07	VHT	siehe Abb. 28 Abschnitt Farbstrasse bis Hörnlibücke: zusätzlich in Projekt-Perimeter aufnehmen, um Durchgängigkeit zu Wallenwiler- oder Hilagstrasse sicherzustellen.	Komplexität der Situation (Schwerverkehr) kann Einfluss auf die Fortsetzung der Linienführung bis Bahnhof haben.		
3.3.08	VHT	Korridorstudie, Dokument D_Bestvariante Anschluss Richtung Winterthur Der Anschluss an die Alltagsvelonetzverbindung nach Ifwil entlang der Winterthurer-/Aadorferstrasse ist zu klären. Ein Umweg über die Tösstalstrasse zurück zur Aadorferstrasse wird abgelehnt.	Das Dokument ist unklar. Für die Weiterführung der VVR ab Ziegeleistrasse (hier endet die Studie 7355_Technischer Bericht) ist es entscheidend, ob diese über die Hilag- oder die Wallenwilerstrasse weitergeführt wird.		
3.3.09	VHT	Korridorstudie, Dokument D_Bestvariante Bahnhof Eschlikon in der mittelfristigen Planung muss die Unterführung für Velofahrer passierbar	Im Dokument wird beim Bahnhof Eschlikon ein Verknüpfungspunkt angegeben, dem die Unterführung mit Fahrverbot entgegensteht.		
3.3.10	VHT	Kreuzung Winterthurer-/Aadorferstrasse (bestehende Alltagsroute nach Ifwil und weiter) Die unklare Veloführung über die Kreuzung ist kurzfristig zu verbessern.	Velopendler kreuzen mit MIV-Pendlern bei hohem Verkehrsaufkommen diesen betreffend Verkehrsführung unklar signalisierten Punkt.		
3.3.11	PVW	Bericht, Kap. 4.1.4 Fahrbahnbreite Der Entscheid wird mitgetragen.	Die Ausführungen sind nachvollziehbar.		
3.3.12	PVW	Bericht, Kap. 5.2, Abbildung 29 Situation Wiesentalstrasse/Hörnlibücke allenfalls in Projekt-Perimeter aufnehmen, um Durchgängigkeit sicherzustellen.	Komplexität der Situation kann Einfluss auf Linienführung haben.		

Nr.	Org.	Antrag	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.3.13	PVW	Bericht, Kap. 5.2, Abbildung 29 Vortritt Wiesentalstrasse Da es sich bei der Wiesentalstrasse um ein Grundstückszufahrt (Sackgasse) handelt, sollte hier dem Veloverkehr der Vortritt gewährt werden.	Gemäss Handbuch Velobahnen.		
3.3.14	PVW	Bericht, Kap. 5.2, Abbildung 30 Querung Büfelderstrasse Querungsstelle so gestalten, dass eine Umsignalisation auf Vortrittsberechtigung VVR einfach möglich ist.	Nutzungsorientierte Anpassungen zulassen.		
3.3.15	PVW	Bericht, Kap. 5.2, Abbildung 31 Quartier Hochwiesenstrasse (Fuss-)Weg so umgestalten, dass Zufahrt per Velo möglich, um Quartier an Veloinfrastruktur anzuschliessen.	Einfache Erschliessungsvariante für Quartier.		
3.3.16	PVW	Bericht, Kap. 5.2, Abbildung 32 Winterthurerstrasse Akzeptabel, da Velovortritt hier ungewohnt und Unfallrisiko bei direkter Linienführung zu gross.	Auch bei einer späteren Umsignalisation auf Velovortritt macht die Velo-Linienführung so Sinn, um Tempo zu reduzieren und übersichtlichere, sequenzielle Verkehrssituationen für Automobilisten zu schaffen: - 1. Situation: Querung Fuss-/Veloverkehr - 2. Situation: Einfahrt auf Hauptstrasse bzw. umgekehrt.		
3.3.17	E	Die Streckenführung im Bereich Wiesental muss hinter der Liegenschaft durchführen	Gefahrenpotenzial/Einschränkungen für Bewohner der Liegenschaft vermeiden.		
3.3.18	E	Die Streckenführung südlich der Bahnlinie (blau) ist nach nochmaligem Überlegen suboptimal.	Der Kanton sieht mit der Sanierung/Aufwertung der Ortsdurchfahrt beidseitig Velostreifen vor. Ich kann mir nicht recht vorstellen, dass ein von Westen (Aadorf) kommender Radfahrer durch die Bahnunterführung fährt, um auf den Radweg (blau) zu kommen. Er/sie wird geradeaus fahren, um irgendwann auf die VRR zu gelangen. Von Balterswil herkommend macht die blaue Linienführung Sinn.		
3.3.19	E	Die Verzweigung bei der Hörnlibrücke nach Linienführung grün ist gefährlich.	Fehlende Übersichtlichkeit.		

Nr.	Org.	Antrag	Begründung	Beurteilung (erfolgt später)	Massnahmen (erfolgt später)
3.3.20	TG	Gedanken rund um die Strassensicherheit	Wiesental: - 2 Ein- und Ausfahrten erforderlich? - Topographie / Sichtweiten beachtet? - Warum Gegenbogen in Radweg geplant Farbstrasse – Dornwiesenstrasse: - Enger Radius - Farbstrasse Einmünder anders gestalten Bühfelderstrasse: - Gehweg endet an der Bühfelderstrasse - Wird das Vortrittsrecht der Bühfelderstrasse beachtet? Versetzte Anordnung der Knotenäste prüfen. Winterthurerstrasse – Spange Hofen: - Fussgängerstreifen über Spange Hofen: Querung des Radweges (Markierung und Aufstellbereich, Sichtweiten beachten)		