

Kombinierte Mobilität Kanton Thurgau

Leitfaden zur kombinierten Mobilität an Bahnhöfen und Bushaltestellen

Entwurf für die Vernehmlassung
April 2021



Kanton Thurgau, Abteilung Öffentlicher Verkehr

Kombinierte Mobilität Kanton Thurgau

Leitfaden zur kombinierten Mobilität an Bahnhöfen und Bushaltestellen

Entwurf für die Vernehmlassung, 16.04.2021

1 Einleitung und Ziel

Der Kanton Thurgau hat ein Konzept zur Förderung der kombinierten Mobilität erarbeitet. In Abstimmung mit den übergeordneten Zielsetzungen des Kantonalen Richtplans und des kantonalen Gesamtverkehrskonzeptes ist es das Ziel, dank der Förderung von kombinierten Mobilitätsformen den öffentlichen Verkehr zu fördern. Der Kanton nimmt diesbezüglich seine übergeordnete Koordinationsaufgabe wahr, indem er das Konzept zur kombinierten Mobilität erarbeitet hat. Im Konzept werden unter anderem für Bahnhöfe und Bushaltestellen Massnahmen vorgeschlagen. Deren Umsetzung kann aus hoheitlichen Gründen jedoch nicht durch ihn selbst erfolgen. Der Kanton bittet die Gemeinden, ihn bei der Erreichung der Mobilitätsziele zu unterstützen und die empfohlenen Massnahmen umzusetzen.

Das vorliegende Dokument dient als Leitfaden zu den Objektblättern und hat das Ziel, die Massnahmenträger bei der Umsetzung der Massnahmen zu unterstützen. Detaillierte Informationen zum Vorgehen finden sich im Hauptteil des Berichts.

2 Objektblätter

Für die Bahnhöfe (bzw. für alle Bushaltestellen mit ausgewiesenem Potenzial für Bike+Ride) auf Ihrem Gemeindegebiet besteht je ein Objektblatt. Dieses ist folgendermassen aufgebaut:

- Auf den ersten zwei Seiten sind die Informationen zum Ist-Angebot zusammengefasst¹. Auf welche Anlagen sich das Ist-Angebot bezieht, ist auf den nachfolgenden Seiten ersichtlich. Darüber hinaus sind das Zielangebot und die empfohlenen Massnahmen auf den ersten beiden Seiten aufgeführt. Die Methodik zur Definition des Zielangebots und der Massnahmen finden Sie im Bericht (Kapitel 6). Der angegebene Typ auf der ersten Seite oben rechts bezieht sich auf die Typenbildung gemäss Zielbild (Bericht, Kapitel 5.3.3).
- Auf den übrigen Seiten enthält das Objektblatt Informationen zu allen Anlagen, welche an dem entsprechenden Bahnhof (oder Bushaltestelle) erhoben worden sind. Auf den ersten beiden Seiten des Objektblatts findet sich eine Übersicht zum entsprechenden Bahnhof (bzw. Bushaltestelle), auf den nachfolgenden Seiten sind die erfassten Anlagen dargestellt.

¹ Bei den Autobahnanschlüssen wurde auf die ersten beiden Seiten verzichtet, da noch keine standortspezifischen Massnahmen empfohlen werden (vgl. Bericht Kapitel 6.4).

Es sind alle Abstellanlagen erfasst, die an einem Bahnhof (bzw. einer Bushaltestelle) im Rahmen des Konzepts erhoben wurden. Pro Anlage gibt es ein A4-Blatt. Es enthält die Anlage-ID, den genauen Standort der Anlage, die erfassten Informationen (z.B. Anzahl Abstellplätze, Qualitätsmerkmale etc.) und mindestens ein Foto der Anlage. Der Standort der Anlage kann aufgrund von technisch bedingter, ungenauer GPS-Erfassung teilweise leicht verschoben sein. Wichtig: Einige Anlagen sind zwar erfasst worden, werden aber im Sinne der kombinierten Mobilität nicht zum Bahnhof gezählt, weil diese nicht den Kriterien entsprechen. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn Parkfelder nicht offiziell markiert sind oder diese funktional nicht im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr genutzt werden (z.B. Parkfelder für den Kiosk vor dem Bahnhof). Solche Fälle sind in der Titelzeile entsprechend gelb markiert.



Thurgau



Bahnhof

Romanshorn

Typ B1

Übersicht Ist-Angebot, Zielangebot und Massnahmen

Allgemeine Informationen

Gemeinde

Romanshorn

Zielangebote

Typ

B1

- Park+Ride

- Kiss+Ride

- Car-Sharing

- Taxi-Stellplätze

- Velostation

- Bike+Ride

- Bike-/F&G-Sharing-Fläche

Funktion

verknüpft den Bahnverkehr mit allen Zubringer-Arten der kombinierten Mobilität, wobei der Fokus stark auf den nachhaltigen Mobilitätsformen Velo und F&G liegt. Befindet sich in kantonalen Zentren.

Park+Ride

Ist-Angebot

Zielangebot kurzfristig

Zielangebot 2040

Angebot

171 Stellplätze

120 + 130 Stellplätze

160 + 180 Stellplätze

Ladestationen

kein Angebot

6 Stellplätze

18 Stellplätze

Tarifierung

Uneinheitlich

Lage

Anforderungen nicht erfüllt

Verantwortlichkeit

SBB (Lead) und Gemeinde

Massnahmen

- Heutige Anzahl Abstellplätze halten

- Realisierung von 6 E-Ladestationen (bzw. 18 im Horizont 2040)

- Tarifierung gemäss Empfehlungen anpassen

Bemerkungen

-

Kiss+Ride

Ist-Angebot

Zielangebot kurzfristig

Zielangebot 2040

Angebot

keine Stellplätze

4 Stellplätze

5 Stellplätze

Beschränkung

0.5h 1 CHF, 1h 2 CHF, max. 1h

Lage

Anforderungen erfüllt

Verantwortlichkeit

kein Angebot

Massnahmen

- Erweiterung um 4 Stellplätze (bzw. 5 im Horizont 2040)

Bemerkungen

Abstellplätze werden auch für Einkauf genutzt

Carsharing-Stellplätze

Ist-Angebot

Zielangebot

Angebot

2 Stellplätze

für Angebot geeignet

Lage

Anforderungen erfüllt

Verantwortlichkeit

Gemeinde (Lead), SBB, Mobility

Massnahmen

-

Bemerkungen

-

Abbildung 1: Beispiel für A4-Blatt mit Übersicht zum Ist-Angebot und dem Zielangebot

		Thurgau 	
Anlage ID 118 Velo		Bahnhof Romanshorn	
Ist-Angebot			
Anlage wird zum Ist-Angebot des Bahnhofs gezählt.			
Allgemeine Informationen			
Kategorie	Velo	Beleuchtet	ja
Bezeichnung Anlage	Velo Nordwest 2	Abschliessbar	ja
Abstellsystem	Schieberinne	Ladeinfrastruktur	nein
Anzahl Abstellplätze	27	Lage	mittel (20 bis 40 Meter)
Gedeckt	ja	Erhoben	24.09.2020
Bemerkungen			
Fotos			
			
Standort			
			

Abbildung 2: Beispiel für A4-Blatt mit Dokumentation des Ist-Angebots

3 Vorgehen und Massnahmen: Bahnhöfe

Nachfolgend wird das Vorgehen bei der Anwendung des Objektblatts und der Umsetzung der empfohlenen Massnahmen genauer beschrieben. Auf dem Objektblatt ist für jede Form der kombinierten Mobilität ein Abschnitt vorhanden. Für jede Mobilitätsform ist definiert:

- Ist-Situation: Wie viele Abstellplätze sind vorhanden? Weitere Informationen wie Ladestationen, Tarifierung, Lage etc.
- Verantwortlichkeit: Wer ist für die Massnahme zuständig?
- Ziel kurzfristig: Welches Angebot sollte heute idealerweise vorhanden sein?
- Ziel 2040: Welches Angebot sollte im Jahr 2040 voraussichtlich vorhanden sein?
- Massnahmen und Bemerkungen: Vorgeschlagene Massnahmen zur Umsetzung und allfällige Bemerkungen.

Wichtig: An Bahnhöfen wird die nachfolgende Priorisierung bei der Anordnung der Angebote empfohlen (was ist wie nahe am Bahnzugang resp. an der Personenunterführung?):

1. Bushaltestellen
2. Bike+Ride / Bike-/E-FäG²-Sharing (< 50 Meter ab Zugang zur Personenunterführung)
3. Kiss+Ride (< 100 Meter ab Zugang zur Personenunterführung)
4. Park+Ride / Carsharing (< 300 Meter ab Zugang zur Personenunterführung)

3.1 Park + Ride

Federführung:	Bahnunternehmen
Übrige Beteiligte:	Gemeinden, (Private)

Prüfen Sie, welche Massnahmen eingetragen sind. Nachfolgend sind die möglichen Massnahmen und das weitere Vorgehen beschrieben.

Massnahme: Erhöhung der Anzahl Stellplätze

Falls eine Erhöhung der Anzahl Abstellplätze empfohlen wird, kann die Erweiterung der Anlage direkt umgesetzt werden oder aber in einem ersten Schritt eine Erhebung der Auslastung durchgeführt werden. Die Massnahme der Erweiterung der Anlage wird auf Basis einer Abschätzung formuliert, weshalb eine vorgängige Erhebung der Nutzung sinnvoll sein kann. Insbesondere wenn keine Kenntnis über die Nutzung vorliegt oder für die Erweiterung der Anlage zusätzlicher Landerwerb erforderlich würde, wird eine vorgängige Erhebung empfohlen.

Dazu wird die Erhebung an 3 Werktagen zwischen 9 und 11 Uhr oder 14 und 16 Uhr ausserhalb der Ferienzeiten empfohlen. Als Richtwert gilt: Beträgt die mittlere Auslastung über alle relevanten Anlagen gemäss Objektblatt mehr als 70%, dann erfolgt ein Ausbau des Angebots. Liegt die mittlere Auslastung zwischen 50 und 70% kann die Erhebung jährlich wiederholt werden, um die Nachfrage erneut zu überprüfen und um festzustellen, ob bzw. wie stark die Nachfrage zunimmt.

Steht im Bahnhofsumfeld kein Platz für eine Erweiterung zur Verfügung, kann allenfalls auch geprüft werden, ob bestehende Anlagen umgenutzt werden können, indem die Benutzungsbe-

² E-FäG bezeichnen elektrisch betriebene fahrzeugähnliche Geräte wie beispielsweise E-Scooter, E-Trottinett, E-Skateboard etc.

dingungen Park+Ride-gerecht angepasst werden (vgl. Kapitel 5.3.4 im Hauptbericht: Dauerhafter Zugang möglich, minimale Parkdauer von 10-12 Stunden ermöglichen etc.).

Massnahme: Reduktion der Anzahl Stellplätze

Wird als Massnahme die Prüfung einer Angebotsreduktion vorgeschlagen und besteht Potenzial zu einer anderen Nutzung der Fläche, dann wird empfohlen, die aktuelle Nutzung mit einem Monitoring zu erheben. Die Massnahme zur Angebotsreduktion wird auf Basis einer Abschätzung formuliert, weshalb eine vorgängige Erhebung der Nutzung sinnvoll sein kann. Dazu wird die Erhebung an 3 Werktagen zwischen 9 und 11 Uhr oder 14 und 16 Uhr ausserhalb der Ferienzeiten empfohlen. Als Richtwert gilt: Beträgt die mittlere Auslastung gemäss Monitoring mehr als 50%, dann wird empfohlen, das Angebot beizubehalten und auf eine Umnutzung zu verzichten. Ist die Auslastung tiefer als 50%, kann das Angebot auf den vorgeschlagenen Wert reduziert werden.

Massnahme: Realisierung von Ladestationen

Bei mittleren bis grösseren Anlagen wird die Realisierung von Ladestationen empfohlen. Allenfalls ist eine schrittweise Erhöhung auf das vorgeschlagene Angebot denkbar, um den Bedarf periodisch prüfen zu können.

Massnahme: Erfüllung der Qualitätskriterien

Falls die Qualität zu optimieren ist, wird die Prüfung folgender Qualitätskriterien empfohlen.

- Zugänglichkeit:
Die Stellplätze müssen immer zugänglich sein (24 Stunden an 7 Tagen in der Woche).
- Zeitliche Beschränkung:
Die erlaubte Maximalparkdauer darf nicht weniger als 10-12 Stunden betragen, um Park+Ride auf dem Arbeitsweg einsetzen zu können.
- Tarifierung:
Park+Ride-Anlagen werden bewirtschaftet. Die Tarifierung wird nach Bahnhofstyp differenziert. Empfohlen werden folgende Mindesttarife:
 - Typ B1: ca. 8-10 CHF/d, Kurzzeit: 2 CHF/h, in Abhängigkeit von umliegenden Anlagen
 - Typ B2: ca. 6-8 CHF/d, Kurzzeit: 2 CHF/h, in Abhängigkeit von umliegenden Anlagen
 - Typ B3/B4: ca. 4-6 CHF/d, Kurzzeit: 1 CHF/h
- E-Ladestationen:
Bei mittleren bis grossen Park+Ride- und Park+Pool-Anlagen werden Ladestationen angeboten. Bei kleineren Standorten kann auf Ladestationen verzichtet werden.
- Weitere Informationen zur Anordnung, Geometrie und Gestaltung finden sich in den VSS-Normen SN40 291a (Parkieren: Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen) und in SN20 292a (Parkieren: Gestaltung und Ausrüstung der Parkieranlagen).

3.2 Kiss + Ride

Federführung:	Bahnunternehmen
Übrige Beteiligte:	Gemeinden, (Private)

Prüfen Sie, welche Massnahmen empfohlen sind. Nachfolgend sind die möglichen Massnahmen und das weitere Vorgehen beschrieben.

Massnahme: Erhöhung der Anzahl Stellplätze

Falls eine Erhöhung der Anzahl Abstellplätze empfohlen wird, soll in einem ersten Schritt eine Erhebung der Auslastung durchgeführt werden. Die Massnahme der Erweiterung der Anlage wird auf Basis einer Abschätzung formuliert, weshalb eine vorgängige Erhebung der Nutzung zur Verifizierung des Bedarfs sinnvoll sein kann. Dazu wird die Erhebung an 3 Werktagen am Morgen (07:00 bis 09:00), Mittag (11:00 bis 13:00) und Abend (17:00 und 19:00) ausserhalb der Ferienzeiten empfohlen. Die Erhebung muss dabei kontinuierlich während mindestens 2 Stunden durchgeführt werden. Kommt es regelmässig zu einer kompletten Belegung der Kiss+Ride-Stellplätze, so wird ein Ausbau empfohlen. Allenfalls kann auch geprüft werden, ob bestehende Anlagen umgenutzt werden können, indem die Benutzungsbedingungen Kiss+Ride-gerecht angepasst werden (Dauerhafter Zugang möglich, nicht nur für Kunden etc.).

Massnahme: Reduktion der Anzahl Stellplätze

Besteht Potenzial zu einer anderen Nutzung der Fläche, dann ist die aktuelle Nutzung mit einer Erhebung zu eruieren. Die Massnahme der Erweiterung der Anlage wird auf Basis einer Abschätzung formuliert, weshalb eine vorgängige Erhebung der Nutzung zur Verifizierung des Bedarfs sinnvoll sein kann. Dazu empfehlen wir die Erhebung an 3 Werktagen am Morgen (07:00 bis 09:00), Mittag (11:00 bis 13:00) und Abend (17:00 und 19:00) ausserhalb der Ferienzeiten. Die Erhebung muss dabei kontinuierlich während mindestens 2 Stunden durchgeführt werden. Beträgt die mittlere Auslastung gemäss Monitoring mehr als 60%, dann wird empfohlen, das Angebot beizubehalten und auf eine Umnutzung zu verzichten. Ist die Auslastung tiefer als 60%, kann das Angebot auf den vorgeschlagenen Wert reduziert werden.

Massnahme: Zufahrt ermöglichen

Es ist möglich, dass keine Anzahl Stellplätze genannt wird und eine Zufahrt zum Bahnhof als Ziel definiert wird. In diesem Fall soll am Bahnhof lediglich die Möglichkeit angeboten werden, mit dem Fahrzeug vorfahren und Personen ein- und ausladen zu können. Es ist dazu jedoch keine weitere Massnahme notwendig, sofern die Zufahrt sichergestellt wird.

3.3 Carsharing

Federführung:	Gemeinden
Übrige Beteiligte:	Private, Bahnunternehmen

Prüfen Sie, welche Massnahmen eingetragen sind. Nachfolgend ist die mögliche Massnahme und das weitere Vorgehen beschrieben.

Massnahme: Angebotseinführung prüfen

Falls der Bahnhof für die Einführung von Carsharing geeignet ist und noch kein Angebot aufweist, empfehlen wir die Kontaktaufnahme mit dem Carsharing-Anbieter (insbesondere Mobility Carsharing) und eine Angebotseinführung anzuregen. Eine Einführung ist nur zusammen mit einem Carsharing-Anbieter möglich.

3.4 Taxi

Federführung:	Gemeinden
Übrige Beteiligte:	Private, Bahnunternehmen

Aktuell ist an allen Bahnhöfen, bei denen ein Taxi-Angebot als sinnvoll erachtet wird, bereits ein Taxi-Angebot vorhanden. Es sind entsprechend keine Massnahmen festgehalten.

3.5 Bike + Ride

Federführung:	Gemeinden
Übrige Beteiligte:	Bahnunternehmen, (Private)

Prüfen Sie, welche Massnahmen eingetragen sind. Nachfolgend sind die möglichen Massnahmen und das weitere Vorgehen beschrieben.

Massnahme: Erhöhung der Anzahl Velo-Abstellplätze

Falls eine Erhöhung der Anzahl Abstellplätze als Massnahme definiert ist, kann die Massnahme direkt umgesetzt oder aber in einem ersten Schritt eine Erhebung der Auslastung durchgeführt werden. Die Massnahme der Erweiterung der Anlage wird auf Basis einer Abschätzung formuliert, weshalb eine vorgängige Erhebung der Nutzung zur Verifizierung des Bedarfs sinnvoll sein kann. Falls die Anlagen bei der von ewp durchgeführten Erhebung bereits überlastet waren oder eine zu hohe Auslastung bekannt ist, empfehlen wir Ihnen, das Angebot direkt zu erhöhen.

Eine Erhebung sollte an mindestens 3 Werktagen in den Monaten Juni und September, an einem Dienstag- und/oder Donnerstagnachmittag ausserhalb der Ferien durchgeführt werden. Bei bedeutendem Zupendleranteil sind ergänzende Zählungen nachts zwischen 22 und 24 Uhr sinnvoll. Nach der Realisierung einer Veloparkieranlage steigt in der Regel die Nachfrage nach Abstellplätzen. Das Resultat einer Zählung entspricht daher dem Minimalbedarf. Deshalb müssen mindestens 15 % mehr Veloparkplätze erstellt, als Velos gezählt werden.³

Massnahme: Erhöhung der Anzahl Motorrad-Abstellplätze

Falls eine Erhöhung der Anzahl Abstellplätze als Massnahme definiert ist, wird in einem ersten Schritt eine Erhebung der Auslastung analog zur Erhebung der Velo-Abstellplätze empfohlen. Falls die Erhebung den Bedarf bestätigt, sind diese auf die angegebene Anzahl zu ergänzen.

Massnahme: Realisierung von Ladestationen

Bei mittleren bis grösseren Anlagen wird die Realisierung von Ladestationen empfohlen. Allenfalls ist eine schrittweise Erhöhung auf das vorgeschlagene Angebot denkbar, um den Bedarf zu prüfen. Es ist darauf zu achten, dass die Ladestationen möglichst universal nutzbar sind.

³ Empfehlungen gemäss Merkblatt Veloparkierung an Bahnhöfen und Haltestellen des kantonalen Tiefbauamts.
Link: <https://tiefbauamt.tg.ch/public/upload/assets/69670/04-TG-VP-Bahnh%3Ffe-Online.pdf>, abgerufen am 16.04.2021

Massnahme: Realisierung Velostation prüfen

Bei grösseren Bahnhöfen wird die Realisierung einer bewachten Velostation empfohlen. Für weitere Empfehlungen wird auf den Leitfaden Velostationen des Bundesamts für Strassen verwiesen.⁴ Gemäss dem Leitfaden Velostationen des Bundesamts für Strassen ASTRA akzeptieren ungefähr ein Drittel bis die Hälfte der Velofahrenden eine Kostenpflicht fürs Parkieren [15]. Als Richtwert wird deshalb empfohlen, ungefähr einen Drittel der Abstellplätze als kostenpflichtige, bewachte Station anzubieten.

Massnahme: Erfüllung der Qualitätskriterien

Die Qualität ist gerade bei Veloabstellplätzen sehr wichtig. Ungeeignete Abstellsysteme, fehlende Überdachung und weitere Defizite mindern die Attraktivität der Anlage stark, so dass die Einhaltung der Kriterien sehr wichtig ist. Falls einige der Anlagen am Bahnhof die Qualitätskriterien nicht erfüllen, ist dies auf dem Objektblatt festgehalten. Die genauen Informationen zu jeder einzelnen Anlage finden Sie auf dem jeweiligen Anlageblatt.



Abbildung 3: Beispiel für überfüllte Anlage ohne Abstellsystem, Foto: ewp



Abbildung 4: Beispiel für Anlage mit Schieberinne, beleuchtet, abschliessbar und überdacht, Foto: ewp

Die Anlagen sind auf die nachfolgenden Qualitätskriterien zu prüfen:

- Zugänglichkeit:
Die Stellplätze müssen immer zugänglich sein (24 Stunden an 7 Tagen in der Woche).
- Ausreichende Beleuchtung und Einsehbarkeit
- Überdachung sämtlicher Abstellplätze
- Schieberinne, Vorderradhalter oder Anlehnbügel als Abstellsystem
- Für weitere Qualitätsmerkmale wird auf das Merkblatt des Tiefbauamtes für Velo-Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des Kantons Thurgau verwiesen.⁵

⁴ https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/lv_m127_velostationen-empfehlungenfuerdieplanungundumsaetzung201.pdf.download.pdf/lv_m127_velostationen-empfehlungenfuerdieplanungundumsaetzung201.pdf, Link abgerufen am 09.04.2021

⁵ <https://tiefbauamt.tg.ch/public/upload/assets/69670/04-TG-VP-Bahnh%3Ffe-Online.pdf>, abgerufen am 09.04.2021

3.6 Sharing-Angebote (Velo / fahrzeugähnliche Geräte)

Federführung:	Gemeinden
Übrige Beteiligte:	Bahnunternehmen, (Private)

Bei einigen Bahnhöfen ist es sinnvoll, dass in Zukunft neue Sharing-Angebote eingeführt werden. In diesem Fall sind entsprechende Flächen für ein allfälliges Verleihsystem am Bahnhof bereitzuhalten und in der Planung zu berücksichtigen. So kann beispielsweise ein neuer E-Bike-Sharing-Anbieter die Velos gebündelt am Bahnhof anbieten. Dementsprechend ist die Zusammenarbeit mit den entsprechenden Anbietern notwendig.



Abbildung 5: Beispiel für Fläche am Bahnhof mit geteilten E-Trottinets, Foto: SBB

4 Vorgehen und Massnahmen: Bushaltestellen

Nachfolgend wird das Vorgehen bei der Anwendung des Objektblatts und der Umsetzung der empfohlenen Massnahmen genauer beschrieben. Analog zu den Bahnhöfen sind auf den Objektblättern für Bike+Ride folgende Informationen angegeben:

- Ist-Situation: Wie viele Abstellplätze sind vorhanden? Weitere Informationen wie Ladestationen, Tarifierung, Lage etc.
- Verantwortlichkeit: Wer ist für die Massnahme zuständig?
- Zielangebot: Welches Angebot sollte idealerweise vorhanden sein?
- Massnahmen und Bemerkungen: Vorgeschlagene Massnahmen zur Umsetzung und allfällige Bemerkungen.

Wichtig: Da es sich bei Bike+Ride an Bushaltestellen um Angebote handelt, die noch nicht stark verbreitet sind und noch nichts zentral über deren Nutzung bekannt ist, wird zuerst eine Pilotphase empfohlen. In dieser Pilotphase wird die Nutzung an fünf Haltestellen getestet. Basierend auf den Erkenntnissen der Pilotphase wird das Zielangebot danach noch justiert. Für Haltestellen, die nicht Teil der Pilotphase sind, werden noch keine Massnahmen empfohlen. Sie erkennen auf Ihrem Objektblatt, ob die Haltestelle als Pilothaltestelle eingetragen ist.

4.1 Bike + Ride

Federführung:	Gemeinden
Übrige Beteiligte:	(Private)

Prüfen Sie, welche Massnahmen eingetragen sind. Nachfolgend ist die mögliche Massnahme und das weitere Vorgehen beschrieben.

Massnahme: Erhöhung der Anzahl Velo-Abstellplätze

Falls eine Erhöhung der Anzahl Abstellplätze als Massnahme definiert ist, wird empfohlen, die Anzahl Abstellplätze direkt zu erhöhen. Bei einer hohen Anzahl angegebener Abstellplätze kann die Anzahl Abstellplätze auch schrittweise erhöht werden. Anschliessend sollte die Auslastung innerhalb eines Jahres nach der Einführung erhoben werden. Eine Erhebung sollte an mindestens 3 Werktagen in den Monaten Juni und September, an einem Dienstag- und/oder Donnerstagnachmittag ausserhalb der Ferien durchgeführt werden.

5 Kontaktstelle

Kontaktstelle für Anliegen im Zusammenhang mit dem Konzept zur kombinierten Mobilität ist die Abteilung öffentlicher Verkehr:

Abteilung Öffentlicher Verkehr
Verwaltungsgebäude
Promenadenstrasse 8
8510 Frauenfeld

Tel: +41 58 345 54 60
Fax: +41 58 345 54 61
<https://oev.tg.ch/>