

Leitbild Siedlung und Verkehr

***Stadt Frauenfeld
Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen
November 2008***

Inhaltsverzeichnis

1 Prozess	2
2 Bestehende Planungen	5
2.1 Vorbemerkung	6
2.2 Kantonaler Richtplan	6
2.3 Agglomerationsprogramm	7
2.4 Stadtentwicklungskonzept Frauenfeld	8
2.5 Realisierungsprogramm Stadtentwicklung	9
2.6 Legislatorschwerpunkte 2007 – 2011	9
2.7 Richtplan Siedlung und Landschaft	10
2.8 Richtplan Natur und Landschaft	10
2.9 Leitbild Gachnang	10
2.10 Richtplan Gachnang	11
2.11 Leitbild Felben-Wellhausen	11
3 Leitsätze und Umsetzungshinweise	12
3.1 Vorbemerkung	13
3.2 Grundsatz	13
3.3 Überregionale Einbettung und Zusammenarbeit	16
3.4 Siedlungsentwicklung	18
3.5 Zentrenentwicklung	21
3.6 Wirtschaftliche Entwicklung	25
3.7 Öffentlicher Raum	27
3.8 Fuss- und Radverkehr	31
3.9 Öffentlicher Verkehr	34
3.10 Motorfahrzeugverkehr	38
3.11 Parkierung	43
4 Beschluss	46

1
Prozess

Projektgruppe

Die Erarbeitung des Leitbildes Siedlung und Verkehr erfolgte durch eine Projektgruppe, welcher Vertreter der Stadt Frauenfeld sowie der beiden Nachbargemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen sowie zwei Vertreter des Kantons Thurgau angehört haben.

Der Projektgruppe haben folgende Personen angehört:

Müller Urs	Stadtrat Frauenfeld
Künzler Werner	Gemeindeammann Felben-Wellhausen
Müller Matthias	Gemeindeammann Gachnang
Biber Alexander	Stv.-Leiter übergeordnete Planung Kanton Thurgau
Büchi Roland	Leiter Stadtbuss-Verwaltung
Egli Heinz	Stadtplaner Frauenfeld
Müller Thomas	Leiter Tiefbauamt Frauenfeld
Staub Peter	Leiter Planung und Verkehr Kanton Thurgau
Arnet Esther	Metron AG
Wimmer Rupert	Metron AG
Wolf Peter	Metron AG

Begleitgruppe

Die Arbeiten wurden durch eine breit zusammengesetzte Begleitgruppe unterstützt, in welcher die Parteien, die Quartier- und Ortsvereine sowie unterschiedliche Interessensgruppen vertreten waren. Die Begleitgruppe hatte bei der Erarbeitung des Leitbildes eine beratende Funktion.

In der Begleitgruppe haben folgende Personen mitgewirkt:

Adank Mathis	Läbigs Frauenfeld
Ammann Christoph	Pro Infirmis TG + SH
Bauer Manuela	QV Erzenholz Horgenbach Osterhalden
Biber Alexander	Kanton Thurgau
Bohner Brigitt	CH Frauenfeld
Böni Stefan	Industrie- und Handelsverein Region Frauenfeld
Brunner Guido	Grüne Frauenfeld / VCS TG
Büchel Beat	Gemeinde Matzingen
Büchi Roland	Stadtbuss / öffentlicher Verkehr
Christener Andres	Ortsverein Niederwil
Egli Heinz	Stadt Frauenfeld
Fehr Markus	Logistikbasis der Armee
Ferraro-Meyer Andrea	QV Vorstadt
Geiges Stefan	CVP Frauenfeld
Hermann Christian	IG Frauenfelder Ingenieure

Herzog Urs	Gewerbeverein Region Frauenfeld
Hügli Werner	Parteipräsident Gewerkschaftsbund, QV Ergaten-Talbach
Kalywas Jorgos	DV Gerlikon
Kaufmann Sybille	SP Frauenfeld
Keller Christoph	SVP Frauenfeld
Keller Martin	Seniorenrat
Kraft Tobias	Jugendvertretung
Künzler Werner	Gemeinde Felben-Wellhausen
Mader Christian	EDU Frauenfeld
Mathys Erich	Gemeinde Gachnang
Maurer Susanne	Elternverein Frauenfeld
Müller Matthias	Gemeinde Gachnang
Müller Thomas	Stadt Frauenfeld
Müller Urs	Stadt Frauenfeld
Oberholzer Hansruedi	Anwohner Felben-Wellhausen
Ott Hansruedi	QV Hertten-Bannhalde
Pallmann Thomas	Bürgergemeinde Frauenfeld
Pfiffner Müller Martina	FDP Frauenfeld
Plouda Duri	PG Felben-Wellhausen (GR Tiefbau)
Roell Christof	ACS Sektion Thurgau
Roth Gerda	QV Langdorf
Schegg Peter	Ortsverein Oberwil
Seiler Daniel	Lastwagengewerbe
Stäheli Bruno	Architekturforum
Staub Peter	Kanton Thurgau
Steinemann Ueli	QV Kurzdorf
Vidale Marco	TCS Sektion Thurgau
Wälchli Christian	EVP Frauenfeld
Wanner Peter	Sekundarschulgemeinde Frauenfeld, QV Huben
Wirth Patrick	IG Vorstadt / DOI Innenstadt
Zangger Walter	Kdo Waffenplatz Frauenfeld
Kobi Fritz	Kreisoberingenieur II des Kantons Bern, Externer Experte

2
Bestehende Planungen

2.1 Vorbemerkung

In der Stadt Frauenfeld und den Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen gibt es mehrere Leitbilder, Richtpläne und Konzepte. Darüber hinaus wurde zusammen mit der Region das Agglomerationsprogramm erarbeitet, das im Dezember 2007 beim Bund eingereicht wurde.

Das Leitbild Siedlung und Verkehr wird auf Grundlage der vorhandenen Planungen und Konzepte erarbeitet. Es können hier nicht die gesamten Leitbilder und Konzepte wiedergegeben werden. Es sollen jedoch wichtige Aspekte der einzelnen Planungen dargelegt werden.

2.2 Kantonaler Richtplan

Gemäss den Zielen der Raumordnungspolitik weist der Richtplan die Stadt Frauenfeld als kantonales Zentrum im Entwicklungsraum Winterthur – Weinfelden aus. Gachnang-Islikon und Felben-Wellhausen sind zentrale Orte in diesem Entwicklungsraum. Diese sind gemäss den Zielen als eigenständige Wohn- und Arbeitsorte zu fördern. Dies ist bei einer bandartigen Entwicklung entsprechend zu berücksichtigen.

Frauenfeld West (Zuckerfabrik) und Frauenfeld Ost sind Wirtschaftsschwerpunkte Industrie und Gewerbe. Das Stadtzentrum Frauenfeld ist Wirtschaftsschwerpunkt Dienstleistung.

In Gachnang – Islikon ist das Gebiet Steinerbüel südlich des Tägelsbaches als Gebiet mit zu prüfender Nutzung dargestellt. In Frauenfeld Langdorf, Ergaten, Bühl und Lüden sowie in Gachnang – Tobelwis sind die kommunalen Siedlungsgebiete gemäss Richtplankarte begrenzt, da übergeordnete Interessen einer Siedlungsausdehnung entgegen stehen.

Als schützenswerte Landschaften von übergeordneter Bedeutung schliessen sich im Süden der Stadt Frauenfeld die Teilgebiete Immenberg-Sonnenberg sowie Thunbachtal und Halingertobel an. Thurebene und Seebachtal sind wichtige Landschaftsgebiete mit Vernetzungsfunktion. Alle Bäche wie Murg und Tägelsbach, die auf die Thur zuführen, bilden wichtige Vernetzungskorridore zwischen Siedlung und Landschaft. Die Thurauen sind zudem als Auengebiete von nationaler Bedeutung geschützt.

Für den Bereich Verkehr ist die Entlastung Zentrum Frauenfeld festgesetzt. Als Vororientierung ist die Verbesserung der Verbindung der A1 und A7 im Raum Frauenfeld aufgeführt.

2.3 Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm wurde von den 16 Gemeinden der Regio Frauenfeld erarbeitet und ist somit über die statistische Agglomeration Frauenfeld hinausgehend verankert. Das Agglomerationsprogramm strebt eine abgestimmte Entwicklung Siedlung und Verkehr an. Folgende Massnahmen sind im Agglomerationsprogramm festgelegt:

Siedlung

- Für flächenintensive Gewerbe- und Industriebetriebe wurden in der Agglomeration 3 Vorrangstandorte, nämlich Islikon-Niederwil, Frauenfeld-Römerstroos und Felben-Langacker festgelegt.
- Publikums- und arbeitsplatzintensive Einrichtungen sollen auf das Zentrum von Frauenfeld sowie das Entwicklungsgebiet Frauenfeld Ost konzentriert werden.
- Die innere Verdichtung sowie die Verdichtung im Bereich der S-Bahnhaltestellen soll gefördert werden bzw. die erforderlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Hierfür ist das Umfeld der Haltestellen aufzuwerten.

Motorisierter Individualverkehr

- Im Bereich motorisierter Individualverkehr ist der Halbanschluss Felben/Pfyn inklusive flankierender Massnahmen an der Ortsdurchfahrt Felben festgeschrieben.
- Da die konkrete Lösung mit dem Projekt F21 abgelehnt wurde, ist im Agglomerationsprogramm lediglich das Ziel einer Entlastung und Aufwertung des regionalen Zentrums festgehalten.
- In der Stadt Frauenfeld soll eine wirkungsvolle und nutzungsorientierte Parkplatzbewirtschaftung eingeführt werden.

Öffentlicher Verkehr

- Das Ziel, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen, soll durch einen deutlichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs erreicht werden (Verlängerung und Taktverdichtung S-Bahn, Taktverdichtungen Regionalbuslinien, u.a.m.).
- Im Westen und im Osten von Frauenfeld sollen neue S-Bahn-Haltestellen errichtet und die entsprechenden Abklärungen eingeleitet werden.
- Darüber hinaus ist im Agglomerationsprogramm festgeschrieben, dass die Fahrplanstabilität des öffentlichen strassengebundenen Verkehrs in der Stadt Frauenfeld sichergestellt werden soll.
- Vergünstigung des öffentlichen Verkehrs.

Fuss- und Radverkehr

- Im Fuss- und Radverkehr sind die Schliessung der bestehenden Lücken im Fuss- und Radwegenetz in der Stadt Frauenfeld sowie ein Agglomerationsradweg entlang der Bahn zwischen Gachnang und Felben-Wellhausen im Agglomerationsprogramm vorgesehen.

Weitere Massnahmen

- Weitere Massnahmen betreffen die Förderung der kombinierten Mobilität durch Parkplätze in unmittelbarer Nähe von Bahnstationen sowie die Förderung eines nachhaltigen Verkehrsverhaltens durch entsprechende Anreize (Mobilitätsmanagement).

2.4 Stadtentwicklungskonzept Frauenfeld

Mit dem Stadtentwicklungskonzept von Feddersen & Klostermann (2002) wurden 11 Leitlinien für eine städtebaulich qualitätsvolle Stadtentwicklung definiert. Nachfolgend sind die wesentlichen Aussagen bezogen auf die Siedlungs- und Zentrenentwicklung sowie die Aussagen zum öffentlichen Raum wieder gegeben. Aussagen zur Mobilität und zum Verkehr sind bis auf die städtebauliche Behandlung der grossen Einfallachsen und der Bahnlinien nicht enthalten.

Das Stadtentwicklungskonzept beinhaltet Hinweise zur Umsetzung der Strategien und wurde im Realisierungsprogramm Stadtentwicklung 2004 vertieft.

Siedlungsentwicklung

- Wald und Autobahn sollen eine klare Zäsur zwischen Siedlung und der Thurebene im Norden und der Hügellandschaft im Süden bilden.
- Die Autobahn wird als moderne Stadtmauer interpretiert, die die Ausdehnung der Siedlung in die Ebene verhindern soll.
- Der rahmenartige Waldkörper wird als natürliche Siedlungsgrenze interpretiert.
- Freistehende, in ihrer Ausdehnung klar begrenzte Weiler definieren in der offenen Hügellandschaft den Siedlungsrand.
- Einzelne typologisch homogene Stadtfelder des Siedlungspatchworks sollen im Sinne der Werterhaltung erneuert werden. Die vorhandenen Zwischenräume werden fallweise als Potential für Siedlungserweiterungen, öffentliche Freiräume oder als Vernetzungskorridore genutzt.
- Das soziale Gefälle zwischen den Quartieren in den Hügeln und in der Ebene soll entschärft werden.

Zentrenentwicklung

- Frauenfeld wird als bipolare Stadt mit historischem Zentrum und dem Entwicklungsgebiet Ost gestärkt.
- Daneben werden die vielfältigen, im radialen System des Erschliessungsnetzes eingebundenen Quartierschwerpunkte als Orte der Stadt erhalten und entwickelt.

Öffentlicher Raum

- Gärten, Parks und Allen sind identitätsprägende Merkmale und somit weiche Standortfaktoren innerhalb der Landschafts-Stadt Frauenfeld.
- Die wichtigen Achsen bedürfen einer spezifischen Gestaltung, welche den individuellen Charakter stärkt und für unterschiedlich dynamische Wahrnehmungen erfahrbar macht.

Die Leitlinien können vollumfänglich in das Leitbild Siedlung und Verkehr einfließen.

2.5 Realisierungsprogramm Stadtentwicklung

Auf Basis des Stadtentwicklungskonzeptes wurde als Koordinationsinstrument für die Stadtverwaltung das Realisierungsprogramm Stadtentwicklung 2004 vom Stadtrat beschlossen. In 21 Massnahmenblättern werden für ausgewählte Entwicklungsfragen der Stadt Lösungswege und Umsetzungsschritte konkret aufgezeigt.

Neben regionalen Abstimmungsfragen, Massnahmen der sozialen Stadtentwicklung sowie konkreten Massnahmen zur Siedlungsentwicklung werden folgende für das Leitbild Siedlung und Verkehr relevante Massnahmen dargelegt:

- Massnahme Nr. 4: Prüfung Verbindungsvarianten zwischen A1 und A7
- Massnahme Nr. 5: Realisierung F21
- Massnahme Nr. 9: Attraktivität Innenstadt und Nutzungsanordnung Innenstadt
- Massnahme Nr. 10: Entwicklungsgebiet Langdorf
- Massnahme Nr. 13: Einfallachsen in die Stadt

Einzelne Massnahmen sind bereits umgesetzt oder werden durch weitere Planungen vertieft. Bis auf die vom Stimmvolk knapp abgelehnte Massnahme F21 kann für das Leitbild Siedlung und Verkehr auf den Aussagen des Realisierungsprogramms aufgebaut werden.

2.6 Legislatorschwerpunkte 2007 – 2011

In den Legislatorschwerpunkten 2007 – 2011 hat der Stadtrat von Frauenfeld seine Schwerpunkte für die laufende Legislatur im Frühjahr 2007 festgelegt. Wichtige Schwerpunkte sind:

- Stärkung der Zusammenarbeit mit den 16 Gemeinden der Regio Frauenfeld
- Stärkung der Innenstadt und Entwicklung Industriegebiet Ost
- Entwicklung und Aufwertung der Quartiere und Ausbau des quartierbezogenen Freizeitangebotes
- Erschliessung attraktiven Baulandes
- Sicherung und Entwicklung von Schlüsselprojekten (Stadtkaserne, Schloss, Redinghaus, Bahnhofsgelände, Gerbi-Areal)
- Sicherung der Grossen Allmend als Naherholungsgebiet
- Ganzheitliche Verkehrspolitik mit Langfristplanung und kurzfristigen Sofortmassnahmen
- Förderung des öffentlichen Verkehrs und Prüfung Stadtbushaltestellen
- Aufwertung Bahnhofsgelände zu einem benutzerfreundlichen und attraktiven Treffpunkt

2.7 Richtplan Siedlung und Landschaft

Der Richtplan datiert aus dem Jahre 1986 und ist deswegen in Teilen nicht mehr ganz aktuell.

Siedlung

Differenzen bestehen in der Ausweisung von Bauland an den Siedlungsändern. So sieht der Richtplan noch Erweiterungen der Einfamilienhauszonen gegen Süden in Richtung der Weiler Bühl und Obholz vor, die so nicht in die Zonenplanung eingeflossen sind und heute auch nicht weiter verfolgt werden. Bühl, Obholz und Unterherten sind mit einer besonders schützenswerten Ortsansicht dargestellt.

Im Bereich der Industrie- und Gewerbeentwicklung sind nördlich der Autobahn zwei Gebiete Häfeler und Rennbahn Allmend ausgewiesen, die aufgrund ihrer Lagegunst im Leitbild Siedlung und Verkehr nochmals überprüft werden.

Landschaft

Für die südliche Hügellandschaft bestehen differenzierte Darstellungen bezüglich der Aussichtspunkte sowie Freihalte- und Landschaftsschutzgebiete. Waldlichtungen, Waldränder, Hangkanten und die Bachtäler werden als Freihalte- und Landschaftsschutzgebiete dargestellt. Die Thuraue östlich der Murgmündung sowie die vorgelagerten Wiesen sind als Naturschutzgebiet vorgeschlagen.

2.8 Richtplan Natur und Landschaft

Im Grünraumkonzept als Grundlage für den Richtplan sind alle wesentlichen Grünflächen sowie die Vernetzungskorridore der Bäche im Siedlungsgebiet dargestellt. Für die südliche Hügel- und Waldlandschaft sind neben den Freihaltezonen entlang der Bäche die empfindlichen Zwischenbereiche und Hochlagen mit Obstgärten um Bühl / Obholz sowie Unterherten / Hueb / Ober Herten thematisiert. Entsprechend sind die angrenzenden Siedlungsränder Frauenfelds in Huben, Mittelrüti sowie Unterherten als empfindlich dargestellt. Ebenso ist die Hanglage Oberkirch - Langdorf als empfindlich eingestuft und mit einer Freihaltezone belegt. Allmend und Thuraunen sind schützenswerte Landschaftsräume mit Vernetzungsbedarf bzw. wichtige Naturschutzgebiete.

2.9 Leitbild Gachnang

In ihrem Leitbild hat die Gemeinde Gachnang im Jahr 2000 die Ziele der künftigen Entwicklung festgeschrieben, welche durch entsprechende Schwerpunktmassnahmen ergänzt wurden. Hauptaugenmerk lag bei der Verankerung der Fusion der 5 Ortsgemeinden zu einer Gemeinde in der Bevölkerung. Darüber hinaus wurden folgende für das Leitbild Siedlung und Verkehr relevante Leitsätze formuliert:

- Zusammenarbeit und Koordination mit dem Kanton sowie den Nachbargemeinden (Wirtschaftsförderung, öffentlicher Verkehr, Tourismus)

- Angemessene Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung unter Berücksichtigung der natürlichen Umgebung
- Förderung des öffentlichen Verkehrs und dessen Nutzung (Angebot, Marketing)
- Verbesserung Schulwegsicherung (Verkehrsberuhigung in den Quartieren)

2.10 Richtplan Gachnang

2003 wurde der Richtplan der Gemeinde Gachnang genehmigt. Wichtige Massnahmen des Richtplanes, welche wir für das Leitbild Siedlung und Verkehr als relevant beurteilt haben, sind:

- Erschliessung und Entwicklung Siedlungsgebiete Zägli, östlich Volg, Entenegg und Schlossguet
- Erweiterungen der Industriezonen östlich von Niederwil und in Islikon
- Diverse Bachöffnungen und ökologische Aufwertung von Bachläufen
- Erschliessung Industrie- und Gewerbegebiete nördlich der Bahn (Umfahrung Niederwil)
- Verkehrsberuhigung in den Quartieren
- Verbesserung und Aufwertung mehrerer Strassenknoten und Markierung von Eingangstoren (Tempobremsen)
- Strassenraumgestaltung Kefikon

2.11 Leitbild Felben-Wellhausen

Die Gemeinde Felben-Wellhausen erarbeitet ein Leitbild, das derzeit im Entwurf vorliegt. Wichtige Aussagen sind:

- Die Gemeinde verfolgt die Strategie eines massvollen Wachstums, wobei keine stärkere bauliche Verdichtung angestrebt wird.
- Durch eine aktive Bodenpolitik soll die wirtschaftliche Entwicklung gelenkt werden.
- Hinsichtlich des Verkehrs wird die Entlastung des Ortsteils Felben mittels des Halban schlusses Felben/Pfyn (gänzlich auf dem Gemeindegebiet von Felben-Wellhausen gelegen) verfolgt.
- Gemeinsam mit dem Kanton soll die Querungssituation sowie die Einmündungssituation entlang der Hauptstrasse verbessert werden.
- Die Verkehrssicherheit soll durch Sanierung der Gefahrenstellen, insbesondere für den Fuss- und Radverkehr, verbessert werden.
- Die Bushaltestellen sollen aufgewertet werden.
- Im Ort sollen Begegnungsorte geschaffen werden (Dorfplatz als Marktplatz).
- Die Gemeinde Felben-Wellhausen arbeitet aktiv und konstruktiv in der Regionalplanungsgruppe mit und mit den Nachbargemeinden bei gemeindeübergreifenden Projekten zusammen.

3
Leitsätze und Umsetzungshinweise

3.1 Vorbemerkung

Der Grundsatz und die Leitlinien bilden die **übergeordnete Richtschnur** für die raum- und verkehrsplanerischen Tätigkeiten der Gemeinden. Nach Beschluss durch den Stadtrat bzw. die Gemeinderäte bilden der Grundsatz und die Leitsätze **Vorgaben für die Behörden**, an denen sie sich orientieren. Sie sind auf einen **Planungshorizont von rund 20 Jahren** ausgelegt. Im Sinne einer rollenden Planung sind sie jedoch bei geänderten Rahmenbedingungen entsprechend anzupassen.

Die **Umsetzungshinweise** benennen die Handlungsfelder zur Erreichung der Zielsetzungen, welche in den Leitsätzen umschrieben sind. Diese sind mit Prioritäten, Fristigkeiten und Kosten ergänzt. Die Umsetzungshinweise sind in den nachgelagerten Planungsinstrumenten zu konkretisieren und entsprechend den Prioritäten schrittweise umzusetzen.

3.2 Grundsatz

Die Agglomerationsgemeinden streben ein moderates Bevölkerungswachstum sowie eine weitere Steigerung ihrer Attraktivität an. Insbesondere soll die Innenstadt von Frauenfeld aufgewertet und als Regionalzentrum in Bezug auf Handel und Dienstleistung gestärkt werden.

Gleichzeitig hat die Agglomeration Frauenfeld eine Grösse erreicht, bei der die negativen Auswirkungen (Lärm, Schadstoffe, Verkehrssicherheit, Trennwirkung, etc.) der zunehmenden Verkehrsbelastung immer stärker spürbar werden und somit die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes beeinträchtigen. In der Folge treten in den Spitzenstunden vermehrt Überlastungserscheinungen des Strassennetzes auf, ein Phänomen, das in anderen Agglomerationen zum Alltag gehört, in Frauenfeld bis vor wenigen Jahren jedoch nicht bekannt war.

Die Abstimmung zum Projekt „F21-Entlastung Stadtzentrum“ hat gezeigt, dass die Bereitschaft der Bevölkerung, Mehrbelastungen auf sich zu nehmen – auch für eine im Gesamtinteresse stehende Entwicklung – abnimmt bzw. nicht (mehr) vorhanden ist. Je weiter vom Stadtzentrum entfernt eine mögliche Entlastungsstrasse ist, desto geringer ist die Entlastungswirkung. Andersherum ist die Entlastungswirkung grösser, je näher eine Entlastungsstrasse am Stadtzentrum geführt wird. In diesem Fall wird jedoch die Verkehrsbelastung und die damit einhergehenden Probleme kleinräumig in andere Strassenzüge verlagert. Gleichzeitig besitzt die Agglomeration Frauenfeld mit den Autobahnen A1 und A7 gut ausgebaute und leistungsfähige Umfahrungsstrassen, die verstärkt genutzt werden können und sollen.

Aufgrund dieser Ausgangslage wurden folgende drei Grundsätze definiert:

<p>Siedlungsentwicklung und Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel</p> <p><i>Die Siedlungsentwicklung wird auf die landschaftlichen Gegebenheiten und die öV-Achsen abgestimmt und zwischen den Gemeinden koordiniert. Damit werden günstige Voraussetzungen für den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr langfristig gesichert.</i></p>	<p>Netzergänzungen, Umfahrung</p> <p><i>Die drei Gemeinden streben zur Entlastung der Innenstadt von Frauenfeld sowie anderer sensibler Bereiche Ergänzungen des Strassennetzes an. Durch flankierende Massnahmen wird die Entlastungswirkung sichergestellt. Die Realisierung der Netzergänzungen ist frühzeitig zu sichern (Freihalteplanung).</i></p>	<p>Optimierung des bestehenden Systems</p> <p><i>Zur kurz- und mittelfristigen Aufwertung der Siedlungsgebiete und insbesondere der Innenstadt von Frauenfeld werden Lenkungs-, betriebliche und gestalterische Massnahmen im Strassennetz ergriffen. Ziel ist die Stärkung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt, die Verringerung der Belastungen in den Siedlungsgebieten sowie die effiziente Nutzung der beschränkten Infrastrukturen.</i></p>
---	---	--

Neben der Konkretisierung einer Entlastungsstrasse, deren Realisierung gestützt auf den zu verabschiedenden Verkehrsrichtplan realistisch erst in 10 – 15 Jahren zu erwarten ist, dürfen die Gemeinden der Agglomeration nicht untätig sein. Kurzfristig ist das bestehende Verkehrsnetz zu optimieren und der öffentliche Strassenraum, insbesondere in der Innenstadt von Frauenfeld aufzuwerten.

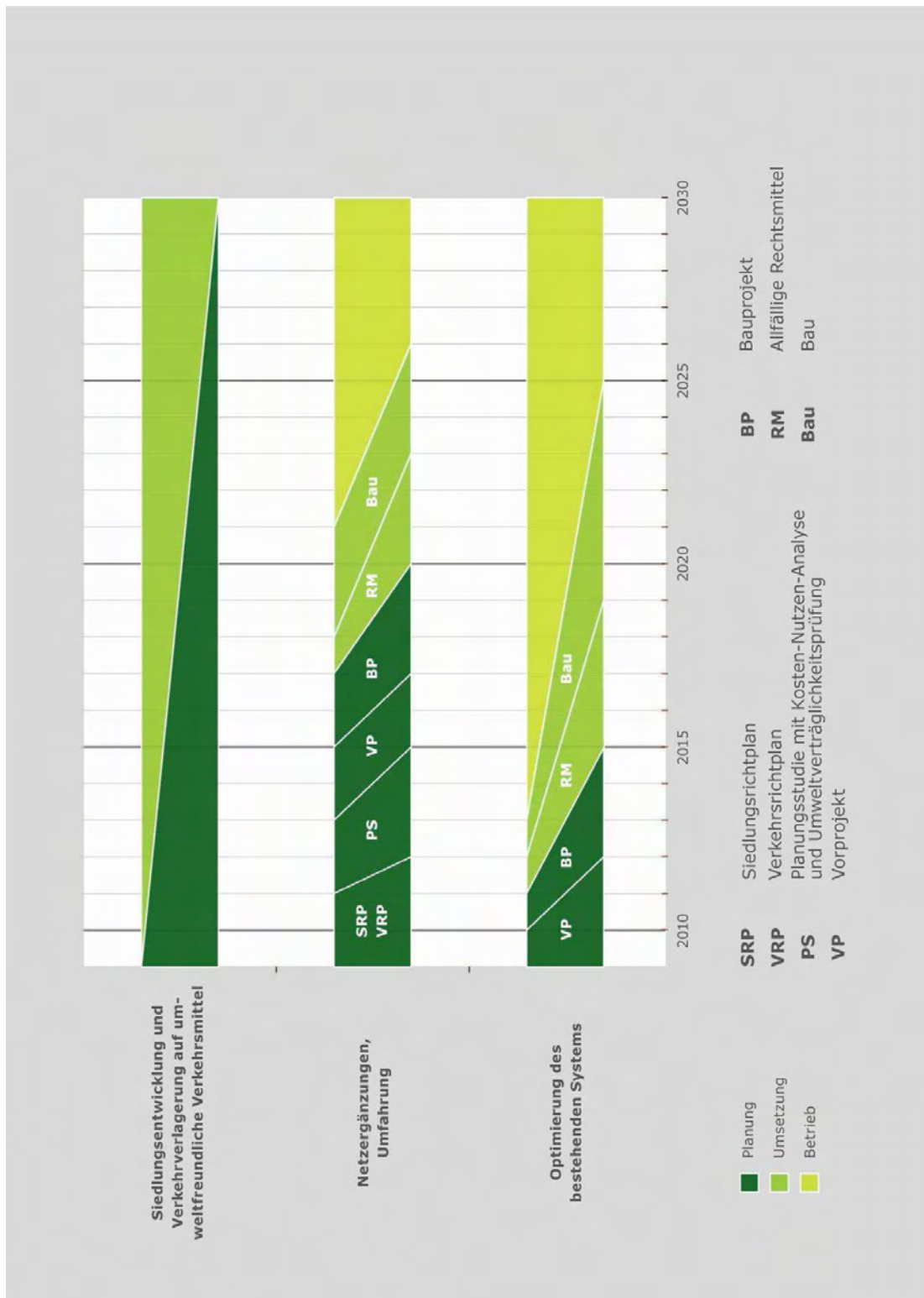


Abbildung 1
Umsetzungshorizont der Grundsätze

3.3 Überregionale Einbettung und Zusammenarbeit

3.3.1 Leitsätze

- *Bestehende Qualitäten erhalten und stärken*
- *Räumlich differenziert entwickeln*
- *Zusammenarbeit intensivieren*

Die Agglomeration Frauenfeld positioniert sich als attraktive Stadtregion mit eigenständigem Profil und Charakter in der Metropolitanregion Zürich.

Die städtischen Strukturen mit der historischen Altstadt in der Stadt Frauenfeld und die dörflichen Strukturen in den Nachbargemeinden sind ein Qualitäts- und Standortvorteil, dessen sich die Region bewusst ist und die gepflegt werden.

Die Gemeinden der Agglomeration Frauenfeld haben unterschiedliche Qualitäten und übernehmen unterschiedliche Funktionen innerhalb der Region. Entsprechend den spezifischen Standorteignungen wird eine sich ergänzende und stärkende Entwicklung angestrebt.

Die Planungen und Entwicklungen für Wohnstandorte und Gewerbegebiete in der Stadt Frauenfeld und den Nachbargemeinden Felben-Wellhausen und Gachnang werden entsprechend ihrer Gebietseignung (Lage, Erschliessungsqualität) miteinander koordiniert und aufeinander abgestimmt. Wo erforderlich, wird der Interessensausgleich gesucht.

3.3.2 Umsetzungshinweise

Regionalplanungsgruppe stärken

Auf Ebene Regionalplanungsgruppe informieren sich die Stadt Frauenfeld sowie die Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen über raum- und verkehrswirksame Planungen und Bauvorhaben. Die Planungen werden koordiniert und auf die Zielsetzungen des Agglomerationsprogrammes respektive des Leitbildes Siedlung und Verkehr gemeindeübergreifend abgestimmt.

Priorität	mittel
Fristigkeit	dauernd
Kosten	gering

Zusammenarbeit und Koordination intensivieren

Die bestehenden städtischen, gemeindlichen und kantonalen Stellen beraten Investoren, vermitteln zwischen Grundeigentümern und Investoren und koordiniert die Ansiedlung von Wirtschaftsbetrieben gemäss den konzeptionellen Zielsetzungen des Agglomerationsprogrammes respektive des Leitbildes. Die Zusammenarbeit und Koordination der Gebietskörperschaften wird fortgeführt und verstärkt.

Priorität	mittel
Fristigkeit	dauernd
Kosten	gering

3.4 Siedlungsentwicklung

3.4.1 Leitsätze

- Siedlungsentwicklung an bestehenden Verkehrsinfrastrukturen ausrichten
- Im Bereich von S-Bahnhaltestellen verdichten
- Grünkorridore erhalten
- Siedlungsentwicklung nach Innen fördern
- Siedlungsentwicklung nach Aussen begrenzen

Die künftige Siedlungsentwicklung orientiert sich an den bestehenden Siedlungs- und Infrastrukturen. Das Rückgrat der Siedlungsentwicklung bildet die Bahnlinie. Im Bereich der bestehenden und der neuen S-Bahnhaltestellen erfolgt eine Verdichtung in den Bereichen Wohnen und Dienstleistung sowie unter gewissen Rahmenbedingungen im Bereich des Handels.

Diese bandartige Entwicklung wird durch strukturierende Grünkorridore unterbrochen und gegliedert. Diese werden langfristig als Siedlungstrenngürtel erhalten.

Im Bereich Wohnen wird die innere Verdichtung sowie eine Konzentration im Bereich der S-Bahnhaltestellen und Einfallachsen gefördert und unterstützt. Die inneren Baulandreserven sollen konsequent genutzt werden. Im Gegenzug erfolgt im Bereich der Hanglagen an Orten, welche gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, eine mässige Entwicklung. In den kleineren Ortsteilen und Weilern sowie nördlich der Autobahn wird die künftige Siedlungsentwicklung weitgehend auf die bestehenden Siedlungs- und Baulandgrenzen beschränkt.

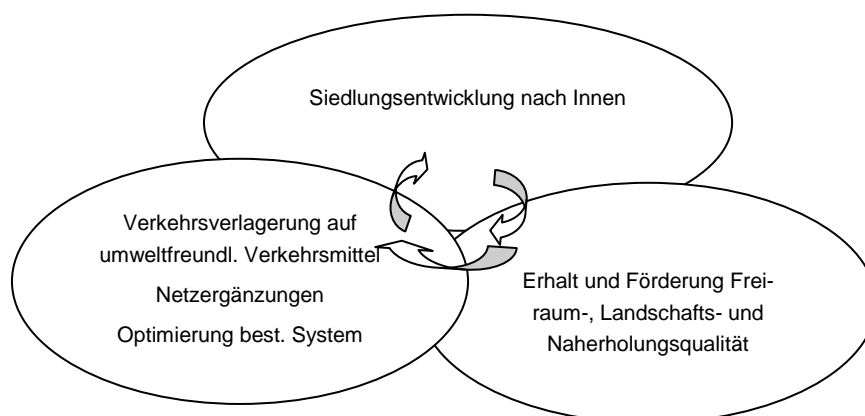


Abbildung 2:
Wirkungszusammenhänge der Siedlungsentwicklung nach Innen



Abbildung 3:
Beispiele für verdichtetes Bauen und für „Urbanes Wohnen“ im Bereich Bahnhof Nord

Die Stadt Frauenfeld ermöglicht verschiedene Wohnformen und fördert insbesondere städtisches, urbanes Wohnen an zentralen Lagen. Bei grösseren Neubauvorhaben und Arealentwicklungen achtet die Stadt auf eine Bevölkerungsdurchmischung. In den peripheren Gebieten (Bsetzi, Brotegg, Neuhausen) erfolgt eine massvolle Verdichtung.

3.4.2 Umsetzungshinweise

Siedlungsentwicklung und Verdichtung

Im Rahmen von Untersuchungen und Konzepten sollen die Knoten der S-Bahnhaltestellen und die Einfallachsen sowie unternutzte Quartiere und Areale auf ihr Verdichtungspotential hin geprüft werden. Im Sinne der angestrebten Regionalentwicklung muss das Flächenausgleichsprinzip des Kantons (Zonenerweiterungen in einer Gemeinde nur bei gleichzeitiger Rückzonung in der gleichen Gemeinde) differenziert angewendet werden.



Abbildung 4:
Verdichtungspotentiale im Nahbereich der Einfallachsen

Priorität	hoch
Fristigkeiten	kurz- bis mittelfristig
Kosten	gering

Strukturierende Grünkorridore sichern

Die Grünkorridore sowie die Siedlungsgrenzen werden in den Richt- und Zonenplänen ausgewiesen und gesichert. Hiermit sollen die grossen Siedlungsgebiete gegliedert und ein durchgehendes Siedlungsband vermieden werden.

Priorität	mittel
Fristigkeiten	dauernd
Kosten	gering

Wohnqualität erhöhen

Zur Erhöhung der Wohnqualität und Strukturierung der Siedlungsgebiete werden die Potentiale von Gewässern geprüft und in Überbauungskonzepten entsprechend umgesetzt.

Priorität	tief
Fristigkeiten	dauernd
Kosten	gering

3.5 Zentrenentwicklung

3.5.1 Leitsätze

- *Innenstadt stärken und beleben*
- *Entwicklung in Frauenfeld Ost lenken*
- *Quartierzentren erhalten und stärken*

Das attraktive und lebendige Handels- und Dienstleistungszentrum der Agglomeration bildet die Innenstadt von Frauenfeld. Diese spannt sich primär zwischen den beiden Grossverteilern Migros (Passage) und Coop (Schlosspark) auf. Wichtige Schlüsselareale für die künftige Entwicklung der Innenstadt sind die Areale Postgebäude, Kaserne/Mätteli, das Gerbi-Areal sowie das Areal Huber AG.

Als Ergänzung zur Innenstadt besteht mit Frauenfeld Ost ein komplementäres Gebiet mit Handels- und Dienstleistungsnutzungen. Die Entwicklung wird auf autobezogene Nutzungen ausgerichtet, welche die Innenstadt nicht konkurrenzieren. Das Entwicklungsgebiet Frauenfeld Ost ist auch gut im Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr erreichbar.

In den Quartieren und den Nachbargemeinden werden funktionierende Quartierzentren (Nahversorgung, Begegnung, etc.) erhalten und gefördert. Im Bereich der Quartierzentren bestehen besondere Anforderungen hinsichtlich Aufenthaltsqualität an den Strassenraum und dieser wird dementsprechend gestaltet.



Abbildung 5:
Bestehende Dorf- bzw. Quartierzentren sollen gestärkt werden
(Islikon links, Talbachplatz rechts)

3.5.2 Umsetzungshinweise

Strassenräume aufwerten

Die Strassenräume in der Innenstadt¹ werden entsprechend ihrer vielfältigen Funktionen als attraktive Stadträume aufgewertet. Entsprechende Konzepte sind von der Stadt Frauenfeld gemeinsam mit dem Kanton Thurgau zu entwickeln. Hierbei wird eine Begegnungszone und/oder Fussgängerzone und deren Abgrenzung in der Altstadt/Innenstadt geprüft.



Abbildung 6:
Referenzbeispiele
Centralplatz in Biel, Kantonsstrasse in Horw

Priorität	hoch
Fristigkeiten	kurzfristig
Kosten	hoch

¹ Die Innenstadt umfasst einen grösseren Bereich des Zentrums von Frauenfeld, die Altstadt bezeichnet den Bereich der historischen Altstadt.

Schlüsselareale entwickeln

Bei der Stärkung und Weiterentwicklung der Innenstadt kommt den Schlüsselarealen (Kaserne/Mätteli, Postgebäude, Gerbi-Areal) besondere Bedeutung zu. Für diese sind Nutzungs- und Erschliessungskonzepte im Sinne einer Belebung der Innenstadt zu erarbeiten, wobei folgende Grundkonzeption als Grundlage diskutiert und weiterentwickelt werden soll.

Priorität	hoch
Fristigkeiten	dauernd
Kosten	gering

Für das Areal Gerbi (bereits bestehend) sowie für das Areal Mätteli/Kaserne sollen städtebauliche Studien (evtl. in Form von Wettbewerben) durchgeführt werden. Hierbei sind Fragen der Bebauung, der Nutzung, des Freiraumes („grüner Ring“) sowie der Durchlässigkeit für Fussgänger (Anbindung Zürcherstrasse/Altstadt bzw. Bahnhof/Schlosspark) zu behandeln. Die heute oberirdischen Parkplätze im Bereich Mätteli sollen im Sinne einer Aufwertung des städtischen Raumes bei einer Überbauung in den Untergrund verlegt werden.

Priorität	hoch
Fristigkeiten	kurzfristig
Kosten	gering

Quartierzentren erhalten und stärken

Zur Stärkung der Quartierzentren sind Handelsbetriebe, insbesondere für den täglichen Bedarf ausserhalb der Quartierzentren, in der Zonenplanung zu verhindern. Die Strassenräume in den Orts- und Quartierzentren sollen entsprechend den vielfältigen Nutzungsansprüchen (Aufenthalt, Kommunikation, Verbinden, Erschliessen, Parkierung, etc.) gestaltet, betrieben und im Strassenverlauf hervorgehoben werden.



*Abbildung 7:
Referenzbeispiele:
Solothurnstrasse in Grenchen (links), Kirchplatz in Lustenau (rechts)*

Priorität	mittel
Fristigkeiten	mittel- bis langfristig
Kosten	mittel

3.6 Wirtschaftliche Entwicklung

3.6.1 Leitsätze

- Zusammenarbeit mit der Wirtschaft fortsetzen
- Gewerbliche Entwicklung (Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistung) lenken
- Verdichtung entlang der Einfallachsen sowie im Bereich der neuen S-Bahnhaltestellen fördern

Eine verstärkte Entwicklung im Dienstleistungssektor wird angestrebt und unterstützt. Entwicklungsschwerpunkte für eine gemischte Verdichtung im Bereich Dienstleistung / Kleingewerbe / Wohnen bilden der Bereich nördlich des Bahnhofes und entlang der Militärstrasse sowie die Einfallachsen.

Die gewerbliche und industrielle Entwicklung mit hohem Schwerverkehrsaufkommen findet in Gebieten statt, welche direkt von der Autobahn erreichbar sind, ohne dass andere Siedlungsgebiete tangiert werden.

Einkaufsnutzungen für den täglichen Bedarf werden auf die Innenstadt sowie die Quartierzentren konzentriert. Grössere publikumsintensive Nutzungen werden auf die Innenstadt sowie das Entwicklungsgebiet Frauenfeld Ost beschränkt.



Abbildung 8:
Potentielle Entwicklungsgebiete für gewerbliche Entwicklung mit hohem Schwerverkehrsaufkommen (Oberwiesenstrasse links, Islikon rechts)

Um die angestrebte räumliche Entwicklung zu erreichen, verfolgen die Gemeinden eine aktive Bodenpolitik und beraten Grundeigentümer sowie Investoren.

3.6.2 Umsetzungshinweise

Verdichtung ermöglichen und fördern

In der Nutzungsplanung werden die rechtlichen Voraussetzungen für eine verstärkte Verdichtung entlang der Einfallachsen ermöglicht. Für das Gebiet entlang der Militärstrasse wird ein Gesamtkonzept erarbeitet mit dem Ziel, das Gebiet in ein gemischtes Wohn- und Dienstleistungsquartier zu entwickeln.

Priorität	mittel
Fristigkeiten	dauernd
Kosten	gering

Zusammenarbeit und Koordination intensivieren

Die jeweiligen zuständigen Stellen der Stadt, der Gemeinden sowie des Kantons beraten Investoren, vermitteln zwischen Grundeigentümern und Investoren und koordinieren die Ansiedlung von Wirtschaftsbetrieben gemäss den konzeptionellen Zielsetzungen des Agglomerationsprogrammes respektive des Leitbildes. Die Zusammenarbeit und Koordination wird fortgesetzt und verstärkt.

Priorität	mittel
Fristigkeiten	dauernd
Kosten	gering

3.7 Öffentlicher Raum

3.7.1 Leitsätze

- Öffentlichen Raum aufwerten
- Innerörtliche Freiräume erhalten
- Naherholungsgebiete erhalten und ihre Zugänglichkeit verbessern

Bei immer zunehmender baulicher Verdichtung kommt dem öffentlichen Raum eine erhöhte Bedeutung zu. Der Strassenraum übernimmt nicht nur funktionale, verkehrliche Funktionen, sondern ist auch Aufenthalts- und Begegnungsort.

Bei der Strassenraumgestaltung wird den unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Raum verstärkt Rechnung getragen. Ansatzpunkt ist hierbei das Nebeneinander der unterschiedlichen Nutzungsansprüche und Verkehrsteilnehmer¹. Dies betrifft insbesondere die Strassen und Plätze in der Innenstadt aber zum Teil auch die Einfallsachsen, welche entsprechend ihrer Funktion umgestaltet werden sollen.



Abbildung 9:
Referenzbeispiele für Umgestaltungen gemäss dem Ansatz der Koexistenz:
Schwarzenburgstrasse in Köniz, Seftigenstrasse in Wabern

Der ansatzweise bestehende Grüne Ring um die Altstadt von Frauenfeld wird erhalten und bei Planungen in diesem Bereich weiterentwickelt. Ebenso sollen die strukturegebenden Bachläufe und -räume erhalten und aufgewertet werden. Die Versorgung der Quartiere mit öffentlichen Freiräumen wird verbessert.

¹ Grundsatz der Koexistenz



Abbildung 10:
Aufwertung und Zugänglichkeit der strukturgebenden Bäche (Beispiel Zürich),
bestehende Grünraumversorgung der Quartiere (Burgerholz)

Die wichtigen Naherholungsgebiete Auengebiete an der Thur, die Murg sowie die Wälder in der südlich angrenzenden Hügellandschaft sollen langfristig erhalten und von Nutzungen freigehalten werden, welche die Naherholungsfunktion beeinträchtigen. Die direkte und attraktive Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete im Fuss- und Radverkehr wird erhalten und verbessert.

3.7.2 Umsetzungshinweise

Hauptstrassen aufwerten

Für die Plätze und Strassen im Zentrum von Frauenfeld ebenso wie für die Einfallachsen als auch die Ortsdurchfahrten in den Nachbargemeinden sollen Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet werden. Wesentliches Ziel ist – entsprechend ihrer Lage und dem städtischen Umfeld – die Integration der Hauptstrassen in das Siedlungsgebiet und ihre gestalterische Aufwertung. Die Strassen sollen sowohl in Längs- als auch in Quer- richtung sicher und attraktiv für Fussgänger und Radfahrende nutzbar sein. Die an den Einfallachsen liegenden Quartierzentren sind im Strassenraum besonders hervorzuheben und zu gestalten.

Priorität	mittel bis hoch
Fristigkeiten	dauernd
Kosten	mittel bis hoch

Quartiere entwickeln und aufwerten

Im Rahmen von Quartierplanungen werden die Potentiale für alltägliche Begegnungs- und Aufenthaltsorte für alle Bevölkerungsgruppen untersucht und in die Erreichbarkeit im Zusammenhang mit der Optimierung des Langsamverkehrsnetzes sicher gestellt.

Priorität	mittel
Fristigkeiten	dauernd
Kosten	gering

Bei Neuerschliessungen sowie Instandsetzung von Sammel- und Erschliessungsstrassen sollen verstärkt gestalterische Aspekte (Abschnittsbildung, Verzahnung, Querschnitt, Bepflanzung,...) berücksichtigt werden. Wo angezeigt, sollen die beauftragten Ingenieurbüros entsprechende Fachpersonen (z.B. Landschaftsarchitekten) bei den Planungen/Projektierungen zuziehen.



Abbildung 11:
Quartierstrassen dienen nicht nur der Erschliessung, sondern übernehmen auch die Funktion als Aufenthalts- und Begegnungsort

Priorität	tief
Fristigkeiten	dauernd
Kosten	mittel

Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete aufwerten

Die bestehenden Zugänge in Naherholungsgebiete, insbesondere zur Thurebene, welche durch Industrie- bzw. Gewerbegebiete führen, sollen im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgewertet werden, damit sie sicher und attraktiv von Fussgängern und Radfahrenden genutzt werden können.

Priorität	tief
Fristigkeiten	mittel- bis langfristig
Kosten	mittel

Im Rahmen von Sondernutzungsplänen für Neubaugebiete, aber auch bei Neubauten, sollen direkte Fuss- und Radwege in die angrenzenden Naherholungsgebiete sichergestellt und verwirklicht werden.

Priorität	tief
Fristigkeiten	dauernd
Kosten	gering

Für die Gesamtbevölkerung planen und bauen

Die Stadt Frauenfeld sowie die beiden Nachbargemeinden planen und bauen für die gesamte Bevölkerung. Die Anforderungen von Behinderten sowie die Bedürfnisse der Kinder und der älteren Bevölkerung werden verstärkt berücksichtigt.

Priorität	hoch
Fristigkeiten	dauernd
Kosten	gering

3.8 Fuss- und Radverkehr

3.8.1 Leitsätze

- Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr fördern
- Belastungen durch Motorfahrzeugverkehr reduzieren

Die Agglomeration Frauenfeld verfolgt eine angebotsorientierte Verkehrsplanung, d.h. das Infrastrukturangebot orientiert sich an der angestrebten Verkehrsentwicklung sowie den Belastungsgrenzen der Umwelt und des Siedlungsumfeldes.

Die sehr guten Voraussetzungen für den Fuss- und vor allem Radverkehr in der Region werden genutzt, um den Anteil des Fuss- und Radverkehrs zu halten und möglichst zu erhöhen.

Fussgängern und Radfahrenden werden direkte, attraktive und sichere Verbindungen innerhalb und zwischen den Quartieren, ins Stadtzentrum sowie in die angrenzenden Naherholungsgebiete angeboten. Neben dem gesamten Strassennetz innerhalb des Siedlungsgebietes wird das Fuss- und Radverkehrsnetz durch weitere Fuss- und Radwege ergänzt.

Zum Fuss- und Radverkehrsnetz gehören insbesondere auch die Hauptverkehrsstrassen. Durch bauliche und betriebliche Massnahmen wird eine attraktive und sichere Nutzung für Fussgänger und Radfahrende sowohl in Längs- als auch in Querrichtung sichergestellt.



Abbildung 12:
Referenzbeispiele:
Seftigenstrasse, Wabern (links) und Burgdorf (rechts)

3.8.2 Umsetzungshinweise

Informieren, beraten und anregen

Die Mobilitätsberatung gewinnt zunehmend an Bedeutung, um sowohl Verkehrsteilnehmer als auch Unternehmungen und Investoren über die Möglichkeiten einer umweltverträglichen Abwicklung ihrer Mobilitätsbedürfnisse zu informieren, zu beraten und hierzu anzuregen. Die hierzu erforderlichen Strukturen werden gemeinsam mit dem Kanton sowie der Region zur Verfügung gestellt.

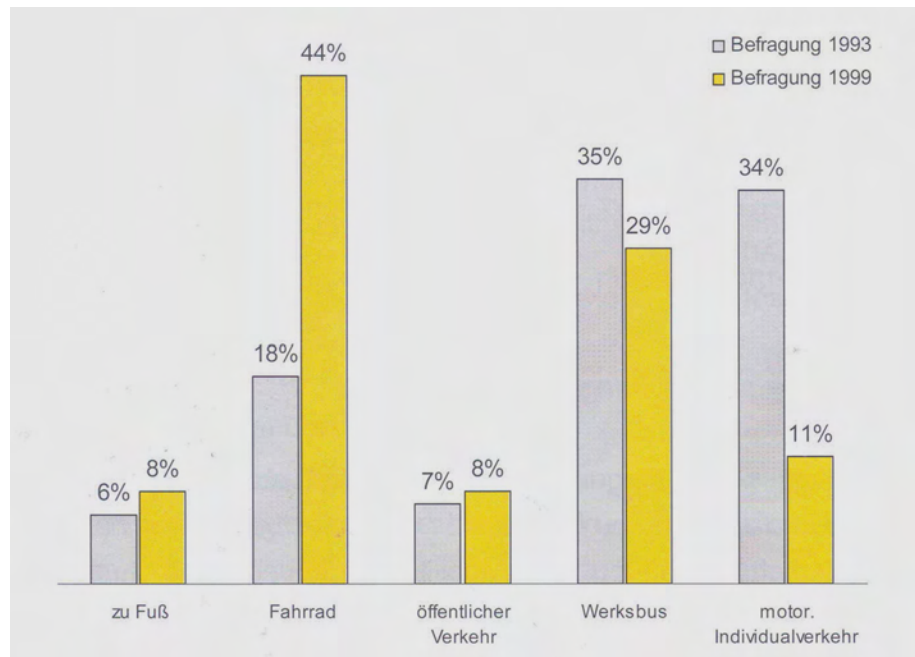


Abbildung 13:
Verkehrsmittelwahl für die Wege zum Arbeitsplatz vor und nach betrieblichem Mobilitätsmanagement der Firma Wolford AG in Bregenz (Quelle: „Mobilität im Ländle“, 2006)

Priorität	mittel
Fristigkeiten	kurzfristig
Kosten	mittel

Hauptstrassen für den Fuss- und Radverkehr aufwerten

In Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden bauliche und betriebliche Voraussetzungen geschaffen, damit die Einfallachsen, die Strassenräume in der Innenstadt als auch die Ortsdurchfahrten in den beiden Nachbargemeinden für den Fuss- und Radverkehr sicher und attraktiv genutzt werden können.

Priorität	hoch
Fristigkeiten	dauernd
Kosten	hoch

Quartiere für den Fuss- und Radverkehr attraktiv erhalten

Die **Verkehrsberuhigung** (Tempo-30-Zonen, Umgestaltung Strassenräume) in den Quartieren soll fortgesetzt werden.

Priorität	tief
Fristigkeiten	dauernd
Kosten	mittel

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sicherstellen

Im Parkierungsreglement der Stadt und in den Bau- und Nutzungsordnungen der Gemeinden wird die Erstellung von Fahrrad-Abstellplätzen geregelt. Bei Baubewilligungen wird eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen an günstiger Lage und entsprechender Ausführung (hindernisfrei zugänglich, gedeckt, etc.) bei Mehrfamilienhäusern sowie Gebäuden mit Publikumsverkehr sichergestellt.

Priorität	mittel
Fristigkeiten	kurzfristig
Kosten	gering

3.9 Öffentlicher Verkehr

3.9.1 Leitsätze

- *Siedlungsentwicklung am öffentlichen Verkehr ausrichten*
- *Erschliessung mit der S-Bahn verbessern (neue Haltestellen)*
- *Fahrplangerechten Betrieb sicherstellen*

Der Bahnhof Frauenfeld ist die Drehscheibe und der attraktive Umsteigepunkt im öffentlichen Verkehr. Die überregionale Anbindung im öffentlichen Verkehr erfolgt über die Intercity-Züge.



Abbildung 14:
Bahnhof Frauenfeld:
Attraktive Drehscheibe und Umsteigepunkt im öffentlichen Verkehr

Das Rückgrat für die künftige Entwicklung bildet die S-Bahn. Im Osten und im Westen von Frauenfeld sollen neue Haltestellen künftige Entwicklungsschwerpunkte besser erschliessen. In Gachnang könnte langfristig eine weiter westlich gelegene S-Bahn-Haltestelle das bestehende Siedlungsgebiet sowie künftige Entwicklungsgebiete besser erschliessen. Eine attraktive und direkte Zugänglichkeit der bestehenden und neuen S-Bahn-Haltestellen wird vorausschauend sichergestellt.

Die Erschliessung im öffentlichen Verkehr erfolgt lokal durch den Stadtbus, welcher die Quartiere mit dem Stadtzentrum sowie untereinander verbindet, sowie regional den Regionalbusverkehr, der die Nachbargemeinden an das Regionalzentrum, den Bahnhof und zukünftig auch das Entwicklungsgebiet Frauenfeld Ost anbindet.

Die Einfallachsen bilden die Haupttrouten des öffentlichen Verkehrs (Orientierung, Auffindbarkeit). Auf diesen wird durch geeignete Massnahmen ein fahrplangerechter Betrieb sichergestellt.

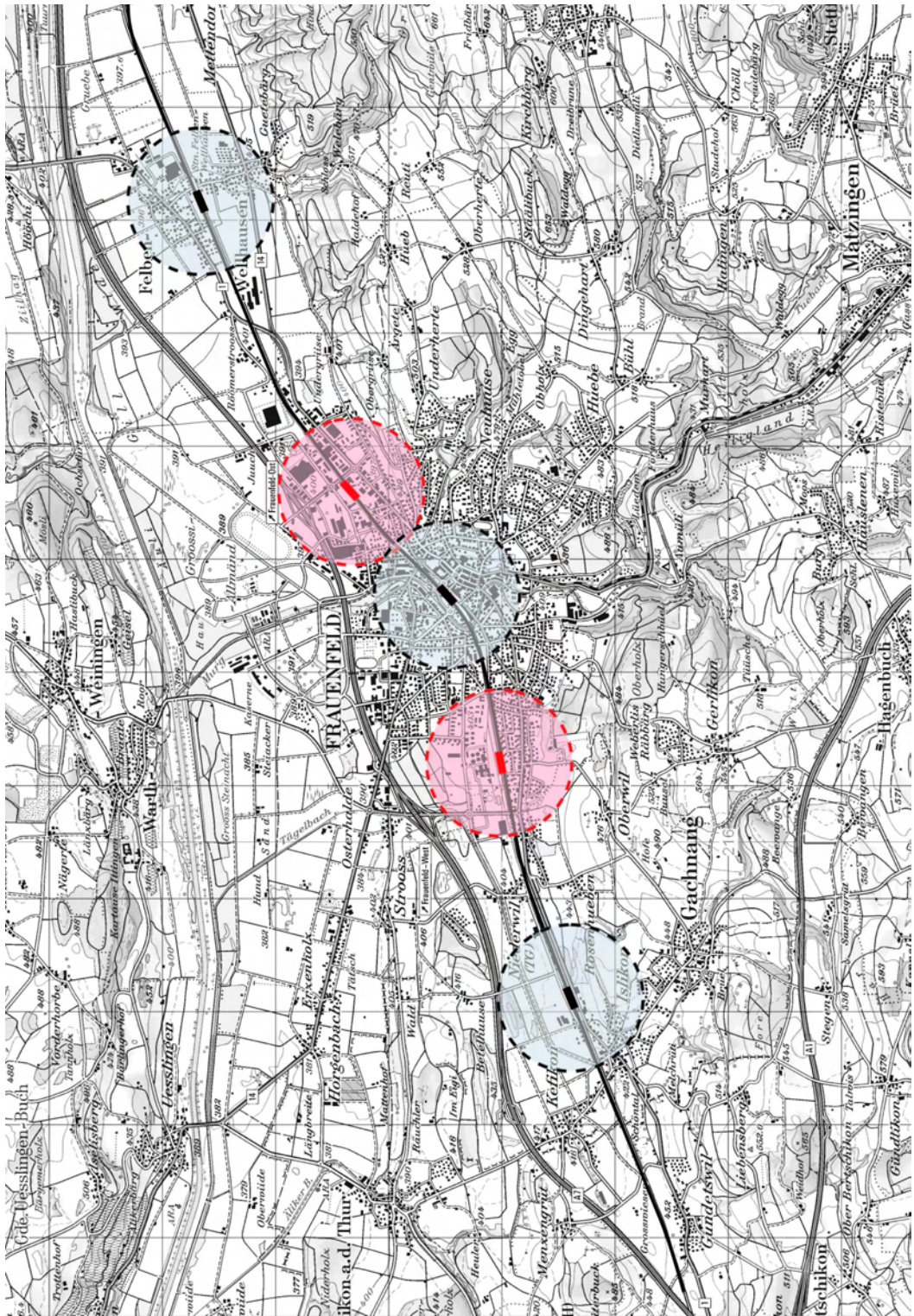


Abbildung 15:
Bestehende und neue S-Bahn-Haltestellen in der Agglomeration Frauenfeld

3.9.2 Umsetzungshinweise

S-Bahn ausbauen und stärken

Zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs und Verbesserung seiner Erreichbarkeit werden zwei neue Haltestellen realisiert. Die entsprechenden Planungs- und Umsetzungsschritte werden weiterverfolgt.

In städtebaulichen Konzepten (Masterpläne) werden die Bebauungsstrukturen sowie Strassen- und Wegenetze im Bereich der neuen S-Bahnhaltestellen überprüft. In Sondernutzungsplänen werden diese, wenn erforderlich, umgesetzt.

Priorität	mittel
Fristigkeiten	mittelfristig
Kosten	gering

In einer Studie soll die Machbarkeit und Zweckmässigkeit der Verlegung der S-Bahnhaltestelle in Islikon in den Bereich zwischen Kefikoner- und Tegelbachstrasse untersucht und geprüft werden (Zugänglichkeit, Verknüpfung Bus/Bahn, P&R, etc.).



Abbildung 16:
Referenzbeispiel: Stadtbahn Zug

Priorität	tief
Fristigkeiten	kurzfristig
Kosten	gering

Regionaler öffentlicher Verkehr ausbauen

In einem regionalen öV-Konzept soll geprüft werden, wie neben dem Stadtzentrum sowie dem Bahnhof auch das neue Entwicklungsgebiet Frauenfeld Ost umsteigefrei im Regionalbusverkehr erschlossen werden kann. Zur besseren Erschliessung der Ortsteile und Weiler sollen eine Erweiterung des Nachttaxibetriebes bzw. andere alternative öffentliche Verkehrsangebote geprüft werden.

Priorität	tief
Fristigkeiten	mittelfristig
Kosten	mittel

Stadtbus ausbauen

Die geplante Stadtbuslinie Industrie soll möglichst kurzfristig umgesetzt und wenn möglich mit der Linie 4 zu einer Durchmesserlinie verknüpft werden.

Priorität	hoch
Fristigkeiten	kurzfristig
Kosten	mittel

Fahrplangerechter Betrieb sicherstellen

In Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten sollen Massnahmen (Busspuren, Fahrbahnhaltestellen, Dosierungen,...) erarbeitet werden, um einen fahrplangerechten Betrieb auf den Einfallachsen zu gewährleisten.

Priorität	hoch
Fristigkeiten	kurz- bis mittelfristig
Kosten	mittel bis hoch

3.10 Motorfahrzeugverkehr

3.10.1 Leitsätze

- *Verkehr lenken und steuern*
- *Funktionsfähigkeit des Strassennetzes erhalten*
- *Strassennetz abgestimmt ergänzen*

Der überregionale Durchgangsverkehr, aber auch zum Teil der Ziel- und Quellverkehr, sollen auf das übergeordnete und gut ausgebaute Autobahnnetz verlagert werden. Hiermit kann das innerstädtische Strassennetz entlastet und seine Funktionsfähigkeit mittel- bis langfristig sichergestellt werden.

Eine Entlastung der Innenstadt von Frauenfeld wird angestrebt. Mögliche Entlastungsstrassen werden geprüft und ihre Realisierung frühzeitig sichergestellt. Durch flankierende Massnahmen wird die Entlastung langfristig gesichert.

Zur besseren Erschliessung bestehender bzw. neuer Siedlungsgebiete sind kleinräumige Netzergänzungen möglich. Neue Strassen werden so geplant, gestaltet und betrieben, dass sie in bestehende und künftige Siedlungsgebiete integriert sind.

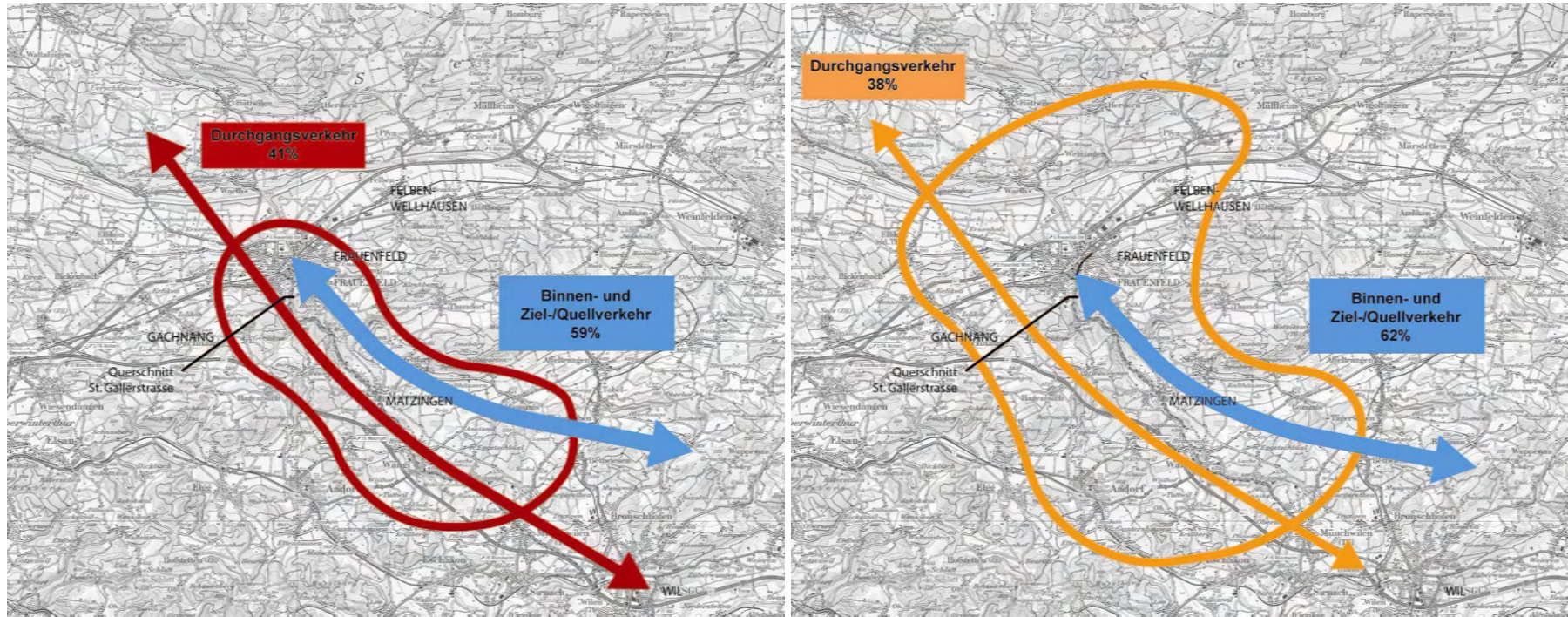


Abbildung 17:
 Rund zwei Fünftel des Verkehrs durch Frauenfeld (38 bzw. 41%) ist gemäss nationalem Verkehrsmodell überregionaler Durchgangsverkehr

3.10.2 Umsetzungshinweise:

Verkehr lenken

Die Kantone Thurgau und Zürich sowie die Stadt Frauenfeld und Matzingen erarbeiten gemeinsam ein regionales Lenkkonzept mit dem Ziel, den überregionalen Durchgangsverkehr sowie auch zum Teil den Ziel-/Quellverkehr auf die Autobahn zu verlagern. Die Agglomeration setzt sich für eine Verknüpfung der A1 und der A7 westlich von Frauenfeld sowie einen Halbanchluss Felben/Pfyn ein.

Priorität	hoch
Fristigkeiten	kurzfristig
Kosten	gering

Verkehr steuern

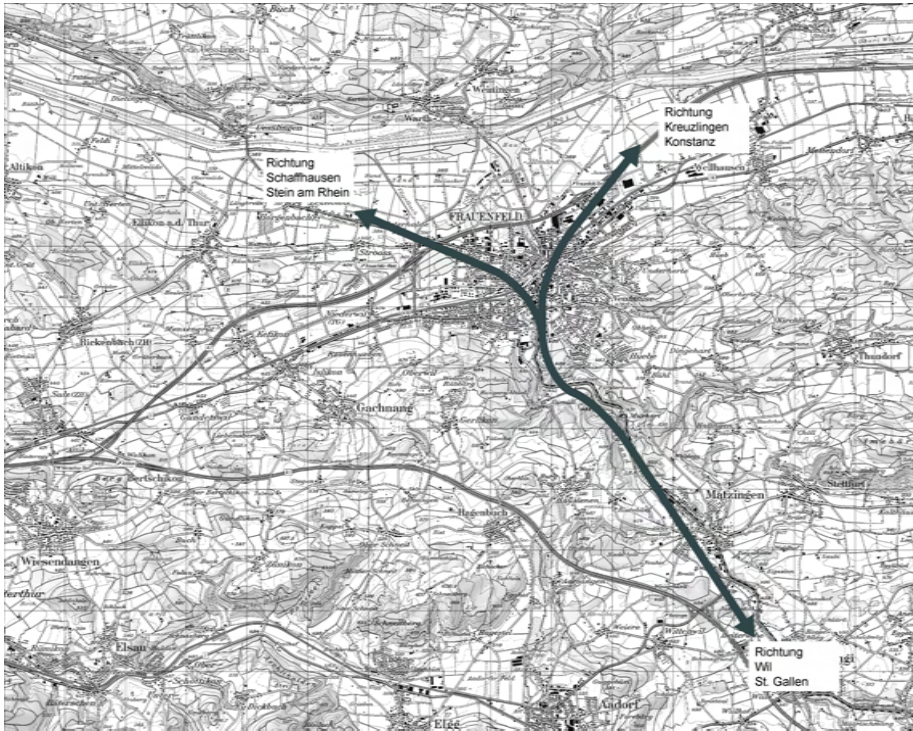
Die Stadt Frauenfeld und der Kanton Thurgau erarbeiten gemeinsam ein Verkehrsmanagementsystem für die Stadt Frauenfeld, um die Funktionsfähigkeit des Hauptstrassennetzes auch in den Hauptverkehrszeiten sicherzustellen sowie die Stauerscheinungen in unempfindlichere Abschnitte zu verlagern.



Abbildung 18:
Dosierungsstellen in Köniz und Baden

Priorität	hoch
Fristigkeiten	kurzfristig
Kosten	mittel

Heute



Zukünftig

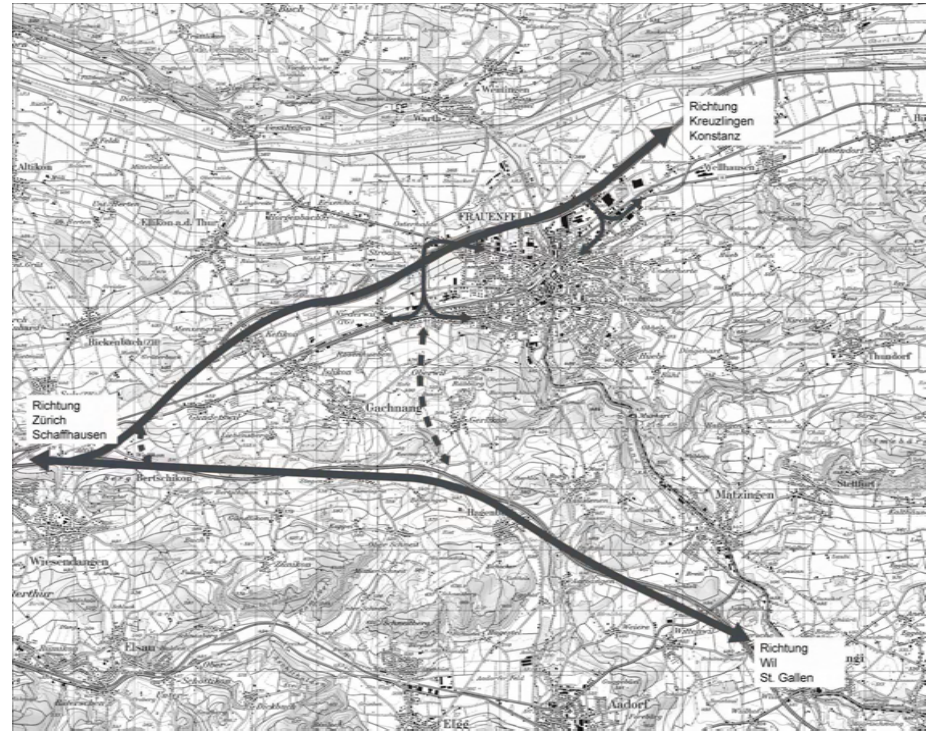


Abbildung 19:
Grundkonzept für die Verkehrslenkung

Entlastungsstrasse – Linienführung untersuchen

Eine Entlastungsstrasse für das Zentrum von Frauenfeld wird angestrebt. Die konkrete Linienführung wird auf Basis einer entsprechenden Evaluation festgelegt. Um die Entlastungswirkung langfristig sicherzustellen, sind entsprechende flankierende Massnahmen vorzusehen. Aufgrund der vielfältigen Zusammenhänge, der Vielzahl von Betroffenen sowie der Brisanz des Themas kommt der Definition des Planungsprozesses sowie der Kommunikation ein hoher Stellenwert zu.

Priorität	hoch
Fristigkeiten	mittel- bis langfristig
Kosten	hoch

3.11 Parkierung

3.11.1 Leitsätze

- *Parkplatzangebot auf Belastbarkeitsgrenzen abstimmen*
- *Parkplatzbewirtschaftung als Steuerungsinstrument einsetzen*

Für die unterschiedlichen Nutzungen wird ein entsprechendes Parkplatzangebot bereitgestellt, das neben den wirtschaftlichen Interessen der Investoren und Unternehmen die Belastungsgrenzen des Umfeldes berücksichtigt. Abhängig von der Erschliessung im öffentlichen Verkehr, als auch der Erreichbarkeit im Fuss- und Radverkehr, wird das Parkplatzangebot differenziert festgelegt.

Das bestehende Parkplatzangebot in der Innenstadt soll primär den Besuchern und Kunden zur Verfügung stehen. Der Arbeitspendlerverkehr soll so weit als möglich auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr verlagert werden.

3.11.2 Umsetzungshinweise

Parkplatzangebot in der Innenstadt abstimmen

Aufbauend auf einer detaillierten Erhebung soll das angestrebte Parkplatzangebot abgestimmt auf die Kapazitäten des Strassennetzes, den Belastungsgrenzen der Umwelt sowie Wirtschaftlichkeitsüberlegungen des Handels festgelegt werden.

Priorität	mittel
Fristigkeiten	kurzfristig
Kosten	gering

Zentrum stärken

Öffentlich zugängliche Parkplätze sollen ab einer gewissen Grösse in der gesamten Agglomeration bewirtschaftet werden, um einerseits Standortvorteile der Peripherie gegenüber der Innenstadt auszugleichen und andererseits positiv auf die Verkehrsmittelwahl Einfluss zu nehmen.

Durch eine entsprechende Gestaltung der Parkzeiten und Parkgebühren im Zentrum sollen das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot den Kunden sowie Besuchern und weniger den Beschäftigten zur Verfügung gestellt werden.

Priorität	mittel
Fristigkeiten	mittelfristig
Kosten	gering

Stadträume standortgerecht nutzen

Die heute **oberirdischen Parkplätze**, insbesondere im Bereich Mätteli und nördlich des Bahnhofs, werden zugunsten einer standortgerechten Flächennutzung und im Sinne einer Aufwertung des Stadtraumes bei einer Überbauung durch unterirdische Parkplätze bzw. Parkplätze in Parkhäusern ersetzt.



Abbildung 20:
Bestehende zentrale, öffentliche Parkplätze im Zentrum von Frauenfeld

Priorität	mittel
Fristigkeiten	mittel- bis langfristig
Kosten	hoch

Kombinierte Mobilität fördern

Bei den Autobahn-Anschlüssen (Car-Pooling) sowie bei den S-Bahnhaltestellen, ausgewählten Bushaltestellen sowie beim Bahnhof Frauenfeld (Park&Ride) werden **Parkplätze für Pendler** angeboten.

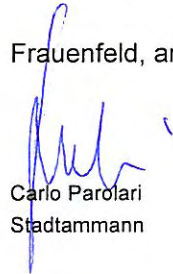
Priorität	tief
Fristigkeiten	mittelfristig
Kosten	mittel

4 *Beschluss*

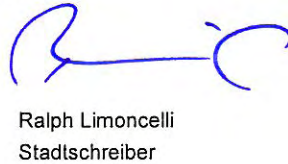
Das Leitbild Siedlung und Verkehr wurde von den drei Gemeinden der Agglomeration Frauenfeld als Vorgaben für ihre künftigen Planungen, an denen sich die Behörden orientieren, beschlossen.

IM NAMEN DER STADT FRAUENFELD

Frauenfeld, am 2. Dezember 2008



Carlo Parolari
Stadtammann



Ralph Limoncelli
Stadtschreiber

IM NAMEN DER GEMEINDE GACHNANG

Gachnang, am 8. Dezember 2008



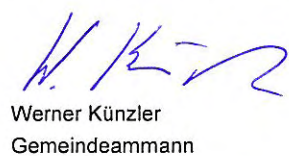
Matthias Müller
Gemeindeammann



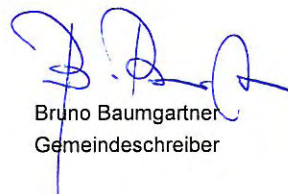
Manuela Haas
Gemeindeschreiberin

IM NAMEN DER GEMEINDE FELBEN-WELLHAUSEN

Felben-Wellhausen, am 25. November 2008



Werner Künzler
Gemeindeammann



Bruno Baumgartner
Gemeindeschreiber