
Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Frauenfeld

Grundlagen / Szenarien

28.6.2011

Bearbeitung

Rupert Wimmer

Dipl.-Ing. TU/SVI/SIA

Peter Wolf

Dipl. Ing. TU/SIA

Andrea Schuppli

BSc in Raumplanung FH, dipl. Ing. Landschaftsarchitektin FH

Denise Belloli

dipl. Geografin

Christian Ferres

dipl. Geograf

Martin Bohrer

Natur- und Umweltfachmann, Tiefbauzeichner

Oliver Maier

Bauzeichner

Jacqueline Schneider

kaufm. Angestellte

Maria Andreou

Sekretärin

Metron AG

T 056 460 91 11

Postfach 480

F 056 460 91 00

Stahlrain 2

info@metron.ch

CH 5201 Brugg

www.metron.ch

Inhaltsverzeichnis

1 Grundlagen	7
1.1 Grundlagen Bund	7
1.2 Kantonale Grundlagen	7
1.3 Grundlagen Agglomeration Frauenfeld	7
1.4 Kommunale und regionale Grundlagen	8
1.4.1 Räumliches Leitbild Frauenfeld – Gachnang – Felben-Wellhausen	9
1.4.2 Planungen und Grundlagen der Gemeinde Felben- Wellhausen	9
1.4.3 Planungen und Grundlagen der Gemeinde Gachnang	9
1.4.4 Planungen und Grundlagen der Stadt Frauenfeld	10
2 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognose	13
2.1 Bevölkerung	13
2.1.1 Bestandsanalyse	13
2.2 Entwicklungstendenzen	13
2.2.1 Abschätzung künftiger Entwicklung (Prognose)	14
2.2.2 Herausforderungen	15
2.3 Wirtschaft	16
2.3.1 Bestandsanalyse	16
2.3.2 Entwicklungstendenzen	17
2.3.3 Abschätzung künftiger Entwicklung (Prognose)	17
2.3.4 Herausforderungen	18
3 Umweltbelastung	20
3.1 Luft	20
3.1.1 Relevante Luftschadstoffe	20
3.1.2 Luftschadstoffe in der Region Frauenfeld	21
3.1.3 Mögliche Massnahmen zur Reduktion der Luftbelastung	22
3.2 Lärm	23
3.2.1 Grundlagen	23
3.2.2 Lärmbelastung in Frauenfeld	24
3.2.3 Mögliche Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung	26
3.3 Verkehrssicherheit	27
3.3.1 Grundlagen	27
3.3.2 Unfallstatistiken Region Frauenfeld	28
4 Städtevergleich	31
4.1 Vorbemerkung	31
4.2 Übersicht	31
4.3 Baden	32
4.4 Wil	33

4.5	<i>Yverdon de Bains</i>	34
4.6	<i>Burgdorf</i>	35
4.7	<i>Olten</i>	36
4.8	<i>Zofingen</i>	37
4.9	<i>Rheinfelden</i>	38
4.10	<i>Frauenfeld</i>	39
4.11	<i>Schlussfolgerungen</i>	40
5	<i>Verkehrsmittelwahl</i>	41
5.1	<i>Auswertung Mikrozensus 2005</i>	41
5.2	<i>Vergleich mit anderen Städten</i>	43
6	<i>Entwicklungsszenarien</i>	46
6.1	<i>Methodik</i>	46
6.2	<i>Szenarien</i>	46
6.2.1	<i>Vorbemerkung</i>	46
6.2.2	<i>Szenario Stadt</i>	46
6.2.3	<i>Szenario Agglomeration</i>	48
6.2.4	<i>Szenario Land</i>	49
6.3	<i>Auswirkungen</i>	50
6.4	<i>Schlussfolgerungen</i>	52

1 Grundlagen

1.1 Grundlagen Bund

Folgende Gesetze und Planungen auf Bundesebene wurden bei der Richtplanerarbeitung berücksichtigt:

- Raumplanungsgesetz des Bundes (RPG, SR700), 22. Juni 1979
- Raumplanungsverordnung des Bundes (RPV, SR 700.1), 28. Juni 2000
- Sachpläne und Konzepte des Bundes:
 - Sachplan Waffen und Schiessplätze: enthält Aussagen zur Nutzungsregelung auf der Frauenfelder Allmend.
 - Sachplan Fruchtfolgeflächen: Durch die Siedlungserweiterung sind verschiedene Fruchtfolgeflächen betroffen, für welche an einem anderen Ort Ersatz gesucht werden muss. Siehe dazu auch Erläuterungen Richtplan Siedlung.
 - BLN-Gebiete: Nördlich des Perimeters grenzt das BLN-Gebiet 12091.54, Glaziallandschaft zwischen Thur und Rhein an. Das Planungsgebiet selbst ist nicht betroffen.

1.2 Kantonale Grundlagen

Folgende Gesetze und Planungen auf kantonaler Ebene wurden berücksichtigt und tangieren die Richtplanerarbeitung:

- **Planungs- und Baugesetz**, 16. August 1995
- **Verordnung des Regierungsrates zum Planungs- und Baugesetz** vom 26. März 1996
- **Kantonaler Richtplan 2009**: Insbesondere berücksichtigt wurden nebst den Planungsgrundsätzen:
 - Vorgaben zu Siedlungsgrenzen, Ortsbildschutz
 - Auftrag an die Gemeinden zur Evaluation und rechtzeitige Bereitstellung einer strategischen Arbeitszone
 - Zentrenstruktur und Entwicklungsschwerpunkte
 - Zu prüfende S-Bahnhaltestellen
 - Halbanschluss Felben-Pfyn
 - Entlastung des Stadtzentrums Frauenfeld

1.3 Grundlagen Agglomeration Frauenfeld

- **Agglomeration Frauenfeld- Standortbeurteilung flächenintensiver Nutzungen** – Konzept Thurebene, Feddersen und Klostermann, 2006
- **Agglomeration Frauenfeld, Standorte für strategische Arbeitszonen**, Evaluation-Beurteilung- Konzeptansätze, Feddersen und Klostermann, 2006
- **Agglomerationsprogramm Frauenfeld, 2007**
Das Agglomerationsprogramm tangiert die Richtplanung in verschiedenen Bereichen und wird im Rahmen der vorliegenden Richtplanung konkretisiert:

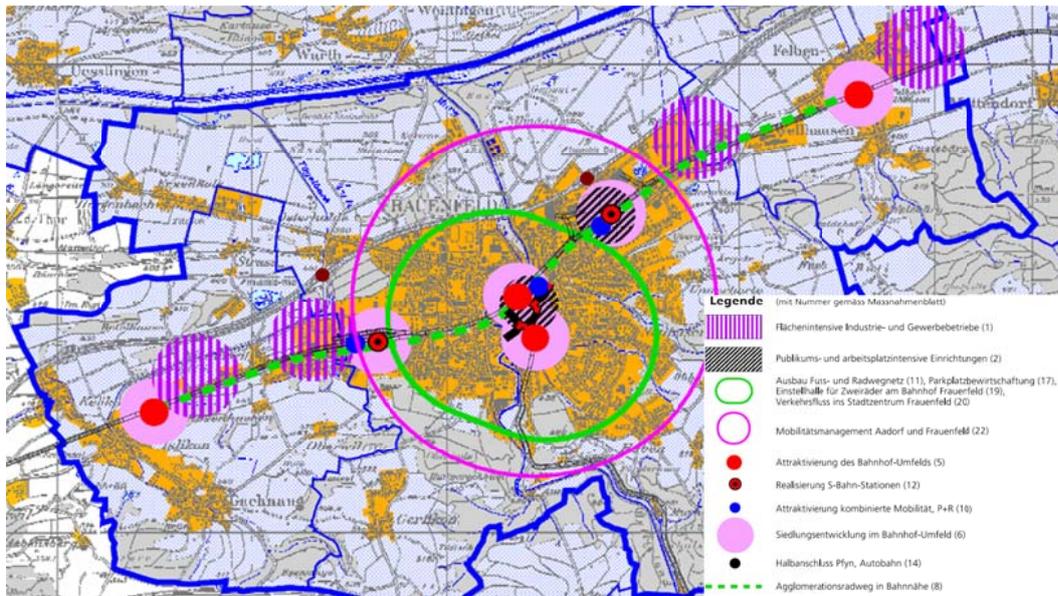


Abbildung 1
:Agglomerationsprogramm 2007

Folgende Inhalte werden insbesondere in den Richtplan übernommen:

- Standorte für flächenintensive Industrie- und Gewerbegebiete
 - Publikums- und arbeitsplatzintensive Einrichtungen
 - Siedlungsentwicklung im Bahnhofumfeld
 - Halbinschluss Felben- Pfy
 - Agglomerationsweg in Bahnnähe
 - Ausbau Fuss- und Radwegnetz
 - Realisierung S-Bahnstationen Ost / West
 - Standorte flächenintensive Gewerbe- und Industriebetriebe
 - Entlastung und Aufwertung Stadtzentrum Frauenfeld
 - Parkplatzbewirtschaftung
- **Agglomerationsprogramm Frauenfeld, Prüfbericht des Bundes, Oktober 2009**
 - Verkehrsfluss in das Stadtzentrum
 - Mobilitätsmanagement

1.4 Kommunale und regionale Grundlagen

In der Stadt Frauenfeld und den Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen gibt es mehrere bereits bestehende Leitbilder, Richtpläne, Konzepte und Grundlagen, welche in der Richtplanerarbeitung genutzt werden konnten und zu berücksichtigen waren:

1.4.1 Räumliches Leitbild Frauenfeld – Gachnang – Felben-Wellhausen

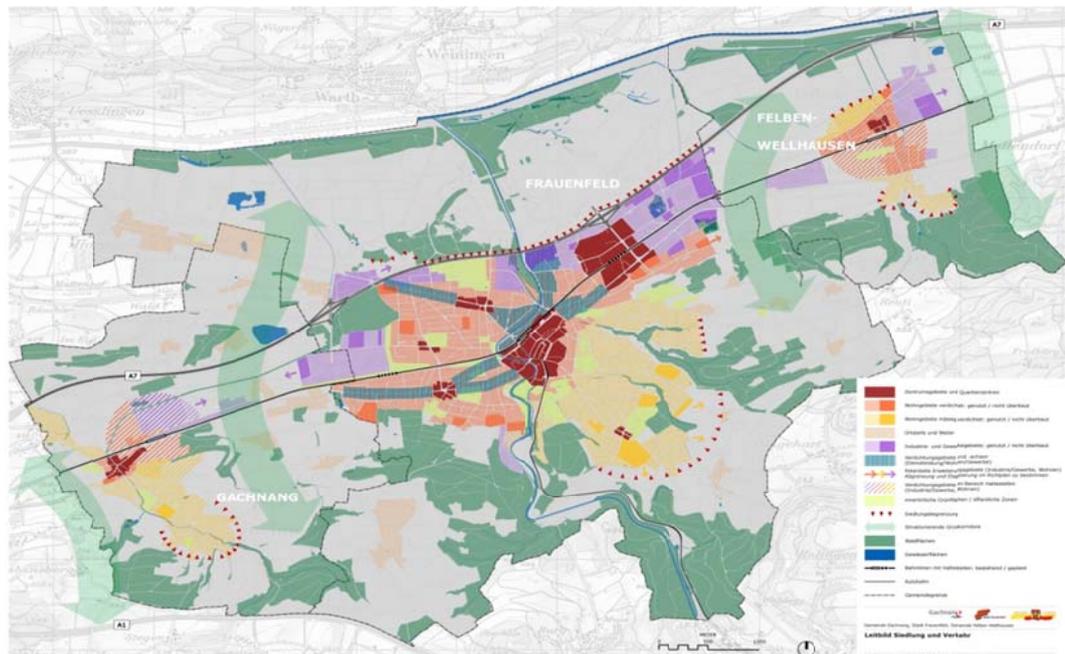


Abbildung 2:
Leitbild 2008

Das räumliche Leitbild der drei Gemeinden aus dem Jahr 2008 ist die Basis für die Richtplanerarbeitung.

1.4.2 Planungen und Grundlagen der Gemeinde Felben- Wellhausen

Folgende Planungen und Grundlagen der Gemeinde Felben- Wellhausen sind insbesondere berücksichtigt worden und in die Richtplanung eingeflossen:

- **Leitbild Felben- Wellhausen, 2007:** Die Gemeinde Felben-Wellhausen erarbeitete 2003 ein Leitbild, das 2007 überarbeitet wurde.
- **Zonenplan 1987**, nachgeführt bis 2009 und Baureglement 2001
- **Kommunaler Richtplan 1987:** Der Richtplan der Gemeinde Felben-Wellhausen stammt aus den 80er Jahren und ist weitgehend obsolet.
- **Richtplan Natur- und Kulturobjekte**, vom GR beschlossen am 22. Oktober 2001
- **Inventar Natur- und Kulturobjekte**, vom GR zur Kenntnis genommen am 6. Juni 2001
- **Stand der Erschliessung 2009**

1.4.3 Planungen und Grundlagen der Gemeinde Gachnang

Folgende Planungen und Grundlagen der Gemeinde Gachnang sind insbesondere berücksichtigt worden und in die Richtplanung eingeflossen:

- **Leitbild Gachnang 2000:** In ihrem Leitbild hat die Gemeinde Gachnang im Jahr 2000 die Ziele der künftigen Entwicklung festgeschrieben, welche durch entsprechende Schwerpunktmassnahmen ergänzt wurden.
- **Kommunaler Richtplan**, vom GR beschlossen am 26. Mai 2003: Auf Basis des Leitbildes Gachnang entstand der kommunale Richtplan der Gemeinde Gachnang. Er wurde 2003 genehmigt. Der bestehende Richtplan enthält Aussagen zu den Themen Sied-

lung, Verkehr, Landschaft und Ver- und Entsorgung. Die Festsetzungen im Bereich Siedlung und Verkehr wurden berücksichtigt und zu einem grossen Teil in den Richtplan Siedlung und Verkehr übernommen. Der neue Siedlungs- und Verkehrsrichtplan ersetzt den Richtplan Gachnang in den Bereichen Siedlung und Verkehr.

- **Zonenplan**, nachgeführt bis 2006, Baureglement 2004
- **Schutzplan** über die Natur- und Kulturgüterobjekte, vom GR beschlossen am 26. Mai 2003
- Stand der Erschliessung 2009

1.4.4 Planungen und Grundlagen der Stadt Frauenfeld

Folgende Planungen und Grundlagen der Stadt Frauenfeld sind insbesondere berücksichtigt worden und in die Richtplanung eingeflossen

- Richtplan Frauenfeld Siedlung und Landschaft 1986
- **Verkehrsrichtplan** 1991 inkl. Revision 2006 mit Änderungen zur Berücksichtigung des Projektes "F21 – Entlastung Stadtzentrum"
- **Richtplan Natur und Landschaft**, Richtplan Siedlung: Teilrichtplan Kulturgüter, 20. Dezember 1999
- Zonenplan und Baureglement, nachgeführt bis 2009
- Planungsbericht: Umsetzung der Planungszone für die Industriezone sowie die Zone für Gewerbe und Kleinindustrie, 11.11.2008 / 23.6.2009
- **Schutzplan Natur- und Kulturobjekte**, 31. März 1999
- **Stadt Frauenfeld, Entwicklungsvorstellungen für das Stadtzentrum**, ERR 1998
- **Stadtentwicklungskonzept Frauenfeld**, Ideen- Ansätze- Visionen- Interpretationen, Feddersen und Klostermann, 2002
- **Stadt Frauenfeld, Realisierungsprogramm Stadtentwicklung, 2004**: 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. Wichtige Inhalte sind:

Bau von zwei neuen S-Bahn Haltestellen

- Realisierung mindestens einer zusätzlichen S-Bahn-Station **Frauenfeld Ost** oder **Frauenfeld West** im Zusammenhang mit der geplanten besseren Anbindung von Frauenfeld Ost mit dem öffentlichen Verkehr

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.

Siedlungsentwicklung

- Wald und Autobahn sollen eine klare Zäsur zwischen Siedlung und der Thurebene im Norden und der Hügellandschaft im Süden bilden.
- Der rahmenartige Waldkörper wird als natürliche Siedlungsgrenze interpretiert.
- Freistehende, in ihrer Ausdehnung klar begrenzte Weiler definieren in der offenen Hügellandschaft den Siedlungsrand.

- **Laufende Legislatorschwerpunkte:** In den Legislatorschwerpunkten hat der Stadtrat von Frauenfeld seine Schwerpunkte für die Legislatur 2007 – 2011 im Frühjahr 2007 festgelegt.
Wichtige siedlungsbezogene 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
 - Sicherung und Entwicklung von Schlüsselprojekten (Stadtkaserne, Schloss, Redinghaus, Bahnhofsgelände, Gerbi-Areal)
 - Förderung des öffentlichen Verkehrs und Prüfung Stadtbuslinie Juch
 - Hinsichtlich des Verkehrs wird die Entlastung des Ortsteils Felben mittels des Halbanschlusses 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.
 - Im Ort sollen Begegnungsorte geschaffen werden (Dorfplatz als Marktplatz).
- Frauenfeld, Entwicklungsperspektiven für das Stadtzentrum, GSP, 2007
- **Stadtentwicklung Frauenfeld, Konzept Stadtzentrum, 27. Oktober 2008**
- **Stand der Erschliessung 2009**

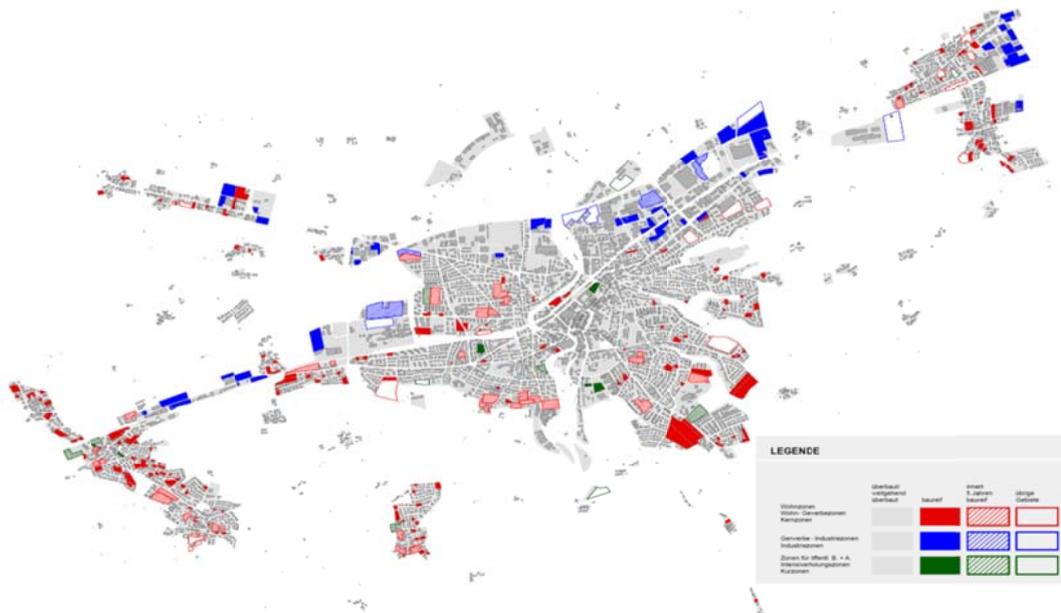


Abbildung 3:
Stand der Erschliessung 2009

- **Luftstudie Innenstadt Frauenfeld**, Büro Widmer 1998
- **Verkehrskonzept Frauenfeld Ost**, Büro Widmer, 2006
- **Grundlagen F21**
 - Ergebnisse Verkehrsmodellberechnungen, Büro Widmer 2006
 - Der Weg zum Konzept (Variantenstudie), Büro Widmer 2002
- **Sperrung der Vorstadt für den durchfahrenden Schwerverkehr**, Büro Widmer 2005
- **öffentlicher Verkehr im Stau**, Massnahmeevaluation für einen fahrplangerechten Betrieb des öffentlichen Verkehrs, Metron 2008

- **Aufwertung Vorstadt**, Massnahmeevaluation zur Aufwertung der Promenadestrasse und Zürcherstrasse Ost, Metron 2008
- **Masterplan Stadt Frauenfeld 2011**, Aufbauend auf dem Richtplan lässt die Stadt Frauenfeld vom Büro Stauer und Hasler einen Masterplan erarbeiten. Dieser hat das Ziel, die Richtplaninhalte zu konkretisieren und auch städtebauliche Fragestellungen zu bearbeiten.

"Der Masterplan beruht auf dem Entwurf stadträumlicher Formzusammenhänge, die unter Einbezug bautypologischer, verkehrstechnischer, ökonomischer wie auch soziologischer und ökologischer Aspekte gewonnen werden. Der Masterplan enthält klare Aussagen zur Entwicklung der Stadtgestalt und der formalen Ausbildung spezifischer Strassen, Plätze oder Areale. Es werden "ideale" Stadträume mit prägnanter Stadtmosphäre antizipiert, zu deren Realisierung jedoch konkrete, durch ökonomische Berechnungsmodelle gestützte Vorgehensweisen aufgezeigt werden." (Auszug Masterplan, Stand Mai 2011)



Abbildung 4:
Szenenplan des Masterplans Stadt Frauenfeld, 2011

2 Bevölkerung- und Arbeitsplatzprognose

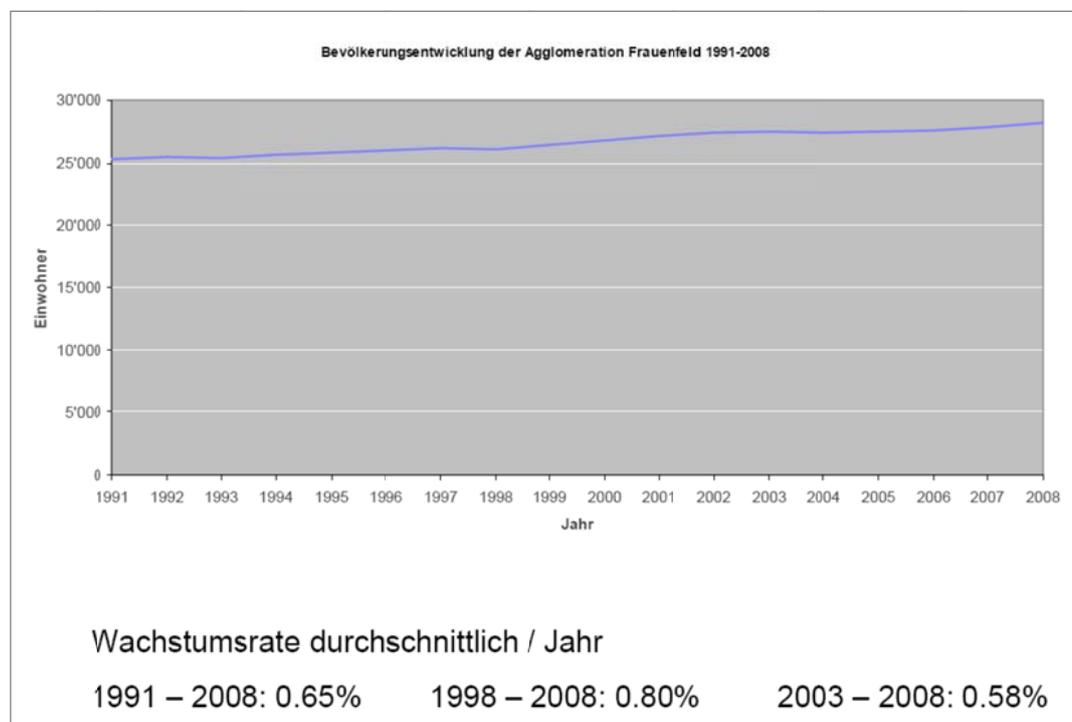
2.1 Bevölkerung

2.1.1 Bestandsanalyse

Die Agglomeration Frauenfeld zählt insgesamt 28'275 Einwohner (Stand 2008)

Gemeinde	Einwohner
Frauenfeld	22'583
Gachnang	3'362
Felben	2'330
Total	28'275

2.2 Entwicklungstendenzen



*Abbildung 5:
Bevölkerungsentwicklung 1991 bis 2008,
Agglomeration Frauenfeld*

Wird der gesamte Kanton betrachtet, ist mit einer Verlangsamung des Bevölkerungswachstums zu rechnen. Dies gilt aber nicht unbedingt für die Agglomeration Frauenfeld. Die Statistik des Kantons Thurgau zeigt, dass das Wachstum in den Zentren tendenziell wieder zunehmen wird:

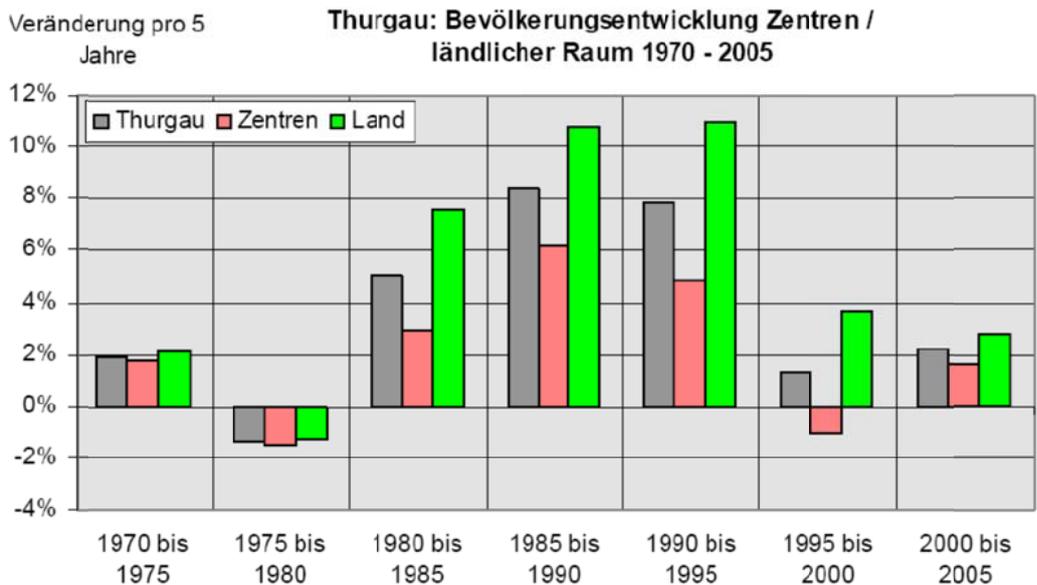


Abbildung 6:
Veränderung des Bevölkerungswachstum im Zentrum

2.2.1 Abschätzung künftiger Entwicklung (Prognose)

Um die Spannweite möglicher Entwicklungen aufzuzeigen, werden verschiedene Szenarien erarbeitet. Die Entwicklungsszenarien dienen als Diskussionsgrundlage für eine Bevölkerungsprognose und die Festlegung einer Zielgrösse für die angestrebte Einwohner- wie auch Arbeitsplatzzahl im Jahre 2030. Alle Szenarien sind bis 2030 extrapoliert.

Szenarien

- Das Szenario Kantonaler Richtplan (gelb) ist das Zielszenario des Aggloprogramms (Wanderungsüberschuss = 0 E pro Jahr)
- Das Referenzszenario (violett) ist eine Prognose, wie sich die Bevölkerung ohne Massnahmen des Aggloprogramms entwickelt. (Wanderungsüberschuss = -6 pro Jahr)
- Die Fortschreibung Trend 03-08 (rot) geht von einer gleichen Wachstumsrate aus wie zwischen den Jahren 2003 und 2008, die Fortschreibung 1998 bis 2008 ist eine Extrapolation des Bevölkerungswachstums von 1998 bis 2008.
- Szenario Entwicklungsbänder: Das Szenario Entwicklungsbänder ist ein Alternativszenario des Agglomerationsprogramms (Wanderungsüberschuss = -2 E pro Jahr)

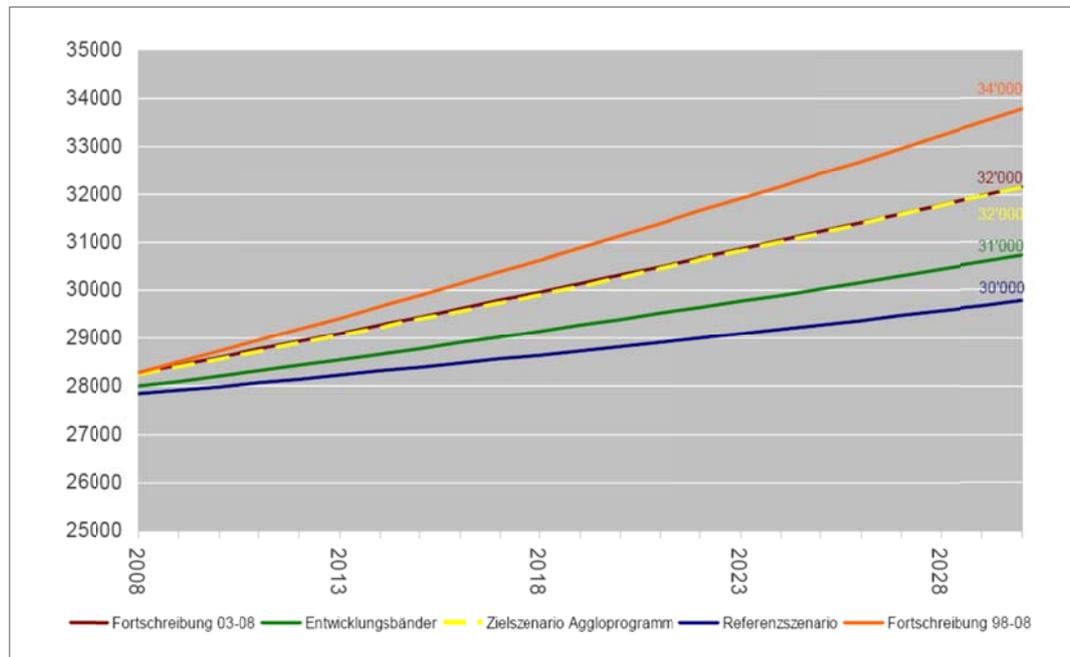


Abbildung 7: Perspektiven Bevölkerungsentwicklung

2.2.2 Herausforderungen

Die Spannweite der Bevölkerungsszenarien beläuft sich von gut 29'000 bis über 33'000 Einwohner im Jahre 2030. Aus dieser Spannweite wird ersichtlich, wie schwierig die Abschätzung des Wachstums ist, bzw. welche Ungenauigkeiten mit Prognosen, und damit verbunden auch mit der Definition der Zielgrösse sind. Augenfällig ist die grosse Differenz zwischen der langfristigen Fortschreibung 98-08 und dem Zielszenario aus dem Agglomerationsprogramm, welches ein deutlich geringeres Wachstum anstrebt. Die Differenz beruht v.a. auf unterschiedlich verwendeten Zeitständen der statistischen Angaben (2003, 2008).

Zielgrössen Einwohner

Die, im Rahmen verschiedener Diskussionen mit der Arbeitsgruppe, Experten und Politiker festgelegte Zielgrösse entspricht der Fortschreibung des Zielszenarios des Agglomerationsprogramms "eigenständige Regionalstruktur gem. kant. Richtplan" bis 2030. Eine Bandbreite von 1'000 Einheiten lässt Spielraum für unbekannte Entwicklungen. Das genannte Szenario entspricht zudem in etwa der Fortschreibung des Bevölkerungswachstums zwischen 2003 und 2008. Die langfristige Fortschreibung 98-08 wird als zu deutlich zu hoch eingestuft. Der Zielgrössenfächer wird daher zwischen 31'500 und 32'500 Einwohnern festgelegt. Dies entspricht einem nominalen Wachstum von ca. 3'500 bis 4'500 Einwohnern. Die jährliche Wachstumsrate beträgt somit etwa 0.58%.

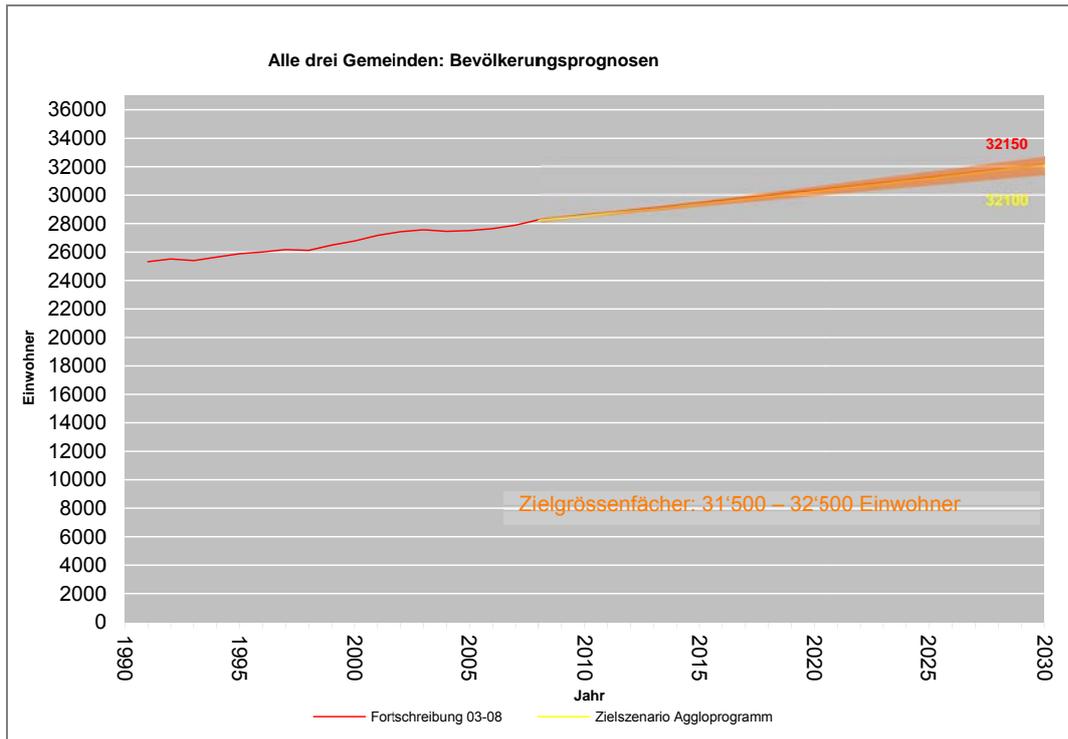


Abbildung 8:
Einwohnerentwicklung über alle drei Gemeinden,
Zielgrössenfächer: 31'500 – 32'500 Einwohner bis zum Jahr 2030

2.3 Wirtschaft

2.3.1 Bestandsanalyse

Frauenfeld profitiert von der Nähe zum Wirtschaftsraum Zürich. Über die A7 und die A1 ist der Flughafen in 30 Minuten erreichbar. Auch die Zugverbindungen gewährleisten einen guten Anschluss ans Städtetz der Schweiz.

Im Jahr 2009 zählt die Agglomeration Frauenfeld insgesamt 19'300 Beschäftigte. Das starke Wachstum der Arbeitsplätze 2005 - 2008 (nominal ca. + 1'500 AP) in den drei Gemeinden erfolgte etwa zu 60% im III. Sektor (Handel, Dienstleistung, Verwaltung). In der Stadt Frauenfeld arbeiten bereits ca. 75% der Beschäftigten im III. Sektor.

Diese Unternehmen des dritten Sektors bevorzugen gut erschlossene Lagen im Umfeld der Zentren und Bahnhöfe. Trotzdem besteht vor allem auch in Gachnang und Felben-Wellhausen weiterhin eine Nachfrage nach gut mit dem MiV erschlossenen Arealen für eher flächenintensive Gewerbe- und Industriebetriebe. In Felben-Wellhausen dominiert der zweite Sektor (produzierendes Gewerbe, Industrie), in Gachnang ist die Verteilung zwischen 2. und 3. Sektor relativ ausgeglichen.

	Beschäftigte								
	Anzahl 2008				Anteil pro Sektor 2008 in %			Veränderung 05-08 in %	
	Total	1. Sektor	2. Sektor	3. Sektor	1. Sektor	2. Sektor	3. Sektor	2. Sektor	3. Sektor
Kanton Thurgau	115101	9016	40561	65524	8	35	57	8.8	9.8
Felben-Wellhausen	1172	53	879	240	5	75	20	11.4	-2.0
Frauenfeld	17137	133	4417	12587	1	26	73	9.2	9.5
Gachnang	991	80	409	502	8	41	51	10.8	6.4
Total Agglomeration	19300	266	5705	13329					

Abbildung 9:
 Quelle: Bundesamt für Statistik, Betriebszählungen 2005 und 2008 (Stand der Daten: 30.09.2009)
 1. Sektor: Land- und Forstwirtschaft
 2. Sektor: produzierendes Gewerbe, Industrie
 3. Sektor: Handel, Dienstleistung und Verwaltung

2.3.2 Entwicklungstendenzen

In Frauenfeld findet das relative Wachstum gleichmässig im 2. und 3. Sektor, in Felben-Wellhausen Wachstum nur im zweiten Sektor statt. In Gachnang ist das prozentuale Wachstum ebenfalls stärker im 2. Sektor vorhanden. Bei der Betrachtung der absoluten Zahlen ist insgesamt ein Wandel hin zum dritten Sektor erkennbar.

2.3.3 Abschätzung künftiger Entwicklung (Prognose)

Analog zu den Szenarien zur Einwohnerentwicklung wird auch bei der Arbeitsplatzentwicklung mit den gleichen Szenarien gearbeitet. Es hat sich jedoch gezeigt, dass, im Vergleich zu den besagten Szenarien, welche im Rahmen des Agglomerationsprogramms mit Datenbasis Jahr 2003 erstellt wurden, die Arbeitsplatzentwicklung seither stärker zugenommen hat als erwartet. Die Spannweite der Szenarien reicht von gut 17'000 als Zielszenario des Aggloprogramms bis zu knapp 25'000 Arbeitsplätzen im Jahr 2030, welche aufgrund der Fortschreibung 03-08 zustande kommt.

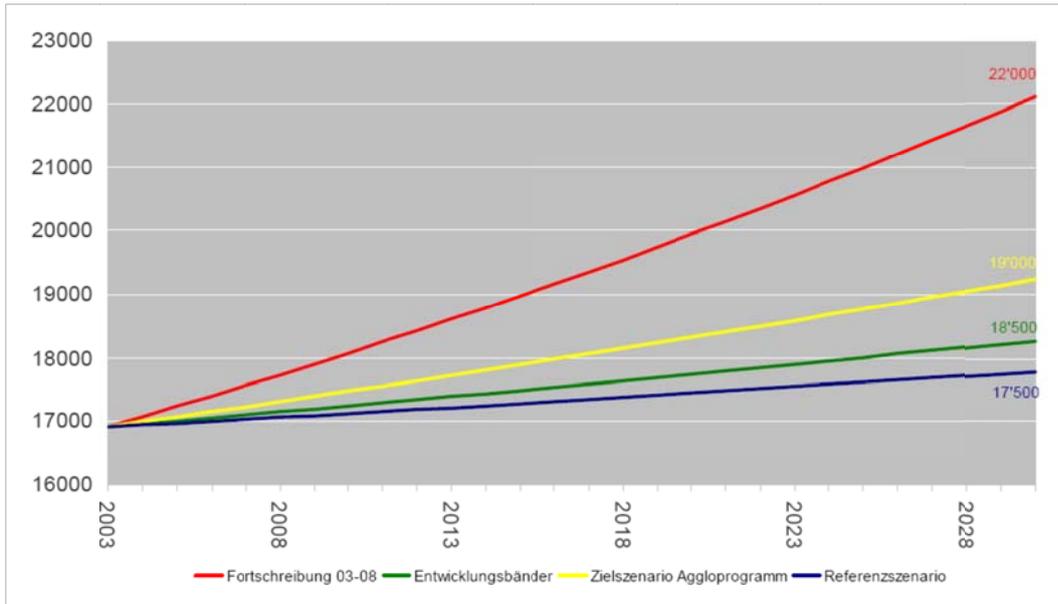


Abbildung 10:
Perspektiven Arbeitsplatzentwicklung

2.3.4 Herausforderungen

Im Agglomerationszentrum, in welchem aufgrund der Standortgunst und der angestrebten Arbeitsplatzdichte überwiegend der tertiäre Sektor angesiedelt werden sollte, muss aufgrund der Sektoralstruktur nach wie vor mit einem hohen Bedarf an Gewerbe- und Industrieflächen gerechnet werden. Diese Nutzungen sind tendenziell sehr flächenintensiv und arbeitsplatzextensiv.

Zielgrößen Arbeitsplätze

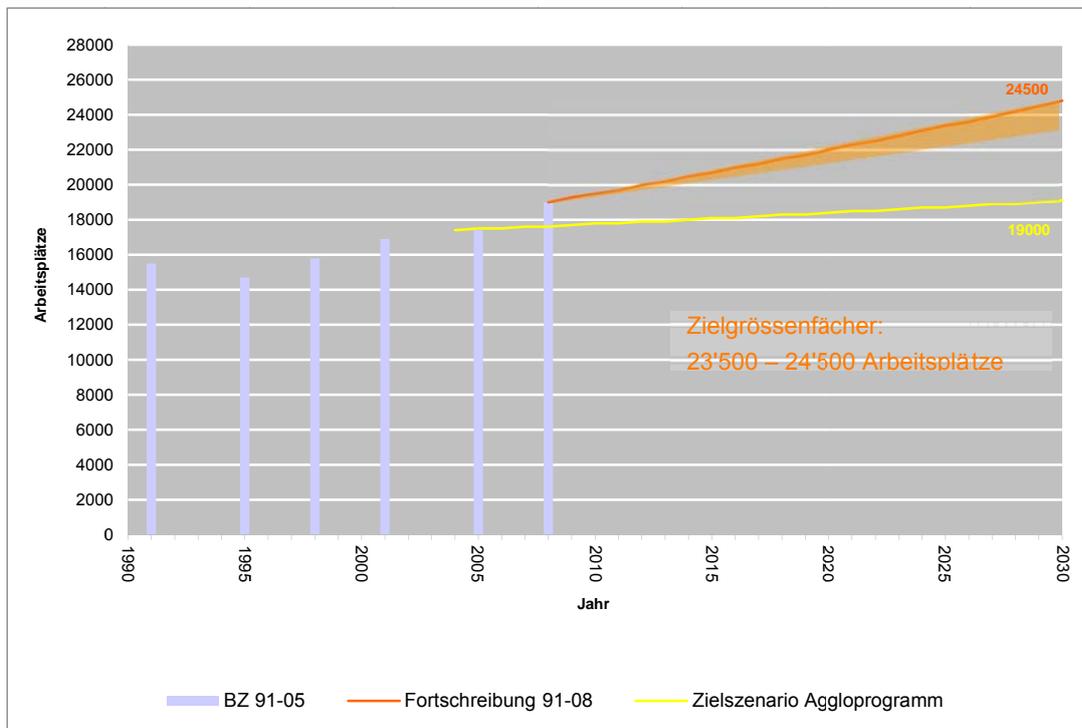


Abbildung 11:
Arbeitsplatzprognosen, Zielgrößenfächer: 23'500 – 24'500 Arbeitsplätze bis zum Jahr 2030

Aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre ist die Zielgrösse, die im Aggloprogramm 2007 mit Prognosen aus dem Jahre 2005 definiert wurde, bereits im Jahre 2008 erreicht worden. Allein zwischen 2005 und 2008 betrug der Zuwachs an Arbeitsplätzen 1'500. Die neue Zielgrösse der Arbeitsplatzentwicklung, die dem Richtplan zugrunde liegt, berücksichtigt das starke Wachstum der letzten Jahre und schreibt den Trend 1991-2008 bis 2030 fort. Die Zielgrösse der Arbeitsplätze wird daher mit 23'500 und 24'500 etwas höher festgelegt als beim Zielszenario. Dies entspricht einer jährlichen Wachstumsrate von etwa 1.1 % und einem nominalen Wachstum von ca. 2'000 bis 3'000 Arbeitsplätzen bis zum Jahr 2030.

3 Umweltbelastung

3.1 Luft

3.1.1 Relevante Luftschadstoffe

Bezüglich Verkehr sind folgende Luftschadstoffe relevant¹:

Stickoxide NO_x

In der Atmosphäre kommt eine Reihe von gasförmigen Stickstoffverbindungen vor, welche als Stickoxide bezeichnet werden. Aus lufthygienischer Sicht sind in erster Linie die beiden Verbindungen Stickstoffmonoxid (NO) und Stickstoffdioxid (NO₂) von Bedeutung. Das Gemisch beider Substanzen wird als NO_x bezeichnet. Die Stickoxide entstehen bei der Verbrennung fossiler Brenn- und Treibstoffe. Sie werden zu 90 bis 99 Prozent als Stickstoffmonoxid (NO) emittiert, welches in der Folge in der Atmosphäre relativ rasch in das giftigere Stickstoffdioxid (NO₂) umgewandelt wird.

Für die negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt ist insbesondere das Stickstoffdioxid verantwortlich. Es begünstigt zusammen mit anderen Reizgasen Atemwegserkrankungen, wobei Kinder speziell betroffen sind. Stickoxide sind auch wichtige Vorläufersubstanzen für die Bildung von bodennahem Ozon und für das Entstehen von sauren Niederschlägen.

Laut Jahresbericht 2009 von OSTLUFT ist die mittlere jährliche NO₂-Belastung an verkehrsintensiven städtischen Standorten am höchsten, am geringsten ist die Stickstoffdioxidbelastung in ländlichen Gebieten und in Höhenlagen.

Feinstaub

Feinstaub PM₁₀ sind Partikel von höchstens 10 Mikrometer (µm) Durchmesser. Es handelt sich um ein komplexes Gemisch von festen und flüssigen Teilchen mit unterschiedlicher Herkunft, Zusammensetzung und Wirkung. Gewisse Feinstaubbestandteile werden direkt als Partikel ausgestossen (z.B. Russ), andere bilden sich erst in der Luft aus gasförmigen Vorläufersubstanzen. Feinstaub PM₁₀ kann gesundheitliche Auswirkungen haben. Zahlreiche Studien belegen den Zusammenhang zwischen der Feinstaubbelastung und Atemwegserkrankungen, Herz-/Kreislaufkrankheiten, Krebserkrankungen und Todesfällen.

Neben Land- und Forstwirtschaft sowie Industrie und Gewerbe ist der Strassenverkehr eine Hauptquelle des Feinstaubes. Er entsteht einerseits durch Verbrennung fossiler Treibstoffe und andererseits durch Aufwirbelung und Abrieb. Während auf Seiten der Treibstoffe durch alternative Lösungen eine Verbesserung erreicht werden kann, ist dies bei Aufwirbelung und Abrieb ungleich schwieriger.

¹ Quellen: www.ostluft.ch, www.vol.be.ch

Ozon

Ozon bildet sich in der Luft aus anderen Schadstoffen, besonders aus Stickoxiden und flüchtigen organischen Verbindungen. Diese chemischen Prozesse werden durch intensive Sonneneinstrahlung, hohe Lufttemperaturen und windstille Wetterlagen gefördert. Ozon reagiert auch mit anderen Luftschadstoffen und wird dabei teilweise abgebaut. Die vielfältigen Prozesse wirken sich auf die räumlichen Muster der Ozonbelastung aus. Die höchsten Ozonbelastungen treten häufig an den Randbereichen der grossen Siedlungsgebiete auf. Langanhaltende Ozonbelastungen werden zudem in den erhöhten Lagen festgestellt. In der unmittelbaren Nähe von Verkehrsachsen führt die Ozonzehrung während den Verkehrsspitzen am Morgen und Abend zu relativ tiefen Ozonkonzentrationen.

Ozon reizt die Schleimhaut der Atemwege, verursacht Druck auf der Brust sowie Schmerzen bei tiefer Einatmung und vermindert die Leistungsfähigkeit der Lungen.

Laut Jahresbericht 2009 von OSTLUFT ist die PM10-Belastung insbesondere durch Russ-Emissionen von Dieselfahrzeugen und durch aufgewirbelten Strassenstaub an verkehrsreichen Stadtstandorten und an Hauptverkehrsachsen erhöht. Rund die Hälfte des gemessenen Feinstaubes bildet sich aus gasförmigen Vorläuferschadstoffen in der Luft (sogenannte sekundäre PM10-Anteile). Dazu tragen namentlich Stickoxide, Schwefeldioxid, Kohlenwasserstoffe und Ammoniak bei. Die nachhaltige Minderung aller Vorläuferschadstoffe bleibt daher ein wichtiges Ziel für die Reinhaltung unserer Atemluft.

3.1.2 Luftschadstoffe in der Region Frauenfeld

An der Bahnhofstrasse in Frauenfeld wird seit 1990 eine Messstation für Luftimmissionen betrieben.



*Abbildung 12:
Messstandort Frauenfeld, Bahnhofstrasse
(Quelle: Ostluft Jahresbericht 2009)*

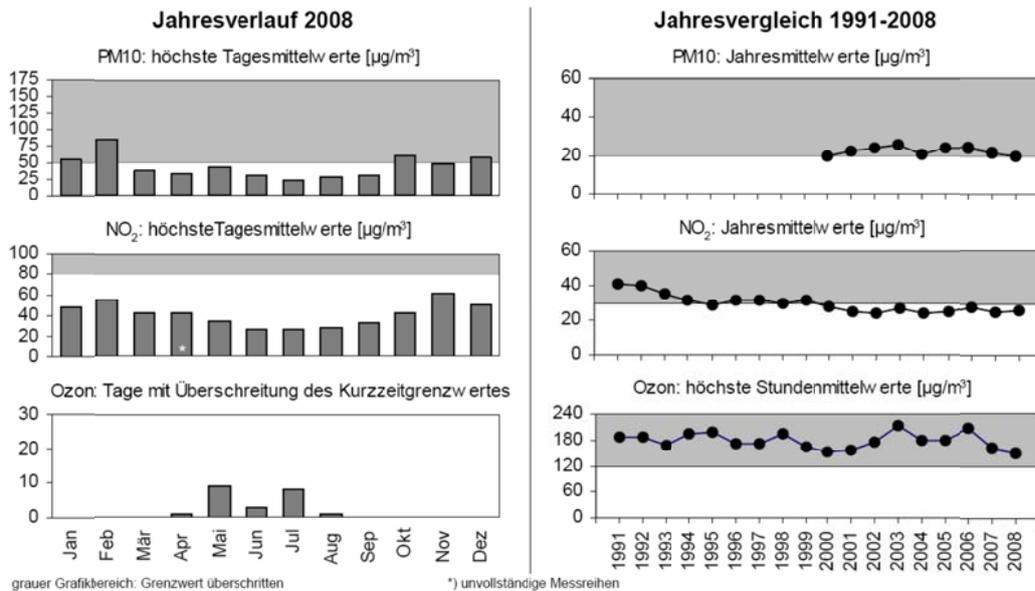


Abbildung 13:
Messwerte Standort Frauenfeld Bahnhofstrasse
(Quelle: Ostluft Jahresbericht 2009)

Im Ostluft Jahresbericht 2009 werden die Messwerte folgendermassen interpretiert:

- Während das NO₂-Jahresmittel mit 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ unter dem Grenzwert lag, wurde der Jahresmittel-Grenzwert beim PM10 erreicht.
- An 11 Tagen wurde der Tagesmittel-Grenzwert beim PM10 überschritten. Der Maximalwert betrug 86 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Die Ozonbelastung fiel deutlich geringer aus als in den Vorjahren. Der maximale Stundenwert betrug 149 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Grenzwertüberschreitungen traten an 22 Tagen auf.

Die Luftbelastung ist zwar leicht geringer als im Durchschnitt der letzten 10 Jahre, allerdings liegt sie im witterungsbedingten Schwankungsbereich. Die NO₂-Belastung an innerstädtischen und verkehrsnahen Standorten wie an der Bahnhofstrasse in Frauenfeld stagniert. Klare Verbesserungen der Luftqualität wie in den 1990er Jahren sind im neuen Jahrtausend nicht mehr festzustellen. Zwar wirken sich Fortschritte bei den Verbrennungsmotoren noch immer positiv auf die Luftemissionen aus, durch die Verkehrszunahme wird diese Verbesserung aber nahezu aufgehoben.

3.1.3 Mögliche Massnahmen zur Reduktion der Luftbelastung

Die Menge der vom Strassenverkehr erzeugten Luftemissionen entwickelt sich linear und hängt von folgenden Parametern ab:

- Verkehrsleistung: Je mehr Verkehr desto mehr Luftemissionen
- Verkehrssituation: stockender Verkehr erzeugt mehr Emissionen als flüssiger Verkehr

Um eine Verbesserung der Luftqualität zu erreichen muss daher einerseits die Verkehrsmenge reduziert und andererseits der verbleibende Verkehr verflüssigt werden.

3.2 Lärm

3.2.1 Grundlagen

Lärm ist störender Schall. Eine der am meisten wahrgenommenen negativen Begleiterscheinungen unserer heutigen Mobilität ist der Lärm. Untenstehende Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus einer Grafik des Immo-Barometers der NZZ/Wüest & Partner zu den wichtigsten Merkmalen bei der Immobiliensuche (Liste nicht abschliessend). Das Thema Lärm taucht auf Platz 6 und 8 auf.



Abbildung 14
Faktoren für Wahl der Wohnung

Lärm ist nicht nur störend, er kann auch zu gesundheitlichen und seelischen Schäden wie Schlafstörungen, Verdauungsstörungen, Bluthochdruck, Herzinfarkt, Depressionen und Aggressionen führen.

Strassenlärm wird einerseits durch das Antriebsgeräusch und andererseits durch das Rollgeräusch erzeugt. Die Lärmbelastung durch Strassenverkehr hängt von zahlreichen Faktoren wie Verkehrsmenge, Schwerverkehrsanteil, Geschwindigkeiten, Gefälle, Belag, etc. ab.

Die Beurteilung des Strassenlärms erfolgt gemäss der Schweizerischen Lärmschutzverordnung, Anhang 3. Die hier festgelegten Belastungsgrenzwerte variieren ja nach Empfindlichkeitsstufe des betreffenden Gebietes:

- Empfindlichkeitsstufe I: Zonen mit einem erhöhten Lärmschutzbedürfnis (Erholungs-zonen)
- Empfindlichkeitsstufe II: Wohnzonen sowie Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen
- Empfindlichkeitsstufe III: Wohn- und Gewerbe-zonen (Mischzonen) sowie Landwirtschaftszonen
- Empfindlichkeitsstufe IV: Industriezonen.

2 Belastungsgrenzwerte

Empfindlichkeitsstufe (Art. 43)	Planungswert		Immissions- grenzwert		Alarmwert	
	Lr in dB(A)		Lr in dB(A)		Lr in dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
I	50	40	55	45	65	60
II	55	45	60	50	70	65
III	60	50	65	55	70	65
IV	65	55	70	60	75	70

Abbildung 15
Belastungsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm
(Quelle: Lärmschutzverordnung von 1986, Stand 2008, Anhang 3)

Der Planungswert ist tiefer angesetzt als der Immissionsgrenzwert und muss bei der Beurteilung von Einzonungen berücksichtigt und bei der Erstellung von neuen Anlagen eingehalten werden. Der Immissionsgrenzwert widerspiegelt die Schädlichkeits- und Lästigkeitsgrenze. Der Alarmwert ist das Kriterium für die Dringlichkeit einer Sanierung. Der Alarmwert ist höher angesetzt als der entsprechende Immissionsgrenzwert. Kann der Alarmwert bei einer öffentlichen oder konzessionierten Anlage nicht eingehalten werden, so wird der Eigentümer verpflichtet, die Fenster gegen Schall zu dämmen.

Bezüglich Lärm ist zwischen zwei Messgrössen zu unterscheiden:

- Emission: beschreibt die Quellstärke, also der Lärm den ein Fahrzeug erzeugt.
- Immission: Beschreibt die Strassenlärmbelastung an einem bestimmten Punkt. Bei Gebäuden wird in der Mitte des geöffneten Fensters gemessen, in nicht überbauten Gebieten 1.5m über Boden.

3.2.2 Lärmbelastung in Frauenfeld

Der Strassenlärm-Kataster des Kantons Thurgau gibt Auskunft über die Emissionswerte in der Region Frauenfeld. Untenstehende Abbildung zeigt den Ausschnitt der Frauenfelder Innenstadt.

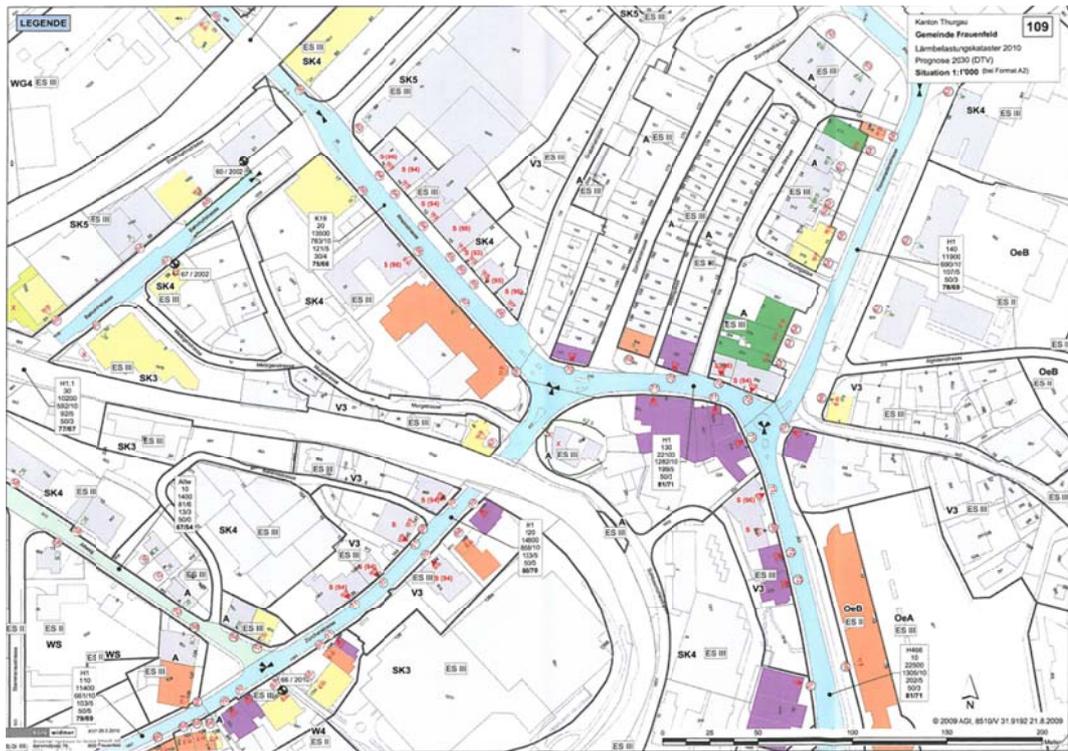


Abbildung 16
Ausschnitt aus dem Strassenlärmbelastungskataster 2010 des Kantons Thurgau
(Quelle: Kantonales Tiefbauamt Kanton Thurgau, Planung und Verkehr)

Angezeigt werden folgende Werte:

H14	Strassenname
850	Abschnittsnummer
10900	DTV in Fz/Tag
D/2008	Qualitätsgüteklasse DTV/Datum
12/5	LW-Anteil in %: Tag/Nacht
80/3	Geschw./Steigung in %
81/72	Emissionspegel Tag/Nacht

Abbildung 17
Legende zum Strassenlärmbelastungskataster 2010 des Kantons Thurgau
(Quelle: Kantonales Tiefbauamt Kanton Thurgau, Planung und Verkehr)

Auf Basis dieser Werte lassen einfache Berechnungen Annäherung an die Lärmimmissionen zu. Gerechnet wurde mit 20m Distanz zur Strasse auf einer Höhe von 1.5m.



Abbildung 18
Immissionswerte in 20m Distanz zur Strasse

Die Abbildung zeigt, dass insbesondere auf der Zürcherstrasse und St. Gallerstrasse die Immissionsgrenzwerte erreicht oder überschritten werden. Es ist anzunehmen, dass die Lärmimmissionen in der Innenstadt von Frauenfeld zum Teil den Alarmwert erreichen.

3.2.3 Mögliche Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung

Es gibt unterschiedliche Massnahmen (Raumordnung, Verkehrsplanung, Fahrzeuge, Gebäude, etc.) um die Lärmbelastungen durch den Strassenverkehr zu reduzieren. Im Folgenden einige mögliche Massnahmen:

"Leise" Fahrzeuge

Durch verbesserte Motoren konnte in den letzten Jahren eine deutliche Reduktion der Motorengeräusche erreicht werden. Da bei Geschwindigkeiten über ca. 30 km/h Rollgeräusche aber dominieren, besteht beim Motorengeräusch kein grosses Lärmreduktionspotential mehr.

"Leise" Strassenbeläge

Durch bestimmte (offenporige) Strassenbeläge können Rollgeräusche deutlich reduziert werden. Gemäss ETH Zürich / Empa Dübendorf² sind bei höheren Geschwindigkeiten Pegelminderungen von mehreren Dezibel möglich. Erforderlich ist aber eine regelmässige Erneuerung des Strassenbelages.

² ETH Zürich / Empa Dübendorf, Vorlesungsskript Lärmbekämpfung, 2005/2006

Reduktion der Verkehrsmenge

Eine Reduktion der Verkehrsmenge hat einen positiven Effekt, allerdings nur bei einer deutlichen Verkehrsabnahme: Durch die Halbierung der Verkehrsmenge kann eine Reduktion des Strassenlärmpegels von ungefähr 3 dB erreicht werden (eine Veränderung von 1 dB ist deutlich hörbar).

Verstetigung des Verkehrs und Temporeduktion

Durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Verstetigung und Verlangsamung des Verkehrs) kann ein ähnlicher Effekt erreicht werden wie durch eine wesentliche Reduktion der Verkehrsmenge. Ein Beispiel: Schallpegelmessungen in einem Wohnquartier in Zürich mit T50 und mit T30 haben ergeben, dass durch die Einführung von Tempo 30 eine Reduktion von rund 3 dB erreicht werden kann. Dies entspricht einer Halbierung des Verkehrs. Neben tiefen Geschwindigkeiten ist aber auch ein regelmässiges Geschwindigkeitsniveau wichtig. "Stop-and-Go"-Effekte führen zu grösseren Lärmemissionen

3.3 Verkehrssicherheit

3.3.1 Grundlagen

In der Schweiz ereignen sich jährlich rund 70'000 Verkehrsunfälle. 2008 kamen ca. 360 Personen bei Verkehrsunfällen ums Leben, Verletzte gab es etwa 25'000³. Die Zahl der Verletzten und getöteten Personen ging zwischen 2000 und 2008 um 24% zurück.

Wie untenstehende Grafik zeigt, ereignen sich mit Abstand die meisten Verkehrsunfälle innerorts, dort wo sich neben dem Autoverkehr auch viele andere Verkehrsteilnehmer im Strassenraum bewegen. Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit müssen also primär in diesen Gebieten ansetzen.

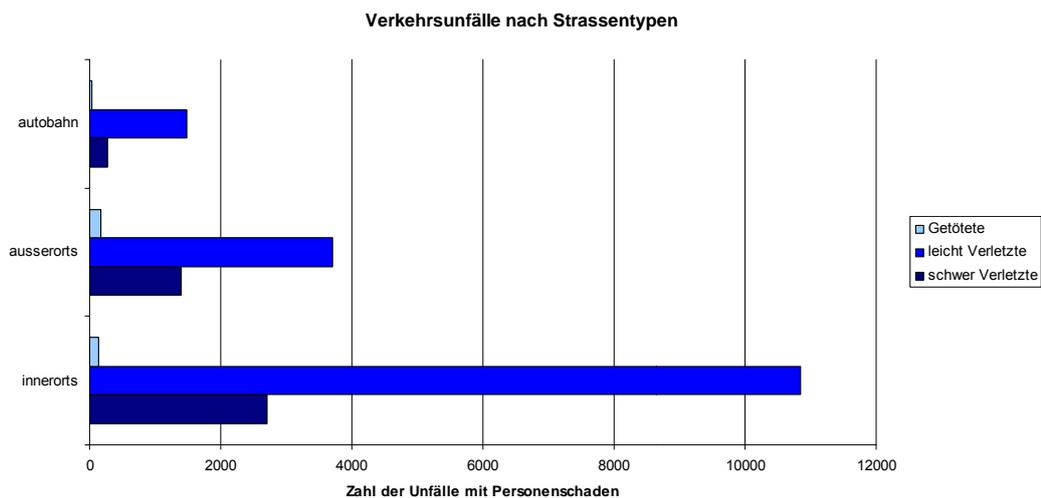


Abbildung 19
Verkehrsunfälle mit Personenschaden in der Schweiz

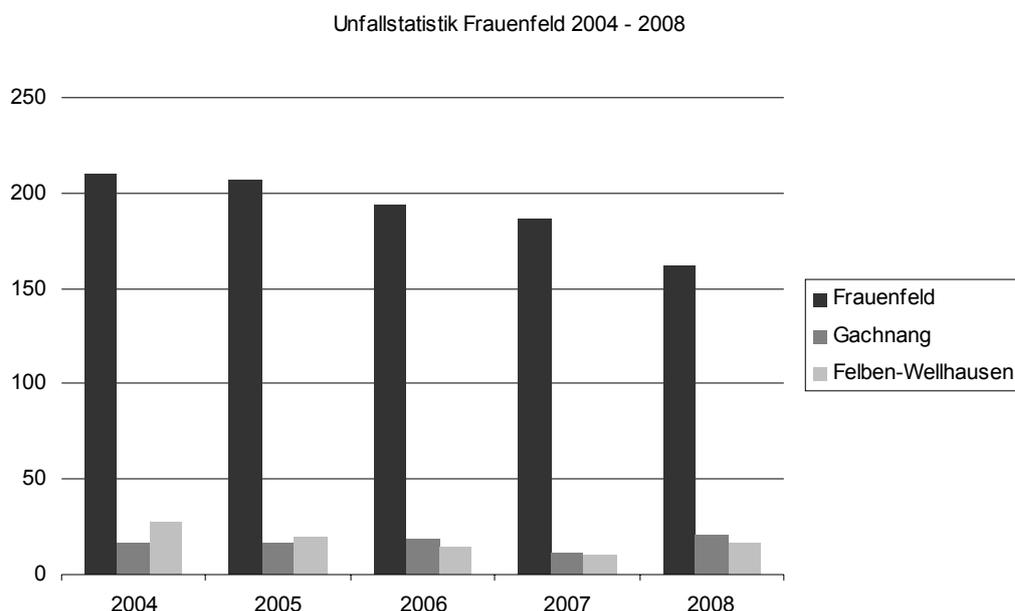
³ Daten 2009 sind zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch nicht ausgewertet.

Eine Medienmitteilung vom BFS vom 20.08.2009 zum Thema Strassenverkehrsunfälle besagt, dass es sich 2008 bei nahezu der Hälfte (48%) der schwer Verletzten und getöteten Personen um Zweiradfahrer und Zweiradfahrerinnen handelt. Dies obschon diese Verkehrsmittel nur 26% der an den Unfällen beteiligten Verkehrsmittel ausmachen. Damit zeigt sich die deutlich höhere Schwere der Unfallfolgen für Zweiradfahrende. Ähnliches gilt für zu Fuss gehende Personen, sie tragen bezüglich Sicherheit das grösste Risiko. Es gilt daher, dem Fuss- und Radverkehr bezüglich Verkehrssicherheit besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

3.3.2 Unfallstatistiken Region Frauenfeld

2008 ereigneten sich in der Agglomeration Frauenfeld rund 200 Unfälle, davon 161 auf dem Stadtgebiet von Frauenfeld, 21 in Gachnang und 16 in Felben-Wellhausen⁴. Die häufigsten Unfallarten sind Auffahrunfälle, Schleuderunfälle und Kollisionen beim Richtungswechsel. Zwischen 2004 und 2008 gab es in Frauenfeld 89 Verletzte durch Verkehrsunfälle. In Gachnang sind es 34, in Felben-Wellhausen 43. Todesfälle wurden für diesen Zeitraum keine registriert.

Wie untenstehendes Diagramm zeigt, ist die Zahl der Unfälle in Frauenfeld seit 2004 leicht gesunken, ebenso in Felben-Wellhausen. In Gachnang lässt sich kein solcher Trend feststellen.



*Abbildung 20
Entwicklung der Zahl der Unfälle 2004 – 2008*

Unfälle häufen sich meist bei Knoten von stark befahrenen Strassen. Untenstehende Abbildung zeigt einen groben Überblick über diejenigen Abschnitte im Strassennetz in

⁴ Die Daten stammen vom Kantonalen Tiefbauamt Thurgau, Abteilung Planung und Verkehr

der Agglomeration Frauenfeld, wo sich Unfälle häufen. Grundlage dafür sind wiederum die Unfalldaten 2004 bis 2008 des Tiefbauamtes Kanton Thurgau.

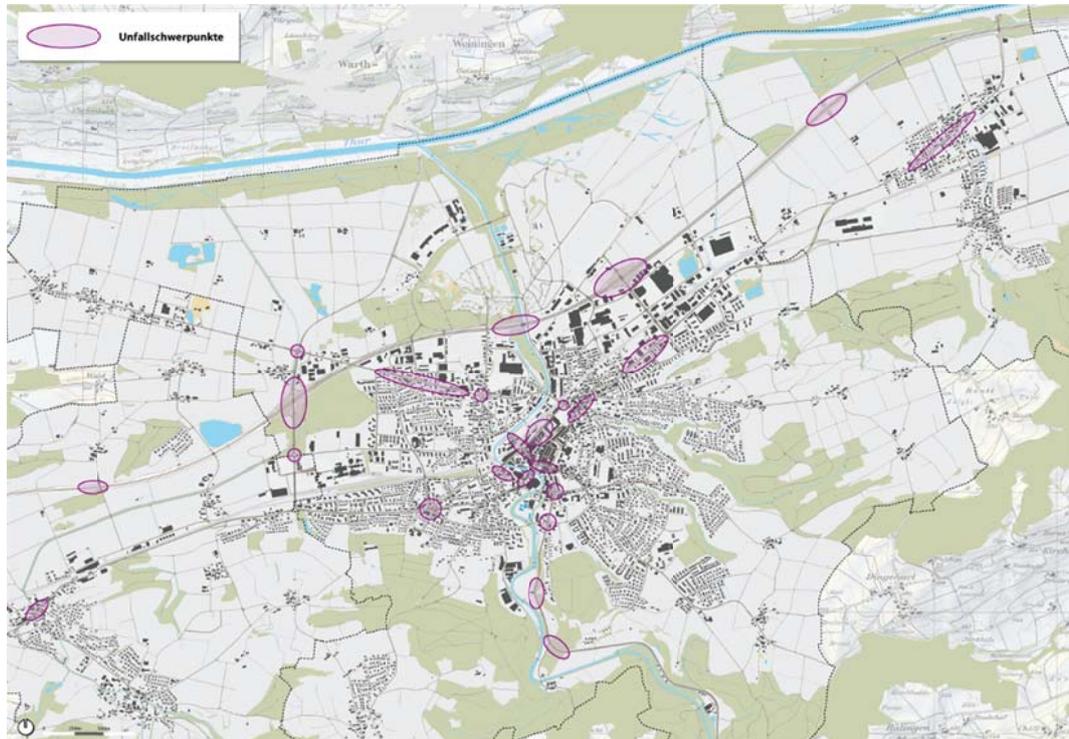


Abbildung 21
Unfallschwerpunkte

Gut sichtbar sind die Unfallhäufungen an Autobahnausfahrten, ausserorts auf den Zufahrtsstrassen zum Zentrum von Frauenfeld (St. Gallerstrasse, Schaffhauserstrasse, Zürcherstrasse Ost) sowie auf den Ortsdurchfahrten von Islikon und Felben-Wellhausen.

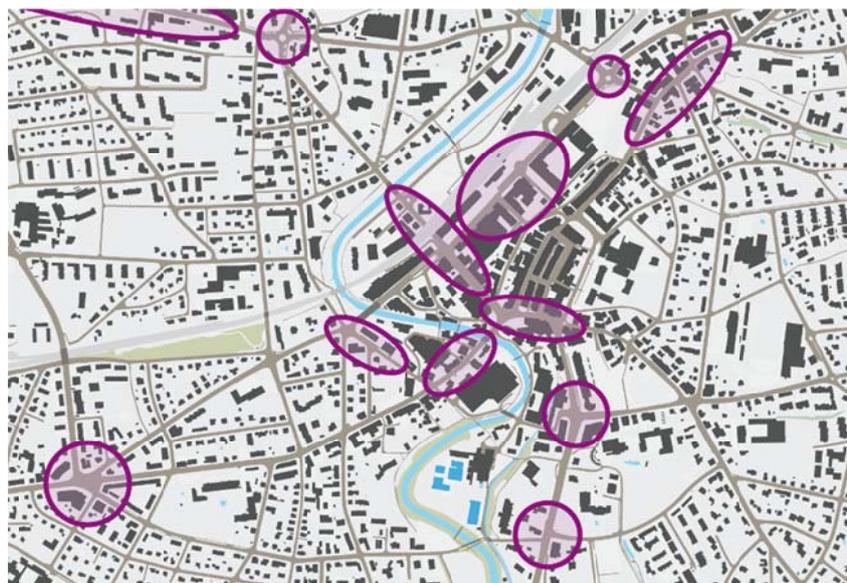


Abbildung 22
Unfallschwerpunkte Innenstadt Frauenfeld

Im Zentrum von Frauenfeld häufen sich neben dem Talbachplatz und dem Murgplatz Unfälle vor allem auf der Zürcherstrasse zwischen Kreuzplatz und Postplatz, beim Post-

platz / Rathausplatz / Holdertor, bei der Bahnunterführung Rheinstrasse und im Bereich des Bahnhofplatzes. Weitere Unfalhhäufungspunkte sind der Schweizerhofkreisel, der Knotenbereich Zürcherstrasse/Zeughausstrasse/Ringstrasse sowie die Knoten St.Gallerstrasse/Marktstrasse und St.Gallerstrasse/Reutenenstrasse.

Die Analyse der Unfallraten für die Strassen im Zentrum von Frauenfeld zeigt vor allem für 2 Abschnitte sehr hohe Werte:

- Vorstadt im Knotenbereich zwischen Zeughausstrasse und Erchingerstrasse
- Rheinstrasse zwischen Bahnunterführung und Postkreisel

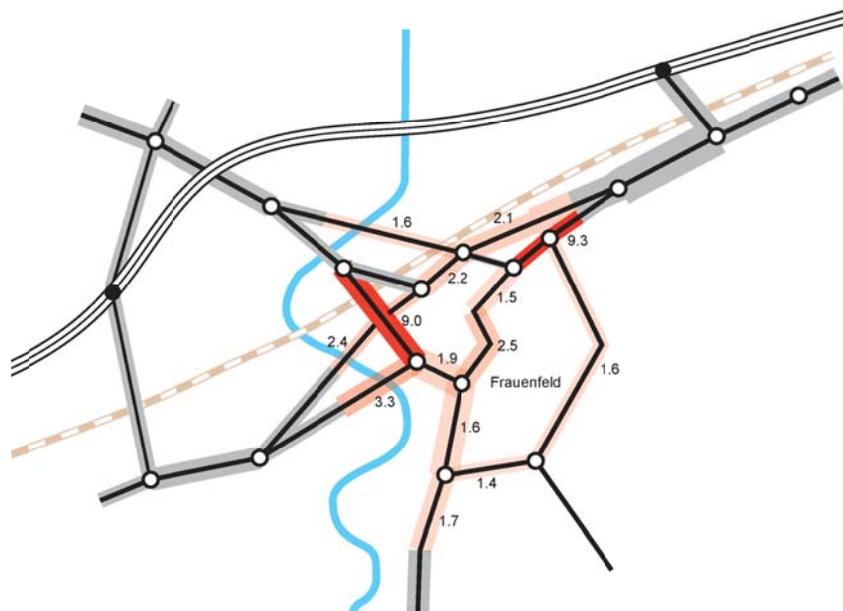


Abbildung 23
Unfallraten im Zentrum von Frauenfeld

Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind neben baulichen Massnahmen vor allem Massnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten, Erhöhung der Aufmerksamkeit und der Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmenden.

4 Städtevergleich

4.1 Vorbemerkung

Viele Städte sind um eine Aufwertung und Stärkung ihrer Innenstädte bemüht. Sie kämpfen mit ähnlichen Problemen (Strukturwandel im Einzelhandel, Konkurrenz an der Peripherie, erhöhte Mobilität, etc.)

Als Grundlage für die Diskussion für die Entwicklung der Innenstadt von Frauenfeld wurden mehrere Städte miteinander verglichen. Hierbei geht es weniger um die "richtige Lösung" für Innenstädte herauszuarbeiten, als vielmehr darum, aus dem Vergleich Schlussfolgerungen für die Entwicklung der Innenstadt von Frauenfeld zu ziehen.

4.2 Übersicht

Agglomeration	Einwohner	Kernstadt	Einwohner	Vollzeitäquivalente (Annäherung)	
Yverdon-les-Bains	29'774	Yverdon-les-Bains	24'376	11'313	im Bezirk
Frauenfeld	27'005	Frauenfeld	21'954	18'380	im Bezirk
<i>zählt zu Agglo Olten-Zofingen</i>		Olten	16'707		
<i>zählt zu Agglo Baden-Brugg</i>		Baden	16'691		
Wil SG	64'162	Wil	16'392	25'914	Wahlkreis Wil
Burgdorf	27'197	Burgdorf	14'714	16'694	im Bezirk
<i>zählt zu Agglo Basel</i>		Rheinfelden	10'870		
<i>zählt zu Agglo Olten-Zofingen</i>		Zofingen	10'394		

Abbildung 24:
Übersicht Städtevergleich

4.3 Baden

Kennzahlen

- Teil der Agglomeration Baden – Brugg
- Kernstadt
 - Einwohner: 17'000
 - Arbeitsplätze: 25'000

Übersicht

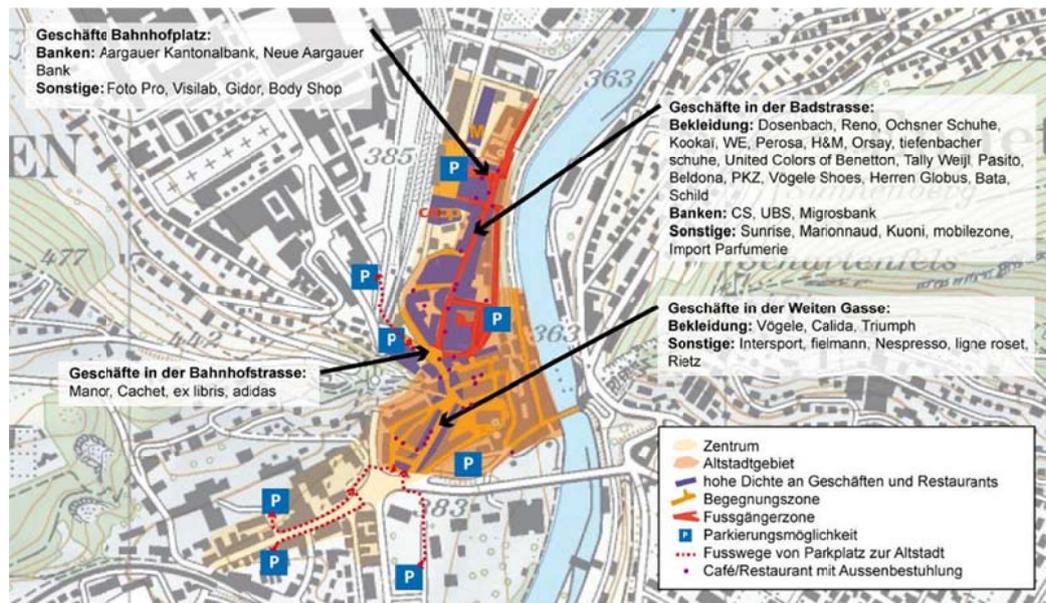


Abbildung 25:
Übersicht Baden

Beschrieb

- Sehr fussgängerfreundliche Altstadt
- Altstadt schliesst unmittelbar an Bahnhof als zentraler Verkehrsknotenpunkt an
- Geschäfte aller grossen Ketten vorhanden
- Grosses gastronomisches Angebot, insbesondere auch Lokale mit Aussenbestuhlung
- Konzentration entlang praktisch einer Achse (Badstrasse – Weite Gasse). Abseits dieser Achse ruhige Zonen mit Gewerbe, Wohnen und Verwaltung

Verkehrsregime

- In Zentrumsnähe ca. 1040 Parkplätze (Grossteil in Parkhäusern)
- Praktisch gesamtes Altstadtgebiet ist mindestens Begegnungszone
- Begegnungszone: Tempo 20, Verbot für MIV, ausgenommen Berechtigte (Güterumschlag 06.00 bis 11.00 und 14.00 bis 16.00 Uhr)
- Fussgängerzone: Fahrverbot, Zubringer von 06.00 bis 11.00 Uhr gestattet

Parkierung

- Diverse Parkhäuser mit unterirdischer Zufahrt im Zentrum bzw. in guter Gehdistanz vom Zentrum
- Parkhäuser (mit kleinen Differenzen):
 - 1 Stunde: 1.- bis 1.50 CHF
 - 4 Stunden: 6.- bis 7.50 CHF
- Wenige Parkplätze für Kurzparkzeit:
 - Grabenstrasse bis max. 120 Min. (2.50 CHF)

4.4 Wil

Kennzahlen

- Eigenständige Agglomeration:
 - Einwohner: 64'000
- Kernstadt
 - Einwohner: 16'400
 - Arbeitsplätze: 26'000 (Wahlkreis Wil)

Übersicht

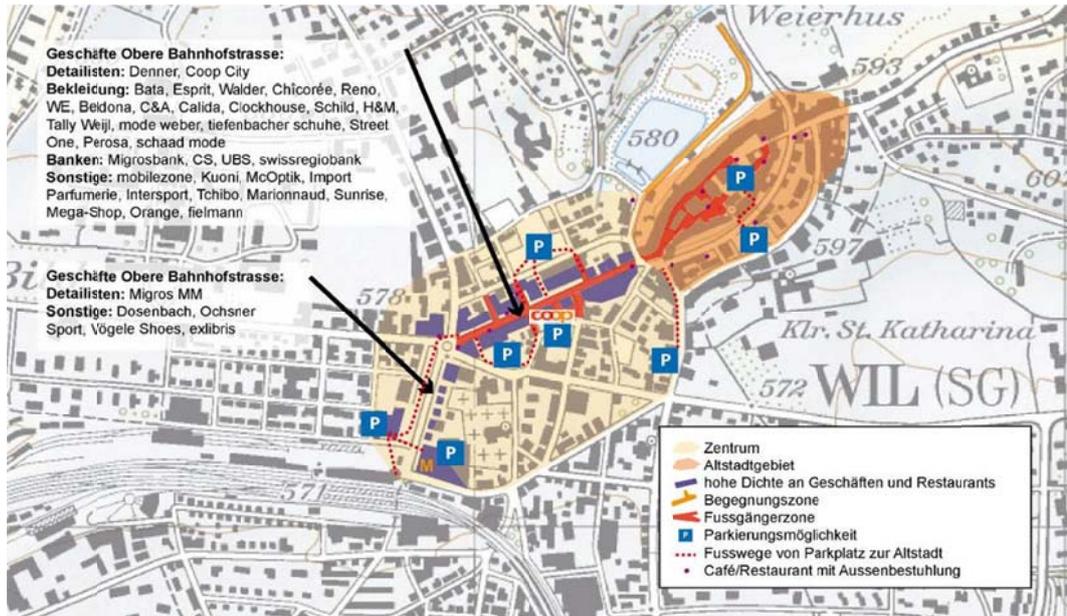


Abbildung 26:
Übersicht Wil

Beschrieb

- Hauptzentrum auf Achse zwischen Bahnhof und Altstadt
- Geschäfte aller grossen Ketten vorhanden
- Eher kleines gastronomisches Angebot im Zentrum und Altstadt
- Konzentration der Geschäfte auf einer Achse. Abseits dieser Achse sind Geschäfte vorhanden, jedoch versprenkelt
- Altstadt ist eher ruhige Wohn- und Verwaltungszone

Verkehrsregime Innenstadt

- Geschäftszentrum liegt in Fussgängerzone, ebenso die wichtigsten Bereiche der Altstadt
- Fussgängerzone: Verbot für alle Fahrzeuge (auch Velos), ausser mit schriftlicher Bewilligung
- Güterumschlag morgens bis 11 Uhr und abends ab 18 Uhr. Samstags bis 10 Uhr und ab 17 Uhr

Parkierung

- 1845 Parkplätze im Zentrumsgebiet
- Parkhäuser (Bahnhof und Zentrum):
 - 1 Stunde: 2.- CHF, 4 Stunden: 8.- CHF
- Parkplätze (im Zentrum):
 - 1 Stunde: 1.20 bis 1.80 CHF, 4 Stunden: 4.80 CHF
- Weitere Kurzzeitparkplätze vorhanden

4.5 Yverdon de Bains

Kennzahlen

- Eigenständige Agglomeration
 - Einwohner: 30'000
- Kernstadt:
 - Einwohner: 24'000
 - Arbeitsplätze: 18'000

Übersicht

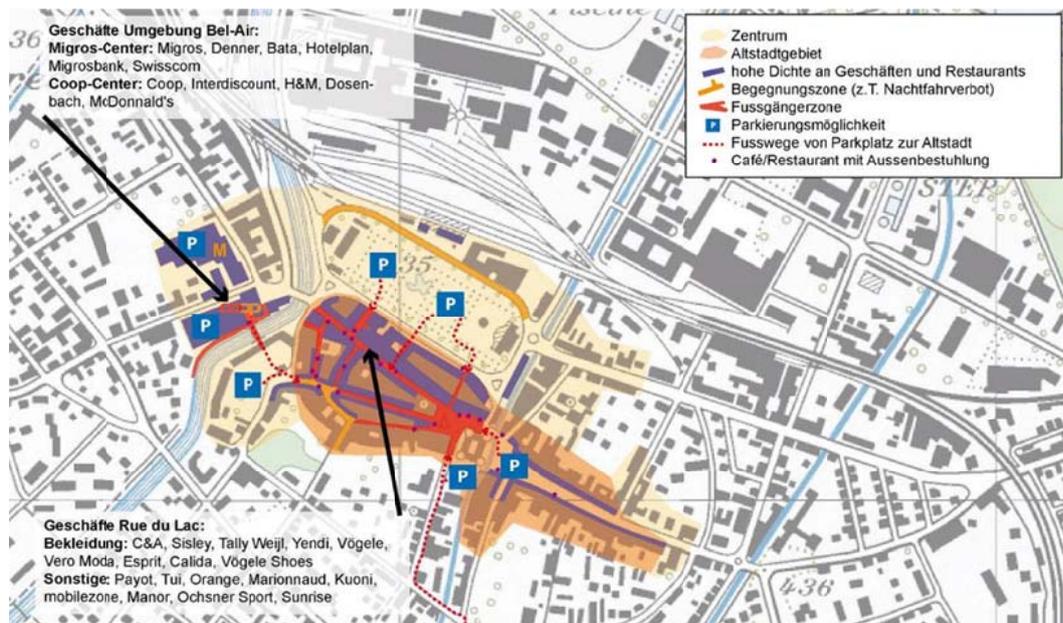


Abbildung 27:
Übersicht Yverdon de Bains

Beschrieb

- Drei Zentrumsbereiche: neues Zentrum bei Bel-Air mit Einkaufszentren, Altstadtbereich mit Rue du Lac als Haupteinkaufsgasse und Vorstadtbereich mit Rue de la Plaine
- Viele grosse Ketten in Hauptgasse vorhanden, weitere in Bel-Air-Zentren, abseits der Hauptgasse hauptsächlich Einzelgeschäfte
- Viele Cafés und Restaurants mit Aussenbestuhlung
- Kompakte Altstadt mit guten Fussverbindungen

Verkehrsregime Innenstadt

- Begegnungszone bei Bahnhof und gute Anbindung an Altstadt
- Kernbereich der Altstadt als Fussgängerzone (Fahrverbot ausgenommen Velo und Anlieferung von 6-10 Uhr)

Parkierung

- 900 Parkplätze im Zentrum
- Grosser Parkplatz beim Bahnhof (Place d'Armes):
 - 1 Stunde 1.- CHF, max. 3 Stunden für 3.- CHF.
- Parkplatz hinter Schloss:
 - 1 Stunde 1.- CHF, 4 Stunden 5.- CHF (max. 8h)
- Parkhaus Einkaufszentrum Bel-Air:
 - 1 Stunde gratis, 4 Stunden 4.80 CHF
- Ansonsten vor allem Kurzparkplätze (max. 2 Stunden):
 - 1.- CHF/Stunde

4.6 Burgdorf

Kennzahlen

- Eigenständige Agglomeration
 - Einwohner: 27'000
- Kernstadt
 - Einwohner: 15'000
 - Arbeitsplätze: 17'000

Übersicht

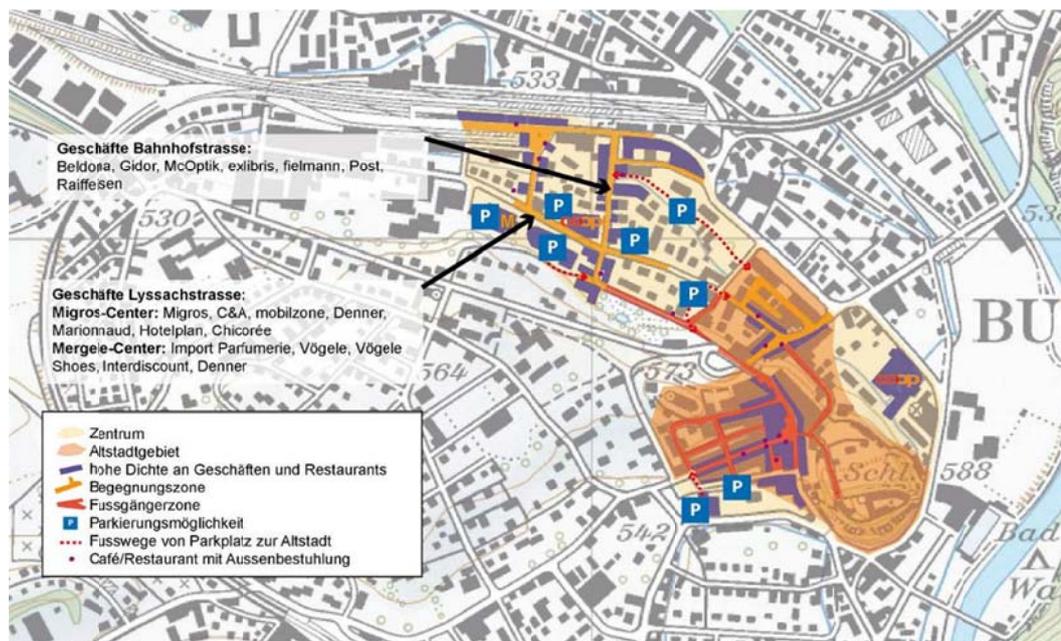


Abbildung 28:
Übersicht Burgdorf

Beschrieb

- Hauptzentrum mit Geschäftsketten im neuen Kern um die Bahnhof-, Lyssach- und Poststrasse
- In der Altstadt einige Einzelgeschäfte und Cafés/Restaurants
- Gute Verbindungswege zwischen neuem und altem Zentrum

Verkehrsregime Innenstadt

- Fast ganzes Zentrumsgebiet Begegnungszone T20
- Begegnungszone in der Altstadt mit Nachtfahrverbot (ausgenommen Anwohner)
- Oberstadt Fussgängerzone mit Fahrverbot (ausgenommen Velo und Zubringer)

Parkierung

- 768 Parkplätze im Zentrumsgebiet
- Parkhaus südlich der Altstadt:
 - 1 Stunde gratis, 4 Stunden 7.- CHF
- Parkhaus Museum Franz Gertsch:
 - 1 Stunde 2.- CHF, 4 Stunden 8.-
- Parkplatz Bahnhof:
 - 1 Stunde 3.- CHF, 4 Stunden 4.-
- Parkhäuser bei Einkaufszentren Lyssachstrasse (zusätzlich zu den 768 Parkplätzen):
 - 90 Minuten gratis

4.7 Olten

Kennzahlen

- Teil der Agglomeration Olten – Zofingen
- Kernstadt
 - Einwohner: 16'700
 - Arbeitsplätze: 17'000

Übersicht

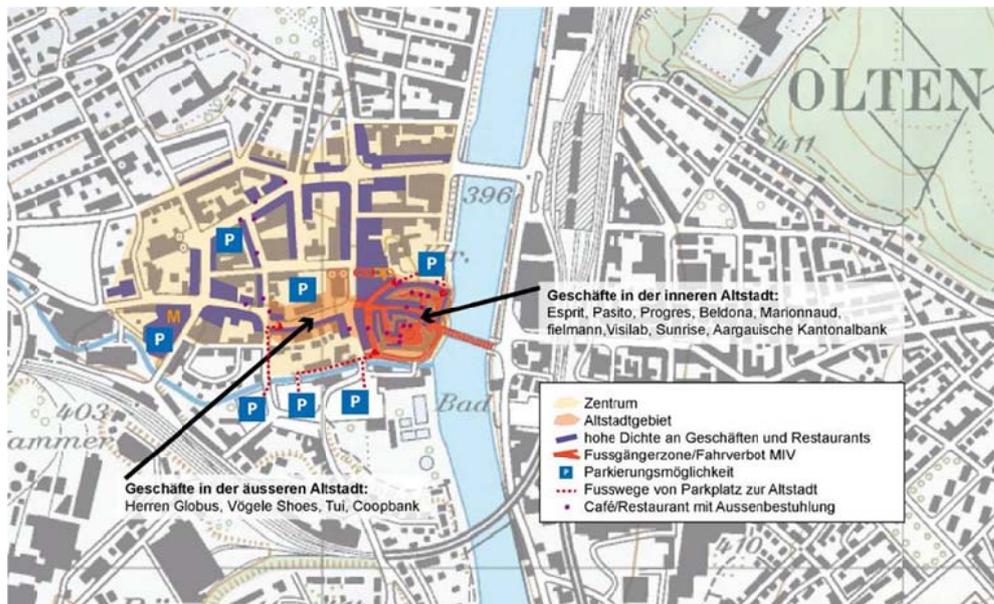


Abbildung 29:
Übersicht Olten

Beschrieb

- Kleine Altstadt mit innerem kompaktem Kern und äusserem Bereich entlang der Kirchgasse. (Neues Zentrum östlich der Aare wurde nicht berücksichtigt)
- Eher wenig Geschäfte in Altstadt. Kommerzielles Zentrum befindet sich ausserhalb vor allem im Bereich Baslerstrasse
- Grosses Angebot an Restaurants und Cafés in der Altstadt
- Kompaktes Zentrumsgebiet

Verkehrsregime Innenstadt

- Innere Altstadt mit Fussgängerzone: Fahrverbot (z.T. auch für Velos) ausser für Berechtigte und Güterumschlag 7 bis 11:30 Uhr
- Äussere Altstadt mit normalem Verkehrsregime
- Gute Fussverbindung vom Bahnhof über die Alte Brücke in die Altstadt

Parkierung

- 807 Parkplätze im Zentrumsgebiet
- Parkplätze rund um die Altstadt vorhanden
 - 1 Stunde: 0.50 bis 1.- CHF, 4 Stunden: 3.50 CHF
- Parkhäuser:
 - 1 Stunde: 1.- CHF, 4 Stunden: 4.- CHF
- Kurzparkplätze: 15 Min. gratis, 30 Min. 1.- CHF.

4.8 Zofingen

Kennzahlen

- Teil der Agglomeration Olten – Zofingen
- Kernstadt
 - Einwohner: 10'400
 - Arbeitsplätze: 10'000

Übersicht

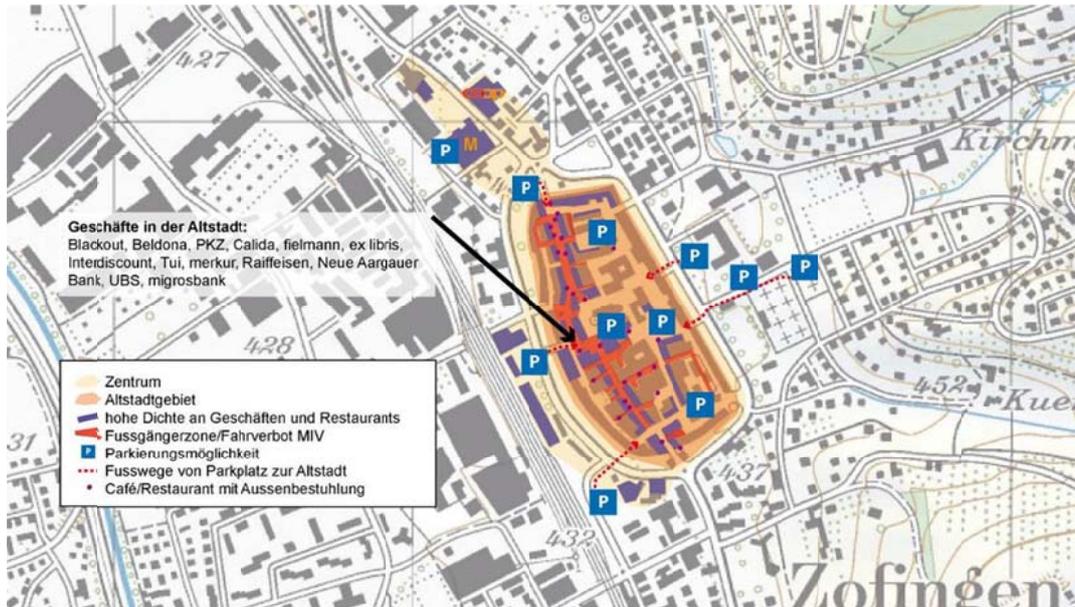


Abbildung 30:
Übersicht Zofingen

Beschrieb

- Sehr schöne, grosse und abgeschlossene Altstadt mit Grüngürtel rundherum
- Weiteres Zentrumsgebiet umfasst nur noch das Bahnhofsgebiet und die Detaillisten nördlich der Altstadt
- Für die Grösse von Zofingen befindet sich viele Geschäfte (auch Ketten) und ein grosses Angebot an Restaurants und Cafés innerhalb der Altstadt
- Sehr gute Fussweganbindung von Bahnhof und von Parkplätzen in die Altstadt.

Verkehrsregime Innenstadt

- Gesamte Altstadt Zone 30 mit Nachtfahrverbot für Motorräder und Mofas
- Fussgängerzone entlang Vorderer Hauptgasse (Fahrverbot ausser Velo und Güterumschlag 6 bis 12 Uhr)
- Relativ viel Verkehr innerhalb der Altstadt durch grosses Parkplatzangebot (Strassenrandparkierung)

Parkierung

- 310 Parkplätze in der Altstadt, total ca. 1000 Stück
- Parkhaus Bahnhof:
 - 1 Stunde: 0.70 CHF; 4 Stunden: 4.90 CHF
- Parkplätze innerhalb der Altstadt:
 - 1 Stunde: 1.- CHF, 2 Stunden (max.): 3.- CHF
- Parkplätze ausserhalb der Altstadt:
 - 1 Stunde: 0.50 bis 1.- CHF, 4 Stunden: 3.50 bis 4.- CHF

4.9 Rheinfelden

Kennzahlen

- Teil der Agglomeration Basel
- Kernstadt
 - Einwohner: 10'900
 - Arbeitsplätze: 6'000

Übersicht

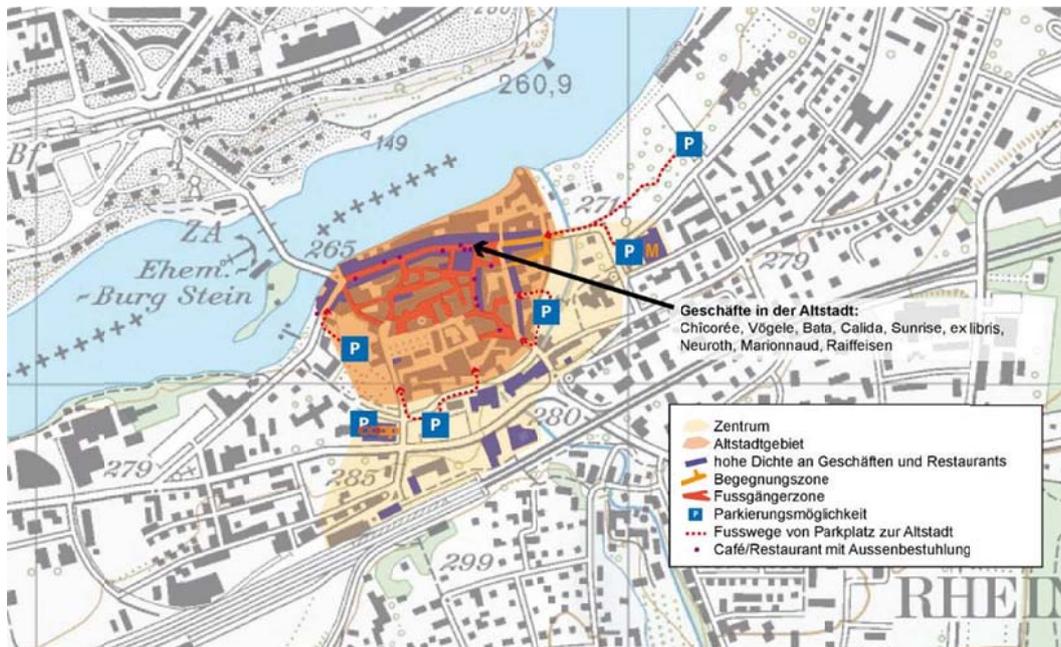


Abbildung 31:
Übersicht Rheinfelden

Beschrieb

- Kleine, schöne und verwinkelte Altstadt mit kurzen Fusswegen
- Relativ wenig Geschäfte bzw. Ketten in der Altstadt. Kommerzielles Zentrum befindet sich eher ausserhalb der Altstadt
- Konzentration auf hauptsächlich zwei Achsen (Marktgasse und Geissgasse)
- Gutes Angebot an Restaurants und Cafés mit Aussenbestuhlung auf zwei Achsen in der Fussgängerzone

Verkehrsregime Innenstadt

- Grossteil der Altstadt mit Fussgängerzone: Fahrverbot ausser Velo, Berechtigte und Güterumschlag 7-19 Uhr
- Kleine Begegnungszone als Verlängerung der Fussgängerzone
- Ansonsten Zufahrt in Altstadt möglich, z.T. mit Nachtfahrverbot 20 bis 5 Uhr ausgenommen Berechtigte

Parkierung

- Parkierung nur ausserhalb der Altstadt
- Parkplätze:
 - 1 Stunde: 0.50 CHF, 4 Stunden: 5.50 CHF
- Parkhaus:
 - 1 Stunde: 1.- CHF, 4 Stunden: 4.- CHF

4.10 Frauenfeld

Kennzahlen

- Eigenständige Agglomeration
 - Einwohner: 27'000
- Kernstadt:
 - Einwohner: 22'000
 - Arbeitsplätze: 19'000

Übersicht

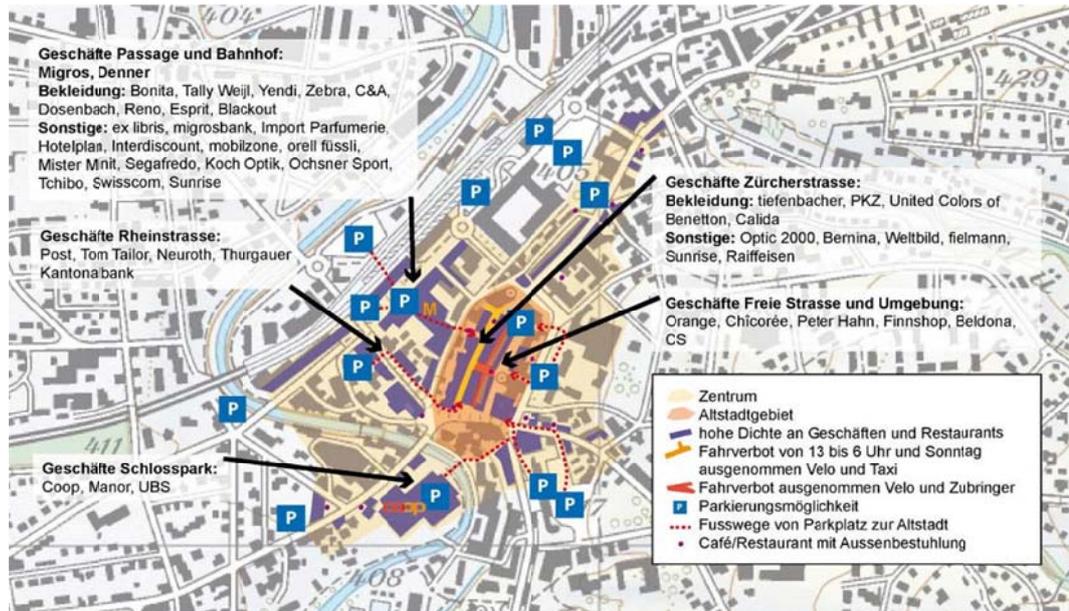


Abbildung 32:
Übersicht Frauenfeld

Beschrieb

- Kommerzielles Zentrum in der Passage, im Schlosspark und in der Zürcherstrasse (Altstadt)
- Grosse Ketten befinden sich in der Passage, einige in der Zürcherstrasse
- Eher kleines Angebot an Restaurants und Cafés in der Altstadt, kaum Aussenbestuhlung

Verkehrsregime Innenstadt

- Keine Fussgängerzone in der Altstadt
- Mittelgasse mit Fahrverbot ausgenommen Velo + Zubringer
- Zürcherstrasse mit Fahrverbot 13 bis 6 Uhr und sonntags, ausgenommen Velo und Taxi. Zudem Parkierung möglich

Parkierung

- 1225 Parkplätze im Zentrumsgebiet
- Parkhäuser Passage und Schlosspark:
 - 1 Stunde gratis, 4 Stunden 6.- bis 7.- CHF
- Öffentliche Parkplätze:
 - 1 Stunde 0.50 bis 1.20 CHF, 4 Stunden 2.- bis 4.- CHF

4.11 Schlussfolgerungen

Struktur

- Mit 81% leben überdurchschnittlich viele EinwohnerInnen der Agglomeration Frauenfeld in der Stadt selbst (Rund 22'000 EinwohnerInnen).
- Die kommerziellen Zentren befinden sich unmittelbar neben der Altstadt oder in der Nähe, ähnlich wie in Wil, Olten, Rheinfelden, Burgdorf (im Unterschied zu Baden oder Yverdon mit kommerziellem Zentrum in Altstadt).
- Frauenfeld weist eine günstige Situation auf, da die beiden Grossverteiler an 2 Seiten der Altstadt gelegen sind.
- Die Altstadt von Frauenfeld ist durch ihre Kompaktheit und die gute Anbindung an den Bahnhof und die Passage gegenüber anderen Städten prädestiniert für den Langsamverkehr.

Angebot

- In der Altstadt von Frauenfeld befinden sich einige Ketten. Nicht so viele wie z.B. in Baden, aber mehr wie z.B. Burgdorf, Wil oder Rheinfelden.
- Es fehlt jedoch ein Publikumsmagnet wie z.B. H&M, bzw. allgemein Bekleidungsgeschäfte.
- Unterdurchschnittlich ist das gastronomische Angebot in der Altstadt, insbesondere auch mit Aussenbestuhlung. Dadurch wirkt die Altstadt im Sommer weniger belebt.
- Die Altstadt von Frauenfeld ist nicht so belebt wie diejenige von Baden oder Yverdon, verfügt aber über mehr Geschäfte als Burgdorf oder Wil. Es fehlt jedoch eine angemessene Fussgängerzone.

Verkehrsregime

- Frauenfeld hat als einzige der Vergleichsstädte die Hauptgasse der Altstadt nicht für den MIV gesperrt (von 6 bis 13 Uhr befahrbar inkl. Kurzzeitparkierung).
- Wie in den anderen Städten tangieren stark belastete Strassenzüge die Innenstadt. In Frauenfeld führt jedoch noch eine Kantonsstrasse durch die Altstadt (Rathausplatz).

Parkierung

- Rund um die Altstadt sind in kurzer Gehdistanz etwas mehr Parkplätze als in Yverdon vorhanden, die im Vergleich zu anderen Städten eher tiefpreisig angeboten werden.
- Die Parkgebühren in der Innenstadt sind für Kurzparkplätze vergleichbar mit den anderen Städten. Für längeres Parkieren (4 Stunden) sind die gebühren vergleichsweise gering.

5 Verkehrsmittelwahl

5.1 Auswertung Mikrozensus 2005

Allgemein

Für die Agglomeration Frauenfeld wurden Auswertungen des Mikrozensus 2005 durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den folgenden Abbildungen ersichtlich. Abbildung 33 zeigt die Verkehrsmittelwahl für die gesamte Agglomeration Frauenfeld, aufgeschlüsselt nach Binnen-, Ziel- und Quellverkehr.

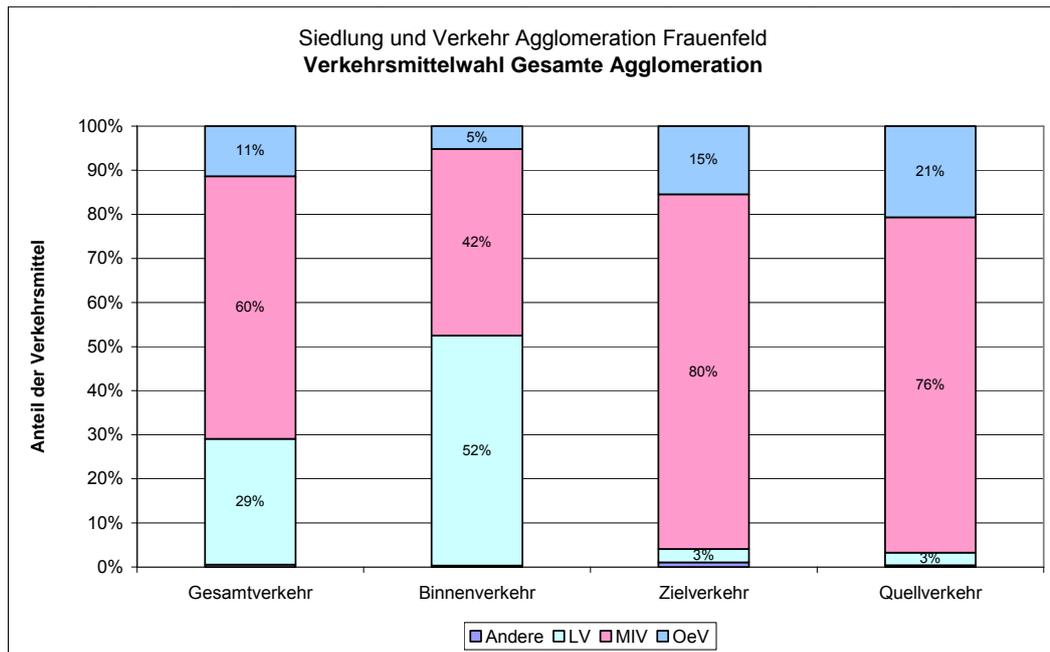


Abbildung 33
Verkehrsmittelwahl in der Agglomeration Frauenfeld (Anzahl Wege)

Abbildung 34 zeigt die Verkehrsmittelwahl im Vergleich zwischen Frauenfeld, Felben-Wellhausen und Gachnang.

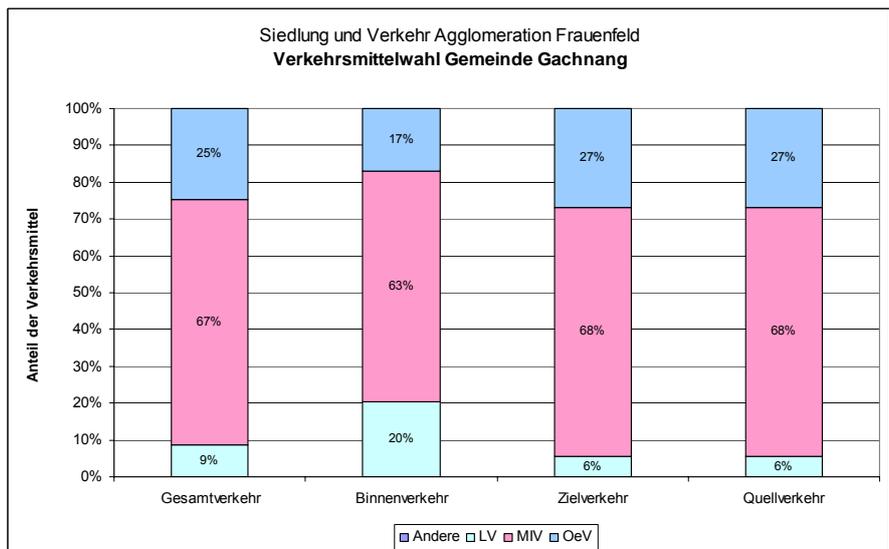
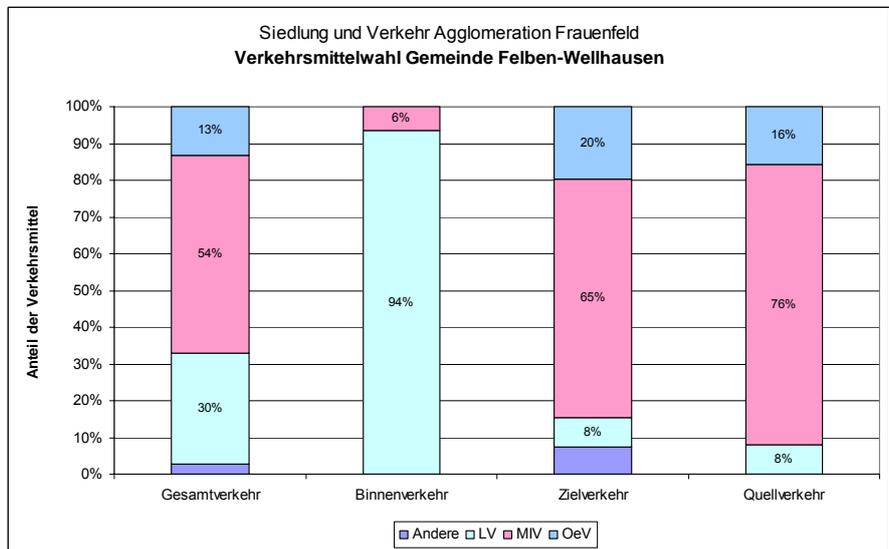
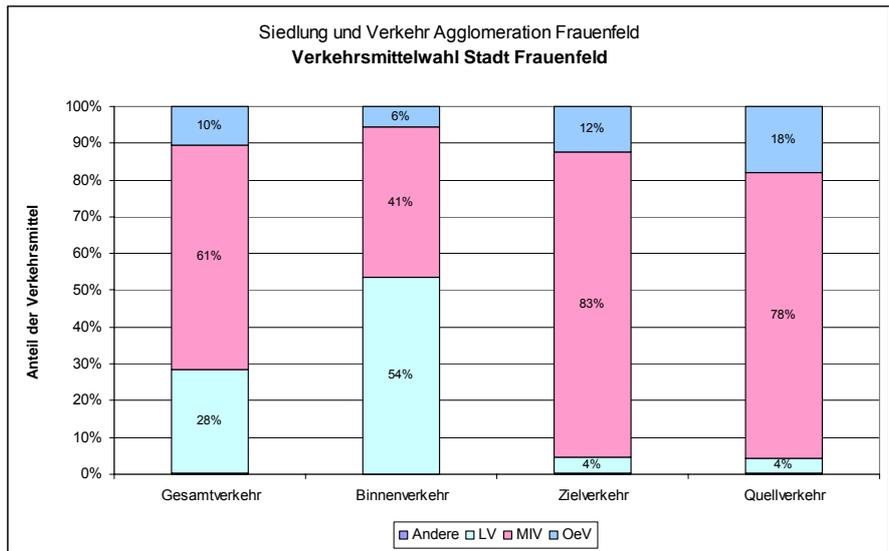


Abbildung 34
Vergleich der Verkehrsmittelwahl in den 3 Agglomerationsgemeinden

Die Auswertung des Mikrozensus zeigt folgende Charakteristiken für die Agglomeration Frauenfeld:

- Im Binnenverkehr der Stadt Frauenfeld werden mehr als die Hälfte der Wege zu Fuss und mit dem Rad (LV) zurückgelegt.
- Im Quell- und Zielverkehr überwiegt der motorisierte Individualverkehr (MIV) in allen drei Gemeinden – am deutlichsten in der Stadt Frauenfeld.
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Frauenfeld ist mit 18% im Quellverkehr am grössten. Die Gemeinde Gachnang hat mit 27% den höchsten ÖV-Anteil in der Agglomeration.
- In Felben-Wellhausen werden die Wege im Binnenverkehr hauptsächlich zu Fuss und mit dem Rad (LV) zurückgelegt. Im Bezug auf den Gesamtverkehr der Gemeinde relativiert sich jedoch der hohe Anteil des Langsamverkehrs.
- Gachnang weist sowohl für den Binnenverkehr als auch in Relation zum Gesamtverkehr der Gemeinde einen sehr kleinen Anteil Wege auf, die zu Fuss und mit dem Rad zurückgelegt werden.

5.2 Vergleich mit anderen Städten

Binnenverkehr

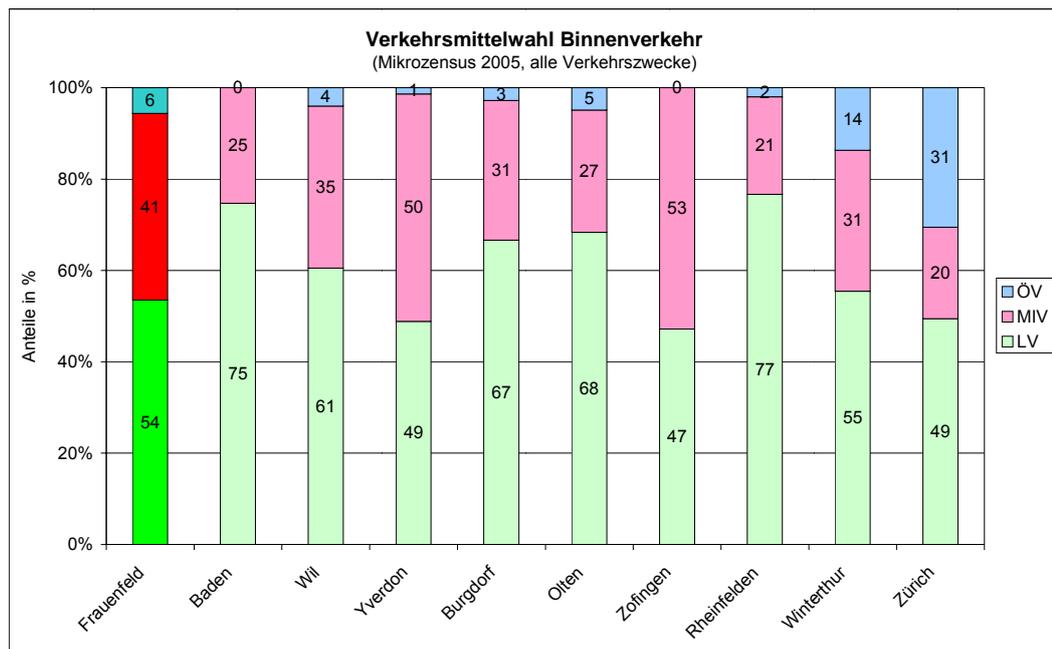


Abbildung 35
Vergleich der Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr
in ausgewählten Städten

Der Vergleich mit anderen Städten zeigt, dass der Anteil des Fuss- und Radverkehrs (Langsamverkehr LV) in Frauenfeld im Binnenverkehr eher im unteren Mittelfeld liegt. Andersherum gesagt, in Frauenfeld besteht – trotz der ausgeprägten Radkultur – noch Potential für die Förderung des Fuss- und Radverkehrs. Städte wie Baden oder Rheinfelden zeigen, dass ein Anteil von über 70% im Binnenverkehr möglich ist.

Zielverkehr

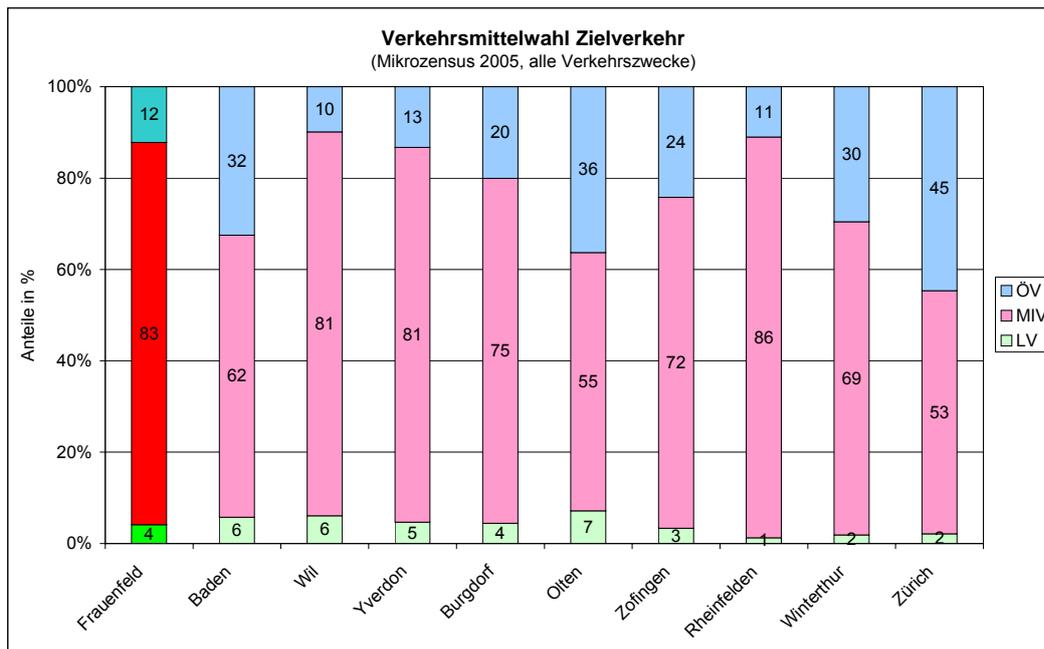


Abbildung 36
Vergleich der Verkehrsmittelwahl im Zielverkehr
in ausgewählten Städten

Der Vergleich im Zielverkehr (Verkehr nach Frauenfeld) mit anderen Städten zeigt einen sehr hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Vergleichbare Städte wie Baden, Burgdorf oder Olten verdeutlichen, dass ein gewisses Entwicklungspotential im Bereich des öffentlichen Verkehrs besteht.

Quellverkehr

Im Vergleich des Quellverkehrs (Verkehr weg von Frauenfeld) mit anderen Städten liegt Frauenfeld im Mittelfeld. Wie beim Zielverkehr besteht auch hier noch Potential im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

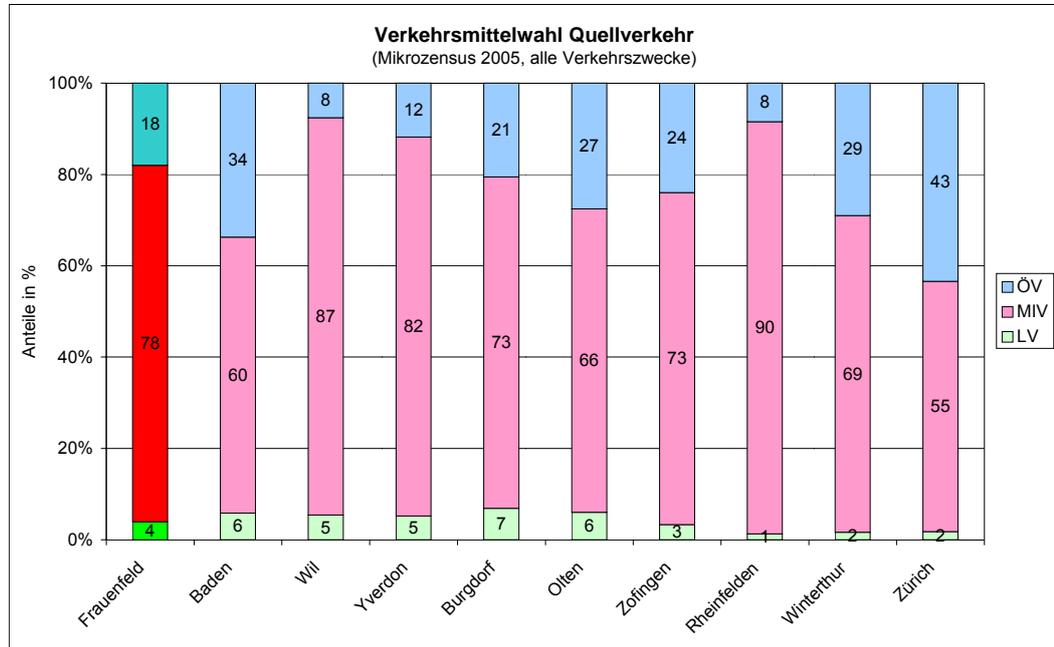


Abbildung 37
Vergleich der Verkehrsmittelwahl im Quellverkehr
in ausgewählten Städten

6 Entwicklungsszenarien

6.1 Methodik

Die Szenarietechnik ist eine Methode, um mögliche zukünftige Entwicklungen als Grundlage für eine Strategieentscheidung darzustellen. Im Gegensatz zur Prognose versuchen Szenarien nicht eine wahrscheinliche künftige Entwicklung abzubilden, sondern mit möglichst pointierten Wenn-Dann-Beziehungen Konsequenzen von Entscheidungen und Massnahmen aufzuzeigen.

6.2 Szenarien

6.2.1 Vorbemerkung

Für die Agglomeration Frauenfeld wurden als Grundlage für die Diskussion drei Szenarien entwickelt und die wahrscheinlichen Folgen ermittelt bzw. aufgezeigt:

- Szenario Stadt
- Szenario Agglomeration
- Szenario Land

6.2.2 Szenario Stadt

Profil

Das Szenario Stadt geht von einer eigenständigen Stadtregion mit einem klaren Profil aus. Die Stadt Frauenfeld als Verwaltungs-, Handels- und Dienstleistungszentrum des Kantons wird gestärkt und ihre Position als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum ausgebaut. Im wirtschaftlichen Bereich liegt das Schwergewicht der künftigen Entwicklung im Bereich Handel und Dienstleistung.

Siedlung

Die Siedlungsentwicklung wird auf zentrale Standorte bzw. auf Standorte, welche sehr gut im öffentlichen Verkehr erschlossen sind, konzentriert. Es findet eine bauliche Verdichtung statt, um eine weitere Ausdehnung des Siedlungsgebietes entgegenzuwirken. Die Wohnformen sind Geschosswohnungsbau (W3/W4) sowie verdichteter Flachbau (W2).

Als Referenzbild für die Siedlungsstruktur dient La-Chaux-de-Fond.



Verkehr

Im Verkehrsbereich werden der Fuss- und Radverkehr sowie der öffentliche Verkehr gefördert. Die Hauptstrassen werden für den Fuss- und Radverkehr aufgewertet, das öV-Angebot ausgebaut (neue S-Bahnhaltestellen, verbessertes öV-Angebot in den Randzeiten).

Das künftige Verkehrswachstum wird weitgehend mit dem Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr aufgenommen. Durch konsequentes Verkehrsmanagement sowie flankierende Massnahmen zu Netzergänzungen werden die Strassenkapazitäten begrenzt. Durch flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung sowie zwingendes Mobilitätsmanagement werden Anreize gesetzt, um zu Fuss zu gehen, Velo zuzufahren bzw. öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.

6.2.3 Szenario Agglomeration

Profil

Das Szenario Agglomeration geht davon aus, dass die Agglomeration zunehmend in den Sog der Grossagglomeration Zürich/Winterthur gerät. Das eigenständige Profil geht schrittweise verloren, die Agglomeration ist zunehmend auf Zürich und Winterthur ausgerichtet. Im wirtschaftlichen Bereich gibt es keine klare Positionierung.

Siedlung

Die Siedlungsentwicklung ist vom "sowohl als auch" geprägt. Einerseits gibt es an den zentralen Lagen eine Verdichtung. Auf der anderen Seite werden an den Siedlungsrandern die Einfamilienhausgebiete schrittweise erweitert. Das Siedlungsgebiet wächst mit den Jahresringen zunehmend in die Landschaft.

Als Referenzbild für die Siedlungsentwicklung dient die Region Glatttal



Verkehr

Auch im Verkehr wird das Sowohl als Auch als Grundsatz verfolgt. Wo einfach möglich, werden die Infrastrukturen für den Fuss- und Radverkehr ausgebaut und das Angebot des öffentlichen Verkehrs schrittweise der Siedlungsentwicklung angepasst. Im Osten von Frauenfeld wird eine neue S-Bahnhaltestelle errichtet.

Gleichzeitig werden auch das Strassennetz sowie die Strassenkapazitäten schrittweise entsprechend der Nachfrage ausgebaut. Bei Netzergänzungen werden nur weiche flankierende Massnahmen ergriffen. Mobilitätsmanagement erfolgt auf freiwilliger Basis, die Parkraumbewirtschaftung bleibt auf das Zentrum von Frauenfeld beschränkt.

6.2.4 Szenario Land

Profil

Beim Szenario Land entwickelt sich Frauenfeld zu einer Wohnregion der Grossagglomeration Zürich/Winterthur. Das Erscheinungsbild ist austauschbar, das Grundprinzip ist "Überall Alles". Im wirtschaftlichen Bereich liegt der Schwerpunkt bei Industrie und Gewerbe.

Siedlung

Die primäre Wohnform dieses Szenario ist das freistehende Einfamilienhaus. Die Siedlungsentwicklung erfolgt in die Fläche und verstärkt auch in den peripheren Ortsteilen und Weilern. Die gewerblich-industrielle Entwicklung findet im Bereich der Autobahnan- schlüsse in der Thurebene statt. Es erfolgt verstärkt eine Zersiedelung der Landschaft.

Als Referenzbild für die Siedlungsentwicklung dient die Region Stans



Verkehr

Die Fuss- und Radverkehrsinfrastruktur wird primär auf den Schüler- und Freizeitverkehr ausgerichtet, Fussgänger und Radfahrerinnen abseits der Hauptstrassen geführt.

Das Strassennetz wird entsprechend der Nachfrage schrittweise ausgebaut. Bei Netzer- gänzungen gibt es keine flankierenden Massnahmen. Das öV-Angebot bleibt unverän- dert, es wird keine neue S-Bahnhaltestelle errichtet.

Auf Massnahmen zur Steuerung der Verkehrsnachfrage (Mobilitätsmanagement, Park- raumbewirtschaftung) wird verzichtet.

6.3 Auswirkungen

Verkehrsmittelwahl

Für die einzelnen Szenarien wurde von folgenden Änderungen der Verkehrsmittelwahl ausgegangen:

	Szenario Stadt	Szenario Agglomeration	Szenario Land
MIV-Anteil	- 5%-Punkte	+/- 0%-Punkte	+ 5%-Punkte
öV-Anteil	+2%-Punkte	+ 2%-Punkte	- 1%-Punkt
LV-Anteil	+3%-Punkte	- 2%-Punkte	- 4%-Punkte

Tabelle 1:
Annahmen für die Veränderung
der Verkehrsmittelwahl nach Szenarien

Beim Szenario Stadt kann eine Trendumkehr erreicht werden und der Anteil des Umweltverbundes (Fuss-, Rad- und öffentlicher Verkehr) zulasten des motorisierten Individualverkehrs erhöht werden. Das Szenario Agglomeration geht von einem konstanten MIV-Anteil aus, der Anteil des Langsamverkehrs (LV) wird weiter abnehmen. Beim Szenario Land wird der Anteil des motorisierten Individualverkehrs weiter zunehmen

Verkehrsentwicklung

Unter Berücksichtigung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung innerhalb der Agglomeration sowie der Änderung der Verkehrsmittelwahl ergeben sich nachstehende Verkehrsentwicklungen im motorisierten Individualverkehr bzw. öffentlichen Verkehr.

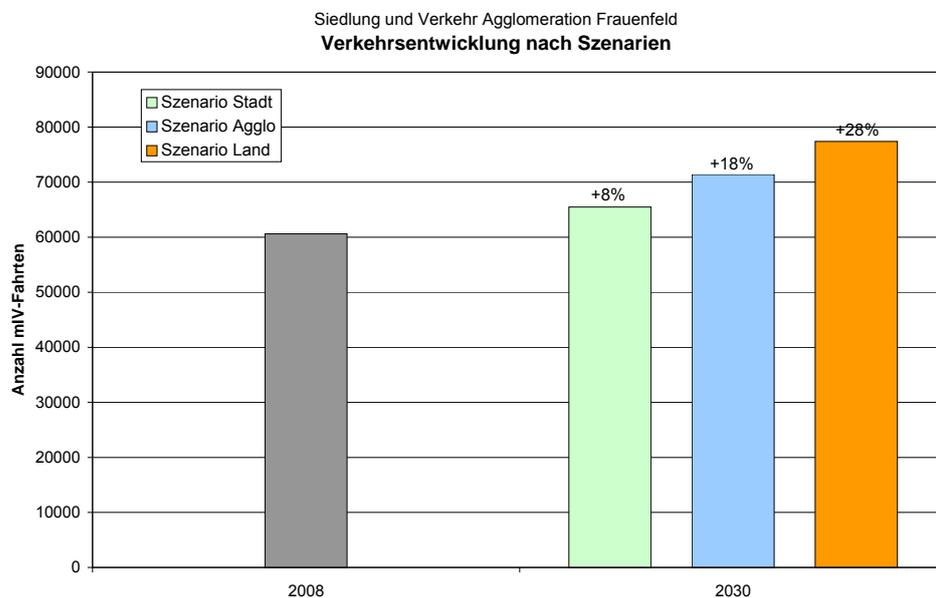


Abbildung 38
Verkehrsentwicklung motorisierter Individualverkehr (MIV)

Siedlung und Verkehr Agglomeration Frauenfeld
Verkehrsentwicklung nach Szenarien
öffentlicher Verkehr

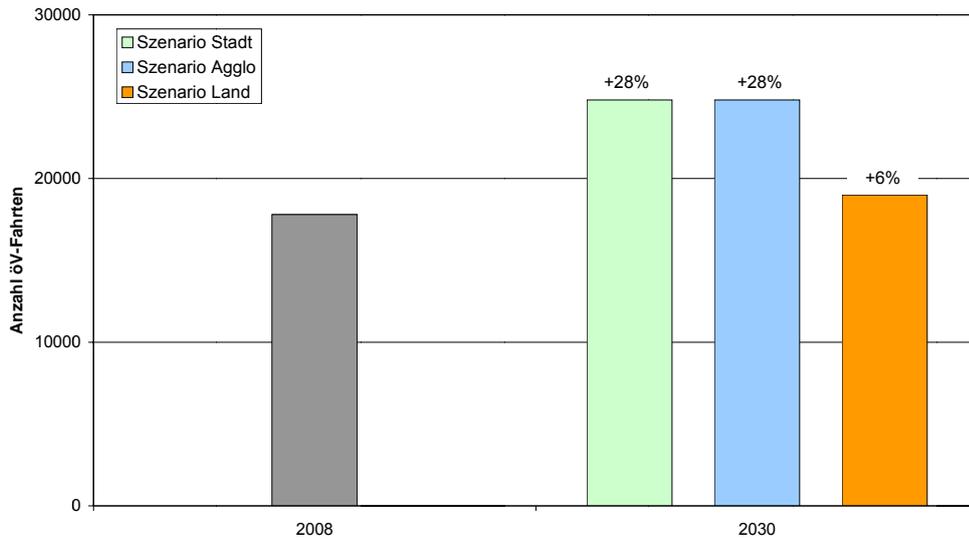


Abbildung 39
 Verkehrsnachfrage öffentlicher Verkehr (ÖV)

In allen Szenarien wird das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr zu-nehmen, beim Szenario Stadt gering um rund 8%, beim Szenario Land stark um knapp ein Drittel.

Beim Szenario Stadt und dem Szenario Agglomeration werden Fahrten mit dem öffentli-chen Verkehr stark zunehmen (+ 28%). Beim Szenario Land ergeben sich nur geringe Zuwächse.

Lärm- und Schadstoffemissionen

Die Lärm- und Schadstoffemissionen hängen stark von der Verkehrsentwicklung im mo-torisierten Individualverkehr ab. Aufgrund der technischen Entwicklung werden beim Szenario Stadt, die Schadstoffemissionen (NOx, PM, CO2) abnehmen. Beim Szenario Land ist mit Ausnahme der NOx-Emissionen eine Zunahme der Schadstoffemissionen zu erwarten.

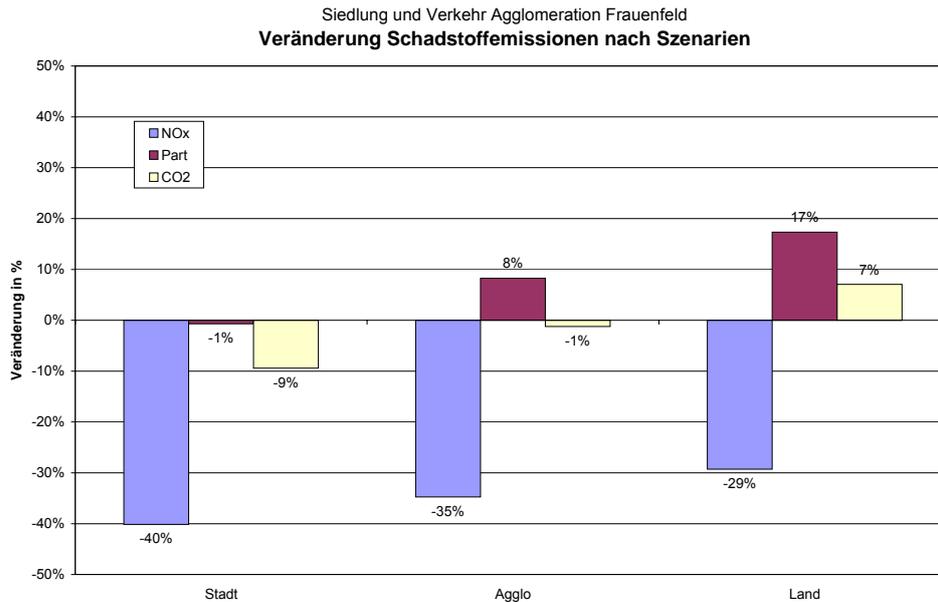


Abbildung 40
Veränderung der Schadstoffemissionen nach Szenarien

Die Lärmbelastung durch den Verkehr werden insbesondere entlang den Hauptstrassen beim Szenario Stadt in etwa gleich bleiben, beim Szenario Agglomeration gering, beim Szenario Land stark zunehmen.

6.4 Schlussfolgerungen

Aufgrund der bestehenden Konzepte und des Leitbildes wird für die Agglomeration Frauenfeld eine Entwicklung hin zu einer eigenständigen Stadtregion angestrebt. Die Stadt Frauenfeld mit den beiden Nachbargemeinden Felben-Wellhausen und Gachnang positioniert sich als Hauptstadt und Entwicklungsschwerpunkt des Kantons sowie als Handels-, Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum der Region. Dies bedeutet

- Die Siedlungsentwicklung soll nach Innen gelenkt und auf Standorte, die im öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen sind, konzentriert werden. Hierbei soll jedoch ein gewisser Handlungs- und Entwicklungsspielraum erhalten bleiben.
- Die wirtschaftliche Entwicklung baut sowohl auf einem starken industriell-gewerblichen Standbein als auch auf einem an Bedeutung gewinnenden Handels- und Dienstleistungssektor auf. Innerhalb der Agglomeration wird verstärkt eine Differenzierung der gewerblichen Entwicklung entsprechend der Eignung der einzelnen Standorte angestrebt.
- Der Fuss-, Rad- und öffentliche Verkehr sollen überdurchschnittlich stark gefördert werden. Daneben wird jedoch eine massvolle, vor allem qualitative Weiterentwicklung des Strassennetzes angestrebt.
- Im Sinne einer abgestimmten Entwicklung in Richtung attraktive Stadtregion wird die Zusammenarbeit der drei Agglomerationsgemeinden fortgesetzt und intensiviert, um die bestehenden Qualitäten zu erhalten, die bestehenden Stärken zu stärken und gegenseitige Konkurrenzsituationen zu vermeiden.