
Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Frauenfeld

Richtplan Verkehr

Stand: 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

A Ziele und Grundsätze	7
1 Fuss- und Radverkehr	9
1.1 Grundsätze	9
1.2 Ziele	9
1.3 Fussverbindungen	10
1.4 Radverbindungen	10
2 Strassennetz	11
2.1 Grundsätze	11
2.2 Ziele	11
2.3 Dimensionierungsrichtlinien	13
3 Öffentlicher Verkehr	15
3.1 Grundsätze	15
3.2 Ziele	15
4 Mobilität und Parkierung	16
4.1 Grundsätze	16
4.2 Ziele	16
B Massnahmenblätter	17
1 Fuss- und Radverkehr	19
1.1 Dichtes Fuss- und Radwegnetz	19
1.2 Regionale Radwege	21
1.3 Sanierung Gefahrenstellen	23
1.4 Allgemeine Fahrverbote und Einbahnen	25
1.5 Radstreifen Bahnhofstrasse	27
1.6 Radstreifen Thundorferstrasse	29
1.7 Verbindung Niederwil – Strass und Sandbüel – Rosenhuben	31
2 Strassennetz	33
2.1 Stadtentlastung	33
2.2 Halbanschluss Felben-Pfyn	35
2.3 Erschliessung Neubaugebiete	37
2.4 Innenstadt Frauenfeld	39
2.5 Einfallsachsen	41
2.6 Ortsdurchfahrt Erzenholz	43
2.7 Ortsdurchfahrt Kefikon	45
2.8 Ortsdurchfahrt Islikon	47
2.9 Ortsdurchfahrt Wellhausen	49

2.10 Verkehrsberuhigung	51
2.11 Verbesserung Verkehrsfluss	53
3 Öffentlicher Verkehr	55
3.1 Neue S-Bahnhaltestellen im Westen (Talbach) und Osten (Langdorf)	55
3.2 Fahrplanstabiler Betrieb	57
3.3 Verdichtung Fahrplanangebot Postauto	59
3.4 Abendangebot Stadtbus	61
3.5 Doppelspurausbau Lüdem	63
4 Mobilität und Parkierung	65
4.1 Parkierungsreglemente	65
4.2 Parkierung Innenstadt	67
4.3 Konzept "smart mobility"	69
4.4 Kombinierte Mobilität	71

A Ziele und Grundsätze

1 Fuss- und Radverkehr

1.1 Grundsätze

Fuss- und Radverkehr sind effiziente und umweltfreundliche Verkehrsmittel. Sie besitzen eine hohe Leistungsfähigkeit und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt (Lärm- und Schadstoffbelastung, Flächenbedarf) sind gering. Der Aktionsradius der beiden Verkehrsmittel ist jedoch gering, sodass kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen Voraussetzung für diese Verkehrsmittel darstellen.

Bei beiden Verkehrsmitteln kann man zwischen zwei Gruppen von Verkehrsteilnehmern bzw. Arten von unterscheiden:

- geübte, sichere Fussgänger und Radfahrer, welche direkte Verbindungen benutzen (Jugendliche, Erwachsene, Alltagsverkehr)
- weniger geübte und sichere Fussgänger und Radfahrer, welche ein hohes Bedürfnis nach sicheren Verbindungen haben (Kinder, Senioren, Freizeitverkehr)

Für beide Nutzergruppen sollen durchgängige Wegnetze angeboten werden. Die Strassen bilden die wichtigsten Netzelemente des Fuss- und Radverkehrs und sind dementsprechend fussgänger- und radfahrerfreundlich zu gestalten und zu betreiben.

1.2 Ziele

Folgende Zielsetzungen werden für den Fuss- und Radverkehr verfolgt

- Die guten Randbedingungen für den Fuss- und Radverkehr in der Agglomeration Frauenfeld sollen erhalten und weiter verbessert werden.
- Die Hauptstrassen insbesondere im Zentrum von Frauenfeld, aber auch in den Quartierzentren und Zentren der Nachbargemeinden sollen für Fussgänger und Radfahrerinnen aufgewertet werden.
- Schwachstellen im Netz bzw. Gefahrenpunkte für Fussgänger und Radfahrerinnen sollen entschärft und sicher gestaltet werden.
- Dem Fuss- und Radverkehr soll ein dichtes und umwegfreies Netz angeboten werden. Fehlende Verbindungen sollen schrittweise reduziert werden.
- In der Stadt Frauenfeld sollen die radialen Verbindungen insbesondere für den Radverkehr zwischen den einzelnen Quartieren verbessert werden.
- An den wichtigen Zielen sollen ausreichende Fahrrad-Abstellanlagen bereitgestellt werden.

1.3 Fussverbindungen

Grundsätzlich zählen alle Strassen und Wege zum Netz der Fussgängerinnen und sollen für diese attraktiv und sicher gestaltet werden. Darüber hinaus ist es sinnvoll die Hauptverbindungen festzulegen, auf welchen die Bedürfnisse der Fussgänger besonders berücksichtigt werden sollen.

Im Richtplan wird zwischen folgenden Routen unterschieden

- **Alltagsrouten** mit hohen Anforderungen aus Sicht Alltagsverkehr
 - direkte Linienführung
 - direkte Querbarkeit Strassen
 - hohe objektive Sicherheit
- **Freizeitrouten** mit hohen Anforderungen aus Sicht Freizeitverkehr:
 - hohe Attraktivität Umfeld
 - grösserer Platzbedarf (Gruppen)
 - hohe objektive und subjektive Sicherheit
 - sichere Querbarkeit Strassen
 - gewisse Umwege vertretbar

1.4 Radverbindungen

Auch betreffend den Radverkehr müssen grundsätzlich alle Strassen und Wege attraktiv und sicher benutzt werden können. Auf den im Richtplan definierten Routen ist den Anforderungen des Radverkehrs besonders Rechnung zu tragen.

Im Richtplan wird zwischen folgenden Routen unterschieden

- **Hauptrouen** mit hohen Anforderungen aus Sicht geübter Radfahrer
 - direkte Linienführung
 - direktes Linksabbiegen
 - hohe objektive Verkehrssicherheit
- **Nebenrouen** mit hohen Anforderungen aus Sicht weniger geübter Radfahrer:
 - hohe subjektive und objektive Verkehrssicherheit
 - geringe Beeinträchtigungen durch Autoverkehr
 - gewisse Umwege vertretbar
 - indirektes Linksabbiegen

2 Strassennetz

2.1 Grundsätze

Je nach Funktion und Bedeutung übernimmt das Strassennetz unterschiedliche verkehrliche Funktionen. Allgemein kann zwischen folgenden Funktionen unterschieden werden:

- Durchleiten
- Verbinden
- Sammeln
- Erschliessen

Je nach Kategorie und Festlegung übernehmen die Strassen unterschiedliche Funktionen, wobei innerhalb von bebauten Gebieten meist sich die unterschiedlichen verkehrlichen Funktionen überlagern. Im vorliegenden Richtplan wurden die Strassen innerhalb der Agglomeration kategorisiert und ihre Grundsätze für ihre Gestaltung und Dimensionierung festgelegt.

Darüber hinaus haben Strassen und Plätze neben ihrer verkehrlichen Funktion auch eine wichtige Bedeutung als Repräsentationsorte, Kommunikations- und Treffpunkte und innerörtliche Freiflächen. Weiters dienen Strassen neben dem Mfz-Verkehr auch dem Rad- und Fussverkehr sowie dem Aufenthalt.

Entsprechend ihrer vielfältigen Funktionen sollen die Strassen- und Plätze in der Agglomeration gestaltet werden. Neben gestalterischen Massnahmen soll auch durch betriebliche Massnahmen eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Mfz-Verkehrs sichergestellt werden.

2.2 Ziele

Für die Festlegung der Strassenkategorien und der Verkehrsführung werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Es ist eine ausreichende Erschliessung der Innenstadt von Frauenfeld, der Quartierzentren sowie der Siedlungsgebiete sicherzustellen.
- Das Zentrum von Frauenfeld soll vom überregionalen Durchgangsverkehr entlastet werden.
- Der Mfz-Verkehr soll möglichst direkt auf die Hauptverkehrsstrassen geführt und auf diesen gebündelt werden. Schleichverkehr durch die Quartiere soll vermieden werden.
- Innerhalb des Siedlungsgebietes soll der Mfz-Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt werden.
- Bei der Gestaltung der Strassenräume soll den unterschiedlichen Ansprüchen an die Strassen und Plätze Rechnung getragen werden.

2.3 Dimensionierungsrichtlinien

		Hauptverkehrsstrasse			Regionalverbindungsstrasse			Lokalverbindungsstrasse		Sammelstrasse		Erschliessungsstrasse	
		ausserhalb des Siedlungsgebietes	innerhalb des Siedlungsgebietes	im Zentrum	ausserhalb des Siedlungsgebietes	innerhalb des Siedlungsgebietes	im Zentrum	ausserhalb des Siedlungsgebietes	innerhalb des Siedlungsgebietes	Hauptsammelstrassen	Quartiersammelstrassen	Quartierschliessungsstrasse	Zufahrtsstrassen Zufahrtswege
Anforderungen	Hauptfunktionen	Durchleiten, Verbinden	Durchleiten, Verbinden, Sammeln, Erschliessen	Durchleiten, Verbinden, Sammeln, Erschliessen	Durchleiten, Verbinden	Durchleiten, Verbinden, Sammeln, Erschliessen	Durchleiten, Verbinden, Sammeln, Erschliessen	Verbinden	Verbinden, Sammeln, Erschliessen	Sammeln, Erschliessen	Sammeln, Erschliessen	Erschliessen	Erschliessen
	Fussverkehr	kein	vor allem längs, punktuell quer	längs und quer	gering	vor allem längs, punktuell quer	längs und quer	gering	längs und quer	vor allem längs	vor allem längs	vor allem längs	vor allem längs
	Radverkehr	gering	vor allem längs, punktuell quer	längs und quer	gering	längs, punktuell quer	längs und quer	gering	mässig	vor allem längs	vor allem längs	vor allem längs	vor allem längs
	Parkierung	nein	nein	möglichst zu vermeiden	nein	nein	möglichst zu vermeiden	nein	nein	wenn möglich vermeiden	wenn möglich vermeiden	zur Verkehrsberuhigung	zur Verkehrsberuhigung
	Schwerverkehr	ja	ja	ja	ja	ja	ja	selten	selten	gering	gering	ausnahmsweise	ausnahmsweise
	Öffentlicher Verkehr	ja	ja	ja	ja	ja	ja	teilweise	teilweise	teilweise	teilweise	teilweise	in der Regel nein
	Belastbarkeit	--	--	--	--	--	--	500 Mfz/h	500 Mfz/h	800 Mfz/h	500 Mfz/h	150 Mfz/h	100 Mfz/h
Parameter	Ausbau-geschwindigkeit	80 km/h	50 km/h	fahrgeometrisch	80 km/h	50 km/h	fahrgeometrisch	40 - 60 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	40 km/h	fahrgeometrisch
	Fahr-geschwindigkeiten	60 – 80 km/h	50 km/h	30 – 50 km/h	60 – 80 km/h	50 km/h	30 - 50 km/h	40 - 60 km/h	30 - 50 km/h	50 km/h	30 – 50 km/h	20 – 40 km/h	≤ 30 km/h
	massgebender Begegnungsfall	Lw/Lw bzw. Bus/Bus	Lw/Lw bzw. Bus/Bus	Lw/Lw bzw. Bus/Bus	Lw/Lw bzw. Bus/Bus	Lw/Lw bzw. Bus/Bus	Lw/Lw bzw. Bus/Bus bei reduzierter Geschwindigkeit	Lkw/Pw	Lkw/Pw bei reduzierten Geschwindigkeiten	Lw/Lw	Lw/Pw	Lw/Pw bei reduzierten Geschwindigkeiten	Pw/Pw bzw. Pw/Velo
	öffentlicher Verkehr	keine Haltestellen	Busbucht oder Fahrbahnhaltestelle	in der Regel Fahrbahnhaltestelle	in der Regel keine Haltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	in der Regel keine Haltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	in der Regel keine Haltestelle
	Radverkehr	baulich getrennte Radwege oder Radstreifen ≥1.5m	Radstreifen ≥1.25m	Radstreifen ≥1.25m oder Mischverkehr	baulich getrennte Radwege oder Radstreifen ≥1.5m	Radstreifen ≥1.25m (auch Kernfahr-bahn) oder Mischverkehr	Mischverkehr	Mischverkehr	Mischverkehr	Radstreifen ≥1.25m (auch Kernfahr-bahn) oder Mischverkehr	Mischverkehr	Mischverkehr	Mischverkehr
	Fussverkehr	baulich getrennter Fussweg bzw. Fuss- und Radweg Mittelinsel ohne Fussgängerstreifen	beiderseitige Trottoir ≥2.0m Mittelinsel mit Fussgängerstreifen	beiderseitige Trottoir ≥2.5m Mittelinsel/Mittelzone mit und ohne Fussgängerstreifen	baulich getrennter Fussweg bzw. Fuss- und Radweg Mittelinsel ohne Fussgängerstreifen	ein- oder beiderseitige Trottoir ≥2.0m Fussgängerstreifen mit/ohne Mittelinsel	beiderseitiges Trottoir ≥2.5m Fussgängerstreifen oder Mittelinsel/Mittelzone	Mischverkehr oder baulich getrennter Fussweg	ein- oder beidseitiges Trottoir ≥2.0m	beidseitiges Trottoir ≥2.0m	ein- oder beidseitiges Trottoir ≥2.0m	ein- oder beidseitiges Trottoir ≥1.75m oder Mischverkehr	Mischverkehr
	Fahrbahnbreite	≥ 6.5m	8.5 – 9.0m	bei Mischverkehr: ≤6.0m oder ≥7.0m	≥ 6.5m	je n. Radführung 6.0 - 8.5m	bei Mischverkehr: ≤6.0m oder ≥7.0m	≥ 5.0m	5.0 - 5.5m	6.0m	5.0 – 6.0m	4.5 – 5.5m	> 4.0 m

3 Öffentlicher Verkehr

3.1 Grundsätze

Der öffentliche Verkehr folgt bestimmten Grundsätzen und Gesetzmässigkeiten. Ein effizientes öffentliches Verkehrssystem benötigt eine gewisse Nachfrage, d.h. entsprechend dichte Siedlungsstrukturen. Aus diesem Grund ist eine Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr (Nutzung bestehender Infrastrukturen, Korridore) wichtig. Dies bedeutet konkret für die Agglomeration Frauenfeld

- Konzentration der Siedlungsentwicklung und Verdichtung im Bereich der bestehenden und geplanten Bahnhaltstellen;
- Beschränken der Siedlungsentwicklung auf Bereiche der bestehenden, gut bedienten Buskorridore;
- Konzentration der publikumsintensiven Einrichtungen in sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebieten (Zentrum Frauenfeld, Frauenfeld Ost);

Dem öffentlichen Verkehr kommen in der Agglomeration folgende Funktionen zu:

- Mobilitätsvorsorge für nicht-motorisierte Einwohner und Arbeitnehmer (Personen ohne Führerschein oder Auto bzw. denen nicht ständig ein Auto zur Verfügung steht);
- Langfristige Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger zentralörtlicher Einrichtungen
- Teilweiser Ersatz/Alternative des motorisierten Individualverkehrs durch ein leistungsfähiges und somit platzsparendes Verkehrsmittel;

3.2 Ziele

Folgende Ziele werden für den öffentlichen Verkehr verfolgt:

- Gute Erschliessung der Siedlungsgebiete mit dem öffentlichen Verkehr erhalten und verbessern;
- Attraktive Haltestellen anbieten und sichere Zugänglichkeit ermöglichen;
- Bedarfsgerechten Betrieb gewährleisten (Angebot);
- Finanzierung des öffentlichen Verkehrs langfristig sicher stellen;
- Fahrplanstabilität (fahrplangerechter Betrieb) gewährleisten;

Um die Ziele zu erreichen, ist eine Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr erforderlich.

4 Mobilität und Parkierung

4.1 Grundsätze

Auch im Bereich Mobilität gibt es einen Markt und ein Gegenspiel von Angebot und Nachfrage. Nur ein Teil der Autofahrerinnen sind sogenannte "captive riders", d.h. sie sind gezwungen, ihr Auto zu nutzen. Die meisten Verkehrsteilnehmerinnen sind Wahlfreie und können zwischen verschiedenen Mobilitätsformen wählen.

Parkierung ist ein wichtiges Instrument zur Steuerung der Mobilität, wobei zwei unterschiedliche Zielsetzungen zum Tragen kommen:

- Einerseits bestimmt die Anzahl Parkplätze die Erreichbarkeit und ist somit ein wichtiger Wirtschafts- und Standortfaktor;
- Auf der anderen Seite kann mit dem Angebot von Parkplätzen und deren Bewirtschaftung die Nachfrage beeinflusst und somit die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs (Platzbedarf, Lärm- und Schadstoffemissionen, Verkehrssicherheit, etc.) reduziert werden;

Darüber hinaus wird unsere Mobilität auch stark durch unsere Einstellungen und Gewohnheiten geprägt. Eine wichtige Massnahme zur Förderung der leistungsfähigen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (Fuss-, Rad- und öffentlicher Verkehr), aber auch zur effizienten Nutzung des Autos (sparsame Fahrweise, hoher Besetzungsgrad) sind Meinungs- und Bewusstseinsbildung.

4.2 Ziele

Folgende Zielsetzungen hinsichtlich Mobilität und Parkierung werden verfolgt:

- Fuss- und Radverkehr, öffentlicher Verkehr sowie motorisierter Individualverkehr sind gleichwertige Säulen der künftigen Mobilität in der Agglomeration Frauenfeld;
- Die Parkierung wird als Steuerungselement wahrgenommen. Dies betrifft einerseits die Steuerung der Verkehrsmittelwahl bzw. das Verkehrsaufkommen. Andererseits sollen gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen zentralen und peripheren Standorten geschaffen werden;
- Für alle öffentlich zugänglichen Parkieranlagen wird eine Parkplatzbewirtschaftung angestrebt (Parkdauer und/oder Parkgebühren);
- Der Flächenbedarf für Parkplätze wird insbesondere in den Verdichtungsbereichen reduziert und das nicht vermehrbare Gut Boden effizient genutzt;
- Die kombinierte Mobilität (Bike&Ride, Park&Ride, Park&Pool) wird gefördert;
- Neben Parkplätzen für Motorfahrzeuge wird auch ein ausreichendes, vorzugsweise überdachtes Angebot an Fahrrad-Abstellanlagen angestrebt und festgeschrieben;

B Massnahmenblätter

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr LV.1.1

Gemeinde Gachnang, Stadt Frauenfeld, Gemeinde Felben-Wellhausen

Thema **1 Fuss- und Radverkehr**

Objekt / Gegenstand **1.1 Dichtes Fuss- und Radwegnetz**

Ausgangslage In der Agglomeration Frauenfeld besteht ein dichtes Fuss- und Radwegnetz, welches direkte Verbindungen für Fussgänger und Radfahrerinnen zur Verfügung stellt. Teilweise, insbesondere bei grösseren Baulandreserven, fehlen diese und zwingen somit Fussgänger und Radfahrerinnen zu unattraktiven Umwegen.

Ziel / Grundsätze Fussgänger und Radfahrerinnen sind sehr umwegempfindlich. Ein dichtes, umwegfreies Wegenetz bildet daher die Grundvoraussetzung für die Förderung des Fuss- und Radverkehrs.

Massnahme / Handlungsanweisung **Netzergänzungen sicherstellen, planen und umsetzen**

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte 1. *Rechtliche Sicherstellung der Netzergänzungen*
2. *Schrittweise Umsetzung*

Produkt *Direkte Verbindungen für Fussgänger und Radfahrende*

Federführung *Gemeinde Gachnang, Stadt Frauenfeld, Gemeinde Felben-Wellhausen*

Involvierte Stellen *Grundeigentümer*

Koordination / Zielkonflikte *Siedlungserweiterung Wohngebiete (S.2.2)*
Arealentwicklungen, Studien (S.5)

Realisierungszeitraum

○ <i>Sofortmassnahme (bis 2014)</i>	○ <i>Langfristig (nach 2023)</i>
○ <i>Kurzfristig (2015 – 2018)</i>	○ <i>Unbestimmt</i>
○ <i>Mittelfristig (2019 – 2022)</i>	x <i>dauernd</i>

Koordinationsstand

○ <i>Vororientierung</i>
○ <i>Zwischenergebnis</i>
x <i>Festsetzung</i>

Kosten /Kostenteiler --

Controlling (Kriterien / Indikatoren) --

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

Die wichtigsten zu ergänzenden Verbindungen sind in den Teilrichtplänen Fuss- und Radverkehr eingetragen.

Der Agglomerationsradweg ist Teil des Agglomerationsprogramms der 1. Generation. Im Jahr 2009 wurde ein Vorprojekt ausgearbeitet und im Jahr 2010 mit dem Bund eine Leistungsvereinbarung unterzeichnet.

Bei Neuüberbauungen bzw. Neuerschliessungen ist auf ein dichtes Fuss- und Radwegnetz zu achten. Als Richtwert kann eine Maschenbreite von 50m angesehen werden.

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr LV.1.2

Gemeinde Gachnang, Stadt Frauenfeld, Gemeinde Felben-Wellhausen

Thema **1 Fuss- und Radverkehr**

Objekt / Gegenstand **1.2 Regionale Radwege**

Ausgangslage In der Thurebene und im Murgtal bestehen sehr gute topografische Bedingungen für den Radverkehr. Die Distanzen in der Agglomeration Frauenfeld sind für den Radverkehr ideal. Es fehlt jedoch eine durchgehende Radverbindung abseits des Hauptverkehrsstrassennetzes.

Ziel / Grundsätze Mit regionalen Radwegen soll eine attraktive und direkte Verbindung einerseits in Ost-West-Richtung und andererseits in Nord-Süd-Richtung geschaffen und somit der Radverkehr gefördert und der Anteil des Radverkehrs erhöht werden.

Massnahme / Handlungsanweisung **Regionaler Radweg in der Thureben projektieren und bauen**
Regionaler Radweg im Murgtal prüfen und ergänzen

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte

1. Bauprojekt Radweg in Thurebene erstellen
2. Netzschlüsse Radweg im Murgtal prüfen
3. Projekte umsetzen

Produkt Attraktive, direkte Verbindung für Radfahrerinnen zwischen den zentralen Orten im Entwicklungsraum

Federführung Stadt Frauenfeld

Involvierte Stellen Gemeinde Gachnang, Gemeinde Felben-Wellhausen, Kanton Thurgau

Koordination / Zielkonflikte Entwicklung des Bestandes Frauenfeld Langdorf (S.5.2)

Realisierungszeitraum

x	Sofortmassnahme (bis 2014)	o	Langfristig (nach 2023)
o	Kurzfristig (2015 – 2018)	o	Unbestimmt
x	Mittelfristig (2019 – 2022)	o	dauernd

Koordinationsstand

- o Vororientierung
- o Zwischenergebnis
- x Festsetzung

Kosten /Kostenteiler Baukosten: ca. 10 Mio. Fr.
Kostenteiler: Bund / Kanton / Gemeinden: 35% / 40 % / 25%

Controlling (Kriterien / Indikatoren) - -

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

Während der regionale Radweg in der Thurebene primär auf den Alltagsverkehr ausgerichtet ist und somit möglichst direkt geführt werden soll, stellt der Radweg im Murgtal eher eine Freizeitverbindung dar, auf dem der Sicherheit ein höherer Stellenwert beigemessen werden soll.

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr LV.1.3

Gemeinde Gachnang, Stadt Frauenfeld, Gemeinde Felben-Wellhausen

Thema **1 Fuss- und Radverkehr**

Objekt / Gegenstand **1.3 Sanierung Gefahrenstellen**

Ausgangslage In der Agglomeration Frauenfeld gibt es mehrere neuralgische bzw. gefährliche Strassenabschnitte bzw. Kreuzungen für Fussgänger und Radfahrerinnen. In Einzelprojekten sollen sichere Lösungen für diese Bereiche und schrittweise, am günstigsten in Zusammenhang mit Instandsetzungsarbeiten, umgesetzt werden.

Ziel / Grundsätze Gefahrenstellen sollen saniert und für Fussgänger und Radfahrerinnen sicher und direkt nutzbar gemacht werden.

Massnahme / Handlungsanweisung **Schrittweise Sanierung von Gefahrenstellen an den wichtigen Routen des Fuss- und Radverkehrs**

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte 1. *Variantenstudium und Vorprojekt ausarbeiten*
2. *Bei der nächsten Instandsetzung umsetzen*

Produkt *Umgestaltete bzw. sanierte Strassenabschnitte bzw. Kreuzungen*

Federführung *Planung: Gemeinden, Kanton Thurgau (abhängig vom Strasseneigentümer)*
Umsetzung: Gemeinden, Kanton Thurgau (abhängig vom Strasseneigentümer)

Involvierte Stellen *Planung: Gemeinden, Kanton Thurgau (abhängig vom Strasseneigentümer)*
Umsetzung: Gemeinden, Kanton Thurgau (abhängig vom Strasseneigentümer)

Koordination / Zielkonflikte *Einfallsachsen (SN.2.5)*

Realisierungszeitraum

○ <i>Sofortmassnahme (bis 2015)</i>	○ <i>Langfristig (nach 2023)</i>
○ <i>Kurzfristig (2015 – 2018)</i>	○ <i>Unbestimmt</i>
○ <i>Mittelfristig (2019 – 2022)</i>	x <i>dauernd</i>

Koordinationsstand

○ <i>Vororientierung</i>
x <i>Zwischenergebnis</i>
○ <i>Festsetzung</i>

Kosten /Kostenteiler *Planung: je 10 – 30'000.- Fr*
Umsetzung: abhängig von Massnahme

Controlling (Kriterien / Indikatoren) *Vorher-Nachher-Untersuchung Verkehrssicherheit inkl. Konfliktanalyse*

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

Im Teilrichtplan Strasse sind die unfallträchtigen Kreuzungen und Streckenabschnitte gekennzeichnet. Eine wichtige Grundlage bildet auch der Fuss- und Velocheck, welcher im Juni 2009 durchgeführt wurde.

Bei Strasseninstandsetzungen und Neuplanungen sind neben den Anforderungen des Mfz-Verkehrs den Bedürfnissen des Fuss- und Radverkehrs besondere Beachtung zu schenken.

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr LV.1.4

Gemeinde Gachnang, Stadt Frauenfeld, Gemeinde Felben-Wellhausen

Thema	1 Fuss- und Radverkehr
Objekt / Gegenstand	1.4 Allgemeine Fahrverbote und Einbahnen

Ausgangslage Allgemeine Fahrverbote und Einbahnregelungen bedeuten für Radfahrerinnen unattraktive Umwege, falls sie nicht von der Regel ausgenommen werden. Im Grundsatz sollen daher Radfahrerinnen gegen die Einbahn bzw. auf allen Strassen und Wegen zugelassen werden. Wichtige Beurteilungskriterien sind Fahrbahnbreite bzw. Wegbreite, Belastung (Mfz, Fussgänger, Radfahrer) und Fahrgeschwindigkeiten. Aber auch die Gefährdung von Radfahrerinnen auf einer Alternativroute bzw. der Umwegfaktor sind wichtige Entscheidungskriterien.

Ziel / Grundsätze Den Radfahrerinnen soll ein dichtes, umwegfreies Wegenetz zur Verfügung gestellt werden.

Massnahme / Handlungsanweisung	Prüfung der Zulassung von Radfahrerinnen bei allgemeinen Fahrverboten bzw. gegen Einbahnen
---------------------------------------	---

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte

1. *Verkehrplanerische Überprüfung (Gutachten)*
2. *Schrittweise Umsetzung*

Produkt *Dichtes, umwegfreies Wegenetz für den Radverkehr*

Federführung *Gemeinden*

Involvierte Stellen *Kanton Thurgau, Tiefbauamt*

Koordination / Zielkonflikte *Stadtzentrum Frauenfeld, Altstadt Frauenfeld (S.6.1)
Innenstadt Frauenfeld (SN.2.4)*

Realisierungszeitraum	<input type="radio"/> <i>Sofortmassnahme (bis 2014)</i>	<input type="radio"/> <i>Langfristig (nach 2023)</i>
	<input type="radio"/> <i>Kurzfristig (2015 – 2018)</i>	<input type="radio"/> <i>Unbestimmt</i>
	<input type="radio"/> <i>Mittelfristig (2019 – 2022)</i>	<input checked="" type="radio"/> <i>dauernd</i>

Koordinationsstand

- Vororientierung*
- Zwischenergebnis*
- Festsetzung*

Kosten /Kostenteiler *Prüfung: je 5 – 10'000.- Fr
Umsetzung: je 2 – 5'000.- Fr*

Controlling (Kriterien / Indikatoren) *--*

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

Wichtige Grundlage ist der Fuss- und Velocheck vom Juni 2009.

Für folgende Einbahnen soll die Zulassung des Radverkehrs gegen die Einbahn überprüft werden:

- Grabenstrasse
- Unterer Graben
- Zürcherstrasse in der Altstadt
- Thundorferstrasse
- Wydenstrasse und Erchingerstrasse
- Hofwiesenstrasse

Für folgende Strassen- und Wegabschnitte soll die Zulassung des Radverkehrs geprüft werden:

- Verbindung Murgstrasse – Zürcherstrasse
 - Verbindung Wielsteinstrasse – Mühletobel
 - Langackerweg – Ulmenstrasse
-

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr LV.1.5

Stadt Frauenfeld

Thema **1 Fuss- und Radverkehr**

Objekt / Gegenstand **1.5 Radstreifen Bahnhofstrasse**

Ausgangslage Die Bahnhofstrasse zwischen Talbach und Lindenplatz bildet eine wichtige Verbindung für den Radverkehr aus Richtung Westen zum Bahnhof Frauenfeld. Auf der Hauptverkehrsstrasse gibt es keine eigenen Radverkehrsanlagen, sodass diese Route für Radfahrende wenig sicher und attraktiv ist.

Ziel / Grundsätze Als Hauptroute für den Radverkehr soll die Bahnhofstrasse zwischen Talbach und Lindenplatz aufgewertet und sicher gestaltet werden.

Massnahme / Handlungsanweisung **Die Bahnhofstrasse ist mit einem Radstreifen auszubauen**

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte 1. Terminplan und Finanzierung definieren
2. Vorprojekte ausarbeiten

Produkt Radstreifen in der Bahnhofstrasse zwischen Talbach und Lindenplatz

Federführung Kanton Thurgau, Tiefbauamt

Involvierte Stellen Stadt Frauenfeld

Koordination / Zielkonflikte - -

Realisierungszeitraum

x	Sofortmassnahme (bis 2014)	o	Langfristig (nach 2023)
o	Kurzfristig (2015 – 2018)	o	Unbestimmt
o	Mittelfristig (2019 – 2022)	o	dauernd

Koordinationsstand

o	Vororientierung
o	Zwischenergebnis
x	Festsetzung

Kosten /Kostenteiler Umsetzung: rd. 4 - 5 Mio. Fr.

Controlling (Kriterien / Indikatoren) Vorher-Nachher-Untersuchung (Geschwindigkeiten, Radfahrer-Frequenzen, Verkehrssicherheit)

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

Aufgrund ihrer Funktion und Bedeutung als Hauptverkehrsstrasse sollen auf der westlichen Bahnhofstrasse Radstreifen angelegt werden. In diesem Zusammenhang sind auch die Knotenpunkte Bahnhofstrasse/Laubgasse und Murgplatz neu zu konzipieren, wobei den Bedürfnissen des Fuss- und Radverkehrs besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden soll.

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr LV.1.6

Stadt Frauenfeld

Thema **1 Fuss- und Radverkehr**

Objekt / Gegenstand **1.6 Radstreifen Thundorferstrasse**

Ausgangslage	Die Thundorferstrasse stellt die direkte Verbindung aus der Innenstadt in die Siedlungsgebiete beiderseits der Thundorferstrasse dar. In der Strasse mit steilem Gefälle gibt es heute zwischen Chappenzipfel und Rosenbergstrasse keine Radverkehrsanlagen. Für Radfahrer ist ihre Nutzung, insbesondere bergwärts wenig attraktiv. Da in der Thundorferstrasse erst in den Jahren 2005/06 Belagssanierungen durchgeführt wurden, ist eine Umsetzung erst langfristig bei der nächsten Sanierungsmassnahmen wirtschaftlich vertretbar.	
Ziel / Grundsätze	Als Hauptroute soll die Thundorferstrasse für den Radverkehr aufgewertet und sicherer gestaltet werden.	
Massnahme / Handlungsanweisung	Ausbau der Thundorferstrasse zwischen Chappenzipfel (evtl. Reutenenstrasse) und Rosenbergstrasse mit einem bergwärts führenden Radstreifen	
Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vorprojekt ausarbeiten 2. Bei der nächsten Instandsetzung umsetzen 	
Produkt	Radstreifen in der Thundorferstrasse bergwärts	
Federführung	Planung: Stadt Frauenfeld Umsetzung: Kanton Thurgau, Tiefbauamt	
Involvierte Stellen	Planung: Kanton Thurgau Umsetzung: Stadt Frauenfeld	
Koordination / Zielkonflikte	--	
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> Sofortmassnahme (bis 2014) <input type="radio"/> Kurzfristig (2015 – 2018) <input type="radio"/> Mittelfristig (2019 – 2022) 	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="radio"/> Langfristig (nach 2023) <input type="radio"/> Unbestimmt <input type="radio"/> dauernd
Koordinationsstand	<ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> Vororientierung <input checked="" type="radio"/> Zwischenergebnis <input type="radio"/> Festsetzung 	
Kosten /Kostenteiler	Vorprojekt: 20 – 30'000 Fr Ausbau: rd. 2.5 – 3.0 Mio. Fr.	
Controlling (Kriterien / Indikatoren)	Vorher-Nachher-Untersuchung (Geschwindigkeiten, Radfahrer-Frequenzen, Verkehrssicherheit)	

**Erläuterungen / Ver-
weise / Grundlagen**

Aufgrund ihres Gefälles ist zur Aufwertung der Thundorferstrasse lediglich bergwärts ein Radstreifen erforderlich. Talwärts können die Radfahrer im Mischverkehr mit dem Mfz-Verkehr geführt werden.

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr LV.1.7

Gemeinde Gachnang

Thema **1 Fuss- und Radverkehr**

Objekt / Gegenstand **1.7 Verbindung Niederwil – Strass und Sandbüel – Rosenhuben**

Ausgangslage Die Verbindungen Niederwil – Strass und Sandbüel – Rosenhuben sind wichtige Schulwege. Auf beiden Verbindungen fehlen Radverkehrsanlagen, auf der Verbindung Sandbüel – Rosenhuben auch ein sicherer Fussweg. Die Geschwindigkeiten des Mfz-Verkehrs sind vielfach hoch.

Ziel / Grundsätze Die beiden Verbindungen, welche auch wichtige Schulwege sind sollen für den Fuss- und Radverkehr sicher und attraktiv nutzbar gemacht werden.

Massnahme / Handlungsanweisung **Prüfung und Umsetzung von Massnahmen für den Radverkehr auf der Strecke Niederwil – Strass sowie für den Fuss- und Radverkehr auf der Verbindung Sandbüel – Rosenhuben**

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte

1. Variantenstudium
2. Projekt
3. Umsetzung

Produkt *Attraktive und sichere Verbindung für Radfahrerinnen und Fussgänger*

Federführung *Gemeinde Gachnang*

Involvierte Stellen - -

Koordination / Zielkonflikte *Verkehrsberuhigung (SN.2.10)*

Realisierungszeitraum

○ Sofortmassnahme (bis 2014)	○ Langfristig (nach 2023)
x Kurzfristig (2015 – 2018)	○ Unbestimmt
○ Mittelfristig (2019 – 2022)	○ dauernd

Koordinationsstand

○ Vororientierung
○ Zwischenergebnis
x Festsetzung

Kosten /Kostenteiler *Planung: 10 – 20'000.-
Umsetzung: abhängig von Massnahmen*

Controlling (Kriterien / Indikatoren) - -

**Erläuterungen / Ver- - -
weise / Grundlagen**

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr SN.2.1

Stadt Frauenfeld

Thema **2 Strassennetz**

Objekt / Gegenstand **2.1 Stadtentlastung**

Ausgangslage In der Innenstadt von Frauenfeld kommen die wichtigsten Kantonsstrassen zusammen. Der Durchgangsverkehr überlagert sich mit dem Ziel-Quell-Verkehr und dem Binnenverkehr. Durch die hohen Belastungen wird die Funktionsfähigkeit und Attraktivität des Zentrums beeinträchtigt. Die Verbindungen sind für Fussgänger und insbesondere Radfahrerinnen wenig attraktiv. In den Hauptverkehrszeiten kommt es zu Überlastungserscheinungen, wovon insbesondere auch der öffentliche Verkehr betroffen ist.

Ziel / Grundsätze Mit einer Stadtentlastung soll das Stadtgebiet und insbesondere die Innenstadt vom Mfz-Verkehr entlastet und ihre Attraktivität erhöht werden. Die Strassen in der Innenstadt sollen für den Fuss- und insbesondere Radverkehr aufgewertet werden. Die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs sollen abgebaut werden. Insgesamt soll die Funktion der Innenstadt als kantonales und regionales Zentrum gestärkt werden. Durch flankierende Massnahmen soll die Entlastungswirkung verstärkt und langfristig sichergestellt werden.

Massnahme / Handlungsanweisung **Konkretisierung und Projektierung Stadtentlastung inkl. flankierender Massnahmen in der Innenstadt von Frauenfeld.**

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte

1. Raumordnerische Sicherstellung Strassentrasse
2. Vorprojekt Stadtentlastung und Konkretisierung flankierende Massnahmen
3. Finanzierung sicherstellen

Produkt *Projekt und Finanzierung Stadtentlastung*

Federführung
Planung: Stadt Frauenfeld
Umsetzung: Kanton Thurgau, Tiefbauamt

Involvierte Stellen
Planung: Kanton Thurgau, Tiefbauamt
Umsetzung: Stadt Frauenfeld

Koordination / Zielkonflikte
Innenstadt Frauenfeld (SN.2.4)
Fahrplanstabiler Betrieb öffentlicher Verkehr (ÖV.3.2)
Stadtzentrum Frauenfeld, Altstadt Frauenfeld (S.6.1)

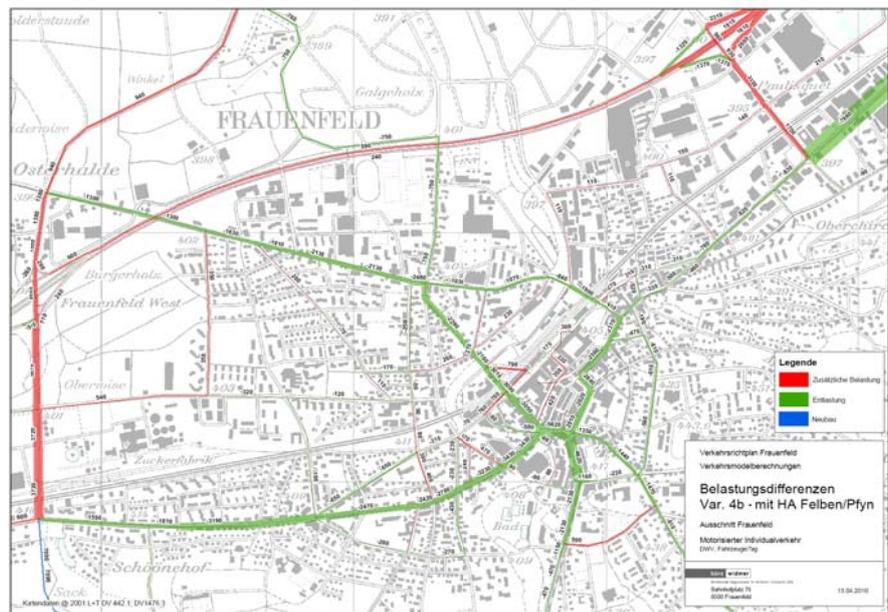
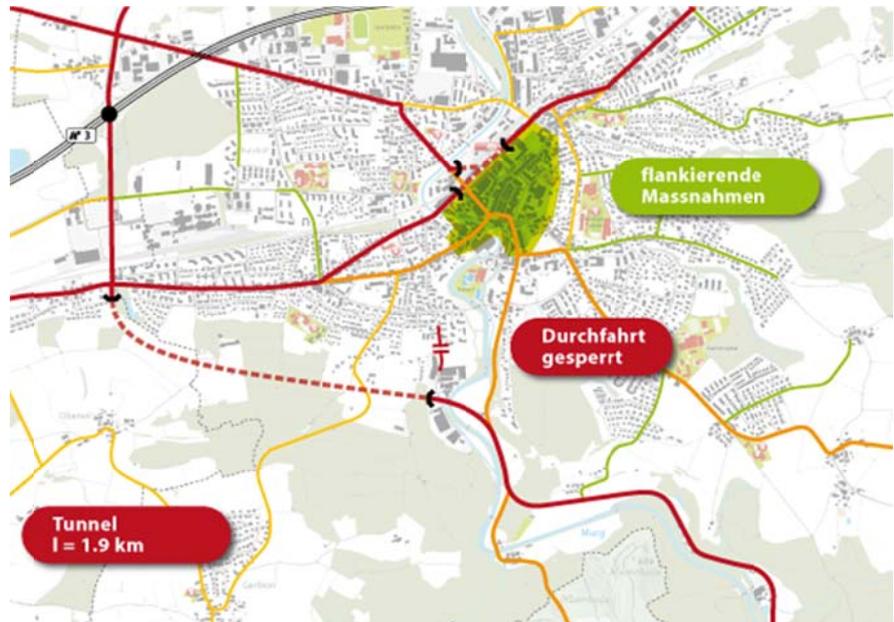
Realisierungszeitraum

x	Sofortmassnahme (bis 2014)	o	Langfristig (nach 2023)
x	Kurzfristig (2015 – 2018)	o	Unbestimmt
x	Mittelfristig (2019 – 2022)	o	Dauernd

Koordinationsstand

- x Vororientierung
- o Zwischenergebnis
- o Festsetzung

Kosten /Kostenteiler *Baukosten: ~ 200 Mio Fr*



Die Festlegung des Richtplanes beinhaltet das Ziel, dass Stadtgebiet im Westen mit einer Stadtentlastung zwischen Weststrasse und St. Gallerstrasse zu umfahren. Die genauer Linienführung muss unter besonderer Berücksichtigung des sensiblen Orts- und Landschaftsbildes im Bereich Murgtal/Walzmühle in den weiteren Projektierungsschritten geprüft und festgelegt werden.

Nach der Fertigstellung der Stadtentlastung sowie der flankierenden Massnahmen verlieren verschiedene innerstädtische Verbindungen (Rheinstrasse (K150), Rathausplatz (H1), Zürcherstrasse – Promenade (H1), St.Gallerstrasse (H466)) an überkommener Funktion. Die Strassen werden vom Kanton abgetreten und von der Stadt übernommen. In den weiteren Planungsschritten ist noch zu klären, welche Strassenabschnitte davon betroffen sind.

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr SN.2.2

Gemeinde Felben-Wellhausen

Thema **2 Strassennetz**

Objekt / Gegenstand **2.2 Halbanschluss Felben-Pfyn**

Ausgangslage Im Osten von Felben ist ein strategisches Arbeitsplatzgebiet vorgesehen. Der Standort wurde ausgewählt, da mit einem neuen Halbanschluss eine direkte Anbindung an das übergeordnete Strassennetz möglich ist ohne Siedlungsgebiete zu belasten. Der Anschluss ist im Zusammenhang mit der Sanierung der A7 vergleichsweise einfach und kostengünstig zu realisieren. Darüber hinaus weist die Ortsdurchfahrt Felben eine Belastung von rd. 10 – 12'000 Mfz/Tag auf. Aufgrund der relativ hohen Belastungen werden die angrenzenden Siedlungsgebiete beeinträchtigt.

Ziel / Grundsätze Mit dem Halbanschluss Felben-Pfyn soll das strategische Arbeitsplatzgebiet im Osten von Felben direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden sowie die Ortsdurchfahrt vom übergeordneten Durchgangsverkehr entlastet werden. Durch flankierende Massnahmen soll die Entlastungswirkung und Aufwertung der Siedlungsgebiete langfristig sichergestellt werden.

Massnahme / Handlungsanweisung **Realisierung des Halbanschlusses Felben-Pfyn mit flankierenden Massnahmen an den Ortsdurchfahrten Felben und Pfyn**

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte 1. Projekt Halbanschluss mit flankierenden Massnahmen inkl. Kostenschätzung
2. Verhandlungen mit Bund führen
3. Finanzierung sicherstellen

Produkt Halbanschluss Felben-Pfyn

Federführung Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Involvierte Stellen Kanton Thurgau, Gemeinde Felben, Gemeinde Pfyn, RPG Frauenfeld

Koordination / Zielkonflikte Strategische Arbeitsgebiete (S.4.4)
Nebenzentren Islikon und Felben (S.6.3)

Realisierungszeitraum

○ Sofortmassnahme (bis 2014)	○ Langfristig (nach 2023)
x Kurzfristig (2015 – 2018)	○ Unbestimmt
○ Mittelfristig (2019 – 2022)	○ dauernd

Koordinationsstand

○ Vororientierung
x Zwischenergebnis
○ Festsetzung

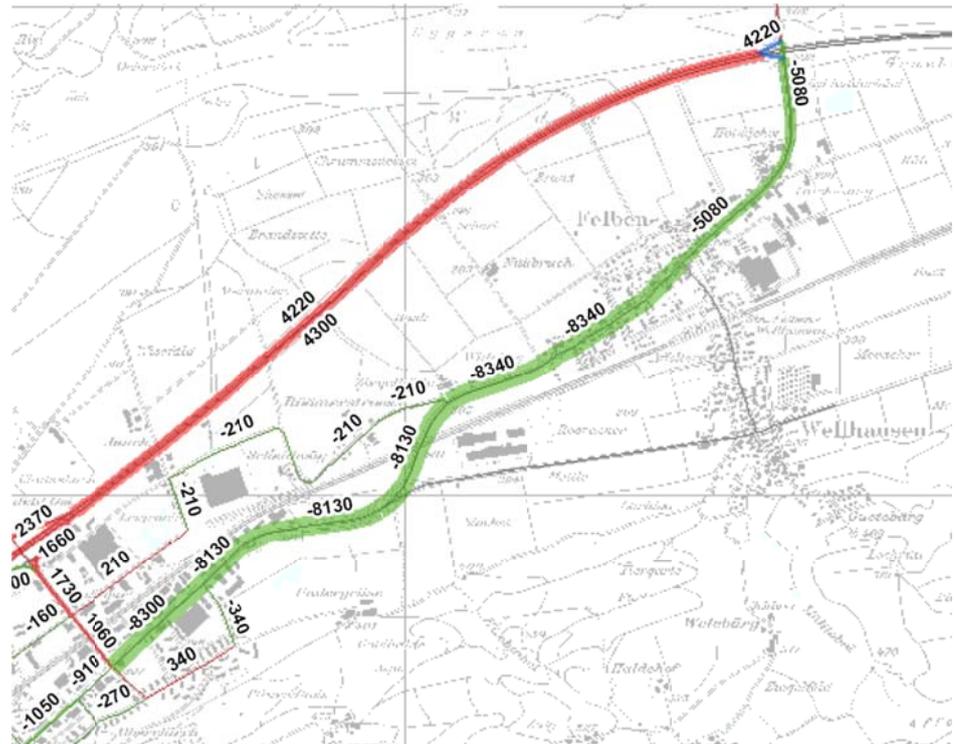
Kosten /Kostenteiler Umsetzung: 4-6 Mio. Fr.

Controlling (Kriterien / Indikatoren) Verkehrsbelastung Ortsdurchfahrt Felben, Geschwindigkeiten
Fuss- und Radfahrerfrequenzen

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

Im Jahr 2010 wurden in einer Studie mögliche flankierende Massnahmen der Ortsdurchfahrten Felben und Pfyng aufgezeigt. Diese sind zu konkretisieren und koordiniert mit dem Halbanschluss Felben-Pfyng umzusetzen. Die Umsetzung der Massnahmen kann auch vor der Realisierung des Halbanschlusses vorgenommen und die verschiedenen Projekte etappiert umgesetzt werden.

Von dem geplanten Halbanschluss Felben-Pfyng wird auch ein Auenschutzgebiet von nationaler Bedeutung tangiert. Entsprechende Ersatzmassnahmen sind bei der Projektierung vorzusehen und mit der Realisierung umzusetzen.



Entlastungswirkung gemäss Verkehrsmodellberechnungen 2010

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr SN.2.3

Gemeinde Gachnang, Stadt Frauenfeld, Gemeinde Felben-Wellhausen

Thema	2 Strassennetz
Objekt / Gegenstand	2.3 Erschliessung Neubaugebiete

Ausgangslage In den drei Agglomerationsgemeinden gibt es verschiedene grössere Baulandreserven bzw. Siedlungserweiterungsgebiete, welche derzeit verkehrlich noch nicht erschlossen sind. Damit sie baureif werden und überbaut werden können, ist ihre verkehrliche Erschliessung sicherzustellen.

Ziel / Grundsätze Die Erschliessung der heute noch nicht erschlossenen Baugebiete bzw. Siedlungserweiterungsgebiete muss sichergestellt werden. Hierbei ist neben den Anforderungen des Mfz-Verkehrs insbesondere auch den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs entsprechend Rechnung zu tragen und ein dichtes, umwegfreies Fuss- und Radwegnetz anzustreben. Wichtige Zielsetzungen sind:

- direkte Anbindung an das übergeordnete Strassennetz
- hohe Qualität des öffentlichen Raumes
- dichtes, öffentlich nutzbares Fuss- und Radwegnetz

Massnahme / Handlungsanweisung **Erschliessungsvarianten prüfen und Erschliessung etappenweise umsetzen**

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte 1. *Erschliessungsvarianten zusammen mit Bebauungsstudien prüfen*
2. *Erschliessung schrittweise umsetzen*

Produkt *Erschlossenes, baureifes Bauland*

Federführung *Gemeinden*

Involvierte Stellen *Kanton Thurgau, Amt für Raumentwicklung*

Koordination / Zielkonflikte *Siedlungserweiterung Wohngebiete (S.2.2)*
Siedlungserweiterung Arbeitsgebiete (S.4.3)
Siedlungserweiterung Frauenfeld Puurewis (S.5.4)
Siedlungserweiterung Islikon Geisel (S.5.5)
Siedlungserweiterung Felben-Wellhausen Langematt/Breite (S.5.6)
Dichtes Fuss- und Radwegnetz (LV.1.1)

Realisierungszeitraum

○ <i>Sofortmassnahme (bis 2014)</i>	○ <i>Langfristig (nach 2023)</i>
○ <i>Kurzfristig (2015 – 2018)</i>	○ <i>Unbestimmt</i>
○ <i>Mittelfristig (2019 – 2023)</i>	x <i>Dauernd</i>

Koordinationsstand

○ <i>Vororientierung</i>
○ <i>Zwischenergebnis</i>
x <i>Festsetzung</i>

Kosten /Kostenteiler --

Controlling (Kriterien / Indikatoren) --

**Erläuterungen / Ver-
weise / Grundlagen**

Die Etappierung der Erschliessung ist abhängig von ihrer Verfügbarkeit und den finanziellen Möglichkeiten in einem Erschliessungsprogramm festzulegen.

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr SN.2.4

Stadt Frauenfeld

Thema **2 Strassennetz**

Objekt / Gegenstand **2.4 Innenstadt Frauenfeld**

Ausgangslage Die Hauptverkehrsstrassen in der Innenstadt von Frauenfeld sind stark durch ihre verkehrliche Funktion bestimmt, ihre Gestaltung orientiert sich an den Anforderungen des Mfz-Verkehrs.

Die anstehende Sanierung der Gleisanlagen der FW-Bahn bietet die Möglichkeit, den Strassenraum aufzuwerten und den öffentlichen Verkehr zu bevorzugen. 2009 wurde ein Konzept (Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Stufe Vorprojekt) zur Umgestaltung der Innenstadt erarbeitet. Im Agglomerationsprogramm der 1. Generation ist diese Massnahme (im Sinne einer 1. Phase) zur Mitfinanzierung durch den Bund eingereicht.

Ziel / Grundsätze Ziel ist eine Aufwertung des öffentlichen Strassenraumes in der Innenstadt von Frauenfeld. Die Aufenthaltsflächen sollen vergrössert, die Querungssituation verbessert, die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs reduziert, die Verkehrssicherheit erhöht sowie der Verkehrsfluss verlangsamt und verstetigt werden. Die künftigen Anforderungen des öffentlichen Verkehrs (Fahrplanverdichtung) sind zu berücksichtigen.

Massnahme / Handlungsanweisung **Konkretisierung und Umsetzung des Konzeptes Innenstadt (K19)**

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte 1. Konkretisierung Dosierungskonzept
2. Bauprojekt ausarbeiten

Produkt Umgestaltete und aufgewertete Innenstadt,
Fahrplangerechter Betrieb des öffentlichen Verkehrs

Federführung Kanton Thurgau, Tiefbauamt

Involvierte Stellen Stadt Frauenfeld, Frauenfeld-Wil-Bahn, öV Kanton Thurgau, Bundesamt für Verkehr

Koordination / Zielkonflikte Stadtentlastung (SN.2.1)
Fahrplanstabiler Betrieb öffentlicher Verkehr (ÖV.3.1)
Parkierungsreglemente (MP.4.1)
Stadtzentrum Frauenfeld, Altstadt Frauenfeld (S.6.1)

Realisierungszeitraum

x	Sofortmassnahme (bis 2014)	o	Langfristig (nach 2023)
x	Kurzfristig (2015 – 2018)	o	Unbestimmt
x	Mittelfristig (2019 – 2022)	o	dauernd

Koordinationsstand

- o Vororientierung
- o Zwischenergebnis
- x Festsetzung

Kosten /Kostenteiler 10 Mio. Fr
Kostenteiler: Bund / Kanton / Stadt: 35 / 40 / 25

Controlling (Kriterien / Indikatoren)

Vorher-Nachher-Untersuchung Verkehrsablauf, Fahrzeitverluste öV, Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit, Fuss- und Radfahrerfrequenzen, etc.

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

Je nach verkehrlichen Auswirkungen übernehmen nach der Umgestaltung einzelne Strassenzüge keine übergeordnete Funktion und werden vom Kanton an die Stadt abgetreten. Welche Strassenabschnitte davon und wann betroffen sind, hängt vom Zeitpunkt der Umsetzung sowie der Etappierung ab und ist zwischen Kanton Thurgau und Stadt zu verhandeln.

Vorprojekt Innenstadt



Übersicht

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr SN.2.5

Stadt Frauenfeld

Thema **2 Strassennetz**

Objekt / Gegenstand **2.5 Einfallsachsen**

Ausgangslage	Die Stadtzufahrten (Zürcherstrasse West (Weststrasse – Talbach), Zürcherstrasse Ost, Schaffhauserstrasse, St. Gallerstrasse) sind wichtige städtische Hauptachsen. Neben ihrer verkehrliche Funktion (MIV, ÖV, LV) haben diese Strassenräume auch eine grosse Bedeutung als Repräsentationsorte sowie im Bereich der Quartierzentren Treffpunkte und Aufenthaltsräume.	
Ziel / Grundsätze	Die Stadtzufahrten sollen als wichtige Einfallsachsen in die Stadt Frauenfeld funktional und gestalterisch aufgewertet werden. Die Quartierzentren sollen im Strassenraum besonders hervorgehoben und gestaltet werden. Die Stadteingänge sollen markiert werden. Der Mfz-Verkehr soll siedlungsverträglich abgewickelt werden.	
Massnahme / Handlungsanweisung	Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten für die wichtigen Stadtzufahrten	
Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeiten 2. Bauprojekt ausarbeiten 3. Schrittweise umsetzen 	
Produkt	Funktional und gestalterisch aufgewertet Stadtzufahrten	
Federführung	Planung: Stadt Frauenfeld Umsetzung: Kanton Thurgau, Tiefbauamt	
Involvierte Stellen	Planung: Kanton Thurgau, Tiefbauamt und Abteilung öffentlicher Verkehr, Stadtbus Frauenfeld Umsetzung: Stadt Frauenfeld	
Koordination / Zielkonflikte	Quartieraufwertung (S.1.5) Quartierzentren Frauenfeld (S.6.2) Sanierung Gefahrenstellen (LV.1.3) Verdichtung Einfallsachsen (S.5.3)	
Realisierungszeitraum	<input type="radio"/> Sofortmassnahme (bis 2014) <input checked="" type="radio"/> Kurzfristig (2015 – 2018) <input checked="" type="radio"/> Mittelfristig (2019 – 2022)	<input checked="" type="radio"/> Langfristig (nach 2023) <input type="radio"/> Unbestimmt <input type="radio"/> dauernd
Koordinationsstand	<input type="radio"/> Vororientierung <input checked="" type="radio"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="radio"/> Festsetzung	
Kosten /Kostenteiler	Betriebs- und Gestaltungskonzepte: je 40 – 60'000.- Kanton / Stadt: 50 / 50	
Controlling (Kriterien / Indikatoren)	Vorher-Nachher-Untersuchung Verkehrsablauf, Fahrzeitverluste öV, Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit, Fuss- und Radfahrerfrequenzen, etc.	

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr SN.2.6

Stadt Frauenfeld, Gemeinde Gachnang

Thema **2 Strassennetz**

Objekt / Gegenstand **2.6 Ortsdurchfahrt Erzenholz**

Ausgangslage	Die Dimensionierung und Gestaltung der Ortsdurchfahrt Erzenholz ist stark durch ihre Verbindungsfunktion bestimmt. Die Geschwindigkeiten sind tendenziell für ein Siedlungsgebiet hoch, die Sicherheit der Fussgänger und Radfahrerinnen eher gering. Die Belastung der Kantonsstrasse beträgt rd. 6 – 7'000 Mfz/Tag. Im Bereich Grastrocknerei fehlt ein Fussgängerschutz.	
Ziel / Grundsätze	Wesentliches Ziel ist eine bessere Integration der Ortsdurchfahrt Erzenholz in das Siedlungsgebiet. Die Verkehrssicherheit soll erhöht, die Querungsverhältnisse verbessert werden. Die Ortseingänge sollen markiert und gestalterisch hervorgehoben werden. Es sollen durchgängig beiderseits Trottoirs angelegt werden.	
Massnahme / Handlungsanweisung	Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Ortsdurchfahrt Erzenholz	
Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Organisation und Terminplan erstellen, Finanzierung sicherstellen 2. Betriebs- und Gestaltungskonzept 3. Projekt und Umsetzung 	
Produkt	Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. Umsetzungsfahrplan und Kosten	
Federführung	Planung: Stadt Frauenfeld und Gemeinde Gachnang Umsetzung: Kanton Thurgau, Tiefbauamt	
Involvierte Stellen	Planung: Kanton Thurgau, Tiefbauamt Umsetzung: Stadt Frauenfeld, Gemeinde Gachnang	
Koordination / Zielkonflikte	--	
Realisierungszeitraum	<input type="radio"/> Sofortmassnahme (bis 2014) <input type="radio"/> Kurzfristig (2015 – 2018) <input checked="" type="radio"/> Mittelfristig (2019 – 2022)	<input checked="" type="radio"/> Langfristig (nach 2023) <input type="radio"/> Unbestimmt <input type="radio"/> Dauernd
Koordinationsstand	<input type="radio"/> Vororientierung <input checked="" type="radio"/> Zwischenergebnis <input type="radio"/> Festsetzung	
Kosten /Kostenteiler	Betriebs- und Gestaltungskonzept: 40' – 60'000 Fr. Umbau: 5 - 6 Mio. Fr	
Controlling (Kriterien / Indikatoren)	Vorher-Nachher-Untersuchung hinsichtlich Verkehrssicherheit, Fuss- und Radfahrerfrequenzen, Verkehrsablauf, etc.	

**Erläuterungen / Ver-
weise / Grundlagen**

Im Jahr 2010 wurde im Rahmen einer Studentenarbeit Möglichkeiten für eine Umgestaltung und Aufwertung der Ortsdurchfahrt Erzenholz studiert und aufgezeigt. Diese sollen in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept konkretisiert werden.

Die Umgestaltung von Strassen ist vergleichsweise aufwendig und teuer. Im Rahmen von Instandsetzungsarbeiten bzw. Sanierungen (Fahrbahn, Werkleitungen, etc.) können jedoch Umgestaltungsmassnahmen mit vergleichsweise geringen Mehrkosten umgesetzt werden. Dies setzt jedoch voraus, dass entsprechende Planungsprozesse frühzeitig durchgeführt werden. Eine Sanierung der Schaffhauserstrasse ist erst mittel- bis langfristig geplant (> 2018).

Grundlagen: Räumliches Leitbild für die Landschaft, Regio Frauenfeld

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr SN.2.7

Gemeinde Gachnang

Thema **2 Strassennetz**

Objekt / Gegenstand **2.7 Ortsdurchfahrt Kefikon**

Ausgangslage	Die Ortsdurchfahrt Kefikon stellt neben der Erschliessung des Ortsteiles Kefikon auch eine wichtige Verbindung für den Fuss- und Radverkehr, insbesondere auch Schüler, dar. Die Ortsdurchfahrt sowie die Kreuzung Dorf- /Gundetswilerstrasse sind eng, unübersichtlich und damit gefährlich. Die Geschwindigkeiten des Mfz-Verkehrs sind den Verhältnissen nicht angepasst.	
Ziel / Grundsätze	Die Ortsdurchfahrt Kefikon soll als Verbindung für den Fuss- und Radverkehr aufgewertet werden. Die Geschwindigkeiten reduziert und an die örtlichen Verhältnisse angepasst werden. Die Kreuzung Dorf- /Gundetswilerstrasse entschärft werden. Die Ortseingänge sollen markiert und gestalterisch hervorgehoben werden.	
Massnahme / Handlungsanweisung	Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Ortsdurchfahrt Kefikon	
Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betriebs- und Gestaltungskonzept 2. Projekt und Umsetzung 3. Abklassierung und Abtretung der Strasse an die Gemeinde 	
Produkt	Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. Umsetzungsfahrplan und Kosten	
Federführung	Planung: Gemeinde Gachnang (Betriebs- und Gestaltungskonzept) Umsetzung: Kanton Thurgau, Tiefbauamt	
Involvierte Stellen	Planung: Kanton Thurgau, Tiefbauamt Umsetzung: Gemeinde Gachnang	
Koordination / Zielkonflikte	Verkehrsberuhigung (SN.2.10)	
Realisierungszeitraum	<input type="radio"/> Sofortmassnahme <input type="radio"/> Kurzfristig <input type="radio"/> Mittelfristig	<input checked="" type="radio"/> Langfristig (nach 2023) <input type="radio"/> Unbestimmt <input type="radio"/> dauernd
Koordinationsstand	<input type="radio"/> Vororientierung <input checked="" type="radio"/> Zwischenergebnis <input type="radio"/> Festsetzung	
Kosten /Kostenteiler	Betriebs- und Gestaltungskonzept: 30 – 40'000.- Umsetzung: 3 – 4 Mio Fr	
Controlling (Kriterien / Indikatoren)	Vorher-Nachher-Untersuchung hinsichtlich Verkehrssicherheit, Fuss- und Radfahrerfrequenzen, Verkehrsablauf, etc.	

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

Die Umgestaltung von Strassen ist vergleichsweise aufwendig und teuer. Im Rahmen von Instandsetzungsarbeiten bzw. Sanierungen (Fahrbahn, Werkleitungen, etc.) können jedoch Umgestaltungsmassnahmen mit vergleichsweise geringen Mehrkosten umgesetzt werden. Dies setzt jedoch voraus, dass entsprechende Planungsprozesse frühzeitig durchgeführt werden. Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt Kefikon ist erst langfristig (>2023) erforderlich.

Nach der Umgestaltung verliert die Strassenverbindung ihre übergeordnete Verbindungsfunktion und soll abklassiert werden. Inwieweit die Verbindung vom Kanton an die Gemeinde abgetreten wird, ist dannzumal zwischen der Gemeinde und dem Kanton auszuhandeln.

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr SN.2.8

Gemeinde Gachnang

Thema **2 Strassennetz**

Objekt / Gegenstand **2.8 Ortsdurchfahrt Islikon**

Ausgangslage	Die Ortsdurchfahrt Islikon stellt eines der Subzentren der Gemeinde Gachnang dar, an der sich verschiedene Handels- und Dienstleistungsbetriebe konzentrieren. Ihre Gestaltung ist heute primär auf ihre verkehrliche Funktion ausgerichtet, obwohl die Belastung mit rd. 5'000 Mfz/Tag eher gering ist. Die Kreuzung Hauptstrasse/Gachnangerstrasse ist unübersichtlich und gefährlich (Schulweg).	
Ziel / Grundsätze	Wesentliches Ziel ist eine Aufwertung des Ortszentrums von Islikon sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Aufenthaltsflächen sollen vergrössert, die Querungssituation für die Fussgänger verbessert werden. Der Verkehrsfluss soll verlangsamt und verstetigt werden.	
Massnahme / Handlungsanweisung	Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Ortsdurchfahrt Islikon	
Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Organisation und Terminplan definieren, Finanzierung sicherstellen 2. Betriebs- und Gestaltungskonzept 3. Projekt und Ausführung 	
Produkt	Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. Umsetzungsfahrplan und Kosten	
Federführung	Planung: Gemeinde Gachnang Umsetzung: Kanton Thurgau, Tiefbauamt	
Involvierte Stellen	Planung: Kanton Thurgau, Tiefbauamt und Amt für öffentlicher Verkehr Umsetzung: Gemeinde Gachnang	
Koordination / Zielkonflikte	Nebenzentren Islikon und Felben (S.6.3)	
Realisierungszeitraum	<input type="radio"/> Sofortmassnahme (bis 2014) <input checked="" type="radio"/> Kurzfristig (2015 – 2018) <input type="radio"/> Mittelfristig (2019 – 2022)	<input type="radio"/> Langfristig (nach 2023) <input type="radio"/> Unbestimmt <input type="radio"/> dauernd
Koordinationsstand	<input type="radio"/> Vororientierung <input checked="" type="radio"/> Zwischenergebnis <input type="radio"/> Festsetzung	
Kosten /Kostenteiler	Betriebs- und Gestaltungskonzept: 40' – 60'000 Fr. Umbau: 4 - 5 Mio. Fr	
Controlling (Kriterien / Indikatoren)	Vorher-Nachher-Untersuchung hinsichtlich Verkehrssicherheit, Fuss- und Radfahrerfrequenzen, Verkehrsablauf, etc.	

**Erläuterungen / Ver-
weise / Grundlagen**

Im Jahr 2010 wurde im Rahmen einer Studentenarbeit Möglichkeiten für eine Umgestaltung und Aufwertung der Ortsdurchfahrt Islikon studiert und aufgezeigt. Diese sollen in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt) konkretisiert werden.

Die Umgestaltung von Strassen ist vergleichsweise aufwendig und teuer. Im Rahmen von Instandsetzungsarbeiten bzw. Sanierungen (Fahrbahn, Werkleitungen, etc.) können jedoch Umgestaltungsmassnahmen mit vergleichsweise geringen Mehrkosten umgesetzt werden. Dies setzt jedoch voraus, dass entsprechende Planungsprozesse frühzeitig durchgeführt werden. Eine Sanierung der Hauptstrasse in Islikon ist kurzfristig (>2015) erforderlich.

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr SN.2.9

Gemeinde Felben-Wellhausen

Thema **2 Strassennetz**

Objekt / Gegenstand **2.9 Ortsdurchfahrt Wellhausen**

Ausgangslage Die Ortsdurchfahrt Wellhausen ist trotz des geringen Verkehrsaufkommens von rd. 3'000 Mfz/Tag stark verkehrsorientiert ausgebaut und gestaltet. Die Geschwindigkeiten sind der Umgebung nicht angepasst und die Querungssituation insbesondere für Kinder und ältere Personen schwierig.

Ziel / Grundsätze Ziel ist eine bessere Integration der regionalen Verbindungsstrasse ins Siedlungsgebiet. Die Querungssituation soll verbessert, das Geschwindigkeitsniveau reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Massnahme / Handlungsanweisung **Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Ortsdurchfahrt Wellhausen**

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte 1. Organisation und Verfahren definieren
2. Finanzierung sicherstellen

Produkt Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. Umsetzungsfahrplan und Kosten

Federführung Planung: Gemeinde Felben-Wellhausen
Umsetzung: Kanton Thurgau, Tiefbauamt

Involvierte Stellen Planung: Kanton Thurgau, Tiefbauamt, Amt für öffentlicher Verkehr
Umsetzung: Gemeinde Felben-Wellhausen

Koordination / Zielkonflikte Nebenzentren Islikon und Felben (S.6.3)

Realisierungszeitraum

○ Sofortmassnahme (bis 2014)	x Langfristig (nach 2023)
○ Kurzfristig (2015 – 2018)	○ Unbestimmt
○ Mittelfristig (2019 – 2022)	○ dauernd

Koordinationsstand

x Vororientierung
○ Zwischenergebnis
○ Festsetzung

Kosten /Kostenteiler Betriebs- und Gestaltungskonzept: 20 – 30'000.- Fr
Umsetzung: 2 Mio. Fr

Controlling (Kriterien / Indikatoren) Vorher-Nachher-Untersuchung Geschwindigkeiten, Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit, Querungsverhalten, etc.

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

Ortsdurchfahrt Wellhausen heute



Referenzen für integrierte Hauptstrassen



Die Umgestaltung von Strassen ist vergleichsweise aufwendig und teuer. Im Rahmen von Instandsetzungsarbeiten bzw. Sanierungen (Fahrbahn, Werkleitungen, etc.) können jedoch Umgestaltungsmassnahmen mit vergleichsweise geringen Mehrkosten umgesetzt werden. Dies setzt jedoch voraus, dass entsprechende Planungsprozesse frühzeitig durchgeführt werden. Eine Sanierung der Weinfelderstrasse H14 ist innerorts erst langfristig (>2023) erforderlich.

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr SN.2.10

Gemeinde Gachnang, Stadt Frauenfeld, Gemeinde Felben-Wellhausen

Thema **2 Strassennetz**

Objekt / Gegenstand **2.10 Verkehrsberuhigung**

Ausgangslage	Verkehrsberuhigung ist eine einfache und effiziente Massnahme mit zahlreichen positiven Wirkungen (erhöhte Verkehrssicherheit, reduzierte Schadstoff- und Lärmbelastungen, Verkehrslenkung, Aufwertung Verbindungen für Fussgänger und Velofahrerinnen). In mehreren Quartieren in der Agglomeration Frauenfeld wurden daher bereits Tempo-30-Zonen umgesetzt.						
Ziel / Grundsätze	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Aufwertung von Quartierstrassen für den Fuss- und Radverkehr sowie zur Vermeidung von unerwünschtem Schleichverkehr soll die Einführung neuer bzw. die Ausweitung bestehender Tempo-30-Zonen geprüft werden.						
Massnahme / Handlungsanweisung	Prüfung von Tempo-30 Zonen in weiteren Quartieren sowie Begegnungszonen in einzelnen Quartierstrassen						
Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prüfung von Tempo-30-Zonen bzw. Begegnungszonen inkl. Fahrzeitmessungen des öffentlichen Verkehrs 2. Schrittweise Umsetzung machbarer Tempo-30-Zonen bzw. Begegnungszonen 						
Produkt	Verkehrsberuhigte Quartiere						
Federführung	Gemeinden						
Involvierte Stellen	Kanton Thurgau, Tiefbauamt und Amt für öffentlicher Verkehr, Stadtbus Frauenfeld,						
Koordination / Zielkonflikte	Quartieraufwertung (S.1.5) Verbindung Niederwil – Strass (LV.1.7) Ortsdurchfahrt Kefikon (SN.2.7) Fahrplanstabiler Betrieb (ÖV.3.2)						
Realisierungszeitraum	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;"><input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (bis 2014)</td> <td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> Langfristig (nach 2023)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2015 – 2018)</td> <td><input type="checkbox"/> Unbestimmt</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Mittelfristig (2019 – 2022)</td> <td><input type="checkbox"/> dauernd</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (bis 2014)	<input type="checkbox"/> Langfristig (nach 2023)	<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> Unbestimmt	<input type="checkbox"/> Mittelfristig (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> dauernd
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (bis 2014)	<input type="checkbox"/> Langfristig (nach 2023)						
<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> Unbestimmt						
<input type="checkbox"/> Mittelfristig (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> dauernd						
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung						
Kosten /Kostenteiler	--						
Controlling (Kriterien / Indikatoren)	Vorher-Nachher-Untersuchung hinsichtlich Verkehrssicherheit und Fahrgeschwindigkeiten						

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

Grundlage für die Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen ist das Strassengesetz, die Signalisationsverordnung sowie die Verordnung des Bundes über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen. Diese Grundlagen schreiben einerseits ein Gutachten vor, in welchem die Notwendig-, Zweck- und Verhältnismässigkeit nachgewiesen werden muss. Darüber hinaus beinhalten diese Vorgaben hinsichtlich verkehrsrechtlichen Massnahmen und der Gestaltung des Strassenraumes.

In mehreren Strassen wurden keine Tempo-30-Zonen eingerichtet, da Fahrzeitverluste für den öffentlichen Verkehr befürchtet werden. Bei potentiellen Zonen, welche durch den öffentlichen Verkehr befahren werden, sind daher entsprechende Untersuchungen erforderlich, um die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr zu quantifizieren und beurteilen zu können.

Verschiedene Beispiele in der Schweiz zeigen, dass eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten durch einfache gestalterische Massnahmen erreicht werden können. Die Gemeinden sind frei in der Wahl ihrer Massnahmen. Neben baulichen Massnahmen kommt auch bewusstseinsbildende Massnahmen eine grosse Bedeutung zu.



Tempo-30-Zone Auw (AG)



Tempo-30-Zone Baden (AG)



Tempo-30-Zone Interlaken (BE)

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr SN.2.11

Gemeinde Gachnang, Stadt Frauenfeld, Gemeinde Felben-Wellhausen

Thema **2 Strassennetz**

Objekt / Gegenstand **2.11 Verbesserung Verkehrsfluss**

Ausgangslage Im Bereich des unterirdischen Kreisels sowie beim Knoten Bahnhofstrasse/Erchingerstrasse kommt es in den Spitzenstunden zu Verkehrsbehinderungen. Hiervon ist teilweise auch der öffentliche Verkehr betroffen.

Ziel / Grundsätze Durch bauliche und/oder betriebliche Massnahmen soll der Verkehrsfluss verbessert und die Behinderungen des Verkehrs auf dem Hauptverkehrsstrassennetz reduziert werden. Bei der Massnahmeevaluation ist jedoch zu beachten, dass die Probleme/Behinderungen nicht einfach örtlich verlagert werden. Den Belangen des Fuss- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs ist entsprechend Rechnung zu tragen.

Massnahme / Handlungsanweisung **Massnahmeevaluation und deren Umsetzung zur Verbesserung des Verkehrsflusses**

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte 1. Massnahmeevaluation
2. Umsetzung

Produkt verbesserter Verkehrsfluss auf den Hauptachsen

Federführung Kanton Thurgau

Involvierte Stellen Stadt Frauenfeld, Tiefbauamt und Amt für öffentlicher Verkehr, Betreiber Parking Passage

Koordination / Zielkonflikte Fahrplanstabiler Betrieb (ÖV.3.2)

Realisierungszeitraum

<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (bis 2014)	<input type="checkbox"/> Langfristig (nach 2023)
<input type="checkbox"/> Kurzfristig (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> Unbestimmt
<input type="checkbox"/> Mittelfristig (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> dauernd

Koordinationsstand

<input type="checkbox"/> Vororientierung
<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis
<input type="checkbox"/> Festsetzung

Kosten /Kostenteiler Planung: je 10 – 20'000.- Fr
Umsetzung: abhängig von Massnahmen

Controlling (Kriterien / Indikatoren) Vorher-Nachher-Untersuchung hinsichtlich Verkehrsaufkommen, Rückstau und öV-Reisezeiten

**Erläuterungen / Ver- - -
weise / Grundlagen**

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr ÖV.3.1

Stadt Frauenfeld

Thema **3 Öffentlicher Verkehr**

Objekt / Gegenstand **3.1 Neue S-Bahnhaltestellen im Westen (Talbach) und Osten (Langdorf)**

Ausgangslage	Die Bahnlinie bildet das Rückgrat der künftigen Siedlungsentwicklung. Zur besseren Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes im Osten sowie der Siedlungsgebiete im Westen von Frauenfeld sind zwei neue S-Bahnhaltestellen vorgesehen.						
Ziel / Grundsätze	Durch zwei neue S-Bahnhaltestellen soll die Erschliessung der Siedlungsgebiete im öffentlichen Verkehr verbessert und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs gefördert werden. Die Siedlungsstrukturen und die künftige Siedlungsentwicklung sind frühzeitig auf die künftigen S-Bahnhaltestellen abzustimmen.						
Massnahme / Handlungsanweisung	Mittelfristige Realisierung der S-Bahnhaltestelle im Osten, Langfristige Sicherstellung der S-Bahnhaltestelle im Westen						
Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Platzbedarf und Erschliessung rechtlich sicherstellen 2. Fahrplankonzept erstellen 3. Finanzierung sicherstellen 						
Produkt	S-Bahnhaltestelle im Osten						
Federführung	Stadt Frauenfeld, Stadtentwicklung						
Involvierte Stellen	Bund, Schweizerische Bundesbahnen, Kanton Thurgau						
Koordination / Zielkonflikte	<p>Arbeitsgebiete: Gebietstypen entwickeln (S.4.1) Bestehende Arbeitsgebiete: Erhöhung der Dichte (S.4.2) Entwicklung des Bestandes Frauenfeld Langdorf (S.5.2)</p>						
Realisierungszeitraum	<table border="0"> <tr> <td><input type="radio"/> Sofortmassnahme (bis 2014)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Langfristig (nach 2023)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2015 – 2018)</td> <td><input type="radio"/> Unbestimmt</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Mittelfristig (2019 – 2022)</td> <td><input type="radio"/> dauernd</td> </tr> </table>	<input type="radio"/> Sofortmassnahme (bis 2014)	<input checked="" type="checkbox"/> Langfristig (nach 2023)	<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2015 – 2018)	<input type="radio"/> Unbestimmt	<input type="radio"/> Mittelfristig (2019 – 2022)	<input type="radio"/> dauernd
<input type="radio"/> Sofortmassnahme (bis 2014)	<input checked="" type="checkbox"/> Langfristig (nach 2023)						
<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2015 – 2018)	<input type="radio"/> Unbestimmt						
<input type="radio"/> Mittelfristig (2019 – 2022)	<input type="radio"/> dauernd						
Koordinationsstand	<table border="0"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (Haltestelle West)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (Haltestelle Ost)</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Festsetzung</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (Haltestelle West)	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (Haltestelle Ost)	<input type="radio"/> Festsetzung			
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (Haltestelle West)							
<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (Haltestelle Ost)							
<input type="radio"/> Festsetzung							
Kosten /Kostenteiler	Haltestelle Ost: 12 Mio. Fr, Haltestelle West: 10 Mio. Fr.						
Controlling (Kriterien / Indikatoren)	Ein- und Aussteiger neue S-Bahnhaltestelle, Fahrgastzahlen Stadtbus und Postauto						

**Erläuterungen / Ver-
weise / Grundlagen**

Grundlagen: Machbarkeitsstudien für S-Bahnhaltestellen

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr ÖV.3.2

Stadt Frauenfeld

Thema **3 Öffentlicher Verkehr**

Objekt / Gegenstand **3.2 Fahrplanstabiler Betrieb**

Ausgangslage In der Stadt Frauenfeld sind Behinderungen der Stadtbuslinien und mehrerer Postautolinien festzustellen, die zu Fahrzeitverlängerungen und somit Verspätungen sowie teilweise zu Verlusten von Anschlüssen führen. In der Abendspitze wird deswegen der Stadtbusbetrieb auf einen 20-Minuten-Takt ausgedünnt. Die Hauptprobleme treten in der Innenstadt (Rheinstrasse, Rathausplatz), der Zürcherstrasse West (Zufahrt Postkreisel), der St. Gallerstrasse (Zufahrt Holdertor) sowie der Zürcherstrasse Ost auf.

Ziel / Grundsätze Das Ziel ist ein fahrplanstabiler, zuverlässiger Betrieb des öffentlichen Verkehrs. Insbesondere soll in der Abendspitze der 15-Minuten-Takt gefahren werden können sowie die Anschlüsse an die Bahn gewährleistet werden.

Massnahme / Handlungsanweisung **Konkretisierung und Umsetzung der Massnahmen zur Erhöhung der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs**

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte 1. Vorgehen, Terminplan und Finanzierung delinieren
2. Vorprojekte bzw. Bauprojekte ausarbeiten

Produkt Projekte für eine wesensgerechte Behandlung des öffentlichen Verkehrs

Federführung Stadt Frauenfeld, Tiefbauamt

Involvierte Stellen Kanton Thurgau, Tiefbauamt und Amt für öffentlicher Verkehr, Stadtbus Frauenfeld

Koordination / Zielkonflikte Stadtentlastung (SN.2.1)
Innenstadt Frauenfeld (SN.2.4)
Einfallsachsen (SN.2.5)
Verkehrsberuhigung (SN.2.10)
Verkehrsfluss verbessern (SN.2.11)

Realisierungszeitraum

x	Sofortmassnahme (bis 2014)	o	Langfristig (nach 2023)
x	Kurzfristig (2015 – 2018)	o	Unbestimmt
x	Mittelfristig (2019 – 2022)	o	dauernd

Koordinationsstand

o	Vororientierung
o	Zwischenergebnis
x	Festsetzung

Kosten /Kostenteiler Umsetzung rd. 3.5 Mio. Fr.

Controlling (Kriterien / Indikatoren) Vorher-Nachher-Untersuchung Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

In der Studie "Stadtbus im Stau" wurden verschiedene Massnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs untersucht, aufgezeigt und vom Stadtrat beschlossen. In den nächsten Jahren sollen die Massnahmen umgesetzt werden, um kurzfristig einen fahrplanstabilen Betrieb des Stadtbusses sowie des Postautos gewährleisten zu können.

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr ÖV.3.3

Gemeinde Gachnang, Stadt Frauenfeld, Gemeinde Felben-Wellhausen

Thema **3 Öffentlicher Verkehr**

Objekt / Gegenstand **3.3 Verdichtung Fahrplanangebot Postauto**

Ausgangslage	Das bestehende Angebot auf den Regionalbuslinien ist mit einem 30- bzw. 60-Minuten-Takt durchwegs gut bis sehr gut. Verdichtungspotenziale weisen die Buslinie 80.836 Frauenfeld – Gachnang – Islikon sowie die Buslinie 80.829 Frauenfeld – Müllheim auf. Darüber hinaus erfolgen die Anschlüsse an die S-Bahn in Islikon jeweils nur in Lastrichtung.	
Ziel / Grundsätze	Das öffentliche Verkehrsangebot auf der Strasse in die Nachbargemeinden soll verbessert und die bestehenden Nachfragepotenziale besser ausgeschöpft werden. Zudem soll bei der Buslinie Frauenfeld – Islikon die Anschlüsse an die S-Bahn in Islikon verbessert werden.	
Massnahme / Handlungsanweisung	Überprüfung des Angebotskonzeptes der Buslinie 80.836 Frauenfeld - Gachnang – Islikon sowie der Buslinie 80.829 Frauenfeld - Müllheim	
Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Angebotskonzept überprüfen 2. Neues Angebotskonzept umsetzen 	
Produkt	Überarbeiteter Fahrplan mit Finanzierung	
Federführung	Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft, Öffentlicher Verkehr/Tourismus	
Involvierte Stellen	Gemeinde Gachnang, Stadt Frauenfeld, Gemeinde Felben-Wellhausen	
Koordination / Zielkonflikte	- -	
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> o Sofortmassnahme (bis 2014) x Kurzfristig (2015 – 2018) o Mittelfristig (2019 – 2022) 	<ul style="list-style-type: none"> o Langfristig (nach 2023) o Unbestimmt o dauernd
Koordinationsstand	<ul style="list-style-type: none"> o Vororientierung o Zwischenergebnis x Festsetzung 	
Kosten /Kostenteiler	Betriebskosten: 1.4 Mio. Fr/Jahr	
Controlling (Kriterien / Indikatoren)	Betriebsaufwand und Fahrgastfrequenzen	

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr ÖV.3.4

Stadt Frauenfeld

Thema **3 Öffentlicher Verkehr**

Objekt / Gegenstand **3.4 Abendangebot Stadtbus**

Ausgangslage Das bestehende Angebot auf den Stadtbuslinien ist mit einem 15- bzw. 30-Minuten-Takt durchwegs gut bis sehr gut. Einzig das Angebot in den Randstunden abends und nachts befriedigt nicht und sollte dem Bedarf angepasst werden. Ebenso ist auf einzelnen Linien (1 Spital – Sonnmatt, Linie 3 Oberwiesen Plättli) eine punktuelle Fahrplanverdichtung erwünscht.

Ziel / Grundsätze Verbesserung des Angebotes des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Frauenfeld in den Randstunden entsprechend dem Bedarf.

Massnahme / Handlungsanweisung **Überprüfung des Angebotskonzeptes des Stadtbusses in den Randstunden**

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte 1. Angebotskonzept überprüfen
2. Neues Angebotskonzept umsetzen

Produkt Überarbeiteter Fahrplan mit Finanzierung

Federführung Stadtbus Frauenfeld

Involvierte Stellen Kanton Thurgau, Amt für öffentlicher Verkehr

Koordination / Zielkonflikte - -

Realisierungszeitraum

<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme (bis 2014)	<input type="checkbox"/> Langfristig (nach 2023)
<input type="checkbox"/> Kurzfristig (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> Unbestimmt
<input type="checkbox"/> Mittelfristig (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> dauernd

Koordinationsstand

<input type="checkbox"/> Vororientierung
<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung

Kosten /Kostenteiler Betriebskosten: 360'000.- Fr/a

Controlling (Kriterien / Indikatoren) Betriebsaufwand und Fahrgastfrequenzen

**Erläuterungen / Ver- - -
weise / Grundlagen**

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr ÖV.3.5

Stadt Frauenfeld

Thema **3 Öffentlicher Verkehr**

Objekt / Gegenstand **3.5 Doppelspurausbau Lüdem**

Ausgangslage Die FW-Bahn verkehrt heute im 1/2-Stunden-Takt. Mit der Inbetriebnahme des neuen Rollmaterials kann auf der FW-Bahn ein 1/4-Stunden-Takt angeboten werden. Voraussetzung sind jedoch zwei Doppelspurabschnitte im Bereich Lüdem und im Bereich Jakobstal.

Ziel / Grundsätze Mit dem Bau zweier Doppelspurabschnitte im Verlauf der FW-Bahn soll ein 1/4-Stunden-Takt ermöglicht und somit eine wesentliche Angebotsverbesserung erreicht werden. Mit dem verbesserten Angebotskonzept kann in beiden Endhaltepunkten Anschluss an den Fernverkehr gewährleistet werden.

Massnahme / Handlungsanweisung **Bau eines Doppelspurabschnittes im Bereich Lüdem**

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte

1. Bauprojekt erstellen
2. Realisierung und Umsetzung Fahrplankonzept

Produkt Neuer Doppelspurabschnitt im Bereich Lüdem
1/4-Stunden-Takt FW-Bahn

Federführung Kanton Thurgau

Involvierte Stellen FW-Bahn, BAV

Koordination / Zielkonflikte Agglomerationsprogramm Wil

Realisierungszeitraum

<input type="radio"/> Sofortmassnahme (bis 2014)	<input type="radio"/> Langfristig (nach 2023)
<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (2015 – 2018)	<input type="radio"/> Unbestimmt
<input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (2019 – 2022)	<input type="radio"/> dauernd

Koordinationsstand

<input type="radio"/> Vororientierung
<input type="radio"/> Zwischenergebnis
<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung

Kosten /Kostenteiler ca. 10 Mio Fr.; Bund / Kanton 40:60

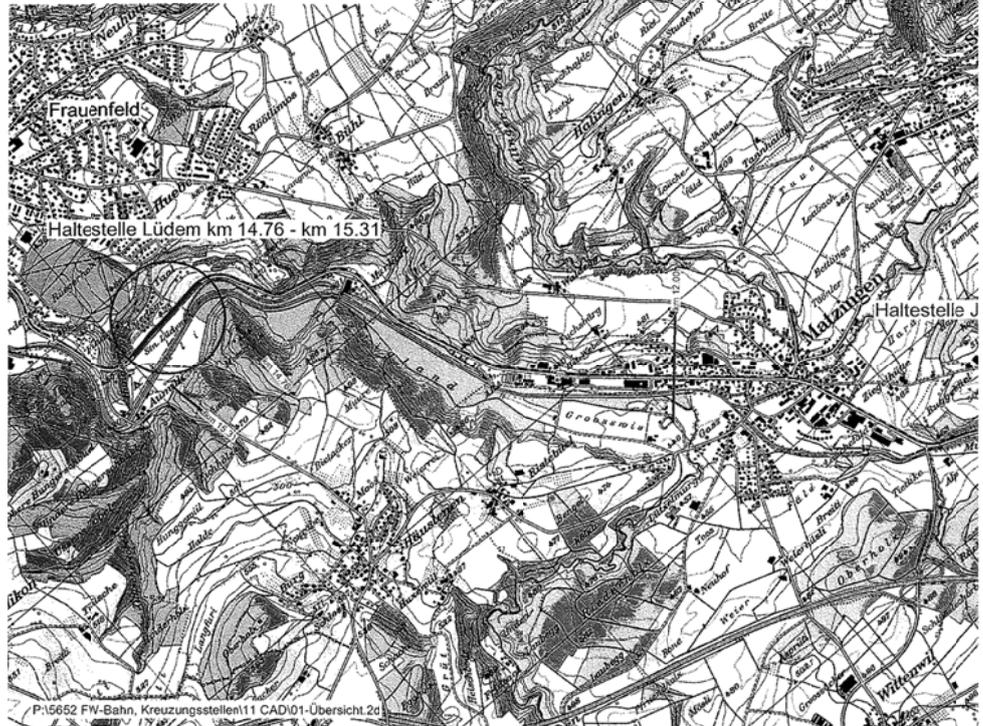
Controlling (Kriterien / Indikatoren) Fahrgastfrequenzen FW-Bahn

5652 Kreuzungsstellen FWB

Haltestelle Lüdem

Haltestelle Jakobstal

01-Übersicht 1:25'000



Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr MP.4.1

Gemeinde Gachnang, Stadt Frauenfeld und Felben Wellhausen

Thema **4 Mobilität und Parkierung**

Objekt / Gegenstand **4.1 Parkierungsreglemente**

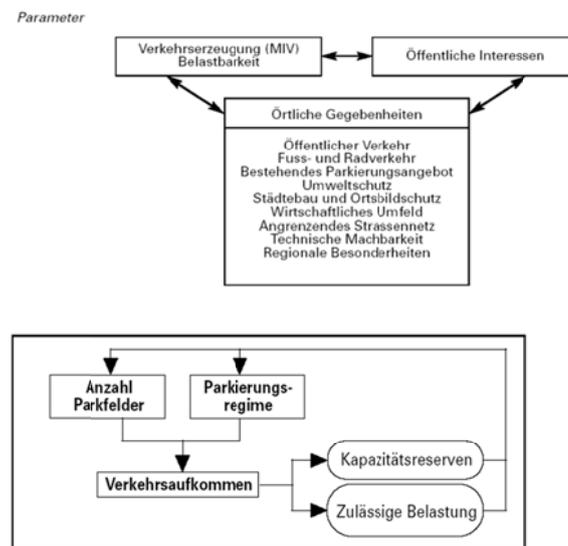
Ausgangslage	Die Parkierung ist ein wichtiges Instrument zur Steuerung der Verkehrsnachfrage. Die Zusammenarbeit der drei Gemeinden bietet die Chance, eine einheitliche Regelung hinsichtlich der Parkierung zu schaffen und somit Konkurrenzsituationen zu vermeiden.	
Ziel / Grundsätze	Die Parkierungsbestimmungen sollen überarbeitet und zwischen den Gemeinden abgestimmt werden, um die Verkehrsnachfrage zu steuern, die Lärm- und Luftbelastung zu reduzieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie das nicht vermehrbare Gut Boden effizient zu nutzen. Zwischen dem Stadt- bzw. den Ortszentren und den peripheren Standorten sollen gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden.	
Massnahme / Handlungsanweisung	Überarbeitung und Abstimmung der Parkierungsbestimmungen in der Agglomeration Frauenfeld	
Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Parkierungskonzept mit Bestimmungen erarbeiten 2. Umsetzung in den einzelnen Gemeinden 	
Produkt	Überarbeitete Parkierungsbestimmungen	
Federführung	Stadt Frauenfeld	
Involvierte Stellen	Gemeinde Gachnang, Gemeinde Felben-Wellhausen, Kanton Thurgau	
Koordination / Zielkonflikte	Regionale Zusammenarbeit (S.1.1) Arbeitsgebiete: Gebietstypen entwickeln (S.4.1) Arbeitsgebiete: Erhöhung der Dichte (S.4.2) Arealentwicklungen, Masterpläne, Studien (S.5) Stadtzentrum Frauenfeld, Altstadt Frauenfeld (S.6.1) Konzept "smart mobility"(MP.4.3) Kombinierte Mobilität (MP.4.4)	
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ○ Sofortmassnahme (bis 2014) x Kurzfristig (2015 – 2018) ○ Mittelfristig (2019 – 2022) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Langfristig (nach 2023) ○ Unbestimmt ○ dauernd
Koordinationsstand	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vororientierung x Zwischenergebnis ○ Festsetzung 	
Kosten /Kostenteiler	ca. 30' – 50'000 Fr.	
Controlling (Kriterien / Indikatoren)	- -	

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

Entsprechend den Zielsetzungen sollen die Parkplatzbestimmungen (Parkierungs- und Abstellplatzreglement, Baureglements) in der Agglomeration Frauenfeld mit folgenden Inhalten überarbeitet und vereinheitlicht werden.

- Mindest- und Höchstanzahl Parkplätze abhängig von der Lage und Erschliessung
- Vorgaben und Bestimmungen zur Parkplatzbewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen
- Beschränkung ebenerdiger Parkplätze
- Zwingende smart mobility – Konzepte für publikumsintensive bzw. verkehrsintensive Einrichtungen
- Bestimmungen zu Fahrrad-Abstellanlagen (Anzahl, Ausstattung, Zugänglichkeit)

Wechselwirkungen des Parkplatzangebotes gemäss VSS-Norm



Grenzbedarf nach unterschiedlichen Standort-Typen gemäss VSS-Norm

Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte gemäss Tabelle 1 <i>Offre en cas de stationnement en % des valeurs indicatives selon le tableau 1</i>		
Standort-Typ <i>Type de localisation</i>	Minimum	Maximum
A	20%	40%
B	40%	60%
C	50%	80%
D	70%	90%
E	90%	100%

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr MP.4.2

Stadt Frauenfeld

Thema **4 Mobilität und Parkierung**

Objekt / Gegenstand **4.2 Parkierung Innenstadt**

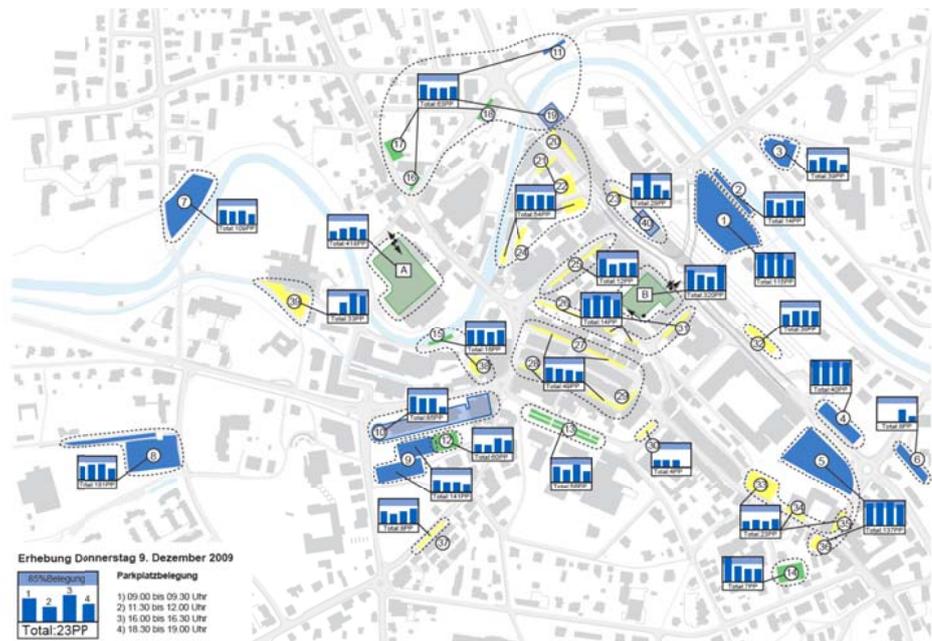
Ausgangslage	Die Erhebungen der Parkplatznachfrage in der Innenstadt von Frauenfeld haben gezeigt, dass das bestehende Parkplatzangebot ausreichend ist. Je nach Wochentag und Tageszeit sind jedoch einzelne Parkplätze überlastet.	
Ziel / Grundsätze	Das bestehende Parkplatzangebot soll effizienter genutzt und Parksuchverkehr in der Innenstadt von Frauenfeld reduziert werden.	
Massnahme / Handlungsanweisung	Erarbeitung eines Parkierungskonzeptes (differenzierte Parkplatzbewirtschaftung) und Parkleitsystems für die Innenstadt von Frauenfeld	
Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Parkierungskonzept mit Parkleitsystem erstellen 2. Parkierungskonzept und Parkleitsystem umsetzen 	
Produkt	Parkierungskonzept und Parkleitsystem	
Federführung	Stadt Frauenfeld	
Involvierte Stellen	Private Parkgaragenbesitzer (Coop, Migros)	
Koordination / Zielkonflikte	Stadtzentrum Frauenfeld, Altstadt Frauenfeld (S.6.1) Stadtentlastung (SN.2.1) Innenstadt Frauenfeld (SN.2.5) Parkierungsreglemente (MP.4.1) Kombinierte Mobilität (MP.4.4)	
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> o Sofortmassnahme (bis 2014) x Kurzfristig (2015 – 2018) o Mittelfristig (2019 – 2022) 	<ul style="list-style-type: none"> o Langfristig (nach 2023) o Unbestimmt o dauernd
Koordinationsstand	<ul style="list-style-type: none"> x Vororientierung o Zwischenergebnis o Festsetzung 	
Kosten /Kostenteiler	Konzept: 30' – 50'000 Fr.	
Controlling (Kriterien / Indikatoren)	Auslastung und Parkdauer der Parkplätze in der Innenstadt	

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

Die Parkplätze in der Innenstadt sollen primär den Kunden und Besuchern zur Verfügung stehen, Arbeitspendler sollen auf den öffentlichen und Radverkehr verlagert respektive auf zentrumsferne Parkplätze gelenkt werden. Die Parkplatzbewirtschaftung (Parkdauer und Gebühren) soll dementsprechend überarbeitet und angepasst werden (Stichwort: degressive Parkgebühren).

Allfällige Erweiterungen des Parkplatzangebotes in der Innenstadt sollen genutzt werden, um oberirdische Parkplätze in der Innenstadt im Sinne der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität sowie zugunsten von Fahrrad-Abstellanlagen abzubauen und andererseits die Aufenthaltszeit in der Innenstadt zu verlängern.

Auslastung der Parkplätze in der Innenstadt an einem Donnerstag im Dezember 2010



Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr MP.4.3

Gemeinde Gachnang, Stadt Frauenfeld und Felben Wellhausen

Thema **4 Mobilität und Parkierung**

Objekt / Gegenstand **4.3 Konzept "smart mobility"**

Ausgangslage Immer mehr Wege werden mit dem Auto zurückgelegt. Gleichzeitig leidet die Attraktivität der Agglomeration Frauenfeld unter der zunehmenden Verkehrsbelastung und ein weiterer Ausbau des Strassennetzes stösst auf verschiedene Widerstände. Verschiedene Beispiele zeigen, dass durch Massnahmen im Bereich "smart mobility", der Anteil des Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehrs massgeblich erhöht werden kann.

Ziel / Grundsätze Der Fuss-, Rad- und öffentliche Verkehr soll gefördert sowie eine effiziente Nutzung des Autos unterstützt werden. Hiermit soll das Verkehrswachstum gebremst, Kosten gespart sowie die Gesundheit der Bevölkerung gefördert werden.

Massnahme / Handlungsanweisung **Erarbeitung eines Konzeptes "smart mobility" für die Agglomeration mit folgenden Inhalten**

- **Organisation und Finanzierung von smart mobility**
- **Massnahmen im Bereich smart mobility in der Agglomeration Frauenfeld**
- **Zielgruppen (Betriebe, Arbeitspendler, Einwohner)**

Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte

1. Auftrag formulieren und Finanzierung sicherstellen
2. Vorgehen, Terminplan und Organisation definieren

Produkt Konzept "smart mobility" mit Organisation, Massnahmen und Finanzierung

Federführung Stadt Frauenfeld

Involvierte Stellen Gemeinde Gachnang, Gemeinde Felben-Wellhausen, Kanton Thurgau

Koordination / Zielkonflikte Parkierungsreglemente (MP.4.1)

Realisierungszeitraum

<ul style="list-style-type: none"> x Sofortmassnahme (bis 2014) o Kurzfristig (2015 – 2018) o Mittelfristig (2019 – 2022) 	<ul style="list-style-type: none"> o Langfristig (nach 2023) o Unbestimmt o dauernd
--	--

Koordinationsstand

- x Vororientierung
- o Zwischenergebnis
- o Festsetzung

Kosten /Kostenteiler ca. 50' – 80'000 Fr.

Controlling (Kriterien / Indikatoren) Veränderung der Kennzahlen zur Verkehrsmittelwahl

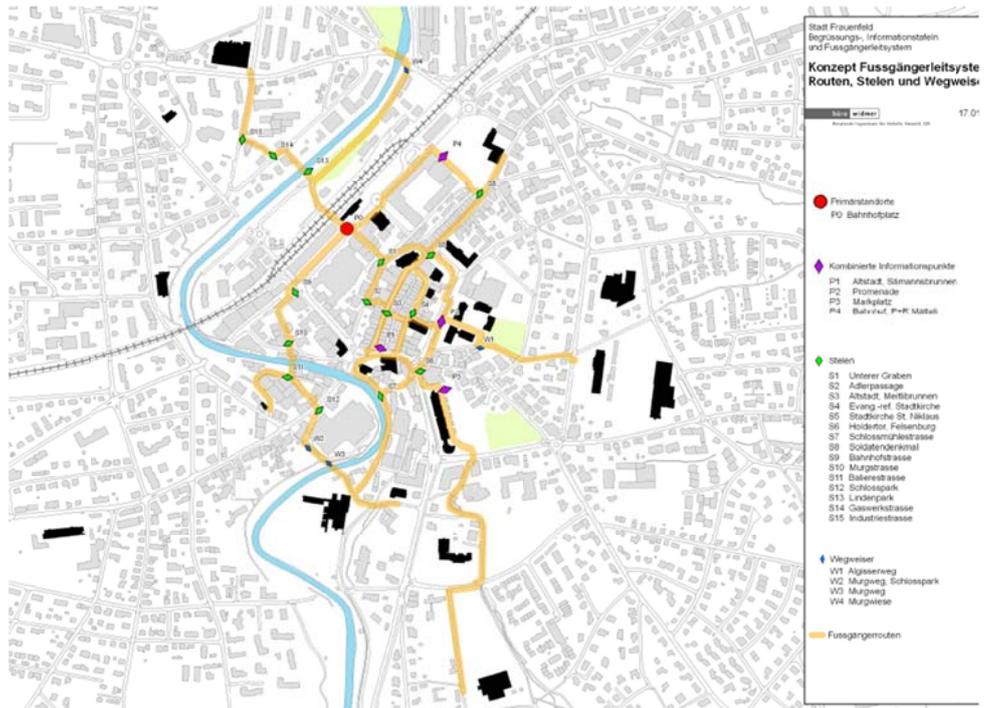
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

Beispiele für Massnahmen zur Förderung einer smart mobility

- Information / Kampagnen



- Fussgängerleitsystem Frauenfeld



- Label Energiestadt: Mobilitätsmanagement in Unternehmen
- Mobilitätsmanagement in Verwaltungen
- "AutoFREItag"

Richtplan Agglomeration Frauenfeld

Verkehr MP.4.4

Stadt Frauenfeld

Thema **4 Mobilität und Parkierung**

Objekt / Gegenstand **4.4 Kombinierte Mobilität**

Ausgangslage	Ein Teil der Bevölkerung kann aus unterschiedlichen Gründen (Wohnort, Arbeitszeiten, etc.) nicht gänzlich auf das Auto verzichten. Für Zu- und Wegpendler sind grossteils die Distanzen zu gross, um die Wege gänzlich zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurück zu legen.	
Ziel / Grundsätze	Zur Entlastung des Strassennetzes sowie der innerstädtischen Parkplätze sowie im Sinne der Förderung des Umweltverbundes (Fuss-, Rad- und öffentlicher Verkehr) soll die kombinierte Mobilität gefördert und unterstützt werden. Diese umfasst folgende Elemente: <ul style="list-style-type: none"> • ausreichende und attraktive Bike&Ride-Abstellplätze bei den bestehenden und geplanten Bahnhaltstellen (inkl. Parkhaus beim Bahnhof); • bedarfsgerechtes Park&Ride- sowie Park&Pool-Angebot an geeigneten Standorten in der Peripherie von Frauenfeld; • bedarfsgerechtes Park&Ride-Angebot (inkl. Parkhaus beim Bahnhof) vorrangig bei den S-Bahnhaltstellen in Gachnang und Islikon; 	
Massnahme / Handlungsanweisung	Erstellung eines bedarfsgerechten Park&Ride-, Park&Pool- sowie Bike&Ride-Angebotes	
Vorgehen / Verfahren / nächste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gesamtkonzept mit Bedarfsabklärungen und Standortevaluation 2. Projekt inkl. Parkhaus am Bahnhof ausarbeiten 3. Park&Ride, Park&Pool- und Bike&Ride-Anlagen ausbauen bzw. erstellen 	
Produkt	Bedarfsgerechtes Angebot für die kombinierte Mobilität	
Federführung	Stadt Frauenfeld	
Involvierte Stellen	Kanton Thurgau, Gemeinde Gachnang, Gemeinde Felben-Wellhausen	
Koordination / Zielkonflikte	Parkierungsreglemente (MP.4.1) Konzept smart mobility (MP. 4.3)	
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> x Sofortmassnahme (bis 2014) x Kurzfristig (2015 – 2018) o Mittelfristig (2019 – 2022) 	<ul style="list-style-type: none"> o Langfristig (nach 2023) o Unbestimmt o dauernd
Koordinationsstand	<ul style="list-style-type: none"> o Vororientierung x Zwischenergebnis o Festsetzung 	
Kosten /Kostenteiler	Gesamtkonzept mit Bedarfsabklärung und Standortevaluation: 30 – 50'000 Fr. Parkhaus beim Bahnhof: xx Mio Fr.	
Controlling (Kriterien / Indikatoren)	Nachfrage und Auslastung Park&Ride, Park&Pool- sowie Bike&Ride-Anlagen	

