



*Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Frauenfeld*

***Zusammenfassung der Eingaben  
aus der öffentlichen Bekanntmachung***

*28. Juni 2011*



### ***Bearbeitung***

*Rupert Wimmer  
Andrea Schuppli  
Maria Andreou*

*Metron AG  
Postfach 480  
Stahlrain 2  
CH 5201 Brugg*

*Dipl.-Ing. TU/SVI/SIA  
BSc in Raumplanung FH, dipl. Ing. Landschaftsarchitektin FH  
Sekretärin*

*T 056 460 91 11  
F 056 460 91 00  
info@metron.ch  
www.metron.ch*



## *Inhaltsverzeichnis*

<i>1</i>	<i>Vorbemerkung</i>	<i>6</i>
<i>2</i>	<i>Prognosen Einwohner und Arbeitsplätze</i>	<i>7</i>
<i>3</i>	<i>Differenzierung der Arbeitsgebiete</i>	<i>9</i>
<i>4</i>	<i>Siedlungsentwicklung Frauenfeld</i>	<i>10</i>
<i>5</i>	<i>Siedlungsentwicklung Gachnang</i>	<i>11</i>
	<i>5.1 Siedlungserweiterung Chapf</i>	<i>11</i>
	<i>5.2 Siedlungserweiterung Kefikon</i>	<i>12</i>
	<i>5.3 Gewerbe / Industrie Bruggächer / Zägli</i>	<i>12</i>
	<i>5.4 Strategisches Arbeitsgebiet Gachnang</i>	<i>13</i>
<i>6</i>	<i>Siedlungsentwicklung Felben –Wellhausen</i>	<i>14</i>
	<i>6.1 Holderäcker und Stössli</i>	<i>14</i>
<i>7</i>	<i>Stadtentlastung Frauenfeld</i>	<i>16</i>
	<i>7.1 Zweckmässigkeit, Variantenwahl</i>	<i>16</i>
	<i>7.2 Messenriet</i>	<i>17</i>
	<i>7.3 Walzmühle</i>	<i>18</i>
	<i>7.4 Flankierende Massnahmen</i>	<i>19</i>
	<i>7.5 Vorgezogene Aufwertung der Innenstadt</i>	<i>20</i>
<i>8</i>	<i>Nordtangente</i>	<i>21</i>
<i>9</i>	<i>Ringstrasse</i>	<i>21</i>
<i>10</i>	<i>Eisenwerkstrasse</i>	<i>21</i>
<i>11</i>	<i>Zürcherstrasse Ost</i>	<i>22</i>
<i>12</i>	<i>Rebstrasse</i>	<i>22</i>
<i>13</i>	<i>Murgraum</i>	<i>23</i>
<i>14</i>	<i>Fuss- und Radverkehr: Thundorferstrasse</i>	<i>23</i>
<i>15</i>	<i>Agglomerationsradweg</i>	<i>24</i>
<i>16</i>	<i>Tangentiale Verbindung</i>	<i>25</i>
<i>17</i>	<i>Gratis ÖV</i>	<i>26</i>
<i>18</i>	<i>Kosten</i>	<i>26</i>
<i>19</i>	<i>Parkierung</i>	<i>27</i>
<i>20</i>	<i>Vorgehen bei Richtplanänderungen</i>	<i>28</i>

## *1 Vorbemerkung*

Der Entwurf des Richtplanes Siedlung und Verkehr der drei Agglomerationsgemeinden Frauenfeld, Gachnang und Felben-Wellhausen ist in der Zeit von **8. Oktober bis zum 8. Dezember 2010** öffentlich bekanntgemacht worden.

Während der Bekanntmachungsfrist sind insgesamt **35 Eingaben** bei den drei Gemeinden eingegangen, 23 in Frauenfeld, 9 in Gachnang und 3 in Felben-Wellhausen. Zum Richtplanentwurf Siedlung und Verkehr haben 5 Parteien (SVP, FDP, CVP/EVP, GP, CH), 2 Interessensvertretungen (Ortsgruppe des thur. Baumeisterverbandes, Gewerbeverein Region Frauenfeld) sowie 29 Private (davon 4 juristische Personen) Stellung genommen.

Die Eingaben wurden in der Arbeitsgruppe fachlich geprüft und beurteilt sowie in der politischen Begleitgruppe sowie in den Räten der drei Gemeinden diskutiert. So weit als möglich und in der Gesamtsicht vertretbar, werden die Eingaben in den Richtplan aufgenommen.

Im Folgenden sind die Eingaben zusammengefasst, beurteilt und dargestellt, in welchen Bereichen und in welcher Form der Richtplan Siedlung und Verkehr angepasst wurde.

## 2 Prognosen Einwohner und Arbeitsplätze

### Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr. 1, 9, 11)

- Die Prognosen sollten zurückhaltender formuliert werden und sind zu gross berechnet
- Deckelung des Wachstums soll vorgesehen werden

### Erwägungen

- Agglomeration in Entwicklungskorridor, Kantonshauptstadt
- Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen notwendig, um eine attraktive Region und ein attraktives Zentrum zu bleiben.
- Prognosen schwierig, Arbeit mit der Fortschreibung
- Langfristige Flächensicherung und ganzheitliche Betrachtung, strategische Planung
- Einzonungen erst im Rahmen der Zonenplanrevision bei nachgewiesenem Bedarf und Verfügbarkeit

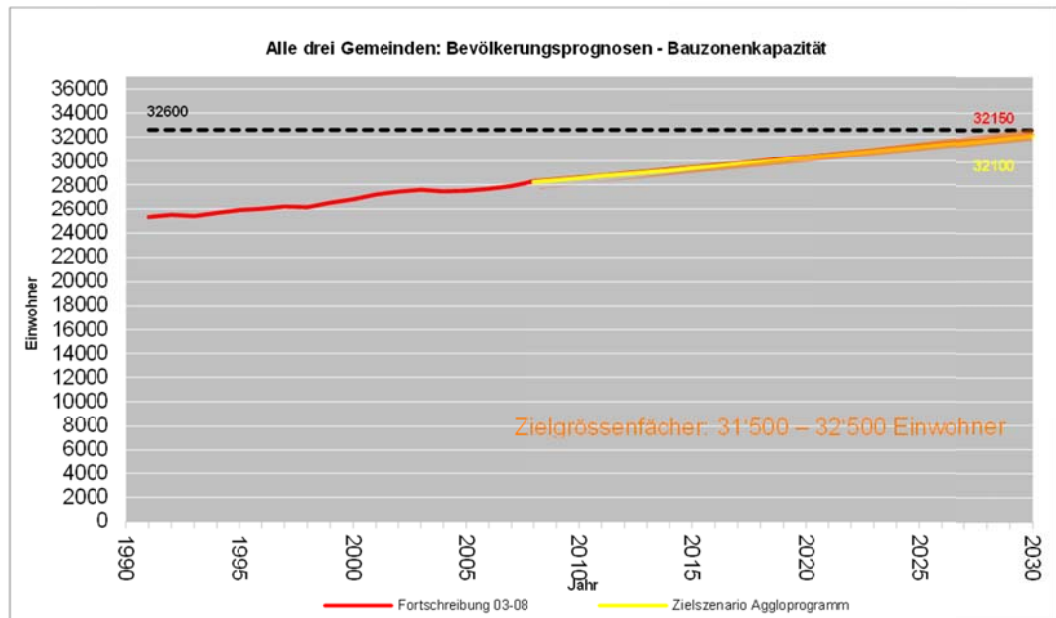


Abbildung 1:  
Einwohnerentwicklung, Zielgrössenfächer: 31'500 – 32'500  
Einwohner bis zum Jahr 2030, Bauzonenkapazität

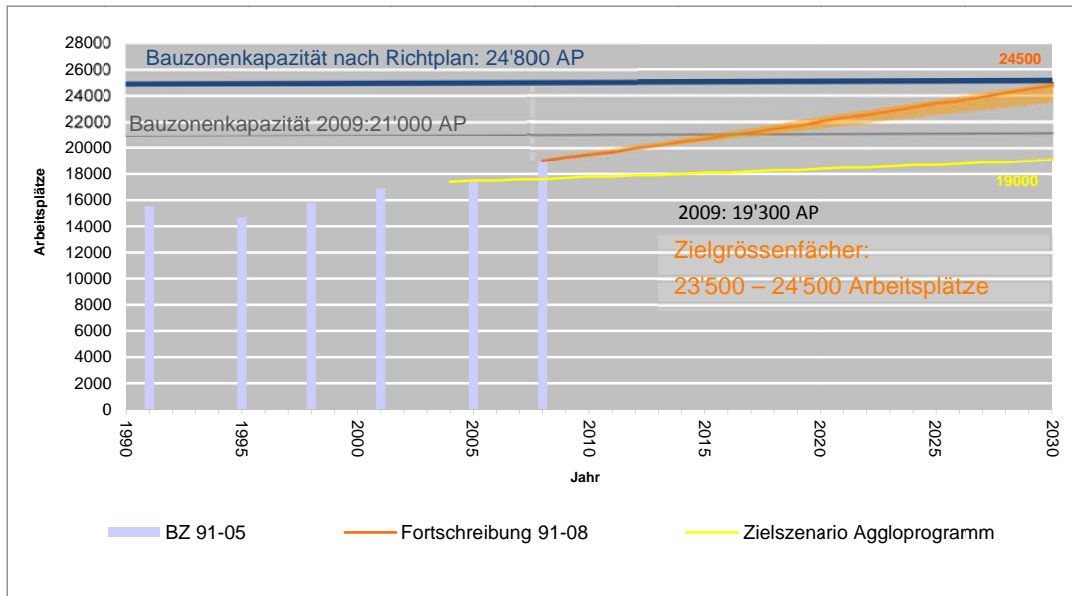


Abbildung 2:  
Arbeitsplatzprognosen bis 2030, Zielgrössenfächer 2009 – 2030

**Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf**

- Keine Änderung

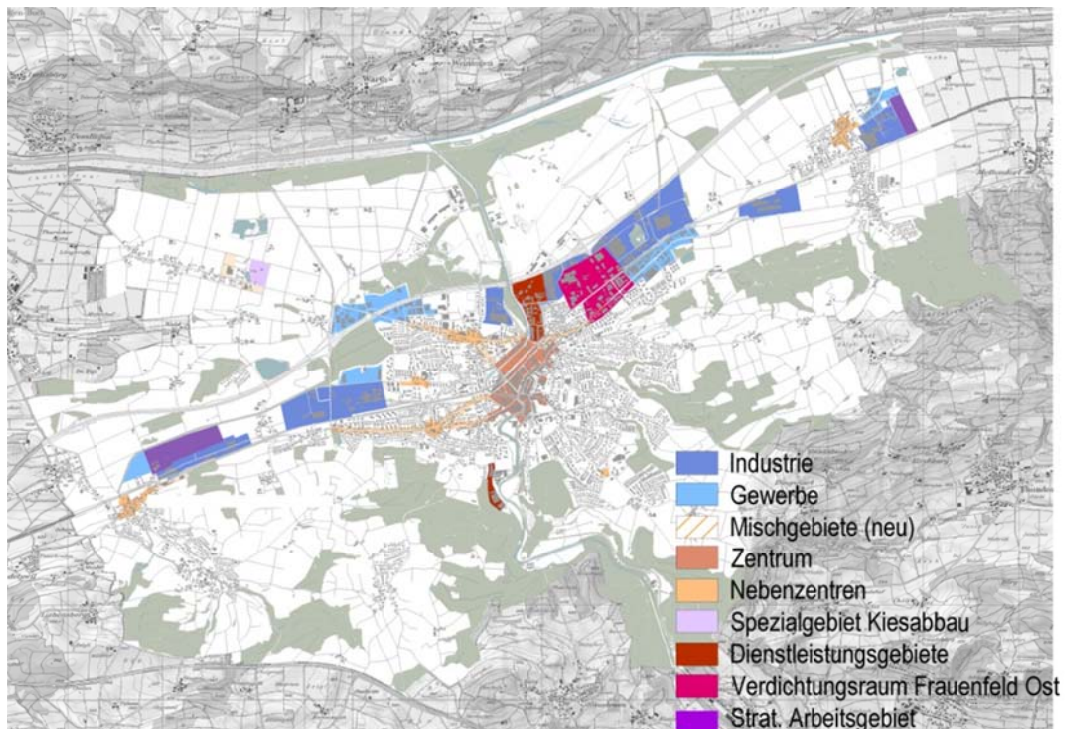
### 3 Differenzierung der Arbeitsgebiete

#### Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr. 1, 2, 3)

- Differenzierte Beurteilung der Arbeitsplätze nach Kategorien Wertschöpfung (neutral, mittel, hoch) und / oder Status (privat, öffent.rechtl.) und / oder Orientierung (Bildung, Gesundheit, Wirtschaft)
- Definition von konkreten Nutzungsarten (verkehrs- und kundenintensiv, arbeitsplatzintensiv, flächenintensiv)
- Handels- und Dienstleistungszentrum: Fragen zum künftigen Umgang mit dem Gewerbe (Verdrängung?)

#### Erwägungen

- Gewerbetypisierung nach Standorten, differenziert nach Verkehrserzeugung und Flächen- / Arbeitsplatzintensität. (Arbeitsplatzintensive Dienstleistungen zentral und gut mit ÖV erschlossen, flächenintensives Gewerbe / Industrie mit vielen LKW-Fahrten in der Nähe der Autobahn, peripher) wurde vorgenommen.
- Weitere Konkretisierung und Vertiefung ist im Massnahmenblatt S.4.1 festgehalten.
- Die Agglomeration / Region soll offen sein für alle Arten von Arbeitsplätzen, Durchmischung wichtig; auch in der Innenstadt
- Steuerung und Differenzierung der Standorte durch die Zonierung / Bebauung und Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung.



#### Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf

- Im Erläuterungsbericht wurde die Zielsetzung klarer herausgearbeitet, dass die Innenstadt ein durchmischtes Quartier für Handel, Dienstleistung, Wohnen und Gewerbe darstellt.

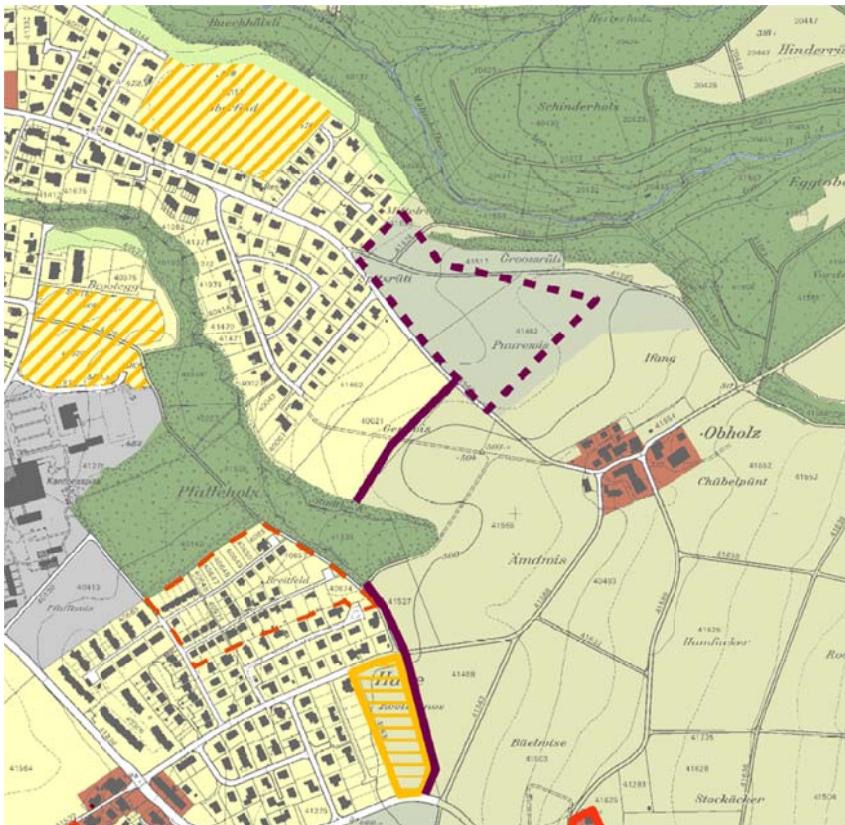
## 4 Siedlungsentwicklung Frauenfeld

### Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr. 1, 4, 8)

- Genügend grossen Abstand zum Wald und zum Weiler Obholz einhalten
- Verbindliche Abgrenzungen eintragen
- Bedingung für eine Bebauung: Schaffung eines umfassenden ÖV-Angebotes
- Auf Einzonungen im Gebiet Puurewis und Gertwis verzichten
- Genügend Reserven vorhanden

### Erwägungen

- Optimale Siedlungsqualität und Eingliederung in die Landschaft durch eine genauere Prüfung der Abgrenzung; erst Siedlungskonzept → dann Zonenplan
- öffentliches Grundstück, Folgeplanung im Konkurrenzverfahren → Verfügbarkeit, Qualitätssicherung
- ÖV-Güteklasse D, somit ausreichende Erschliessung für Wohnnutzung, keine weiteren Massnahmen vorgesehen
- Einbezug vorhandener Reserven in die Kapazitätsberechnung
- Im Bereich Gertwis sind keine Bauländerweiterung vorgesehen

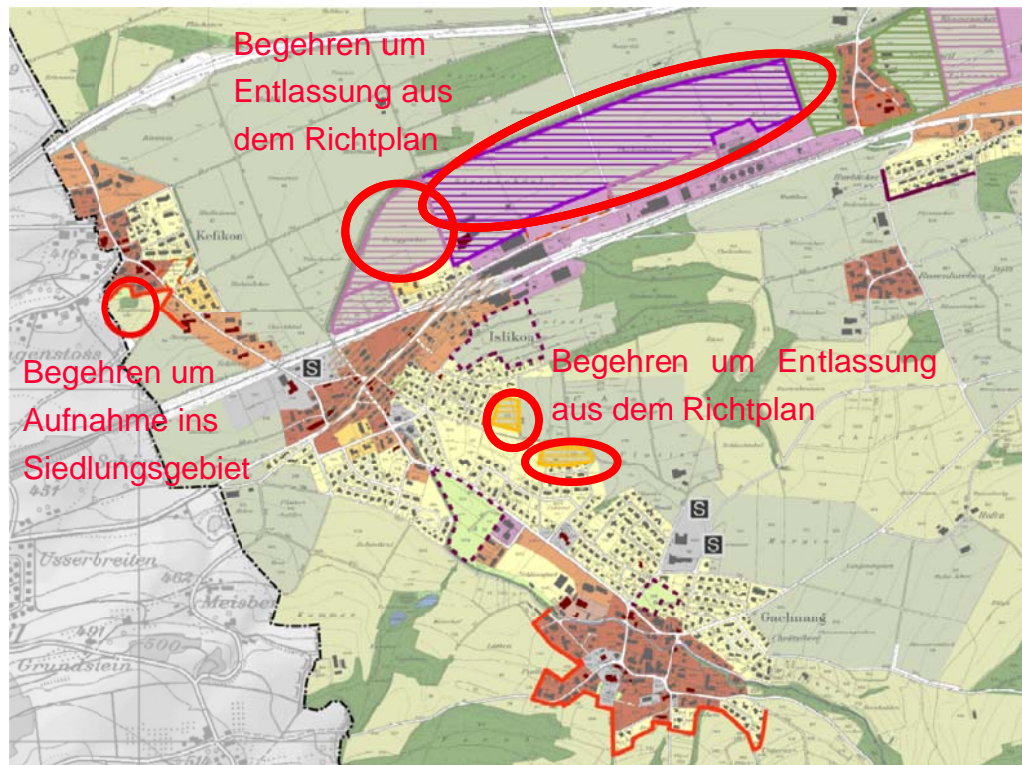


### Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf

- Aufgrund der Eingaben wurden die Siedlungsränder nochmals überprüft. Es wurde eine zusätzliche Festlegung in Form von "gestalteten Siedlungsrändern" sowie ein zusätzliches Massnahmenblatt betreffend der Siedlungsränder eingeführt.

## 5 Siedlungsentwicklung Gachnang

Eingaben Nr. 25, 27, 31, 32



### 5.1 Siedlungserweiterung Chapf

#### Aussagen aus den Eingaben

- Neue Baugebiete sind ersatzlos zu streichen. Falls daran festgehalten wird darf die Dachhöhe die Hügelkuppe nicht überragen.
- Zwischen dem Landwirtschaftsland und dem Bauland ist eine ökologische Ausgleichszone auszuscheiden.

#### Erwägungen

- Bereits im bestehenden, noch rechtskräftigen Richtplan
- Arrondierung der bestehenden Bauzone
- Schaffung von Bauland an attraktiver Lage
- Schaffung eines vielfältigen Angebots (zusammen mit den zentrumsnahen Entwicklungen)
- Grundstücke bereits erschlossen bzw. einfach zu erschliessen.
- Erhöhte städtebauliche Qualität und Berücksichtigung der besonderen Situation am Siedlungsrand als Auftrag aus dem Richtplan (Massnahmenblatt S.2.2).
- Konkretisierung ist Sache der Nutzungsplanung (Zonierung und Bauweise)
- Ausgleichszone zwischen dem Bau- und Landwirtschaftsgebiet kann nicht ökologisch begründet werden
- Gestalteter Siedlungsrand wird jedoch begrüsst.

#### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Aufgrund der Eingabe wurde für den Bereich Chapf ein Siedlungsrand mit Gestaltungspflicht festgelegt (vgl. Massnahmenblatt S.9.1)

### *5.2 Siedlungserweiterung Kefikon*

#### *Aussagen aus den Eingaben*

- Einzonung Parzelle Nr. 92 (Zieglerwies) in die Wohnzone W2 ev. W3 oder Dorfzone (Kefikon)

#### *Erwägungen*

- Parzelle liegt ausserhalb einer übergeordneten, kantonalen Siedlungsgrenze
- schützenswerten Ortsbildes (Blick auf Schloss und alten Ortskern)

#### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderung

### *5.3 Gewerbe / Industrie Bruggächer / Zägli*

#### *Aussagen aus den Eingaben*

- Parzelle 17: Bruggächer / Zägli aus dem Siedlungsgebiet entlassen (im Richtplanentwurf als Gewerbe vorgesehen)
- 14ha für Industrie und Gewerbe ist zuviel, moderates Wachstum sollte angestrebt werden.
- Mangelnde Planung im Bereich Zu- und Wegfahrten

#### *Erwägungen*

- Verschiedene Standorte wurden geprüft
- Geeignete Lage in der Nähe des Autobahnanschlusses und der S-Bahnhaltestelle
- Angrenzend an bestehendes Siedlungsgebiet
- Gesamtheitliche Betrachtung der funktional verflochtenen Agglomeration
- Erschliessung von Weststrasse via Niederwil gut möglich
- Längerfristig soll genügend Gewerbefläche innerhalb der Agglomeration zur Verfügung gestellt werden

#### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Das Gewerbegebiet sowie die strategische Arbeitsplatzzone nordöstlich von Islikon werden im Richtplanentwurf nicht mehr aufgenommen, da die Flächen für den Zeitraum des Richtplanes von 15 - 20 Jahren nicht verfügbar sind. Als sehr gut für eine gewerblich-industrielle Entwicklung geeigneter Standort soll dieser jedoch langfristig gesichert und von anderen Nutzungen frei gehalten werden.
- Um für die gewerbliche-industrielle Entwicklung einerseits sowie die Entwicklung im Handels- und Dienstleistungsbereich andererseits ausreichend Flächen zur Verfügung zu stellen, wird folgende Strategie verfolgt:
  - Differenzierung der Arbeitsplatzgebiete nach Lage und Erschliessung
  - Mobilisierung der bestehenden Reserven

- Verdichtung im Bereich Langdorf, Militärstrasse, Zentrum sowie entlang der Einfallssachsen
- Sicherstellung der Verfügbarkeit sowie der Einflussnahme durch die öffentliche Hand auf neue Arbeitsplatzgebiete
- Sicherung von landwirtschaftlichen Ersatzflächen und Vermittlung zwischen Grundeigentümern
- Hierfür wurde ein neues Massnahmenblatt geschaffen (vgl. Massnahmenblatt S.4.4)

#### *5.4 Strategisches Arbeitsgebiet Gachnang*

##### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr. 4, 12, 17, 26, 30)*

- Das Land ist nicht verfügbar (Islikon), Bauernbetriebe sind aktiv
- Kulturlandverlust
- Definierte Kriterien bei der Festlegung der Nutzung
- Nicht betroffene Agglomerationsgemeinden sollen mitentscheiden können über mögliche Ansiedlungen
- Vorgängiger Landerwerb durch die Gemeinde
- Mehrwertabschöpfung

##### *Erwägungen*

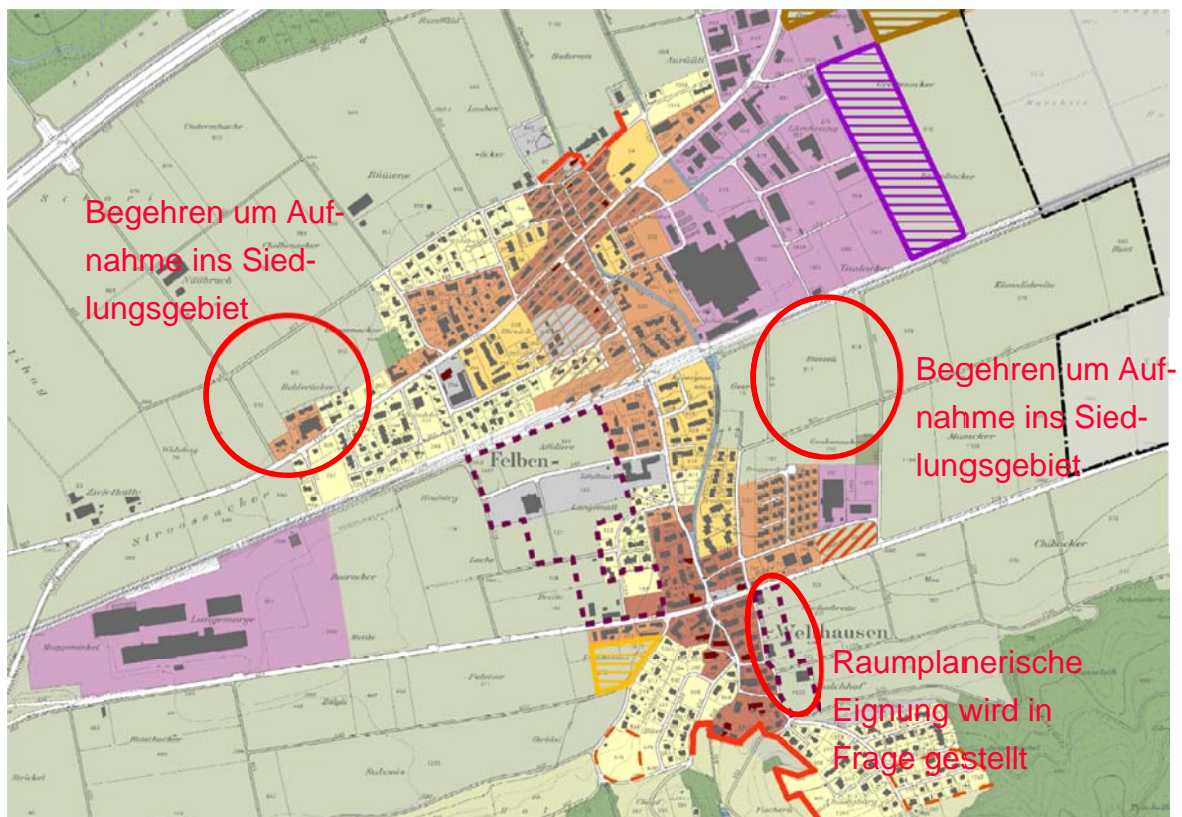
- Agglomeration Frauenfeld ist Kantonszentrum des Thurgaus und wichtiger Entwicklungsraum: strategische Arbeitsgebiete sollten aus raumplanerischen Überlegungen in der Nähe eines solchen Zentrums zu liegen kommen.
- Grundsatzentscheid der Agglomerationsgemeinden, strategische Arbeitsplatzgebiete anzubieten
- Verschiedene Varianten wurden geprüft und bewertet, wobei sich die festgelegten Standorte als die am besten geeigneten erwiesen haben
- Langfristige Planung und öffentliche Interessen kontra aktuelle Verfügbarkeit
- Vorgängige Definition von Art und Mass der Nutzung ist in S.4.4 festgelegt
- Standortgemeinde hat Entscheidungskompetenz
- Mehrwertabschöpfung ein politisches Thema, nicht ein Einzelfall, wird in der Revision des kantonalen Bau- und Planungsgesetzes sehr wahrscheinlich enthalten sein.

##### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Das Gewerbegebiet sowie die strategische Arbeitsplatzzone nordöstlich von Islikon werden im Richtplanentwurf nicht mehr aufgenommen, da die Flächen für den Zeitraum des Richtplanes von 15 - 20 Jahren nicht verfügbar sind.
- Als sehr gut für eine gewerblich-industrielle Entwicklung geeigneter Standort soll dieser jedoch langfristig gesichert und von anderen Nutzungen frei gehalten werden.

## 6 Siedlungsentwicklung Felben – Wellhausen

Eingaben (Nr. 33,34,35)



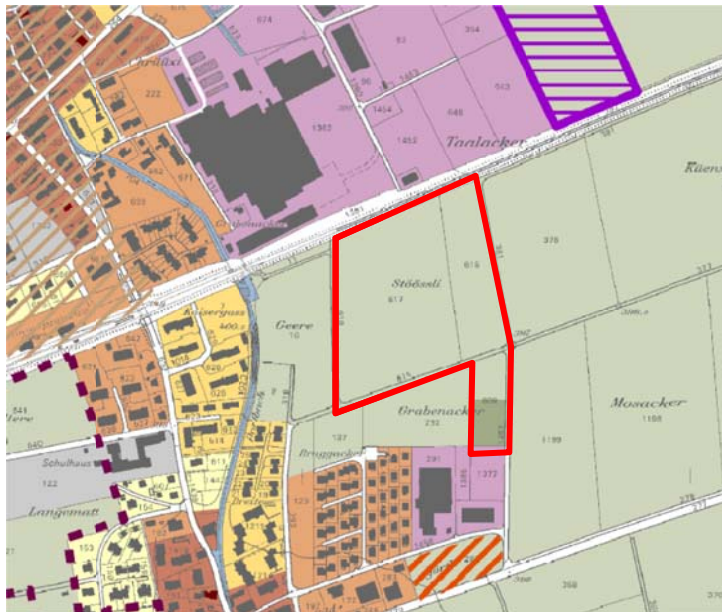
### 6.1 Holderäcker und Stössli

Wichtigste Aussagen der Eingaben

- Aufnahme der Parzellen Nr. 114 und 405, Holderäcker in Felben ins Siedlungsgebiet
- Besser geeignet als Chelhofbreite, da in keinem Gefahrengebiet und zentraler gelegen
- Kompakteres Siedlungsgebiet



- Gebiet Stössli
  - Aufnahme der Liegenschaften Nr 1029, 1030 und 1047 ins Siedlungsgebiet
  - Erweiterung im Gebiet Langematt / Breite ist raumplanerisch und immissionsmässig nicht ideal, nur 50% verfügbar
  - Gefahr Zusammenwachsen mit Frauenfeld
  - Ausdholung des Baches im Bereich Stössli wäre möglich
  - Priorisierung des Gebiets Chelhofbreite schwer nachvollziehbar, da nicht in S-Bahnnahe und als Massenbewegungs- bzw. Rutschgebiet markiert



### *Erwägungen*

- Ausreichendes, geeignetes und vielfältiges Angebot durch Gebiet Langematt / Breite sowie Chelhofbreite wird geschaffen
- Richtplan = strategisches Planungsinstrument: raumplanerische Eignung, nicht primär die Verfügbarkeit sind ausschlaggebend
- Gebiet Langematt / Breite in unmittelbarer Nähe zur S-Bahnhaltestelle, keine raumplanerischen Einschränkungen, ausreichender Abstand zur Verzinkerei, eigentlicher Siedlungstrenngürtel ist westlich der Verzinkerei.
- Stössli: Aufnahme ins Siedlungsgebiet raumplanerisch grundsätzlich möglich, jedoch ÖV-Erschliessung weniger gut als Langematt / Breite, Gesamtbilanz entscheidend
- Chelhofbreite: bestehende Erschliessung kann genutzt werden, Finanzierung Instandsetzung bestehende Erschliessung
- Der Umgang mit den Gefahren muss vor der eigentlichen Einzonung sorgfältig geprüft werden.

### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderung

## 7 Stadtentlastung Frauenfeld

### 7.1 Zweckmässigkeit, Variantenwahl

#### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr. 3, 7, 8, 9, 11, 15, 16, 4, 6, 17, 23)*

- Etappiertes Vorgehen, Optimierung Bestand und Beurteilung der Wirkung, erst dann weiter an der Entlastungsstrasse planen
- Variante 0+ umsetzen
- Variante 2a umsetzen
- Spange A1-A7 umsetzen
- ÖV Behinderung auf Rheinstrasse, Zürcherstrasse, St. Gallerstrasse kann nicht behoben werden.
- Langer Realisierungshorizont
- Schlechtes Kosten-Nutzen Verhältnis
- Kostenteiler
- Detailfragen bezüglich künftiger Verkehrsführung
- Anteil ÖV und LV bis zum Jahr 2020 um 10% erhöhen
- Gefahr Rückstau (Verkehr kommt gar nicht bis zum Abzweiger der Umfahrung)
- Talackerstrasse als Zentrumsentlastung nutzen

#### *Erwägungen*

- **Vorteile der Variante 4b:**
  - Grossräumige Entlastung des gesamten Stadtgebietes, keine Verlagerung des Verkehrs in andere Quartiere
  - Schaffung von zusätzlichen Strassenkapazitäten im Siedlungsgebiet und insbesondere in der Innenstadt von Frauenfeld für weitere Entwicklungen
  - Bei entsprechenden flankierenden Massnahmen, Entlastung auch von Zürcherstrasse Ost
  - Keine Tunnelportale innerhalb des Siedlungsgebietes mit entsprechend negativen Auswirkungen auf das Ortsbild
  - Angemessener Realisierungshorizont, insbesondere im Vergleich zu einer Spange A1-A7
  - Zusätzliche Erschliessung Walzmühleareal und somit Entlastung Wohngebiete an Walzmühlestrasse
  - keine Überlastung Knoten Bahnhofstrasse (Zeughaus- und unterirdischer Kreisel) gegenüber Var.2a
  - um die Variante 4b zu benützen, muss nicht durch die Stadt gefahren werden -> weitere Entlastung
- **Variante 6d:**
  - geringere Entlastung und somit kleinerer Handlungsspielraum für Aufwertung des Zentrums
  - Realisierungshorizont ungewiss und lange, Mehrbelastung für Matzingen bei Variante 4b gering
  - Massnahmen zur Entlastung Matzingen im kommunalen Richtplan Matzingen vorgesehen, Mehrbelastung vom RR erkannt und FlaMa unterstützt
  - Gefahr Rückstau besteht nicht, da Verkehr in Richtung Innenstadt abnehmen wird.

• **Variante 2a**

- Grössere Entlastung Zentrum, jedoch keine zusätzlichen Kapazitäten für weitere Entwicklungen im Zentrum
- Verkehrsverlagerung in andere Quartiere
- Gefahr von Überlastung Bahnhofstrasse, Behinderungen ÖV
- Schwer ins Siedlungsgebiet einzugliedernde Tunnelportale
- Variante in Form F21 von der Bevölkerung, wenn auch knapp abgelehnt

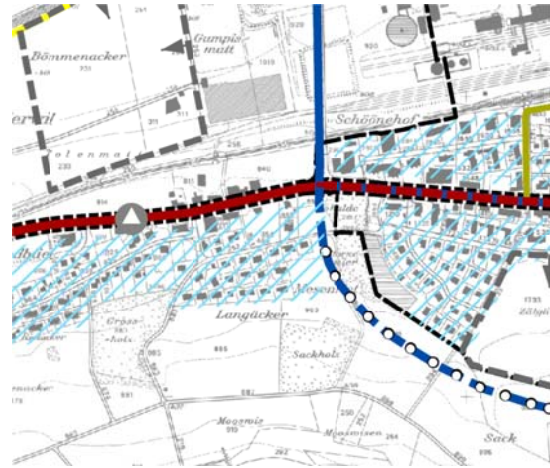
*Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderung

7.2 *Messenriet*

*Wichtigste Aussagen der Eingaben (28, 29, 25)*

- Entschädigungszahlungen
- Verzicht auf die Variante
- Orientierung über den Fortgang des Vorhabens
- Berücksichtigung Natur und Landschaft
- Probleme des bestehenden Verkehrs von Osten her werden nicht gelöst



*Erwägungen*

- Die genaue Lage, Höhe und Gestaltung wird in den nächsten Planungsstufen (Planungsstudie, Vorprojekt und Bauprojekt) geprüft und weiter vertieft. → Auswirkungen auf die angrenzenden Wohngebäude werden untersucht sowie entsprechende Schutzmassnahmen vorgesehen.
- Es wird darauf geachtet werden, die Beeinträchtigungen für die Betroffenen zu minimieren, beispielsweise durch ein frühzeitiges Absenken des Trassees.
- Entlastungsstrasse muss die bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen, insbesondere die Lärmschutzverordnung einhalten
- Erforderlicher Landerwerb und zwischenzeitliche Landnutzungen werden entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen und marktkonform entschädigt.
- Eine Entschädigung für einen allfälligen Minderwert wird jedoch ebenso wenig entschädigt wie Mehrwerte durch die Entlastungsstrasse abgeschöpft werden.
- Auswirkungen auf die Natur und Landschaft wurden berücksichtigt; jedoch noch keine detaillierte Untersuchung
- Umweltverträglichkeitsprüfung ist zu erstellen, sowie die Auswirkungen auf Natur, Landschaft und Erholung sorgfältig zu prüfen, abzuwägen und allfällige Ersatzmassnahmen zu planen.
- Offene Kommunikation und Einbezug der Betroffenen wird weiterhin gewährleistet sein

- Vorteile der Variante 4b:
  - Grossräumige Entlastung des gesamten Stadtgebietes, keine Verlagerung des Verkehrs in andere Quartiere
  - Schaffung von zusätzlichen Strassenkapazitäten im Siedlungsgebiet und insbesondere in der Innenstadt von Frauenfeld für weitere Entwicklungen
  - Keine Tunnelportale innerhalb des Siedlungsgebietes mit entsprechend negativen Auswirkungen auf das Ortsbild
  - Angemessener Realisierungshorizont, insbesondere im Vergleich zu einer Spange A1-A7
  - Zusätzliche Erschliessung Walzmühleareal und somit Entlastung Wohngebiete an Walzmühlestrasse
- Übergeordneter Durchgangsverkehr aus Richtung Nordwesten stärker als jener aus Richtung Nordosten in Richtung Süden.
- Grossräumigen Ostumfahrung würde die Verkehrsprobleme im Osten von Frauenfeld verschärfen
- Kleinräumige Umfahrung könnte die Zürcherstrasse Ost sowie die Oststrasse nicht entlasten

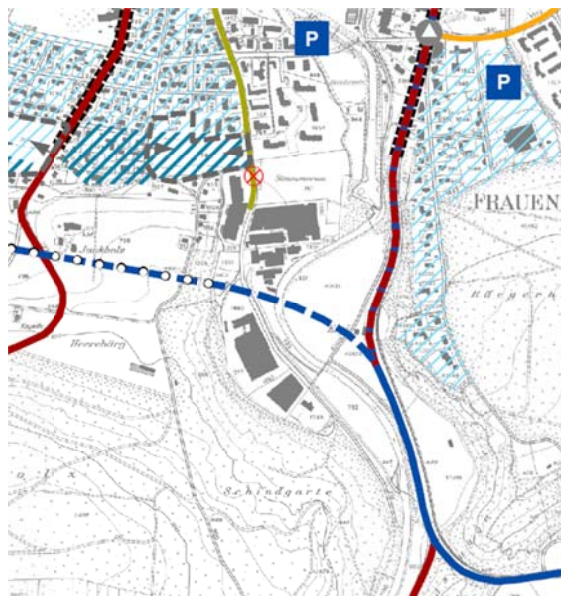
#### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Im Massnahmenblatt SN 2.1 die Wichtigkeit der Berücksichtigung von Orts- und Landschaftsbild in der weiteren Projektierung verstärkt hingewiesen.

### 7.3 Walzmühle

#### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr.22, 23)*

- Andere Linienführung mit einem Anschluss an die St.Gallerstrasse im Bereich Aumühle (Kreisell „Hundsrugge“)
- Keine Sperrung der Walzmühlestrasse für Walzmühlebewohner sondern T30
- Tunnelverlängerung bis St.Gallerstrasse
- Kein Tunnelportal im Bereich Walzmühle
- Linienführung mit den Betroffenen absprechen
- Zufahrtmöglichkeiten zum Gewerbegebiet auch von der Stadt her gewährleisten



#### *Stellungnahme Vorprüfung Kanton*

- Linienführung wird vom Amt für Denkmalpflege als ortsbaulich weitgehend erträgliche Option eingestuft und im Grundsatz unterstützt.
- Im Detail wird jedoch die Linienführung im Bereich SIGG höchst problematisch empfunden. Die Linienführung ist aus denkmalpflegerischer Sicht so zu modifizieren, dass

diese Strasse möglichst abseits der historischen Bauten geführt werden kann, mit Vorteil südlich der neuen SIGG-Bauten. Die ehemalige, geschützte Fabrik wird in verschiedenster Weise bedrängt und gestört (Lärm, Freiraum, Grünbereich optisch...)

- Wünschenswert wäre es, sie im Bereich Aumühle-Verzweigung mit der St. Gallerstrasse zusammenzuführen. Das wäre landschaftsverträglicher und würde nicht eine weitere, neue Verzweigung bedingen.

#### *Erwägungen*

- Alternative Linienführung wurde geprüft (Abzweigung Aumühle), Variantenentscheid wegen Zusatznutzen mit Erschliessung Walzmühle und damit Entlastung Wohngebiet Walzmühlestrasse
- Sperrung Walzmühlestrasse notwendig wegen Gefahr des Schleichverkehrs von den westlichen Stadtteilen Richtung Süden
- Lage der Umfahrungsstrasse wird in weiteren Planungsschritten konkretisiert, Auswirkungen auf Landschafts- und Ortsbild berücksichtigt (Kanton!)
- Offene Kommunikation und Einbezug der Betroffenen wird weiterhin gewährleistet sein
- Vorteile der Variante 4b:
  - Grossräumige Entlastung des gesamten Stadtgebietes, keine Verlagerung des Verkehrs in andere Quartiere
  - Schaffung von zusätzlichen Strassenkapazitäten im Siedlungsgebiet und insbesondere in der Innenstadt von Frauenfeld für weitere Entwicklungen
  - Keine Tunnelportale innerhalb des Siedlungsgebietes mit entsprechend negativen Auswirkungen auf das Ortsbild
  - Angemessener Realisierungshorizont, insbesondere im Vergleich zu einer Spange A1-A7

#### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Um zu verdeutlichen, dass die Linienführung mit dem Eintrag im Richtplan noch nicht genau definiert ist und bei der Projektierung das Orts- und Landschaftsbild vertieft berücksichtigt werden muss, wurde der Plan, das Massnahmenblatt sowie der Erläuterungsbericht entsprechend angepasst.

### **7.4 Flankierende Massnahmen**

#### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (9, 10, 16, 17)*

- Zufahrt für die Altstadt muss im bisherigen Rahmen möglich sein
- Flankierende Massnahmen können nicht umgesetzt werden, da Entlastungswirkung von 4b gering
- Flankierende Massnahmen sind zu unterlassen bis Entlastungsstrasse vom Steuerzahler genehmigt ist

#### *Erwägungen*

- Flankierende Massnahmen zwingend erforderlich, um Entlastungswirkung zu erreichen, langfristig sicher zu stellen sowie zur Aufwertung des Zentrums
- Damit FlaMa wirken, müssen sie auch gewisse Restriktionen enthalten. Ziel ist Aufwertung Innenstadt, Entlastung Innenstadt sowie stärkere Entlastung Zürcherstrasse Ost

- FlaMa derzeit noch nicht erarbeitet und bestimmt, aufgrund Brisanz ist Zuzug Bevölkerung bei der Bearbeitung der FlaMa wichtig.

#### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderungen

### *7.5 Vorgezogene Aufwertung der Innenstadt*

#### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (4,9)*

- Neues Massnahmenblatt mit vorgezogener Tempo-30-Zone in der Innenstadt von Frauenfeld;
- Ausdehnung Begegnungszone auch auf andere Strassenzüge (Promenade, Rathausplatz, Rheinstrasse, u.a.m.)
- Zusätzliches Massnahmenblatt für Fussgängerzone in Zürcherstrasse und Begegnungszone in der Freiestrasse, als Sofortmassnahmen umsetzen
- Bedenken gegen Umgestaltung Rheinstrasse bei bestehendem Verkehrsaufkommen
- Keine restriktiven Massnahmen in der Innenstadt vor Umsetzung Entlastungsstrasse
- Strassen in der Innenstadt für MIV attraktiv halten
- Kreisel/Fussgängerproblematik überprüfen

#### *Erwägungen*

- Entlastungsstrasse hat unabhängig von Linienführung einen mittel- bis langfristigen Zeithorizont → aus diesem Grund kann mit Aufwertungsmassnahmen und weiteren Massnahmen zur Fahrplanstabilität nicht gewartet werden
- Konzept Innenstadt wird derzeit auf verkehrliche Machbarkeit sowie verkehrliche Auswirkungen hin überprüft, anschliessend Entscheid zum weiteren Vorgehen und Information der Bevölkerung
- Verkehrsregime Altstadt ist Teil des Massnahmenblattes 2.1 bzw. wird im Zusammenhang mit flankierenden Massnahmen diskutiert, wichtig ist hierbei Einbezug der Gewerbetreibenden und Altstadtorganisationen

#### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderungen

## 8 Nordtangente

### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr. 14)*

- Ergänzung durch eine Verbindung von der Ost- zur Weststrasse ausserhalb der Wohnzonen, im Sinne einer Nordtangente
- Die Ausführung dieser Nordtangente hat gleichzeitig oder vor der Erstellung der Südwesttangente zu erfolgen.
- Leistungsstarke Brücke über die Murg und ca. 250 m Strasse von der Militärstrasse in die Mühlewiesenstrasse

### *Erwägungen*

- Mit der Autobahn besteht bereits eine Ost-West-Umfahrung auf welche der übergeordnete Durchgangsverkehr gelenkt werden soll.
- Eine zusätzliche, parallele Strassenverbindung macht wenig Sinn und würde wichtige Naherholungsgebiete der Stadt sowie der Agglomeration Frauenfeld beeinträchtigen.

### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderungen

## 9 Ringstrasse

### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr. 15)*

- Welche Planungsabsichten bestehen für die Ringstrasse?

### *Erwägungen*

- Die Ringstrasse ist als Hauptsammelstrasse ausgewiesen.
- Sie hat stadtinterne Verbindungsfunktion.
- Ob ein Ausbau der Ringstrasse mittel- bis langfristig erforderlich ist, wird im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen zur Entlastungsstrasse geprüft werden müssen.

### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderungen

## 10 Eisenwerkstrasse

### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr. 14)*

- Aufnahme der Eisenwerkstrasse als Gemeindestrasse in die Tempo 30 Zone
- Mit dem Begriff Hauptsammelstrasse wird ein frei erfundener Titel definiert der eine neue Strassenbedeutung suggeriert. Dieser Begriff kommt im Gesetz über Strassen und Wege nicht vor.

### *Erwägungen*

- Das kantonale Strassengesetz regelt die Zuständigkeiten hinsichtlich dem Bau und Unterhalt des Strassennetzes. Gemäss §4 des kantonalen Strassengesetzes sind die

Strassen gemäss ihrem Zweck und Bedeutung zu planen, zu bauen und zu unterhalten.

- Als Grundlage für die Dimensionierung und Gestaltung des Strassennetzes wurde der Verkehrsrichtplan erarbeitet.
- Die Klassierung der Strassen gibt Auskunft über die angestrebte Funktion und somit Dimensionierung des Strassennetzes
- Die Eisenwerkstrasse ist als Hauptsammelstrasse festgelegt und übernimmt somit eine stadtinterne Verbindungsfunktion.
- Eine Integration in eine Tempo-30-Zone widerspricht ihrer bestehenden und angestrebten Funktion.

#### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderungen

## **11 Zürcherstrasse Ost**

#### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr. 15)*

- Welche Lösungen sind in Reichweite für die Osteinfahrt?

#### *Erwägungen*

- Massnahmenblatt (SN 2.5).
- Umgestaltung bereits als Massnahme im 1. Agglomerationsprogramm eingereicht.
- Sanierungszeitraum von 2012 -2014 vorgesehen.
- Mittel- bis langfristig eine Dosierung im Towerkreisel
- Prüfung von Massnahmen im Bereich Bahnhofstrasse/Erchingerstrasse
- Masterplan Stadtraum macht Aussagen zu den Einfallsachsen.

#### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderungen

## **12 Rebstrasse**

#### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr. 15)*

- Wie lange muss die Rebstrasse auf Tempo 30 und / oder Einbahn warten?

#### *Erwägungen*

- Prüfung einer Tempo-30-Zone ist vorgesehen.
- Einbahnregelung nicht zweckmässig.
- Hinsichtlich des Zeithorizontes können derzeit noch keine genauen Angaben gemacht werden.
- Die Prüfung und allfällige Einführung einer Tempo-30-Zone in der Rebstrasse innerhalb der nächsten 5 – 10 Jahre erfolgen.

#### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderungen

## 13 Murgraum

### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr. 4)*

- Die Murg ist durchgehend mit einem Begleitweg auszustatten.
- Ziel weitgehend erfüllt; der bestehende Weg muss nur noch bei kleinen Lücken ergänzt werden.
- Die Vorarbeiten in diesem Bereich sollen bereits kurzfristig in Angriff genommen werden.

### *Erwägungen*

- Das Anliegen der Eingabe ist im Richtplan aufgenommen und als Massnahme (S.8.2) festgelegt.
- Massnahmeblatt LV.1.1 legt die Schliessung von Netzlücken fest.
- Eine Änderung des Zeithorizontes auf kurzfristig ist prinzipiell denkbar, aufgrund der Ressourcen (finanziell und personell) können nicht zu viele Massnahmen in einem kurzfristigen Zeithorizont umgesetzt werden.

### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderungen

## 14 Fuss- und Radverkehr: Thundorferstrasse

### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr. 4)*

- Für die Ausstattung der Thundorferstrasse mit einem Radstreifen (Massnahme 1.6) ist nicht bis zur nächsten Gesamtsanierung nach 2023 zuzuwarten.
- Realisierungszeitraum: kurzfristige Massnahme, d.h. bis spätestens 2018 realisiert

### *Erwägungen*

- Die Erstellung eines Radstreifens erfordert eine Verbreiterung der Thundorferstrasse.
- Diese ist gerade erst saniert worden, weshalb es aus finanziellen Überlegungen sinnvoll ist, mit der Umsetzung bis zur nächsten Strassensanierung zuzuwarten.

### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderungen

## *15 Agglomerationsradweg*

### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr. 4, 7, 17, 24)*

- Ein Agglomerationsradweg II ist in der Nord/Süd Richtung zu planen und die Finanzierung sicherzustellen.
- Verzicht auf den Radweg Agglo-Route (LV1.2) Islikon -Frauenfeld entlang der SBB Linie
- Insbesondere Verzicht im Bereich der Bickel Auto AG
- Zu teuer, Nutzungsintensität fragwürdig, kein Bedarf da bereits ein weitverzeigtes Netz vorhanden, Wertverminderung Liegenschaft

### *Erwägungen*

- Projekt zur Förderung des Langsamverkehrs
- Grosser Nutzen für den Alltagsverkehr: direkte Verbindung abseits des Strassennetzes
- Schnelle Route zwischen den Gemeinden in der Ebene und abseits der Hauptstrassen
- Planung bereits weit fortgeschritten und schon im ersten Agglomerationsprogramm enthalten
- Bickel Auto AG: Die bestehende Erschliessung des Grundstücks kann genutzt werden; die Beeinträchtigung für den Grundeigentümer daher eher gering

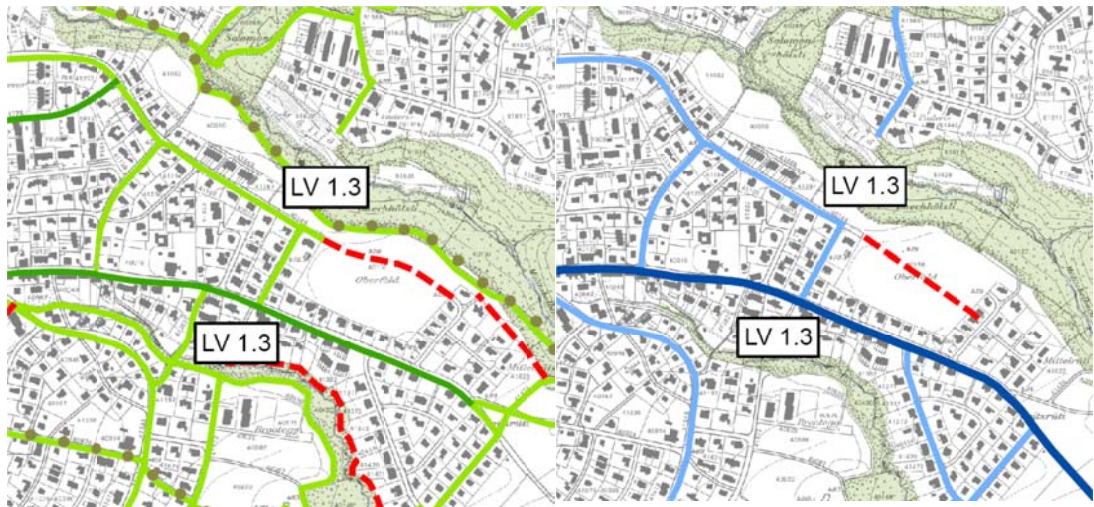
### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Im Richtplan wurde diese Anliegen aufgenommen und ein zusätzlicher regionaler Radweg in Nord-Süd-Richtung aufgenommen. Die genaue Linienführung ist noch zu prüfen.

## 16 Tangentiale Verbindung

### Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr. 7,17,18,19,20,21)

- Keine tangentialen Verbindungen in den Richtplan aufnehmen
- Verbindungsweg Bergliweg-Pfaffenholz aus dem Richtplanentwurf streichen
- Kein Bedarf da bereits zwei Verbindungswege bestehen (Kirchweg und Weg von der Spitzrütistrasse durch den Spitalwald)
- Unfallrisiko durch eingeschränktes Sichtfeld beim Verlassen der Garage
- Lärmemissionen durch Mofas
- Verminderung Wohnqualität: Störung Privatsphäre
- Grosser Eingriff ins Landschaftsbild
- Hohe Kosten



### Erwägungen

- tangentiale Verbindungen sind derzeit unzureichend ausgebaut
- Genaue Linienführung ist noch nicht bestimmt → Gegenstand der weiteren Planung.
- Eingriff ins Landschaftsbild sowie die Kosten können zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden.
- Potential wahrscheinlich eher gering, jedoch Attraktivitätsgewinn sehr gross
- Immissionen für Anstösser gering da es sich um eine Verbindung für Fussgänger und Radfahrer handelt

### Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf

- Die Verbindungen wurden aus dem Richtplanentwurf gestrichen.

## 17 Gratis ÖV

### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr.9)*

- Stadtbus kostenfrei: unkomplizierte und kostengünstige Alternative zum Zweitwagen für den täglichen kleinen Einkauf

### *Erwägungen*

- Grundsätzlich ist unsere Mobilität zu günstig → hohe und stetig zunehmende Nachfrage nach Verkehrsleistungen sowie Übernutzung des Angebotes in den Spitzenstunden
- Gilt grundsätzlich sowohl für den motorisierten Individual- als auch für den öffentlichen Verkehr.
- Aus fachlicher Sicht kann ein kostenloser öffentlicher Verkehr nicht unterstützt werden.
- Weniger der Preis als andere Faktoren wie Reisezeit, Komfort, etc. sind wichtigere Gründe für die Verkehrsmittelwahl
- Umsteigeeffekte zum öffentlichen Verkehr durch kostenfreien Stadtbus gering
- Das öffentliche Verkehrsangebot in der Region und in der Stadt ist auf einem sehr hohen Niveau; Herausforderung dieses gute Angebot auch weiter finanzieren zu können

### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderungen

## 18 Kosten

### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr.4)*

- Die Gesamtkosten der Massnahmen des Richtplans Siedlung und Verkehr sind zu ermitteln und mit der mittel- und langfristigen Finanzplanung der Stadt abzustimmen.
- Prioritäten setzen bei den Projekten, die bereits weit fortgeschritten sind, kurzfristig realisierbar sind, Signalwirkung haben und der Bevölkerung einen unmittelbaren Nutzen bringen.

### *Erwägungen*

- Richtplan stellt eine Grundlage für die Finanzplanung dar.
- Zusammenstellung der Kosten sowie eine Abstimmung mit der Finanzplanung der Gemeinden sollte durchgeführt werden
- Umsetzung der Massnahmen jedoch immer mit zeitlichen Schwankungen verbunden
- Viele Massnahmen ohne unmittelbar auf den Richtplan zurückzuführende Kostenfolge

### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderungen

## 19 Parkierung

### *Wichtigste Aussagen der Eingaben (Nr.4, 7, 9, 11, 13, 17)*

- Das Ziel der allmählichen Reduktion der oberirdischen Parkplätze soll verbindlich festgelegt werden.
- Eine oder mehrere zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten nahe der Innenstadt sind anzustreben. Die Altstadt lebe von der jetzigen Lösung wo halbtags eine Zufahrt möglich ist.
- Zentrumsnahes Parkhaus wäre zielführender
- Parkierungskonzept zu wenig konkret
- Ladenlokale in der Innenstadt durch werden durch Massnahmen von Verteuerungen, zentraler Verlagerungen und Aufhebungen nicht gefördert
- Ein Parkleitsystem ist in Frauenfeld übertrieben und überflüssig

### **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.*

### *Erwägungen*

- Parkplatzangebot grundsätzlich ausreichend → effizientere Nutzung durch Parkleitsystem angestrebt
- Parkplatzangebot kann an geeigneten Standorten erweitert werden (zum Beispiel Huberareal, Parkhaus Bahnhof), um einerseits oberirdische Parkplätze abzubauen und andererseits die erhöhte Nachfrage aufgrund zusätzlicher Nutzungen und einer längeren Aufenthaltszeit in der Innenstadt abzudecken (MP 4.2)
- Die Parkplätze der Innenstadt primär für Kunden und Besucher (und nicht den Arbeitspendlern) → entsprechende Anpassung Parkplatzbewirtschaftung
- Konkretisierung des Parkierungskonzepts in der weiteren Planung
- Attraktivität der Innenstadt nicht ausschliesslich vom Parkplatzangebot abhängig

### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

- Keine Änderungen

## *20 Vorgehen bei Richtplanänderungen*

Der Richtplan Siedlung und Verkehr wurde gemeindeübergreifend gemeinsam erarbeitet. Aus diesem Grund müssten auch Änderungen bzw. Aktualisierungen gemeinsam bzw. in gegenseitiger Absprache erfolgen. Dieses Thema wurde von der Arbeitsgruppe unabhängig von der öffentlichen Auflage aufgegriffen.

### *Änderungen gegenüber Mitwirkungsentwurf*

Wesentliche Änderungen des Richtplans sind mit den Nachbargemeinden abzustimmen, insbesondere, wenn die Änderungen (indirekte) Auswirkungen auf die Nachbargemeinden haben, wie beispielsweise beträchtliche Änderungen des Siedlungsgebiets oder Sachverhalte welche nicht den gemeinsam beschlossenen Entwicklungszielen entsprechen.

Bei geringfügigen Änderungen sind die Nachbargemeinden vor der öffentlichen Bekanntmachung zu informieren.

Die Gemeinden treffen sich regelmässig zwei Mal im Jahr zu Themen der Zusammenarbeit und Entwicklung.