



Botschaft

Datum 21. Dezember 2021

Nr. 31

Rahmenkredit Aufwertung Strassenräume Innenstadt von 11,30 Mio. Franken Grundsatzfrage «Altstadt autofrei?»

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Stadt ist bereits heute ein attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum. Damit das auch in Zukunft so bleibt, müssen wir unsere Stadt weiterdenken. Die Altstadt und die Innenstadt sind das Herz und die Visitenkarte unserer Stadt. Dieser zentrale Stadtraum soll noch attraktiver gestaltet werden. Dies wird erreicht, indem der Zugang zur Altstadt verbessert, Strassenräume und Plätze aufgewertet sowie Fuss- und Velowege optimiert werden. Es entstehen Orte, die zum Flanieren, Verweilen und Begegnen einladen. Von der gesteigerten Standortqualität profitieren Bevölkerung, Gewerbe und Gastronomie gleichermaßen.

Bis 2027 stehen für die Aufwertung der Innenstadt aus den ersten beiden Agglomerationsprogrammen beträchtliche Bundesbeiträge für Verkehrsinfrastrukturen bereit. Diese Mittel möchte der Stadtrat abschöpfen und die Planung und Umsetzung der Aufwertungsmassnahmen in der Innenstadt entsprechend priorisieren. Dazu werden nun der Gemeinderat und anschliessend die Stimmbevölkerung eingeladen, die Priorisierung der Stadtentwicklung zu beurteilen und die Grundsatzfrage über die Rolle des Autos in der Altstadt zu beantworten. Mit diesem im Planungsprozess frühzeitigen Richtungsentscheid des Volkes zum Rahmenkredit, wird ermöglicht, die Bundesgelder noch fristgerecht abzuholen und die Planungsgelder für Detailprojekte

erst bei einer Zustimmung auszugeben. Die Volksabstimmungen zu beiden Themen sind für den 15. Mai 2022 angedacht.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	4
1.1	Agglomerationsprogramme.....	5
1.2	«Mobilität 2030» (2016).....	6
1.3	Machbarkeitsstudie zentrumsnahe Stadtentlastung (2017).....	7
1.4	Vertiefte Machbarkeitsstudie zentrumsnahe Stadtentlastung (2019).....	8
1.5	Mitwirkungen im Bereich Innenstadt.....	10
2	Gesamtbild.....	12
2.1	Mitwirkung.....	12
3	Koordinationsplan Stadtentwicklung.....	14
4	Projekt «Aufwertung Strassenräume Innenstadt».....	19
4.1	Perimeter.....	20
4.2	Ziele und Nutzen.....	21
4.3	Inhalte und Kosten Aufwertung der Strassenräume.....	23
4.4	Massnahmen AP5 und Geschwindigkeitsregime.....	28
4.5	Rahmenkredit.....	30
4.6	Kreditrecht.....	33
5	Grundsatzfrage «Altstadt autofrei?».....	34
6	Terminplan.....	38
7	Zusammenfassung.....	39
8	Anträge.....	41

1 Ausgangslage

Die Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen sowie die Stadt Frauenfeld bilden die Agglomeration Frauenfeld. Seit Beginn des «Programms Agglomerationsverkehr» des Bundes hat die Agglomeration Frauenfeld gemeinsam mit der Regio Frauenfeld und dem Kanton Thurgau jeweils ein Agglomerationsprogramm (AP)¹ erarbeitet, um die Herausforderungen der Siedlungs- und Verkehrsplanung aufeinander abzustimmen. Im Zentrum der ersten beiden AP standen jeweils grosse Verkehrsinfrastrukturen (Entlastungsstrassen inkl. Tunnel), die der Bund bei der Beurteilung in seiner Priorität zurückstufte. Die Diskussion und Suche nach einer optimalen Entlastungsstrasse wird seit Jahrzehnten und bis heute geführt. Trotz Zurückstufung der Entlastungsstrassen stellte der Bund jeweils Bundesbeiträge für Verkehrsoptimierungen auf dem bestehenden Strassennetz – insbesondere in der Innenstadt von Frauenfeld – in Aussicht (siehe Kap. 1.1). Diese konnten jedoch noch nicht umgesetzt werden.

Die Ablehnung des AP Frauenfeld der 3. Generation durch den Bund hat gezeigt, dass die Umsetzung der bisherigen Massnahmen ungenügend ist und es einen Nachholbedarf an gesamtheitlichen Planungen (u.a. Gesamtverkehrskonzept) wie auch an wirkungsvollen Massnahmen gibt. Mit dem erwarteten anhaltenden Wachstumsdruck der Bevölkerung und dessen Auswirkungen auf Siedlung und Mobilität werden die Herausforderungen für die Agglomeration Frauenfeld nicht kleiner. Um sich diesen Herausforderungen stellen zu können, wurde ein auf die Agglomeration Frauenfeld abgestimmtes räumliches Gesamtbild der Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsplanung erarbeitet. Darin wird die gewünschte Entwicklung u.a. in einem Zukunftsbild für das Jahr 2040 abgebildet und in Strategien und Massnahmen für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Gesamtverkehrskonzept) konkretisiert. Die Stadt Frauenfeld möchte nun die Verkehrsoptimierungen in der Innenstadt klären und zeitnah einen Richtungsentscheid durch die Frauenfelder Stimmbevölkerung abholen. Dieses Vorgehen entspricht auch dem Wunsch des Bundes, der vor einer neuerlichen Diskussion um eine Entlastungsstrasse zuerst Optimierungen auf dem bestehenden Verkehrsnetz fordert.

Das Gesamtbild und dessen Bestandteile bieten schliesslich die Grundlage für die Überarbeitung des Richtplans Siedlung und Verkehr der Agglomeration Frauenfeld (2011) und für die Erarbeitung eines AP 5. Generation.

Für die Siedlungs- und Verkehrsplanung in der Agglomeration Frauenfeld liegen bereits viele (aktuelle) Grundlagen vor. In den nachfolgenden Unterkapiteln werden einige wichtige Zusammenhänge der bisherigen Planungen und Überlegungen dargelegt.

¹ Agglomerationsprogramme verfügbar unter: www.regiofrauenfeld.ch/aggloprogramme

1.1 Agglomerationsprogramme

Bei der Prüfung der AP Frauenfeld entschied der Bund jeweils, die Entlastung des Stadtzentrums in der Priorisierung zurückzustufen (C) und aktuell nicht, respektive erst später, mitzufinanzieren. Infrastrukturmassnahmen auf folgenden Strassenabschnitten im Stadtzentrum von Frauenfeld sind jedoch durch zwei Massnahmenpakete aus dem AP1 (Massnahme 13 Teil 2 «Aufwertung Stadtzentrum Frauenfeld») und AP2 (Massnahme RZ 2.1 «Konzept Innenstadt, Phase 2») beitragsberechtigt: Rathausplatz, Rheinstrasse, Freie-Strasse (Begegnungszone Altstadt), Promenade, Vorstadt, Zürcherstrasse West, Ringstrasse, Reutenenstrasse. Für die Massnahmen aus den AP1 und AP2 müssen bis spätestens 31. Dezember 2027 die Baubewilligungen vorliegen und mit dem Bund die Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen sein.

Der Bund fordert, dass, zunächst Klarheit über die Projekte aus dem AP1 und AP2 geschaffen werden muss, bevor an Strassenneubauten Beiträge ausgerichtet werden. Zudem erwartet der Bund gemäss den Prüfberichten, neben der Umsetzung bereits mitfinanzierter Massnahmen, die Erarbeitung nachfolgender Grundlagen für künftige AP:

- Verkehrsträgerübergreifendes Gesamtkonzept (Vertiefung Mobilität 2030) mit Lenkungs- und Steuerungswirkung
- Prüfung flächendeckendes Verkehrsmanagement
- Siedlungsstrategie zur Siedlungsentwicklung nach innen (Priorisierung von Entwicklungsschwerpunkten)
- Systematisierung Vorgehen zur Optimierung der Verkehrssicherheit in der Agglomeration

Der Stadtrat Frauenfeld hat sich dazu bekannt, möglichst zeitnah ein Konzept zu «Infrastrukturmassnahmen und Geschwindigkeitsregime auf Strassen der Innenstadt mit Unterstützung von Bund und Kanton» mit Projekten aus dem AP1 und AP2 zur Abstimmung zu bringen. Dies wird einerseits Klarheit schaffen. Andererseits kommt es der Forderung des Bundes entgegen, dass, bevor Bundesgelder für eine neue Strassenverbindung (siehe nachfolgende Unterkapitel zur zentrumsnahen Stadtentlastung) möglich werden, die restlichen Massnahmen aus dem AP1 und AP2 umzusetzen sind.

Bei der Bewertung des AP3 wurden insbesondere der schlechte Umsetzungsstand der AP1- und AP2-Massnahmen sowie die geringen Wirkungen der neuen Massnahmen kritisiert². Für

² Agglomerationsprogramm Frauenfeld 3. Generation – Prüfbericht des Bundes: www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/pruefberichtfrauenfeld

ein AP4 gestaltete sich die Ausgangslage sehr ähnlich. Erst ab der 5. Generation kann wieder mit neuen Massnahmen gerechnet werden, welche die Abstimmung Siedlung und Verkehr in der Agglomeration bedeutend optimieren können. Dies setzt aber einen Entscheid zur Umsetzung bisheriger Massnahmen und zum Umgang mit einer Stadtentlastung voraus. Ohne diesen Entscheid kann dem Bund kein nachvollziehbares, in sich schlüssiges AP eingereicht werden. Für die Agglomeration Frauenfeld war es daher angezeigt, auf eine Erarbeitung und Einreichung eines AP4 zu verzichten. Das Potenzial eines AP5 ist hingegen gross. Eine frühzeitige Erarbeitung und Konkretisierung von Grundlagen, Konzepten und Massnahmen ist essenziell.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Daten der bisherigen und geplanten AP Frauenfeld zusammengefasst:

Tabelle 1: Übersicht Agglomerationsprogramme Frauenfeld

Generation AP	Einreichung	Umsetzungszeitraum (Baubeginn)
AP1	21.12.2007	01.01.2011 - 31.12.2027
AP2	21.06.2012	01.01.2015 - 31.12.2027
AP3	21.12.2016	Vom Bund abgelehnt wegen zu geringer Wirksamkeit; keine Umsetzung
AP4	nicht eingereicht	-
AP5	30.06.2025	2028 - 2032

1.2 «Mobilität 2030» (2016)

Aufgrund des Bundesentscheides 2014, die Stadtentlastung Frauenfeld wegen des ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses als Priorität C einzustufen und damit vorderhand nicht mit Geldern aus dem Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (NAF) zu finanzieren, wurde 2016 die Frauenfelder Verkehrsplanung mit dem Mobilitätskonzept «Mobilität 2030»³ zusammen mit dem Kanton neu aufgesetzt. Dabei wurden die Grundlagen, insbesondere die Massnahmen des kommunalen Richtplans «Siedlung und Verkehr» (2011), aufgearbeitet und die Projekte der AP priorisiert. Die «Mobilität 2030» wurde vom Frauenfelder Stadtrat genehmigt und vom Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau zur Kenntnis genommen. Das Mobilitätskonzept enthält sowohl konzeptionelle als auch infrastrukturelle Massnahmen für den Motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr (öV), den Ruhenden Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Bezüglich einer Stadtentlastung für den MIV verfolgt das Mobilitätskonzept das Ziel, eine bezahlbare, kleinräumige Umfahrung der Stadt Frauenfeld

³ Verfügbar unter: www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/mobilitaet2030

zu prüfen. Im kantonalen Richtplan (KRP – Stand Juni 2017) ist auf der Basis des kommunalen Richtplans «Siedlung und Verkehr» (2011) weiterhin die weiträumige Stadtentlastung festgesetzt (Massnahme 3.212).

Parallel zu einer kleinräumigen Umfahrung sollte die Umsetzung von kurz- und mittelfristigen Massnahmen der «Mobilität 2030» vorangetrieben werden, die wiederum Bestandteil der Leistungsvereinbarungen mit dem Bund der AP1 und AP2 sind.

Vom Bund wurde die «Mobilität 2030» (Prüfbericht AP3) zwar als Schritt in die richtige Richtung gewertet. Aus seiner Sicht war aber im AP3 kein verkehrsträgerübergreifendes Gesamtkonzept erkennbar. Die bisherigen Überlegungen zur Entwicklung Siedlung und Verkehr waren stets durch Verkehrsmassnahmen getrieben und eher sekundär aus der Siedlungsentwicklung hergeleitet worden.

1.3 Machbarkeitsstudie zentrumsnahe Stadtentlastung (2017)

Regierungsrat und Stadtrat beauftragten das kantonale Tiefbauamt (Federführung) in Zusammenarbeit mit dem städtischen Amt für Tiefbau und Verkehr die Machbarkeitsstudie 2017 für eine zentrumsnahe Stadtentlastung Frauenfeld (zSEF) auszuarbeiten. Ziele der zSEF sind, die Attraktivität des ganzen Stadtgebiets zu steigern und insbesondere die Innenstadt aufzuwerten.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie (MS II)⁴ wurden insgesamt 23 mögliche Linienführungsvarianten evaluiert, auf ihre bauliche, verkehrliche und raumplanerische Machbarkeit untersucht sowie mittels Kosten-Wirksamkeits-Analyse bewertet. Sieben Varianten wurden anschliessend detaillierter untersucht und miteinander verglichen. Alle sieben Varianten ermöglichen eine Umfahrung des Zentrums der Stadt Frauenfeld. Der Stadtrat Frauenfeld beschloss Ende 2017, eine öffentliche Vernehmlassung zur Machbarkeitsstudie und den sieben evaluierten Linienführungen durchzuführen. Der Stadtrat Frauenfeld favorisierte die «Variante 20» mit einem Stadttunnel zwischen Marktplatz und Schweizerhofkreisel.

⁴ Verfügbar unter: www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/stadtentlastung



Abbildung 1: Sieben Varianten einer zentrumsnahen Stadtentlastung

Die öffentliche Vernehmlassung zeigte ein Bekenntnis von 59 Prozent für eine zSEF; keine Variante erhielt aber eine mehrheitliche Zustimmung. Die Baukosten der vom Stadtrat favorisierten Variante 20 (V20) mit einem Stadttunnel in der Grössenordnung von 107 Mio. Franken wogen schwer, trotzdem sprachen sich 42 Prozent für diese aus. 15 Prozent der rund 460 Stellungnahmen wünschten nur flankierende Massnahmen und Tempo-30 ohne Strassenneubau, obwohl diese gar nicht zur Diskussion gestellt wurde. Der Verkehr würde dabei nach wie vor oberirdisch und ohne Redundanz, d.h. ohne Möglichkeit von Ausweichrouten, geschwindigkeitsreduziert durch die Kernstadt fahren.

1.4 Vertiefte Machbarkeitsstudie zentrumsnahe Stadtentlastung (2019)

Aufgrund dieser Rückmeldungen entschied der Stadtrat, zusammen mit dem Kanton in einer vertieften Machbarkeitsstudie (vMS III)⁵ untersuchen zu lassen, welche Möglichkeiten mit einer zSEF bestehen und zielführend sind. Dabei waren neben einer Optimierung der vom Stadtrat bevorzugten Tunnelvariante V20 das Konzept 0+ zu prüfen und allenfalls zu optimieren. Das

⁵ Verfügbar unter: www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/vertieftemachbarkeit

Alternativkonzept 0+ wurde aus der Bevölkerung ins Spiel gebracht und beinhaltete nur flankierende Massnahmen und reduzierte Geschwindigkeit, jedoch keinen Strassenneubau.

Im 1. Teilprojekt der vMS III wurden einerseits eine optimale Ausbildung des geforderten Alternativkonzepts entwickelt, andererseits die favorisierte Tunnelvariante V20 mit ähnlichen flankierenden Massnahmen optimiert. Die Bewertung der entwickelten Alternativkonzepte wurde analog der Machbarkeitsstudie MS II vorgenommen, um so die Vergleichbarkeit mit der Variante V20 zu wahren.

Es wurden Alternativkonzepte mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsregimes (Tempo-30), mit Einbahnverkehr und einer Kombination von beidem entwickelt und bewertet. Die Ergebnisse dieser Prüfungen zeigten, dass ein klar qualitativer und quantitativer Nutzenunterschied zwischen den Alternativkonzepten und der Tunnelvariante V20 festzustellen ist: Die Variante V20 erreichte unabhängig von der Gewichtung der Indikatoren im untersuchten Perimeter der Machbarkeitsstudien am meisten Nutzen. Als klar bestes Alternativkonzept ohne Strassenbau resultiert die Einführung von Tempo-30 auf Rathausplatz, Promenade, Vorstadt, Ringstrasse, Zürcherstrasse West und Rheinstrasse Süd. Im Vergleich zur Tunnelvariante V20 erreichte das Alternativkonzept aufgrund der viel geringeren Kosten stets das beste Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis.

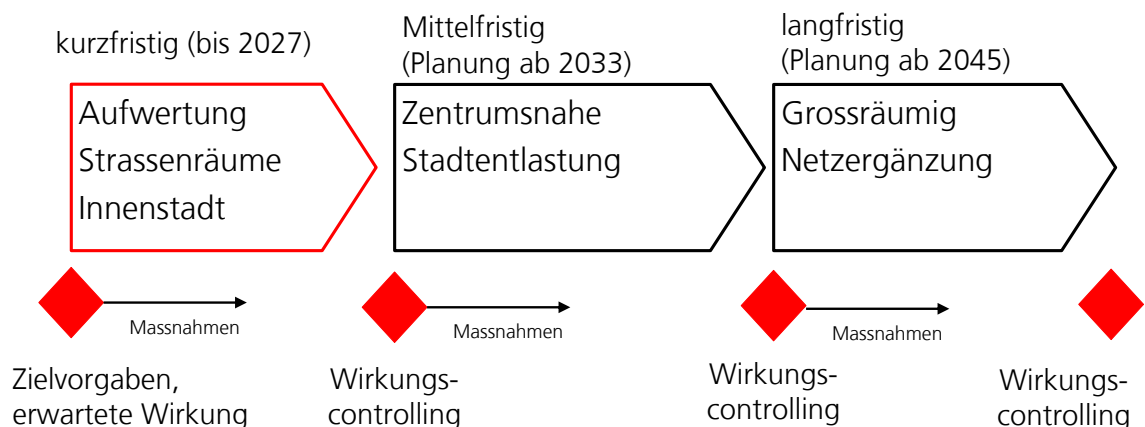


Abbildung 2: Möglicher Phasenplan Umsetzung zSEF

Der Stadtrat Frauenfeld hat im August 2019 beschlossen, dass eine zSEF von über 100 Mio. Franken nur mit Unterstützung durch den Bund im Rahmen eines AP realisiert werden kann und möchte sich zunächst auf die Umsetzung des Konzepts «Aufwertung Strassenräume Innenstadt» fokussieren. Nach Absprache mit dem Kanton wurde der Gemeinderat im November 2019 über diesen Beschluss informiert. Mittel- bis langfristig bleiben Strassennetzergänzungen ein Thema.

1.5 Mitwirkungen im Bereich Innenstadt

Die Inwertsetzung der Innenstadt und insbesondere der Altstadt beschäftigt den Stadtrat und die Stadtverwaltung seit Jahren. Im Jahr 2013 wurde eine Stadtanalyse durchgeführt und ein Jahr später die Nutzungsstrategie Innenstadt⁶ veröffentlicht. Mit der qualitativen Erhebung zur Begegnungszone⁷ wurde die Altstadt und insbesondere auch die Freie-Strasse in den Vordergrund gestellt. Zur Erhebung wurde ebenfalls ein Bericht⁸ veröffentlicht.

Im Mai 2017 reichte eine Gruppe Gemeinderatsmitglieder die Petition «Begegnungszone Freie-Strasse» mit 637 Unterschriften ein. Diese enthielt die Ziele, Parkplätze zu erhalten, keine Beschränkungen der Zufahrt zuzulassen und keine fixen baulichen Installationen vorzusehen. In seiner Antwort vom Oktober 2017 unterstrich der Stadtrat die Bedeutung des Einbezugs der Bevölkerung, der Interessengruppen, der Eigentümerschaft sowie des Gemeinderats⁹. Im Bedarfsfall sollen Mitwirkungsmöglichkeiten angeboten werden. Der Planungskredit für die Freie-Strasse wurde vom Gemeinderat für das Budget 2018 bewilligt, jedoch wurde der Kredit an die Bedingung einer durch den Gemeinderat zu verabschiedenden Botschaft geknüpft.

Im November 2020 antwortete der Stadtrat auf eine Einfache Anfrage vom 19. August 2020, in der es u.a. auch um die Freie-Strasse geht. Darin steht: «Für das Ziel, die Begegnungszone baulich auszuweiten, braucht es die Ergebnisse aus dem Innenstadtprojekt «MFG». Diese bilden die Grundlagen für die Planung zur Umgestaltung der Freie-Strasse. Die Freie-Strasse liegt zudem im Perimeter des im Rahmen des Gesamtbildes im Frühjahr 2022 (Gegenstand dieser Botschaft) zur Abstimmung gelangenden Konzepts "Aufwertung Strassenräume Innenstadt" .» Im Dezember 2020 erfolgte seitens des Departements Bau und Verkehr (DBV) der Auftrag an das Amt für Kommunikation und Wirtschaftsförderung, im Rahmen des «MFG-Projektes» eine Bedarfserhebung zur Freie-Strasse durchzuführen. Die Erkenntnisse aus der Bedarfserhebung¹⁰ wurden im Oktober 2021 veröffentlicht und bildet eine wichtige Grundlage für das Konzept «Aufwertung Strassenräume Innenstadt», über dessen Rahmenkredit nun im Mai 2022 abgestimmt werden soll.

Die Diskussionen um die Altstadt und im Speziellen um die Freie-Strasse haben gezeigt, dass Fachberichte und Mitwirkungsprozesse wichtige Grundlagen für die Umsetzung von Massnahmen darstellen. Jedoch können die Resultate aus Mitwirkungen nicht als politisch repräsentativ

⁶ Verfügbar unter: www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/nutzungsstrategieinnenstadt

⁷ Verfügbar unter: www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/erhebungbegegnungszone

⁸ Verfügbar unter: www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/mitwirkungaltstadt

⁹ Beantwortung Stadtrat zur Petition «Begegnungszone Freie-Strasse» verfügbar unter: www.frauenfeld.ch/antwort-petition-freie-strasse

¹⁰ Verfügbar unter: www.frauenfeld.ch/freiestrassekurzbericht

für den Volkswillen angesehen werden. So gehen die Meinungen zur Aufwertung der Freie-Strasse gemäss Bericht weit auseinander: z.B. bei der Parkplatzfrage, wobei eine Kompromissbereitschaft erkennbar ist.

Der Volkswille zum Verkehr oder zur Altstadt wurde seit vielen Jahren nicht mehr in Form einer Abstimmung erfragt. Dies soll mit den Abstimmungen im Mai 2022 geändert werden und Klarheit für die weiteren Planungen der Stadt schaffen.

2 Gesamtbild

Als Voraussetzung, um auch künftig von Bundesgeldern im Rahmen der AP profitieren zu können, fordert der Bund die Erarbeitung einer gesamtheitlichen Grünraum-, Freiraum-, Verkehrs- und Siedlungsplanung, welche die Bereiche aufeinander abstimmt. Das «Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld»¹¹ stellt den Rahmen für diese koordinierte Raumentwicklung dar und ist öffentlich verfügbar. Das Gesamtbild setzt das vorhandene landschaftliche und ökologische Potenzial, die erhaltenswerte Baukultur sowie die bestehenden, guten verkehrlichen Erreichbarkeiten in Wert. Es zeigt auf, welche Qualitätsmassstäbe für die Themenbereiche Grün- und Freiraum, Verkehr und Siedlung gelten. Dabei stehen das Wohlbefinden der Menschen sowie die Anforderungen an die Lebensräume von Tieren und Pflanzen im Mittelpunkt der Überlegungen.

Das Gesamtbild enthält sechs Leitsätze zur räumlichen Entwicklung der Agglomeration für die nächsten rund 20 Jahre. Im Zukunftsbild werden die Leitsätze im Kontext des gesamten Raums der Agglomeration für den Zeithorizont 2040 dargestellt. Es zeigt die angestrebte räumliche Entwicklung der Agglomeration Frauenfeld.

Die Leitsätze und das Zukunftsbild sind behördenverbindlich und bei sämtlichen zukünftigen räumlichen Entwicklungsplanungen und Massnahmen zu berücksichtigen.

Die aufgelisteten Massnahmen haben erläuternden Charakter und sind nicht abschliessend. Sie zeigen auf, in welcher Art die Leitsätze und das Zukunftsbild umgesetzt werden sollen.

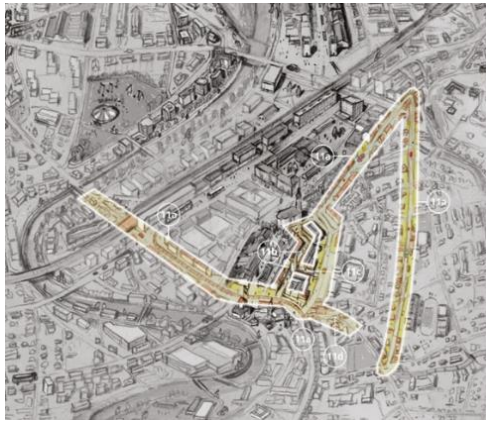
2.1 Mitwirkung

Zum Entwurf des Gesamtbilds der Agglomeration Frauenfeld wurde vom 10. Mai bis 11. Juli 2021 die öffentliche Information und Mitwirkung nach § 9 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) durchgeführt. An insgesamt acht Tagen (sechs Freitage und zwei Samstage) wurde die Gelegenheit geboten, sich persönlich bei Verantwortlichen und Fachleuten zu informieren. Zudem wurde das Äussern von Haltungen und Anregungen durch eine im Internet aufgeschaltete Befragung erleichtert.

Insgesamt sind 189 Eingaben eingegangen. Diese kamen von 182 natürlichen Personen, von fünf Frauenfelder Ortsparteien (inkl. einer Gemeinderatsfraktion) sowie von zwei Vereinigungen.

¹¹ Verfügbar unter: www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/mitwirkung

Die quantitative Auswertung der Onlineumfrage sowie die Beantwortung zu den geäusserten Anliegen sind im Mitwirkungsbericht¹² vom Januar 2022 zusammengefasst. Die Leitsätze und das Zukunftsbild stossen auf sehr grosse Zustimmung. Neben den behördenverbindlichen Elementen werden auch die möglichen Massnahmen mehrheitlich begrüsst. So auch die umzusetzenden Massnahmen in der Frauenfelder Innenstadt, die eine Aufwertung der Strassenräume und Plätze vorsieht. Damit fühlt sich der Stadtrat bestärkt, den Rahmenkredit als Gegenstand dieser Botschaft dem Frauenfelder Stimmvolk zur Abstimmung vorzulegen.



	Zustimmung:
11a Aufwerten Strassenraum und Plätze	83%
11b Begegnungszone Freie-Strasse / Bankplatz	90%
11c Begegnungszone Kirchgasse	88%
11d Verbessern Zugänglichkeit zu Altstadt	89%

Abbildung 3: Auswertung Mitwirkung zum «Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld» für die umzusetzenden Massnahmen

¹² Verfügbar unter: www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/mitwirkung

3 Koordinationsplan Stadtentwicklung

Das «Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld» ist für die künftige Entwicklung der Stadt Frauenfeld zeitnah zu konkretisieren. Im Koordinationsplan Stadtentwicklung präzisiert der Stadtrat die Leitsätze und das Zukunftsbild aus dem Gesamtbild auf Stadtebene. In den nächsten 20 Jahren stehen sechs Schlüsselgebiete im Vordergrund, die mit aktuellen und künftigen Projekte proaktiv entwickelt werden. Unter dem Motto «Frauenfeld weiterbringen» stehen für den Stadtrat fünf Kernbotschaften im Vordergrund.

Der Stadtrat möchte **Frauenfeld weiterbringen:**

Unsere Stadt ist bereits heute ein attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum. Damit das auch in Zukunft so bleibt, müssen wir unsere Stadt weiterbringen. Wir wollen die Altstadt, die Innenstadt und die Quartiere stärken, indem wir attraktive Grün- und Freiräume entwickeln, Wasser erlebbar machen und die Mobilität so optimieren, dass wir uns zuverlässig und sicher in unserer Stadt bewegen können. Wir nehmen die Verantwortung wahr, unsere Stadt zukunftstauglich, nachhaltig und gemeinschaftlich weiterzuentwickeln, damit sich auch kommende Generationen hier wohl und zuhause fühlen.

Unser Herz stärken

Die Altstadt und die Innenstadt sind das Herz und die Visitenkarte unserer Stadt. Diesen zentralen Stadtraum gestalten wir noch attraktiver. Dies erreichen wir, indem wir den Zugang zur Altstadt verbessern, Strassenräume und Plätze aufwerten sowie Fuss- und Velowege optimieren. Es entstehen Orte, die zum Flanieren, Verweilen und Begegnen einladen. Von der gesteigerten Standortqualität profitieren Bevölkerung, Gewerbe und Gastronomie gleichermaßen.

Naherholung gestalten

Grünräume und Orte am Wasser bieten Erholung in nächster Nähe. Durch die Erstellung des Murg-Fusswegs sowie der ortsbaulichen Einbettung der Brunnenplätze machen wir Wasser erlebbar und integrieren es so ins Stadtleben. Zusätzlich bauen wir Grünräume wo immer möglich aus, was für ein angenehmes Stadtklima sorgt. Die verbesserten Grün- und Freiräume und die so gesteigerte Aufenthalts- und Lebensqualität erfreuen Gross und Klein.

Zuverlässig und sicher bewegen

Die Formen der Mobilität sind vielfältig und das soll auch so bleiben. Es gilt, diese zukunftstauglich weiterzuentwickeln, damit wir uns zuverlässig und sicher in unserer Stadt bewegen können. Dies bedeutet eine verbesserte Infrastruktur für den Öffentlichen Verkehr, den Fuss-

und Veloverkehr als auch für den Autoverkehr. Letzterer soll vor allem über die Hauptverkehrsachsen fließen. Eine verbesserte Mobilität bedeutet mehr Sicherheit und mehr Lebensqualität für uns alle.

Verantwortung übernehmen

Wir wollen angesichts des zukünftigen Bevölkerungswachstums haushälterisch mit unserem Boden umgehen. Dafür erschliessen wir das grosse Entwicklungspotential innerhalb unserer Stadt. Wir wollen bestehende Stadtstrukturen wie den Murgbogen umnutzen und aufwerten, um zentrale, durchmischte Wohn- und Arbeitsorte zu schaffen. Dank nachhaltiger Projekte, die durch Bund und Kanton mitfinanziert werden, nehmen wir unsere raumplanerische, finanzpolitische und gesellschaftliche Verantwortung wahr.

Lokale Wirtschaft pflegen

Wir sind nicht nur das gesellschaftliche und kulturelle, sondern auch das wirtschaftliche Zentrum unserer Region. Möglichst viele Frauenfelderinnen und Frauenfelder sollen in unserer Stadt Arbeit finden. Denn kurze Arbeitswege steigern die Lebensqualität und schonen die Umwelt. Mit der Schaffung neuer Gewerbe- und Industriegebiete entlang der Autobahn entwickeln wir attraktive Standorte für bisherige und neue Unternehmen. Die räumliche Verlagerung an den Siedlungsrand eröffnet uns wichtigen Gestaltungsraum, um Frauenfeld weiterzubringen.

Die Kernbotschaften zeigen auf, wie die Stadt als Ganzes und die Schlüsselgebiete im speziellen entwickelt werden sollen. Die Entwicklung der Projekte in den sechs Schlüsselgebieten (siehe Abbildung 4 grün und rot hervorgehoben) werden im Koordinationsplan aufeinander abgestimmt, priorisiert und eine mehrjährige Investitionsplanung erstellt. Dabei werden bisherige formelle Planungsinstrumente wie Richtpläne und AP berücksichtigt und der Grundstein für die Aktualisierung dieser Instrumente gelegt.

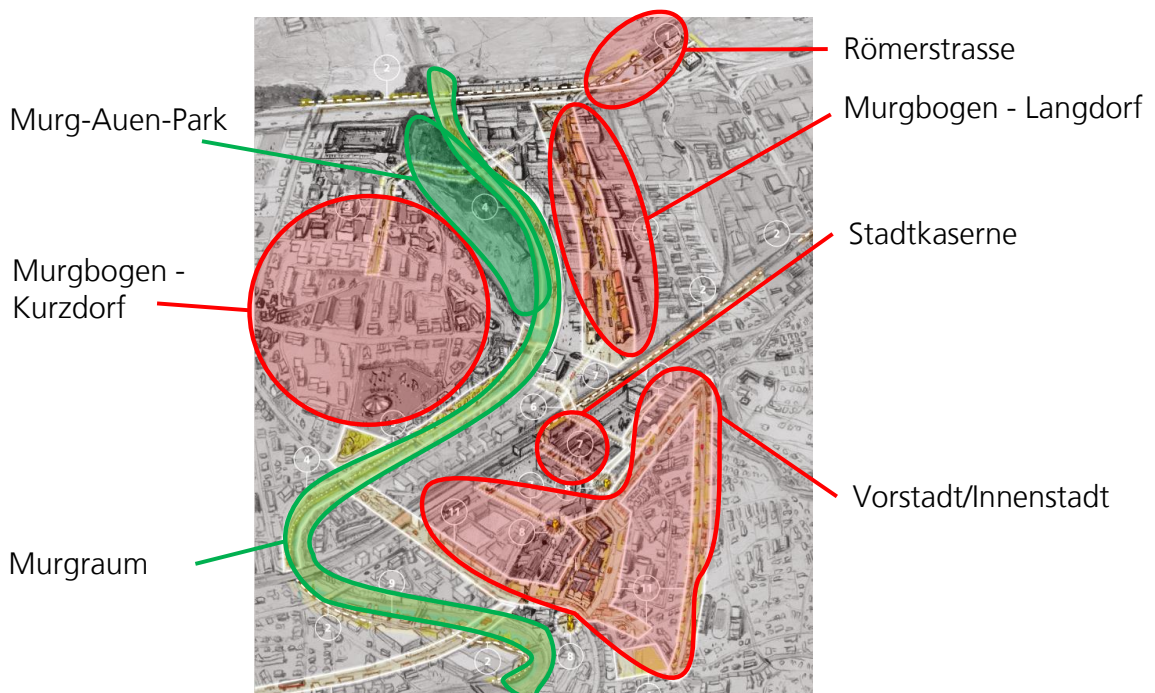


Abbildung 4: Schlüsselgebiete der Stadtentwicklung Frauenfeld

Die Inhalte der Schlüsselgebiete mit Bezug auf die Ziele des Koordinationsplans sind nachfolgend aufgelistet:

Vorstadt/Innenstadt – *Unser Herz stärken / Zuverlässig und sicher bewegen*

- Aufwertung der Strassenräume der Innenstadt gemäss Kapitel 4 dieser Botschaft

Murraum – *Naherholungsgebiete gestalten / Zuverlässig und sicher bewegen*

- Umsetzung der Resultate aus der Testplanung «Lebensraum Murg» (Erarbeitung 2021/2022)
- Biodiversitätsfreundliches Aufwerten vom Gewässer- und Grünraum entlang der Murg
- Schliessen von Lücken im Veloverkehrsnetz
- Erstellen durchgehender Fussweg entlang der Murg

- **Murg-Auen-Park:** Umgesetzter, zentraler Stadtpark als Vorleistung für die Innenentwicklung im Murgbogen Langdorf / Kurzdorf und als wichtiger Bestandteil des Murg-raums

Stadtkaserne – *Verantwortung übernehmen / Lokale Wirtschaft pflegen*

- Entwicklung Stadtkaserne und «Markt Thurgau» als offener Begegnungsort für die ganze Thurgauer Bevölkerung und Schaufenster für Thurgauer Produkte, Dienstleistungen und Ideen
- Bau neues Stadtverwaltungsgebäude über dem heutigen P+R-Gebäude

Murgbogen Langdorf / Kurzdorf – *Verantwortung übernehmen / Lokale Wirtschaft pflegen*

- Erarbeitung Gestaltungsrichtplan Murgbogen und Anpassung Rahmennutzungsplanung (insbesondere Zonenplan)
- Entwicklung des Bereichs Murgbogen Kurzdorf zum familienfreundlichen Wohnpark
- Entwicklung des Bereichs Murgbogen Langdorf mit durchmischter urbaner Nutzung (Arbeits- und Wohnraum, kleinteiliges Einkaufen, Gastronomie, Kultur, Bildung, Fitness Verweilmöglichkeiten) in Gebäuden mit sechs bis acht Geschossen
- Realisieren der Langdorfallée mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und einem zeitgemässen, leistungsfähigen Verkehrssystem

Römerstrasse – *Zuverlässig und sicher bewegen*

- Neue Verbindungsstrasse zwischen Autobahzubringer Ost und der Thurstrasse zur Erschliessung des Murgbogens und besseren Verkehrsverlagerung im städtischen Verkehrsnetz
- Aussiedlung von städtischen Nutzungen (Stadtbusdepot inkl. Ladeinfrastruktur für E-Busse, Werkhof, Feuerwehr, Thurplus) vom Stadtzentrum in die bereits bestehende Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (Oe) nördlich der A7 beim Autobahnanschluss Frauenfeld Ost

Aufgrund der gesetzten Frist zur Umsetzung der AP1 und AP2 soll als nächstes Schlüsselgebiet die Innenstadt von Frauenfeld aufgewertet werden.

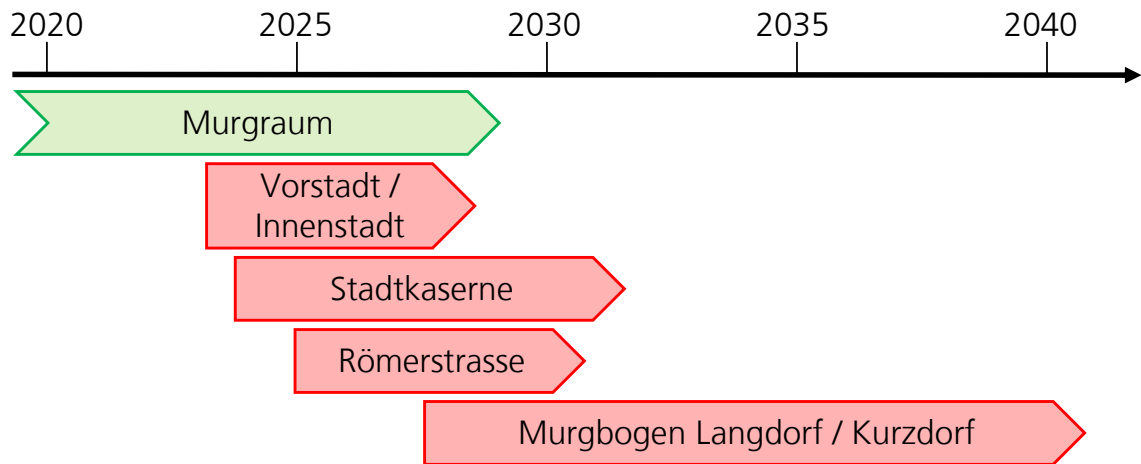


Abbildung 5: Umsetzungshorizonte Schlüsselgebiete Stadtentwicklung

4 Projekt «Aufwertung Strassenräume Innenstadt»

Die Agglomeration Frauenfeld hat für Optimierungen und Aufwertungen der Strassen in der Innenstadt von Frauenfeld sowohl im AP1 (Massnahme 13 Teil 2 «Aufwertung Stadtzentrum Frauenfeld») als auch im AP2 (Massnahme RZ 2.1 «Konzept Innenstadt, Phase 2») Bundesbeiträge zur Massnahmenumsetzung zugesprochen erhalten. Diese Bundesgelder laufen Ende 2027 aus. Das heisst, für die Unterstützung der Massnahmenumsetzung durch den Bund müssen die Baubewilligungen bis Ende 2027 vorliegen und mit dem Bund Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen sein.

Im Rahmen des Projekts «Aufwertung Strassenräume Innenstadt» sollen in den nächsten fünf Jahren diverse Strassenräume (siehe Perimeter Kapitel 4.3) in der Innenstadt mit hoher Priorität geplant, projektiert und mit der Umsetzung bis spätestens Ende 2027 begonnen werden. Für diese Aufwertungsmassnahmen (siehe Kapitel 4.3) beantragt der Stadtrat einen Rahmenkredit (siehe Kapitel 4.5) zur Planung und Umsetzung der Massnahmen. Mit dem Rahmenkredit erhält der Stadtrat die Finanz- und Entscheidungskompetenz die nachfolgend beschriebenen Infrastrukturmassnahmen ohne separate Kreditvorlagen zu projektieren und umzusetzen.

Der urbane Strassenraum dient dabei als Verkehrsträger für die verschiedensten Verkehrsmittel. Gemäss den Leitsätzen des Gesamtbilds der Agglomeration Frauenfeld werden die vier Verkehrsmittel Motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Verkehr (öV), Fussverkehr und Veloverkehr als gleichwertige Säulen des Gesamtverkehrs gesehen. Allerdings sollen die Verkehrsmittel situationsgerecht eingesetzt werden. Daraus ergibt sich, dass aufgrund der begrenzten räumlichen Voraussetzungen in dicht besiedelten Gebieten jene Verkehrsmittel bessere Voraussetzungen haben, die weniger Fläche für das Fortbewegen und das Abstellen beanspruchen.

Die genaue Ausgestaltung der Strassenabschnitte wird nach Annahme des Rahmenkredits im Sinne der Leitsätze des «Gesamtbilds der Agglomeration Frauenfeld» und der Kernbotschaften aus dem Koordinationsplan Stadtentwicklung ausgearbeitet. Damit soll vermieden werden, dass grosse Planungskosten für Detailprojekte ausgegeben werden, bevor geklärt ist, ob die Bevölkerung eine Aufwertung der Strassenräume in der Innenstadt wünscht. Für die konkreten Massnahmen sind Mitwirkungsverfahren vorgesehen, um breit abgestützte Projekte zu erhalten (siehe dazu Kapitel 6). Da eine Grundsatzfrage wie eine autofreie Altstadt nicht im Rahmen einer Mitwirkung geklärt werden kann, wird dafür eine zusätzliche Volksabstimmung durchgeführt (siehe Kapitel 5).

Die Frage über das Geschwindigkeitsregime auf Kantonsstrassen ist weder Bestandteil des Rahmenkredits noch der Abstimmung zur autofreien Altstadt (siehe Kapitel 4.4).

4.1 Perimeter

Für die Aufwertung der Strassenräume der Frauenfelder Innenstadt wurden grossräumig die Strassen in und um die Altstadt betrachtet. Der Rahmenkredit enthält nur die folgenden Strassenräume (siehe auch grün hervorgehobene Strassenabschnitte in Abbildung 6):

- Kantonsstrassen:
 - Rheinstrasse; Schlossbergplatz bis Postkreisel
 - Rathausplatz; Postkreisel bis Holdertorkreisel
 - Promenadenstrasse
 - Zürcherstrasse Vorstadt; Oberstadtstrasse bis Spannerstrasse
- Gemeindestrassen:
 - Ringstrasse; Zürcherstrasse bis Thundorferstrasse
 - Freie-Strasse
 - Bankgasse
 - Bankplatz
 - Kirchgasse

Aufwertungen in der Engelvorstadt (Gemeindestrasse) und westlichen Zürcherstrasse (Kantonsstrasse) sind als Massnahme für das AP5 mit dem Umsetzungshorizont 2028 – 2032 vorgesehen. Weitere ergänzende Massnahmen im Gebiet Baliere (Gemeindestrassen) oder Schlossmühle (Gemeindestrassen) sollen aufgrund der geringen Investitionssumme für die Massnahmenumsetzung und primär lokalen Auswirkungen im ordentlichen Budget Platz finden.

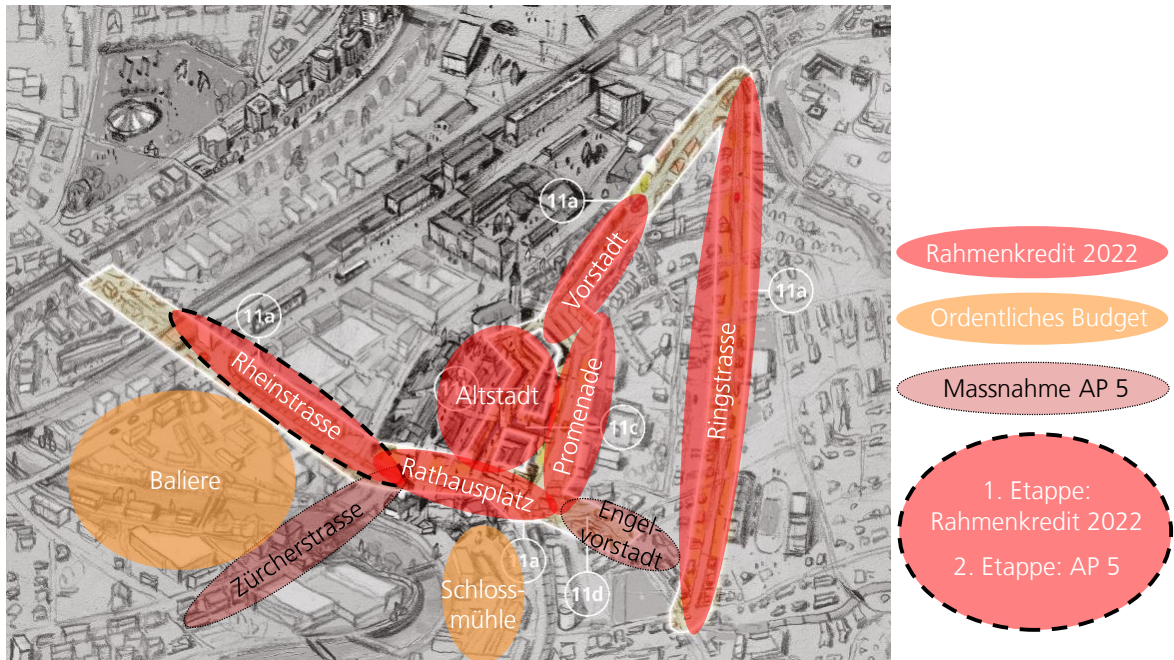


Abbildung 6: Aufzuwertende Strassenräume Innenstadt Frauenfeld

4.2 Ziele und Nutzen

Die Altstadt und die Innenstadt sind das Herz und die Visitenkarte der Stadt Frauenfeld. Dieser zentrale Stadtraum soll noch attraktiver gestaltet werden. Dabei stehen die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit (objektiv und subjektiv) im Vordergrund. Dies kann erreicht werden, wenn der Zugang zur Altstadt verbessert wird, die Strassenräume und Plätze aufgewertet sowie Fuss- und Velowege optimiert werden. Die Strassenräume der Innenstadt werden von Fassade zu Fassade geplant und aufgewertet.

Nachfolgend werden die Ziele gemäss den Kernbotschaften des Koordinationsplans Stadtentwicklung zusammengefasst:

Unser Herz stärken:

- Die Altstadt und die Innenstadt sind das Herz und die Visitenkarte Stadt Frauenfeld. Der Zugang zur Altstadt soll verbessert, Strassenräume und Plätze aufgewertet sowie Fuss- und Velowege optimiert werden. Dadurch entstehen Orte, die zum Flanieren, Verweilen und Begegnen einladen. Von der gesteigerten Standortqualität profitieren Bevölkerung, Gewerbe und Gastronomie gleichermassen.

- Die Innenstadt ist ein wichtiger Ort für Gewerbe, Dienstleistungen und Manufakturen. Diese Angebote sind dringend zu erhalten und zu erweitern im Sinne einer Angebotsvielfalt. Die Aufwertung der Strassenräume trägt zu nachhaltigen Erdgeschossnutzungen in und rund um die Altstadt bei.
- Für die Laufkundschaft, Güterumschlag und raumsparende Verkehrsmittel ist genügend Raum zu schaffen. Die Anlieferung und der Warentransport werden analog zu anderen Städten organisiert, um sicherzustellen, dass der Werkplatz zukunftsfähig ist und bleibt.

Naherholung gestalten:

- Hochwertige Freiräume sollen das urbane Zentrum definieren; z.B. Baumallee an Promenade und Rheinstrasse und begrünte Plätze in Altstadt. Damit wird auch geäusserten Bedürfnissen aus dem partizipativen Verfahren «Café des Visions» Rechnung getragen.
- Die historischen Brunnen und ihre Plätze in der Innenstadt (u.a. Promenade, Bankplatz, Freie-Strasse) wurden mehrfach und durchgehend als Qualität und Ressource definiert. Die bestehenden Brunnen sind entsprechend ortsbaulich und gestalterisch einzubetten und diese als Aufenthaltsorte verfügbar zu machen.

Zuverlässig und sicher bewegen:

- Der Fuss- und Veloverkehr wird priorisiert.
- Der MIV wird auf den Hauptverkehrsachsen abgewickelt und verflüssigt.
- Strassen, die heute als hauptsächliche Verkehrsachsen des MIV erkennbar sind, werden oft als trennend wahrgenommen. Das Queren von Strassen insbesondere für den Fussverkehr ist möglichst sicher und zahlreich zu ermöglichen (z.B. Randsteinabsenkungen).
- Sofern die räumlichen Voraussetzungen bestehen, werden zur Verbesserung der Sicherheit die Verkehrsarten mit unterschiedlichen Fortbewegungsgeschwindigkeiten voneinander entflochten. Falls dies aufgrund der geringen Platzverhältnisse nicht möglich ist, ist eine Koexistenz mit gegenseitiger Rücksichtnahme anzustreben, was in der Regel Massnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Fuss- und Veloverkehr) erfordert. Dies kommt einer urbaneren Gesellschaft entgegen, ist im Hinblick auf den demografischen Wandel wichtig und erhöht damit einhergehend die Verkehrssicherheit für die verletzlichen Verkehrsteilnehmenden. Ebenfalls entspricht dies den vielfältigen Bedürfnissen der Bevölkerung, die in den diversen partizipativen Verfahren erhoben werden konnten.
- Im Zentrum wird eine hochwertige öV-Erschliessung mit hoher Zuverlässigkeit (Fahrplanstabilität) angeboten.

Verantwortung übernehmen:

- Angesichts des zukünftigen Bevölkerungswachstums gilt ein haushälterischer Umgang mit dem Boden. Bestehende Stadtstrukturen wie die Innenstadt sollen aufgewertet werden und ein durchmischter Wohn- und Arbeitsort sein. Das Projekt soll durch Bund und Kanton mitfinanziert werden, damit die raumplanerische, finanzpolitische und gesellschaftliche Verantwortung wahrgenommen wird.
- Die (Verkehrs-)Lärmbelastung wird in den empfindlichen Gebieten der Innenstadt wenn möglich reduziert. Dadurch erhalten Anwohnerinnen und Anwohner mehr Lebensqualität. Die Aufenthaltsqualität wird ebenfalls erhöht und regt die Kundschaft zum Verweilen an.

Lokale Wirtschaft pflegen:

- Die Innenstadt ist ein wichtiger Ort für Gewerbe, Dienstleistungen und Manufakturen. Diese Angebote sind dringend zu erhalten und zu erweitern im Sinne einer Angebotsvielfalt. Die Aufwertung der Strassenräume trägt zu nachhaltigen Erdgeschossnutzungen in und rund um die Altstadt bei.
- Für die Laufkundschaft, Güterumschlag und raumsparende Verkehrsmittel ist genügend Raum zu schaffen. Die Anlieferung und der Warentransport werden analog zu anderen Städten organisiert, um sicherzustellen, dass der Werkplatz zukunftsfähig ist und bleibt.

Von den Aufwertungen in der Innenstadt profitieren alle. Das Zentrum von Frauenfeld ist Anziehungspunkt der Stadtbevölkerung und der umliegenden Gemeinden. Durch die Massnahmen im Bereich Strassenraumgestaltung, Verkehrsregime und Aufwertung des historischen Bestandes wird ein Ort mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen, der ein Miteinander von Kleingewerbe, Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Aufenthalt und Kultur erlaubt. Dies entspricht dem Bedürfnis aller Teilnehmenden bisheriger Befragungen und Erhebungen und schafft einen Ort für alle.

4.3 Inhalte und Kosten Aufwertung der Strassenräume

Auf den Strassen der Innenstadt sind nachfolgender Handlungsbedarf und dementsprechende sowie auf die Leitsätze und Ziele ausgerichtete Massnahmen je Strassenabschnitt vorgesehen. Für die Massnahmen und zur Bestimmung der Rahmenkredithöhe (siehe Kapitel 4.5) wurden qualifizierte Kostenschätzungen je Strassenabschnitt vorgenommen. Aufgrund des aktuellen Detaillierungsgrades der Massnahmen wurde eine Kostenungenauigkeit von +/- 30 Prozent

angenommen. Diese Ungenauigkeit wurde als Reserve auf die Kostensummen addiert, um aufgrund von Unvorhergesehenem den Kredit in der Umsetzung nicht zu überziehen.

Folgende Kostenpunkte sind in der Schätzung enthalten:

- Baukosten (Strassenbau, Kunstbauten, Baustelleneinrichtung, Unvorhergesehenes)
- Drittkosten (Signalisation, Markierung, Gestaltungselemente, Unvorhergesehenes)
- Honorarkosten (Projektierung und Bauleitung, Unvorhergesehenes)
- Mehrwertsteuer (MWST)
- Landerwerb (Annahme 1'000 Franken/m²; gem. Bodenpreis-Basisdaten Schätzerhandbuch Kanton Thurgau: 0.75-Quantil Kernzone Frauenfeld)
- Externe Projektkoordination, Kommunikation und Unterstützung für die Mitwirkungen

Folgende Kostenpunkte sind in der Schätzung nicht enthalten und auch nicht Teil des Rahmenkredits:

- Arbeiten an Ver- und Entsorgungsanlagen (z.B. Werkleitungen)
- Altlastenuntersuchungen oder ähnliches

Die Kostenschätzungen nach Strassenabschnitten widerspiegeln die Grösse der Eingriffe in die heutigen Strassenräume, wobei zu betonen ist, dass allfällige Arbeiten an Werkleitungen nicht enthalten sind. Die Koordination zwischen Thurplus und dem Departement Bau und Verkehr erfolgt in den jeweiligen Projekten. Nachfolgend wird ausgewiesen, welche Kosten für Massnahmen zu erwarten sind, die im Zeitrahmen bis Ende 2027 aufgrund des aktuellen Zustands **ohnehin saniert oder ersetzt** werden müssen und **gebundenen Ausgaben** entsprechen. Diese Massnahmen werden **grün** eingefärbt. **Aufwertungs- und Gestaltungsmassnahmen** sind **blau** eingefärbt.

Rheinstrasse		[Franken]
Kostenaufteilung:	Gestaltung / Aufwertung	30'000
	Sanierung / «Ohnehin Kosten»	110'000
	TOTAL	140'000

Handlungsbedarf

- Der MIV und die Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB) nehmen heute drei Fahrspuren ein, entsprechend breit ist der Strassenraum.
- Die Raumaufteilung und Nutzung der Räume sind zu überprüfen.
- Für den Veloverkehr steht insbesondere in Richtung Postkreisel (bergaufwärts) keine Infrastruktur zur Verfügung und wird mit dem MIV im Mischverkehr geführt.
- Querungen für den Fussverkehr sind aufgrund der Strassenbreite erschwert und Lage der Fussgängerstreifen entspricht nur teilweise der Wunschlinien der Fussgängerinnen und Fussgänger.
- Die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsmitteln im Mischverkehr (Velo, Auto, FWB, Bus) sind gross und entsprechend tief ist das subjektive Sicherheitsgefühl.

Massnahmen

- Bei Aufhebung der Parkfelder Aufwertung Strassenraum durch Begrünung, allenfalls Sitzgelegenheit etc.
- Überprüfen Geschwindigkeitsregimes bzw. Signalisationsmassnahmen.
- BehiG¹³-konforme Bushaltestelle Richtung Bahnhof.
- Überprüfen der Längsparkfelder und Querungsmöglichkeiten.

Rathausplatz		[Franken]
Kostenaufteilung:	Gestaltung / Aufwertung	60'000
	Sanierung / «Ohnehin Kosten»	0
	TOTAL	60'000

Handlungsbedarf

- Die heutige Situation mit dem kurzen Abstand zwischen den beiden Kreiseln Postplatz und Holdertor, den Radien sowie dem engen Strassenraum lassen eine neue Raumaufteilung kaum zu.
- Gestalterisch besteht Optimierungspotenzial.

Massnahmen

- Überprüfen der verkehrstechnischen Markierung hin zu einer «multifunktionalen» Nutzung des Bahntrassees. (bspw. mit einer flächigen Markierung).
- Überprüfen Geschwindigkeitsregimes bzw. Signalisationsmassnahmen.

¹³ BehiG: Behindertengleichstellungsgesetz: www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/BehiG

Promenade		[Franken]
Kostenaufteilung:	Gestaltung / Aufwertung	1'800'000
	Sanierung / «Ohnehin Kosten»	1'500'000
	TOTAL	3'300'000

Handlungsbedarf

- Die Raumaufteilung von Verkehrsfläche, Parkierungsfläche, Gehflächen und Einmündungen weisen Verbesserungspotenzial auf.
- Verbesserungsmöglichkeiten bestehen bei den Strasseneinmündungen, gestalterischen Massnahmen sowie einer Überprüfung des Geschwindigkeitsniveaus.

Massnahmen

- Überprüfung der Ein- und Ausfahrten sowie Organisation der Parkplätze vor dem Verwaltungsgebäude zur Verbesserung der subjektiven Verkehrssicherheit (inkl. Berücksichtigung Einmündung Algisserstrasse).
- Siedlungsorientierte Gestaltung der Einmündungen Thundorferstrasse und Staubeggstrasse (Platzgestaltung).
- Anpassung Randabschlüsse.
- Bedarfsgerechte Einzelbaumpflanzungen zur Hitzeminderung und Steigerung der Aufenthaltsqualität.
- Optimierung Querungsmöglichkeiten Fussverkehr.
- Ersatz der Baumreihen aufgrund Krankheitsbefall der Bäume.
- Überprüfen Geschwindigkeitsregimes bzw. Signalisationsmassnahmen.
- Sanierung Fahrbahn aufgrund Belagszustand.

Vorstadt		[Franken]
Kostenaufteilung:	Gestaltung / Aufwertung	370'000
	Sanierung / «Ohnehin Kosten»	430'000
	TOTAL	800'000

Handlungsbedarf

- Verbesserungsmöglichkeiten bestehen bei den Strasseneinmündungen, gestalterischen Massnahmen sowie einer Überprüfung des Geschwindigkeitsniveaus.

Massnahmen

- Überprüfung Ausgestaltung der Strassenränder.
- Aufwertung Brunnenplatz beim Restaurant Anker.
- Erstellung BehiG-konforme Bushaltestelle.
- Sanierung Fahrbahn aufgrund Belagszustand.

Altstadt / Freie-Strasse		[Franken]
Kostenaufteilung:	Gestaltung / Aufwertung	1'600'000
	Sanierung / «Ohnehin Kosten»	2'600'000
	TOTAL	4'200'000

Handlungsbedarf

- Die Altstadt bietet für den Fussverkehr ein grosses Potenzial für Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstrassen.
- Querverbindungen (Kirchgasse, Oberstadtstrasse) sind auf die Bedürfnisse des Fussverkehrs auszurichten; mit möglichst breiten Flächen und sicheren Quermöglichkeiten.
- Der Strassenzustand der Freie-Strasse lässt eine Sanierung nach 2027 zu. Ein möglicher Anschluss an den Fernwärmering mit entsprechenden Eingriffen in die Strasse bietet Synergien, die es zu nutzen gilt.

Massnahmen

- Einheitliche Gestaltung innerhalb Altstadt unter Beachtung der Hindernisfreiheit (in Gestaltungskosten sind Mehrkosten einer Pflasterung gegenüber Asphalt enthalten).
- Aufwertung der Brunnenplätze und allenfalls punktuelle Baumpflanzungen, Möblierungen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität.
- Umbau der Freie-Strasse und Bankplatz zur Begegnungszone / Fussgängerzone (Strassenraum von Fassade zu Fassade à Niveau) in Abhängigkeit Abstimmung «Altstadt autofrei?».
- Neupositionierung und BehiG-konformer Ausbau der Bushaltestellen Altstadt.
- Ersatz öffentliche Beleuchtung.

Ringstrasse		[Franken]
Kostenaufteilung:	Gestaltung / Aufwertung	400'000
	Sanierung / «Ohnehin Kosten»	2'400'000
	TOTAL	2'800'000

Handlungsbedarf

- Strassen sanierungsbedürftig.
- Teilweise fehlende Fuss- und Veloinfrastruktur entlang der Strasse.
- Verbesserungspotential bei den Querungen des Fuss- und Veloverkehrs.

Massnahmen

- Die wichtigen Querungen des Fuss- und Veloverkehrs sind aufzuwerten.
- Erstellung Velostreifen bergaufwärts.
- Überprüfen Geschwindigkeitsregimes bzw. Signalisationsmassnahmen (analog Geschwindigkeitsregime auf Promenadenstrasse).
- Sanierung Fahrbahn aufgrund Belagszustand.

4.4 Massnahmen AP5 und Geschwindigkeitsregime

Sowohl die Infrastrukturmassnahmen in der Innenstadt, die für die Umsetzung im Rahmen des AP5 (2028 - 2032) oder ordentlich im Stadtbudget vorgesehen sind, als auch das Thema des Geschwindigkeitsregimes sind nicht Bestandteil des Rahmenkredits und entsprechend nicht Teil der Botschaft. Sie werden nachfolgend einzig zur Vollständigkeit und im Sinne einer Vorinformation kurz erläutert.

Massnahmen AP5

Zürcherstrasse West – Kreuzplatz bis Postkreisel

Handlungsbedarf

- Zwischen Schlosspark und Postkreisel sind die Vorbereiche der Gebäude nicht in den Strassenraum integriert.
- Es fehlen separate Veloinfrastrukturen insbesondere bergaufwärts.

Massnahmen

- Der Strassenraum ist von Fassade zu Fassade neu zu gestalten. Damit soll Platz für ein Radstreifen bergaufwärts in Richtung Postkreisel geschaffen werden.
- BehiG-konformer Ausbau Bushaltestellen Schlosspark inkl. Verbesserung Fussgängerquerung vor dem Schlosspark.

Engelvorstadt

Handlungsbedarf

- Trotz des eher geringen Verkehrsaufkommens ist der Strassenraum verkehrsorientiert gestaltet.
- Die Einmündung in die Promenadenstrasse ist aus Sicht der allgemeinen Verkehrssicherheit verbesserungswürdig.

Massnahmen

- Die Strasse ist siedlungsorientiert zu gestalten und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
- Im Abschnitt Marktplatz bis Promenadenstrasse (Holdertor) ist die Strasse für den Durchgangsverkehr zu sperren und entsprechend eine flächige Gestaltung umzusetzen.

Rheinstrasse 2. Etappe

Handlungsbedarf

Siehe Handlungsbedarf Rheinstrasse Kapitel 4.3.

Massnahmen

- Die Situation ist städtebaulich sowie für den Fuss- und Veloverkehr aufzuwerten.
- Überprüfung Verkehrsführung FWB und MIV im Mischverkehr zur Raumgewinnung auf Seite Post.
- Überprüfung Standort der Bushaltestelle Hauptpost. Im Rahmen einer Vorstudie ist die Wechselwirkung (Bushaltestellen, Leistungsfähigkeit) detailliert zu untersuchen.

Massnahmen im ordentlichen Budget der Stadt Frauenfeld

Baliere

Handlungsbedarf

- Strassenraum verfügt bereits über den Charakter einer verkehrsberuhigten Zone.
- Subjektive Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr durch aktuelles Geschwindigkeitsregime und Längsparkierungsfelder eingeschränkt.

Massnahmen

- Anpassung Geschwindigkeitsregime.
- Optimierung und mindestens teilweise Verschiebung von Parkfeldern in eine neue Tiefgarage im Gestaltungsplanperimeter Untere Vorstadt.

Schlossmühle

Handlungsbedarf

- Strassenraum wird durch den Verkehr dominiert.
- Fusswegverbindung via Murgsteg als Verbindung zwischen Altstadt/Marktplatz und Schlossbergplatz wichtig, aber aufgrund der topografischen Verhältnisse ein Hindernis.

Massnahmen

- Die Einmündung der Schlossmühlestrasse in die Zürcherstrasse ist unter dem Gesichtspunkt des Fuss- und Veloverkehrs zu überprüfen.
- Als alternative Fusswegführung ist eine Liftverbindung zwischen der Schlossmühlestrasse und der St. Gallerstrasse beim Holdertor zu prüfen.

Geschwindigkeitsregime auf Kantons- und Gemeindestrassen

Ein Herabsetzen der Geschwindigkeit in der Innenstadt ist unabhängig des Resultats zum Rahmenkredit umsetzbar oder nicht umsetzbar (unabhängiges Gutachten). Und darum nicht Teil dieser Botschaft.

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass mit dem weiteren Ausbau von geschwindigkeitsreduzierten Zonen die Verkehrssicherheit, die Lärmsituation und die Qualität im öffentlichen Raum gezielt verbessert werden sollen. In diese Überlegungen sind Hauptverkehrsstrassen miteinzu beziehen. Strassen mit einer hohen Verkehrs- und damit verbundenen Lärmbelastung sind auf eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit zu prüfen. Damit kann die Geschwindigkeit zwischen dem MIV, Fuss- und Veloverkehr angeglichen werden, was zur Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs, als auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt.

Zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist gemäss Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)¹⁴ ein Gutachten zu erstellen. Darin hat aufgrund der Verkehrs- und Lärmbelastung sowie der Verkehrssicherheit eine Beurteilung zu erfolgen. Auf den kantonalen Strassen in der Frauenfelder Innenstadt lässt das kantonale Tiefbauamt Thurgau, unter Einbezug des Departements Bau und Verkehr der Stadt Frauenfeld, im Jahr 2022 ein solches Gutachten erarbeiten. Bei der Massnahmenauflistung je Strassenabschnitt (siehe Kapitel 4.3) ist demzufolge die Überprüfung des Geschwindigkeitsregimes aufgeführt und ist auch für kommunale Strassen vorgesehen. Ist die Notwendigkeit für eine Geschwindigkeitsreduktion gegeben, bedarf es des Gesetzesvollzugs. Gemäss Verordnung (RB 741.2 Art 1a) ist vor dem Erlass einer Verkehrsanordnung in der Regel ein Einwendungsverfahren und anschliessend ein öffentliches Auflageverfahren durchzuführen. Die Anordnung wird durch die Publikation im Amtsblatt eröffnet, worauf Betroffene eine Beschwerde einreichen können. Ist die Notwendigkeit nicht gegeben, kann eine Signalisationsänderung nur bei Konsens oder bei Nachweis der Zweck- und Verhältnismässigkeit vorgenommen werden.

4.5 Rahmenkredit

Die Gesamtkosten für die Aufwertung der Strassenräume belaufen sich auf 11,30 Mio. Franken inkl. MWST und bilden entsprechend einen Brutto-Rahmenkredit. Wie in Kapitel 4.3 erwähnt, ist eine Kostenreserve enthalten, um die wirtschaftlichen Unwägbarkeiten und Unvorhergesehenes auszugleichen. Den Rahmenkredit gilt es bei kosteneffizienter Umsetzung auch nicht auszuschöpfen.

¹⁴ Verfügbar unter: www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/SVG

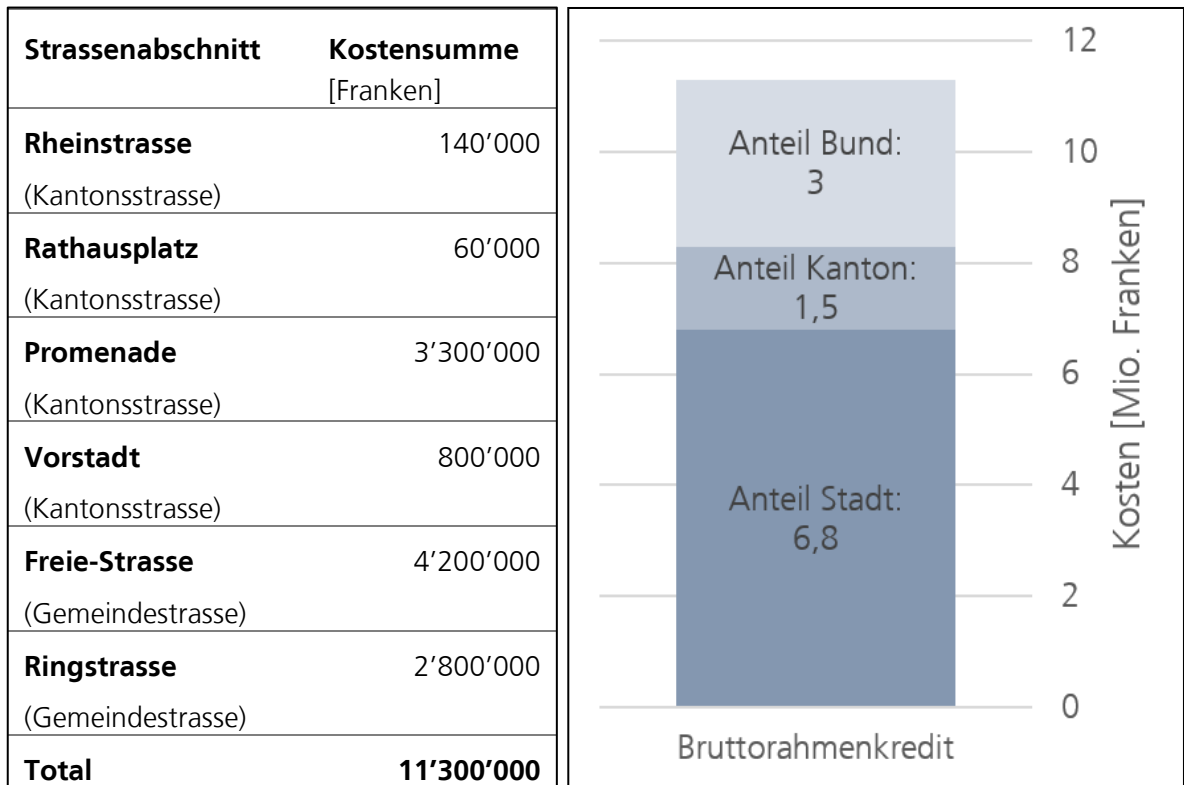


Abbildung 7: Geschätzte Kosten je Strassenabschnitt und Total Rahmenkredit sowie voraussichtliche Kostenverteilung Rahmenkredit

Die in Abbildung 7 geschätzten Kosten pro Strassenabschnitt sind Schätzungen und innerhalb des Rahmenkredites nicht bindend. Kostenverschiebungen zwischen den einzelnen Strassenabschnitten sind möglich.

Wird dem Rahmenkredit zugestimmt, können die Kosten zwischen Bund, Kanton und Stadt aufgeteilt werden – vorbehaltlich der Entscheide des Bundes beim Abschliessen von Finanzierungsvereinbarungen für die Massnahmenumsetzung. Für die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen (siehe Kapitel 4.3) hat der Bund die Mitfinanzierung eines Anteils von 35 Prozent bei Kosten von gesamthaft 6,92 Mio. Franken (Stand 2005, exkl. MWST und Teuerung) in Aussicht gestellt. Gemäss heutigem Preisstand entsprechen die gesamten Investitionskosten ca. 8,06 Mio. Franken exkl. MWST. Der maximale Bundesanteil von 35 Prozent beträgt somit 2,80 Mio. Franken exkl. MWST oder rund 3,00 Mio. Franken inkl. MWST.

Die Bundesbeteiligung knüpft sich aber an die Ziele und Inhalte des Programms Agglomerationsverkehr und kann nur abgeschöpft werden, wenn die Strassenräume Aufwertungsmass-

nahmen erfahren. Sämtliche Massnahmen der AP werden bei der Prüfung der Programme gemäss den nachfolgenden Wirkungskriterien beurteilt und mit Punkten versehen. Für die Umsetzung überprüft der Bund die Entwürfe der Finanzierungsvereinbarung inkl. der erforderlichen Unterlagen. Dabei werden bei den ausgearbeiteten Projekten die Inhalte mit dem Massnahmenblatt im AP verglichen. Die Massnahmenblätter des AP Frauenfeld der 2. Generation führen den Nutzen in Bezug auf die Wirkungskriterien explizit auf. Weichen die Inhalte des Projekts ab, wird dieses durch den Bund erneut gemäss den Wirkungskriterien beurteilt. Bei geringerer Wirkung werden die Projekte nicht mitfinanziert. Reine Sanierungen von Strassenzügen oder die Erstellung von BehiG-konformen Bushaltestellen sind damit explizit nicht beitragsberechtigt.

Tabelle 2: Übersicht Wirkungskriterien (WK) für Agglomerationsprogramm-Massnahmen gemäss den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern	
1.1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
1.2	Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage
1.3	Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
1.4	Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
1.5	Verbesserung im Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern	
2.1	Siedlungskonzentration und Innenverdichtung
2.2	Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen	
3.1	Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern	
4.1	Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen
4.2	Reduktion von Lärmemissionen
4.3	Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen

Der Stadtrat geht davon aus, dass der Bundesbeitrag vollumfänglich abgeschöpft werden kann und zu je 50 Prozent zwischen Kanton und Stadt aufgeteilt wird. Abzüglich des Bundesbetrags trägt die Stadt die Kosten für Sanierungs- und Aufwertungsmaßnahmen auf Gemeindestrassen selbst. Weiter hat die Stadt gemäss § 27 des Gesetzes über Strassen und Wege (RB 725.1) einen Kostenanteil von bis zu 50 Prozent an den Bau von Kantonsstrassen zu entrichten.

Zusammenfassend verteilen sich die Kosten für die Umsetzung der Massnahmen gemäss dem Säulendiagramm in Abbildung 7. Die Stadt hat voraussichtlich 6,80 Mio. Franken selbst für die Aufwertung und Sanierung der Strassenräume zu investieren.

Da sowohl der Bundesbeitrag als auch die genaue Höhe des Kantonsbeitrags noch nicht gesichert sind, lässt der Stadtrat Frauenfeld über einen Brutto-Rahmenkredit abstimmen. In keinem Fall hat die Stadt Frauenfeld den gesamten Rahmenkredit von 11,30 Mio. Franken für die Umsetzung selbst zu tragen.

4.6 Kreditrecht

Die Verordnung des Regierungsrates über das Rechnungswesen der Gemeinden (abgekürzt: RRV Gde-RW, RB 131.21) beinhaltet das Instrument des Rahmenkredites nicht explizit. Es sind Verpflichtungskredite, Zusatzkredite, Budgetkredite und Nachtragskredite vorgesehen (§ 24 RRV Gde-RW). Im Handbuch HRM2 des Kantons Thurgau (Weisung gemäss § 1 Abs. 3 RRV Gde-RW) wird in Kapitel 6.6.3 die Möglichkeit eines Rahmenkredites als Verpflichtungskredit ausgeführt. Gemäss diesen Ausführungen wurde der Rahmenkredit in der Verordnung nicht separat erwähnt, weil er auf Gemeindeebene kaum zur Anwendung kommt. Mit der Weisung kann diese Kreditart auch für die Gemeinden angewendet werden.

Der Rahmenkredit gibt die Ermächtigung, für mehrere in einem Programm zusammengefasste Einzelvorhaben bis zum bewilligten Betrag Verpflichtungen einzugehen (Kapitel 6.6.9 des Handbuchs HRM2). Der Rahmenkredit stellt wie der Objektkredit einen Verpflichtungskredit dar (Kapitel 6.6.3 des Handbuchs HRM2). Die Finanzkompetenzen richten sich nach denselben Regeln in der Gemeindeordnung (abgekürzt: GO).

Die GO unterscheidet zwischen Budget- und Verpflichtungskredit nur dahingehend, dass für Verpflichtungskredite in der Investitionsrechnung gesonderte Beschlüsse gefasst werden müssen (Art. 56a GO). Gestützt auf Art. 8 Abs. 1 Ziffer 5 GO stimmt die Gemeinde über Geschäfte von über 2 Mio. Franken ab.

Der vorliegend beantragte Rahmenkredit über Brutto 11,30 Mio. Franken untersteht dem Volksentscheid.

5 Grundsatzfrage «Altstadt autofrei?»

Die heutige Begegnungszone in der Altstadt Frauenfeld ist nur zum Teil vom Kanton permanent bewilligt (Zürcherstrasse, Mittelgasse, Kirchgasse inkl. Kreuzungsbereich Freie-Strasse). Die Zürcherstrasse verfügt dabei im Bereich der Altstadt bereits über einen von Fassade zu Fassade durchgehend niveaugleichen Belag und kann somit wie bisher als Begegnungszone (Tempo 20) oder auch als Fussgängerzone (samstags/sonntags bereits der Fall) genutzt werden. Die Freie-Strasse und der Bankplatz sind zwar bereits provisorisch als Begegnungszone signalisiert und vom Kanton geduldet, allerdings fehlen die dafür notwendigen baulichen, gestalterischen und BehiG-konformen Anpassungen.

Die meisten Schweizer Altstädte sind ganz oder teilweise als Fussgängerzone (Anlieferung erlaubt) ausgestaltet, so zum Beispiel in Solothurn seit 1973, in Rheinfelden seit 1980, in Bremgarten seit 1994, in Zofingen seit 1995, in Wil seit 2000, in Aarau seit 2006, in Olten seit 2013, in Baden und in Liestal seit 2017 – alles Städte mit vergleichbarer Grösse zu Frauenfeld. Für die Altstadt von Frauenfeld hat die vom Amt für Kommunikation und Wirtschaftsförderung vorgenommene Auswertung der im Februar bis März 2021 durchgeführten «Bedarfserhebung zur Nutzung der Freie-Strasse» (vom Stadtrat am 7. September 2021 verabschiedet) ergeben, dass sich zumindest für den Bereich Freie-Strasse / Bankplatz kein Konsens für das Realisieren einer Fussgängerzone ergibt.

In der Altstadt mit ihrer hohen baulichen Dichte und publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen sowie gleichzeitig relativ engen Strassenraumverhältnissen besteht bei belebter Nutzung wenig Fläche für Verkehrsmittel mit hohem Flächenbedarf. Daher ist es naheliegend, dass in belebten, intensiv genutzten Räumen im Sinne des Leitsatzes «Situationsgerecht fortbewegen» der Fussverkehr mit der deutlich geringsten Platzbeanspruchung im Vordergrund steht. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass sowohl eine vollumfänglich gestaltete Begegnungszone als auch eine Fussgängerzone eine Steigerung der Strassenraumattraktivität und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreichen kann. Dabei sind Wohn- und Geschäftsnutzungen gegenüber der Verkehrsfunktion stärker zu gewichten sowie die Aufenthalts- und Verkehrsbedingungen für den langsamen Verkehr zu verbessern. Für den Stadtrat steht im Vordergrund, dass eine definitive bauliche und gestalterische Lösung umgesetzt werden kann. Weitere Provisorien und Teilmassnahmen sollen vermieden werden.

Für die Ausarbeitung des Auflageprojekts in der Innenstadt inkl. Altstadt ist ein Mitwirkungsverfahren vorgesehen. In der Mitwirkung lassen sich jedoch keine Grundsatzfragen klären. Um

die nötige Planungssicherheit für eine definitive bauliche Lösung zu schaffen, soll die Grundsatfrage geklärt werden, welche Rolle das Auto künftig in der Altstadt spielen soll: Soll die Altstadt (exklusive Rathausplatz) als Fussgängerzone mit zeitlich definierten Güterumschlagsmöglichkeiten ausgestaltet oder weiterhin als Verkehrs- und Abstellfläche für Autos, Motorräder, Motorfahräder und Velos genutzt werden können?

Eine autofreie Altstadt definiert der Stadtrat folgendermassen:

- Fussgängerzone: Fussgängerzonen sind gemäss Art. 22c der Signalisationsverordnung (SSV)¹⁵ Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Benutzenden von fahrzeugähnlichen Geräten vorbehalten. Es gilt ein allgemeines Fahrverbot mit Ausnahme des Zulieferdienstes (siehe unten). Für den Veloverkehr besteht ebenfalls die Möglichkeit einer Ausnahme. Die Fussgängerzone kann mit dem Signal «Velo gestattet» ergänzt werden, sodass ein Durchfahren im Schrittempo erlaubt ist. Die Frage der genauen Signalisation der Fussgängerzone in Bezug auf den Veloverkehr soll im nachgelagerten Mitwirkungsverfahren geklärt werden.
- Keine Parkplätze für Autos: Es stehen keine Parkplätze mehr für Besuchende und Anwohnende bereit. Parkplätze für Arbeitende und Anwohnende sind nach aussen zu verlegen.
- Zulieferdienst gestattet: Die Anlieferung und der Warenumschat in der Altstadt würden weiterhin – allenfalls zeitlich eingeschränkt – möglich sein. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Eine allfällige zeitliche Einschränkung der Zufahrt soll im nachgelagerten Mitwirkungsverfahren geklärt werden.
- Wird ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens im Schrittempo gefahren werden; die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Benutzende von fahrzeugähnlichen Geräten haben Vortritt.

¹⁵ Verfügbar unter: www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/SSV

Der Perimeter für eine allfällige Einführung einer autofreien Altstadt beschränkt sich auf die folgenden Strassenabschnitte (in Abbildung rot hinterlegt):

- Zürcherstrasse, Promenadenstrasse bis Rathausplatz
- Mittelgasse
- Freie-Strasse
- Kirchgasse
- Bankgasse
- Bankplatz

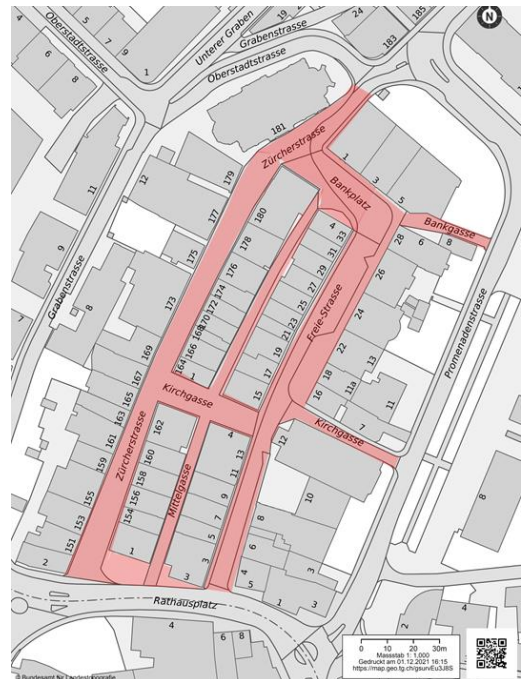


Abbildung 8: Autofreie Strassen in der Altstadt (rot hervorgehoben)

Falls sich die Bevölkerung in der Abstimmung gegen eine autofreie Altstadt ausspricht, gilt folgendes Verkehrsregime in der Altstadt:

- Begegnungszone: Begegnungszonen kennzeichnen gemäss Art. 22b SSV Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Benutzende von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführenden vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Es gilt ein Lastwagenfahrverbot.
- Reduzierte Anzahl Parkplätze für Autos: Die Freie-Strasse soll bei Annahme des Rahmenkredits von Fassade zu Fassade umgestaltet werden. Parkplätze für Autos sollen im Vergleich zum heutigen Bestand in reduzierter Anzahl angeboten werden. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.
- Zulieferung gestattet: Die Anlieferung und der Warenumschatz sind möglich.

Der Zeitpunkt für eine allfällige Umsetzung der autofreien Altstadt ist noch nicht definiert. Es ist davon auszugehen, dass der Volkswille rasch umgesetzt werden soll. Für die Anwohnenden, Geschäfte und Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer in der Altstadt soll die Umsetzung möglichst verträglich und allenfalls mit einer gewissen Übergangsfrist erfolgen, um alternative Lösungen für die Parkierungssituation zu finden.

Die Einführung einer autofreien Altstadt liegt zwar im Kompetenzbereich des Stadtrats. Aus den oben aufgeführten Gründen möchte der Stadtrat diese Grundsatzfrage der Bevölkerung zur Abstimmung unterbreiten. Die Bevölkerung soll die langfristige Zukunft der Altstadt mitbestimmen können, welche mit oder ohne Autos anders aussehen wird. Bei der Abstimmung handelt es sich um eine fakultative Gemeindeabstimmung, welche gemäss Art. 9 GO nur vom Gemeinderat der Gemeinde zum Entscheid unterbreitet werden kann. Entsprechend beantragt der Stadtrat den Gemeinderat die Grundsatzfrage durch die Bevölkerung klären zu lassen. Der Stadtrat sieht sich anschliessend verpflichtet, den Volkswillen umzusetzen.

6 Terminplan

Die städtischen Abstimmungen zum Rahmenkredit und zur «Altstadt autofrei?» finden am 15. Mai 2022 statt. Im Vorfeld wird die Bevölkerung über die Auswertung der Mitwirkung zum «Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld» (Januar und Februar 2022) und die Inhalte der Abstimmung informiert. Wird der Rahmenkredit angenommen, werden für die entsprechenden Strassenabschnitte Betriebs- und Gestaltungskonzepte und anschliessend die nötigen Projektierungen (Vorprojekt, Bauprojekt, Ausführungsprojekt) ausgearbeitet.

Die Entwürfe der Betriebs- und Gestaltungskonzepte und Vorprojekte werden in Mitwirkungen (voraussichtlich Workshopverfahren vor Ort und an Planentwürfen) der interessierten Bevölkerung Grundeigentümer etc. zur Diskussion vorgelegt. Die Rückmeldungen fliessen anschliessend in die Finalisierung der Konzepte und Projekte ein. Im Bereich der Altstadt werden dabei die Projekte entsprechend dem Ausgang der zweiten Abstimmung zur «Altstadt autofrei?» geplant.

Gegen die fertig ausgearbeiteten Auflageprojekte können die üblichen Rechtsmittelverfahren geführt werden. Durch die allfällige Annahme des Rahmenkredits sind aber keine Beschlüsse zur Finanzierung mehr nötig.

Die Umsetzung der verschiedenen Strassenabschnitte hat zur Gewährleistung der Erreichbarkeit etappiert zu erfolgen. Mit der Umsetzung muss jedoch bis spätestens Ende 2027 begonnen werden, wenn die Bundesbeiträge aus dem AP abgeholt werden sollen.

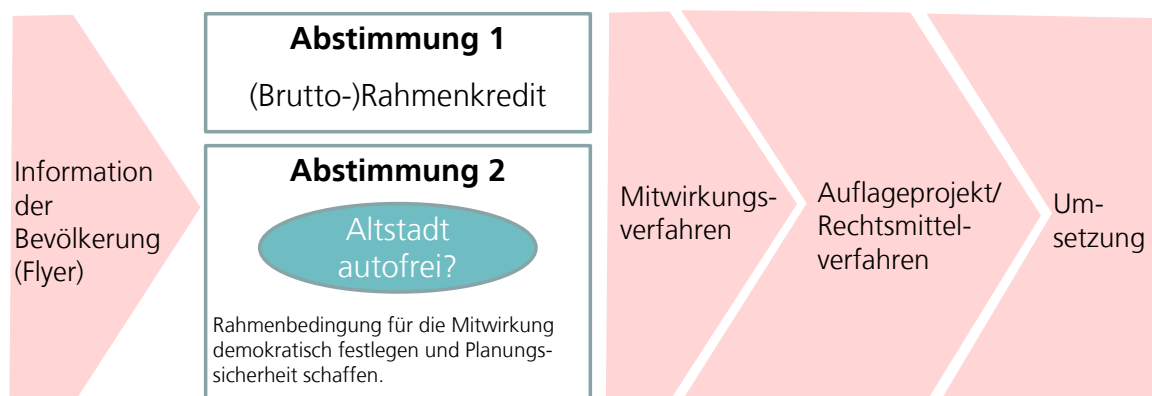


Abbildung 9: Zeitlicher Ablauf Vorbereitung und Umsetzung für die Aufwertung der Strassenräume in der Innenstadt

7 Zusammenfassung

Mit dem Rahmenkredit für die Aufwertung diverser Strassenräume in der Innenstadt setzt der Stadtrat Frauenfeld ein Zeichen zur Stärkung des Herzens von Frauenfeld und der Region. Bei Annahme des Kredits durch die Stimmbevölkerung werden die Strassensanierungen und -aufwertungen in der Innenstadt mit höchster Priorität vorangetrieben, um die bis 2027 in Aussicht gestellten Bundesbeiträge vollumfänglich zu erhalten. Gleichzeitig wird durch die Zusage zum Rahmenkredit Klarheit in Bezug auf die Umsetzung der bisherigen AP geschaffen. Dies bildet wiederum eine gute Basis für künftige AP und damit verbundene Bundesbeiträge für Verkehrsinfrastrukturen.

Dem Stadtrat ist es wichtig zu betonen, dass der Gemeinderat und die Bevölkerung auch nach einer Zusage des Rahmenkredits weiter in die Ausgestaltung der Strassenräume eingebunden werden. Zum einen soll die Bevölkerung in Mitwirkungsverfahren in die Ausarbeitung der Projekte eingebunden werden. Zum anderen besteht die Möglichkeit für die betroffene Bevölkerung mit Rechtsmittelverfahren gegen die Auflageprojekte vorzugehen. Die Kreditfreigaben für die Umsetzung der Projekte kann der Stadtrat im Bereich des Rahmenkredits direkt auslösen. Die einzelnen Baukredite sind entsprechend nicht mehr separat vor den Gemeinderat oder vors Volk zu bringen.

Wird der Rahmenkredit nicht angenommen, verfahren Stadt und Kanton gemäss den üblichen Planungs- und Budgetierungsprozessen in direkter Abhängigkeit zum Strassenzustand. Die Bundesgelder aus den AP, die für Aufwertungsmassnahmen bis 2027 zur Verfügung stehen, können voraussichtlich nicht mehr rechtzeitig abgeholt werden. Damit wird eine Chance zur zeitnahen Stärkung der Innenstadt vergeben.

Die Grundsatzfrage «Altstadt autofrei?» ist schliesslich als erster Schritt der Mitwirkung zur Ausgestaltung der Strassenräume in der Innenstadt zu verstehen. Aufgrund des für die Stadt Frauenfeld beträchtlichen Anteils am Rahmenkredit kommt der Klärung dieser Frage grosse Bedeutung zu. Die Grundsatzfrage steht zwar im direkten Zusammenhang mit dem Rahmenkredit, jedoch soll der Volkswille in Bezug auf die Altstadt auch bei einer Ablehnung des Kredits umgesetzt werden. Eine Mitwirkung für die detaillierte Umsetzung einer autofreien Altstadt oder einer Begegnungszone mit Parkierungsmöglichkeiten sieht der Stadtrat ebenfalls vor.

Das Herabsetzen der Geschwindigkeit in der Innenstadt ist unabhängig des Resultats zum Rahmenkredit umsetzbar oder nicht umsetzbar (unabhängiges Gutachten). Und darum nicht Teil dieser Botschaft.

8 Anträge

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Aufgrund der Ausführungen stellen wir Ihnen folgende

Anträge:

1. Dem Rahmenkredit von 11,30 Mio. Franken inkl. 7,7 Prozent MWST für die in der Botschaft beschriebene Aufwertung der Strassenräume der Innenstadt gemäss Perimeter in Kapitel 4.1 wird zugestimmt.
2. Der Gemeinderat lässt das Stimmvolk zur Grundsatzfrage einer autofreien Altstadt mit einer Volksabstimmung befragen.

Anmerkung:

Der Antrag 1 untersteht gestützt auf Art. 8 Ziffer 5 der Gemeindeordnung (GO) dem obligatorischen Referendum.

- - -

Die Vorlage geht an das Präsidium des Gemeinderates mit der Einladung, das Geschäft der zuständigen Geschäftsprüfungskommission zur Vorberatung, Berichterstattung und Antragstellung im Gemeinderat zuzuweisen.

Frauenfeld, 21. Dezember 2021

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD
Der Stadtpräsident Die Stadtschreiberin