

---

Kanton Thurgau

Regionalplanungsgruppe Frauenfeld

## Agglomerationsprogramm Frauenfeld

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums

---

**Genehmigt durch die Gemeinden  
der Regionalplanungsgruppe Frauenfeld am:**

November 2006 bis Januar 2007

**Genehmigt durch die Delegierten  
der Regionalplanungsgruppe Frauenfeld am:**  
mit geringfügigen Änderungen am:

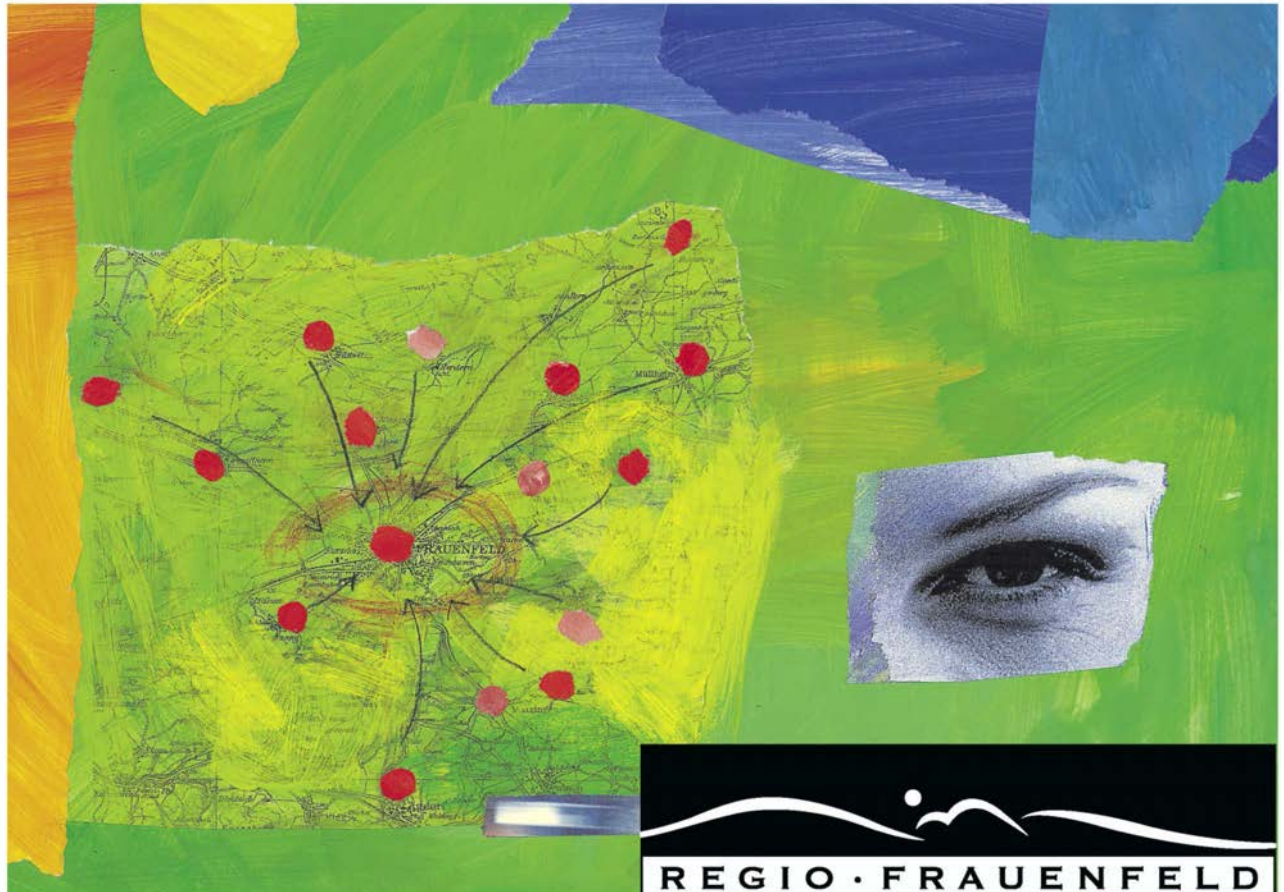
23. November 2006

22. November 2007

**Genehmigt durch das Departement für Bau und Umwelt  
des Kantons Thurgau am:**  
mit geringfügigen Änderungen am:

20. Februar 2007

12. Dezember 2007



## Impressum:

### Agglomerationsprogramm Frauenfeld - Abstimmung Siedlung und Verkehr

<b>Projektleitung</b>	Heinz Egli Ueli Hofer	Regionalplanungsgruppe / Stadt Frauenfeld Amt für Raumplanung des Kantons Thurgau
<b>Steuerungsausschuss</b>	Bruno Lüscher Hans Bachofner Carlo Parolari Matthias Müller Jakob Müller Erich Germann Werner Stäheli Anna-Rita Dutly	Regionalplanungsgruppe Frauenfeld Stadtmann Frauenfeld (bis 31.3.2005) Stadtmann Frauenfeld (ab 1.4.2005) Gemeindeammann Gachnang Gemeindeammann Homburg (bis 31.5.2004) Gemeindeammann Thundorf (1.6.2004 bis 31.5.2007) Gemeindeammann Müllheim (bis 31.5.2005) Gemeindeammann Hüttlingen (ab 1.6.2005)
<b>Arbeitsgruppe</b>	Heinz Egli Carlo Parolari Urs Müller Knud Hviid Hans Brunschweiler Werner Stäheli Werner Müller Andreas Heller Ueli Hofer Raimund Hipp Thomas Lingg Matthias Müller Ernst Oderbolz Elmar Bissegger Alwin Sutter Werner Widmer	Regionalplanungsgruppe / Stadt Frauenfeld Stadt Frauenfeld, Stadtrat Hoch- und Tiefbau (bis 31.3.2005) Stadt Frauenfeld, Stadtrat Hoch- und Tiefbau (ab 1.4.2005) Tiefbauamt der Stadt Frauenfeld Öffentlicher Verkehr Stadt Frauenfeld Regionalplanungsgruppe Frauenfeld (bis 31.5.2005) Öffentlicher Verkehr des Kantons Thurgau Tiefbauamt des Kantons Thurgau Amt für Raumplanung Kanton Thurgau Amt für Raumplanung Kanton Thurgau Postauto Thurgau-Schaffhausen Politische Gemeinde Gachnang Politische Gemeinde Felben-Wellhausen Politische Gemeinde Matzingen Regionalplanung Winterthur und Umgebung Regionalplanung Winterthur und Umgebung
<b>Externe Auftragnehmer</b>	Prof. Kurt Gilgen Paul Widmer Max Arnold Andreas Wirth Bernhard Traber	Hochschule für Technik Rapperswil (HSR) Beratende Ingenieure Verkehr, Umwelt und GIS; Frauenfeld BHAtteam Ingenieure AG, Frauenfeld Kontur Projektmanagement AG, Bern Kontur Projektmanagement AG, Bern

### Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raumes

<b>Projektleitung</b>	Heinz Egli Ueli Hofer	Regionalplanungsgruppe / Stadt Frauenfeld Amt für Raumplanung des Kantons Thurgau
<b>Arbeitsgruppe</b>	Bruno Lüscher Heinz Stuber Thomas Wägeli Petra Löpfe Heinrich Kuhn Erich Germann Lienhard Meier Doris Witzig Ueli Gubler Carlo Parolari Toni Brauchle Werner Luder Andreas Sutter Raimund Hipp Ueli Hofer Heinz Egli	Regionalplanungsgruppe Frauenfeld Gemeinde Hüttwilen Gemeinde Hüttwilen Gemeinde Homburg Gemeinde Homburg Gemeinde Thundorf Gemeinde Thundorf Gemeinde Herdern Gemeinde Stettfurt Stadt Frauenfeld Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) Agroscope FAT Tänikon Amt für Raumplanung, Kanton Thurgau, Ortsplanung Amt für Raumplanung, Kanton Thurgau, Natur und Landschaft Amt für Raumplanung, Kanton Thurgau, Übergeordnete Planung Regionalplanungsgruppe / Stadt Frauenfeld
<b>Externe Auftragnehmer</b>	Andreas Wirth Bernhard Traber Lorenz Eugster Christian Blum Pierre Feddersen Prof. Kurt Gilgen	Kontur Projektmanagement AG, Bern Kontur Projektmanagement AG, Bern Dipl. Landschaftsarchitekt, Diplomand EPFL Raumplanung Feddersen & Klostermann, Zürich Feddersen & Klostermann, Zürich Hochschule für Technik Rapperswil (HSR)

# Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste in Kürze.....1

## TEIL A: AGGLOMERATIONSPROGRAMM FRAUENFELD (Siedlung / Verkehr)

1.	Einleitung .....	2
1.1	Ausgangslage Bund .....	2
1.2	Ausgangslage Kanton .....	3
1.3	Ausgangslage Agglomeration Frauenfeld .....	3
1.4	Realisierte Massnahmen .....	5
2.	Zielsetzung .....	7
2.1	Übergeordnete Zielsetzungen .....	7
2.2	Regionale Zielsetzungen .....	9
2.3	Zielsetzungen Agglomerationsprogramm Frauenfeld .....	12
4.	Siedlung und Verkehr in Zukunft .....	27
4.1	Methodik .....	27
4.2	Szenarien .....	28
4.3	Schwachstellenanalyse Verkehr .....	31
4.4	Angestrebte Regionsentwicklung .....	32
5.	Der Weg zum Ziel: Massnahmen .....	32
5.1	Massnahmenübersicht .....	32
5.2	Massnahmen im Bereich Siedlung .....	34
5.3	Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr .....	35
5.4	Massnahmen beim öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr .....	36
5.5	Konsequenzen für den ländlichen Raum .....	37
6.	Trägerschaft .....	38
7.	Beurteilung gemäss Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien .....	40
8.	Periodisches, stufengerechtes Controlling .....	40
9.	Ablauf und öffentliche Bekanntmachung .....	42
10.	Weiteres Vorgehen .....	43

## TEIL B: MASSNAHMENBLÄTTER

## TEIL C: GENEHMIGUNG

## TEIL D: ANHANG

Anhang 1: Auszüge kantonaler Richtplan

Anhang 2: Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums

Anhang 3: Kostenübersicht und Prioritäten

Anhang 4: Erfüllung der Grundanforderungen sowie der Wirksamkeitskriterien

## TEIL E: BEILAGEN (in separatem Ordner)

Beilage 1: Räumliches Leitbild für die Landschaft

Beilage 2: Agglomerationsprogramm, Standorte für strategische Arbeitszonen

Beilage 3: Verkehrsmodell-Berechnungen mit Ergänzungen Verkehrsbelastungen, Lärm- und Luftschadstoffbelastung, Verkehrssicherheit

Beilage 4: Bevölkerungsperspektiven Regio Frauenfeld

Beilage 5: Statistische Auswertung der Pendlerdaten

Beilage 6: Öffentliche Bekanntmachung: Auswertung Eingaben und Meinungen, Informationszeitung Fokus

# Das Wichtigste in Kürze

## Agglomerationsprogramm Frauenfeld – Abstimmung Siedlung und Verkehr

*Agglomerationen als wichtige Impulsgeber stehen vor vielfältigen Herausforderungen*

In der Schweiz leben rund drei Viertel der Bevölkerung in den Agglomerationen. Von diesen gehen wichtige gesellschaftliche und wirtschaftliche Impulse aus. Viele Agglomerationen sind immer weniger in der Lage, ihre Probleme im Alleingang zu lösen. Um die Kantone und Agglomerationen bei der Lösung dieser Probleme zu unterstützen, hat der Bundesrat am 19. Dezember 2001 den Bericht zur Agglomerationspolitik genehmigt. Darin betont er die Notwendigkeit eines vermehrten Engagements des Bundes zugunsten der Agglomerationen. Mit dem Agglomerationsprogramm stellt der Bund den Agglomerationen ein neues Instrument zur Verfügung, das sie bei der Lösung ihrer prioritären Bedürfnisse unterstützen soll.

*Instrument „Agglomerationsprogramme“*

*Agglomerationsverkehr prioritär angehen*

*Abstimmung Siedlung / Verkehr in der Agglomeration Frauenfeld*

Das vorliegende Agglomerationsprogramm Frauenfeld setzt sich mit der Abstimmung von Siedlung und Verkehr auseinander. Da in der Region Frauenfeld, welche sich aus 16 Gemeinden zusammensetzt, bereits eine gute Zusammenarbeit gepflegt wird und nicht noch eine weitere Raumkategorie mit neuen Schnittstellen geschaffen werden soll, wurde der Planungssperimeter des Agglomerationsprogramms Frauenfeld mit der Region Frauenfeld gleichgesetzt. Die Verkehrsprobleme akzentuieren sich vorab im Regionszentrum, so dass das Schwergewicht bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr gleichwohl in der eigentlichen Agglomeration Frauenfeld liegt.

*Regionalplanungsgruppe Frauenfeld federführend*

Für das Agglomerationsprogramm Frauenfeld übernahm die Regionalplanungsgruppe Frauenfeld die Projektleitung, unterstützt vom Amt für Raumplanung des Kantons Thurgau. Das Programm wurde 2004 erarbeitet und im Februar 2005 vom Vorstand der Regionalplanungsgruppe zur Vorprüfung beim Bund verabschiedet. Die Vernehmlassung bei den Regionsgemeinden fand im Frühling 2005 und die öffentliche Bekanntmachung im Frühling 2006 statt. Nach der Genehmigung durch die 16 Gemeinden, die Regionalplanungsgruppe und den Kanton Thurgau zwischen November 2006 und Februar 2007 genehmigt die Regionalplanungsgruppe mit den Gemeindevertretungen die geringfügig korrigierte Fassung am 22. November 2007.

## Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums

*Ängste betreffend Vernachlässigung des ländlichen Raums*

Die Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm Frauenfeld unter den Regionsgemeinden im Frühling 2005 hat gezeigt, dass bei den Vertretern des ländlichen Raums Ängste vorhanden sind, dass der ländliche Raum vernachlässigt werde. Daraufhin hat die Regionalplanungsgruppe Frauenfeld beschlossen, als Ergänzung zum Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr, das richtigerweise auf die eigentlichen Zentrumsgemeinden ausgerichtet ist, sowie ergänzend zum laufenden RegioPlus-Projekt „Kooperatives Regionalmarketing für die Regio Frauenfeld“, eine Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raumes auszuarbeiten (vgl. Massnahmenblatt 4 Agglomerationsprogramm Frauenfeld). Die Ausarbeitung erfolgte in zwei Modulen, welche zeitlich parallel und eng aufeinander abgestimmt bearbeitet wurden:

*Erarbeitung in zwei Modulen*

1. Räumliches Leitbild für die Region Frauenfeld
2. Massnahmen zur Stärkung des ländlichen Raums

*Modellvorhaben Bund*

*12 Massnahmen zur Stärkung des ländlichen Raumes*

Das Projekt zum ländlichen Raum wurde im Januar 2006 vom Bund (Bundesamt für Raumentwicklung ARE) als Modellvorhaben aufgenommen. Die 12 Massnahmen im Anhang des Berichts enthalten die konkreten Schritte zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums der Region Frauenfeld.

## 1. Einleitung

In den meisten Agglomerationen in der Schweiz lassen sich ähnliche Entwicklungstendenzen feststellen: Die Siedlungsflächen dehnen sich insbesondere an den Agglomerationsrändern rasch aus und das Verkehrsaufkommen ist stetig am Wachsen. Damit sind verschiedene Probleme verbunden, wie etwa hohe Infrastrukturkosten, negative Einflüsse auf die Dichte und die Durchmischung in den Siedlungsgebieten, der Druck auf die Landschaft und die zunehmende Umweltverschmutzung. Dazu kommt die schwierige öffentliche Finanzlage. Gleichzeitig gehen von den Agglomerationen wichtige politische, wirtschaftliche, kulturelle und gesellschaftliche Impulse aus. Um deren Leistungsfähigkeit zu erhalten und gleichzeitig die natürlichen Ressourcen zu schonen, ist die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowohl im Perimeter der Agglomeration als auch im Zusammenspiel mit dem umgebenden Raum unentbehrlich. Die Agglomeration versteht sich als funktionaler Raum, der sich ungeachtet kommunaler Grenzen auszeichnet durch vielschichtige Verflechtungen. Die Gemeinden können viele Herausforderungen nicht mehr alleine lösen. Eine gemeindeübergreifende Zusammenarbeit und neue Formen der Kooperation sind daher unabdingbar.

### 1.1 Ausgangslage Bund

*Bund*

Der Bundesrat hat sich im Jahr 2001 entschlossen, die Agglomerationen bei der Bewältigung ihrer Probleme zu unterstützen. Seither stellt der Bund technische und finanzielle Unterstützung bei der Durchführung innovativer Modellvorhaben von Gemeinden/Städten und Kantonen bereit. Nach der Ablehnung einer Verfassungsänderung am 8. Februar 2004 („Avanti-Gegenvorschlag“) will der Bund seine Mitfinanzierung auf folgende zwei Zielsetzungen konzentrieren:

- Bewältigung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen
- Koordination von Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsplanung

Mit dem Instrument Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung „sollen die Agglomerationen eine Gesamtplanung von Verkehr und Siedlung erarbeiten und damit die Voraussetzungen für allfällige Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr erfüllen“<sup>1</sup>. Im Anwendungshandbuch „Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien“ vom Juni 2004 hat der Bund seine Anforderungen und das verlangte Verfahren konkretisiert und die Prüfkriterien definiert. Insbesondere sollen die Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung, „eine integrale Planung von Verkehr (Strasse und Schiene) und Siedlungsentwicklung umfassen. Dabei sind entsprechend der Nachhaltigkeit die ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Dimension zu berücksichtigen und zu verbessern.“<sup>2</sup> Zur Finanzierung der notwendigen Infrastrukturen in den Ballungszentren soll ein Infrastrukturfonds geschaffen werden<sup>3</sup>. Dieser zeitlich befristete Fonds soll Verkehrsinfrastrukturen finanzieren, nicht aber Unterhalts- und Betriebskosten.

<sup>1</sup> ARE, Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Anwendungshandbuch“, Bern, Juni 2004

<sup>2</sup> ARE, Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Anwendungshandbuch“, Bern, Juni 2004; S. 6

<sup>3</sup> Gemäss Medienmitteilung UVEK vom 2. Dezember 2005

Der Sachplan Verkehr wird gegenwärtig neu überarbeitet. Er besteht zum einen aus dem strategischen und programmatischen Teil «Programm», der Verkehrsträger übergreifend ist. Zum anderen umfasst er die Verkehrsträger bezogenen Umsetzungs-Teile «Strasse» und «Schiene/öffentlicher Verkehr». Ein dritter Umsetzungs-Teil «Luftfahrt» wird in der bisherigen Form des «Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)» vorläufig weitergeführt.

Der Teil «Programm» stellt die Gesamtsicht in den Vordergrund. Er zeigt auf, nach welchen übergeordneten Zielen, Grundsätzen und Prioritäten der Bundesrat bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben im Verkehrsbereich handelt und welche Folgerungen sich daraus für die Planung der Verkehrsträger ergeben. Er baut auf den geltenden kantonalen Richtplänen, auf den Entwürfen zu den Konzeptteilen der Sachpläne Strasse und Schiene/ÖV (in Vernehmlassung 2002/2003) und auf den Ergebnissen der Vernehmlassung auf. Die Erarbeitung des Teils «Programm» erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen. 2005 hat der Kanton Thurgau zum Entwurf Stellung genommen. Der bereinigte Sachplan Verkehr wird vom Bundesrat verabschiedet.

## 1.2 Ausgangslage Kanton

Der Kanton Thurgau hat die Impulse des Bundes zur Agglomerationsentwicklung aufgenommen und sich wiederholt für die Ausarbeitung von Agglomerationsprogrammen ausgesprochen<sup>4</sup>. Da Agglomerationsprogramme aus kantonalen Sicht sinnvoll sind, beteiligt sich der Kanton an den Kosten.

Die Programme werden von den Gemeinden und Regionalplanungsgruppen in Zusammenarbeit mit dem Kanton (Amt für Raumplanung, Tiefbauamt, Abteilung öffentlicher Verkehr) erarbeitet.

## 1.3 Ausgangslage Agglomeration Frauenfeld

Die Agglomeration Frauenfeld besteht gemäss Definition des Bundesamts für Statistik (BFS) aus der Kerngemeinde Frauenfeld und den beiden Agglomerationsgemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen. Da in der Region Frauenfeld, welche sich aus 16 Gemeinden zusammensetzt, bereits eine gute Zusammenarbeit gepflegt wird und nicht noch eine weitere Raumkategorie geschaffen werden soll, wurde der Planungsperrimeter des Agglomerationsprogramms mit der Region Frauenfeld gleichgesetzt. Die Region Frauenfeld mit dem Zentrum Frauenfeld umfasst rund 50'000 Einwohner.

Da sich die Verkehrsprobleme vorab im Regionszentrum akzentuieren, liegt das Schwergewicht bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr gleichwohl in der eigentlichen Agglomeration Frauenfeld.

---

<sup>4</sup> Vgl. Beantwortung der Interpellation von Giosch Antoni Sgier vom 20. November 2002 betreffend Regionalpolitik – konkret umgesetzt; vgl. Richtlinien des Regierungsrats 2004-2008



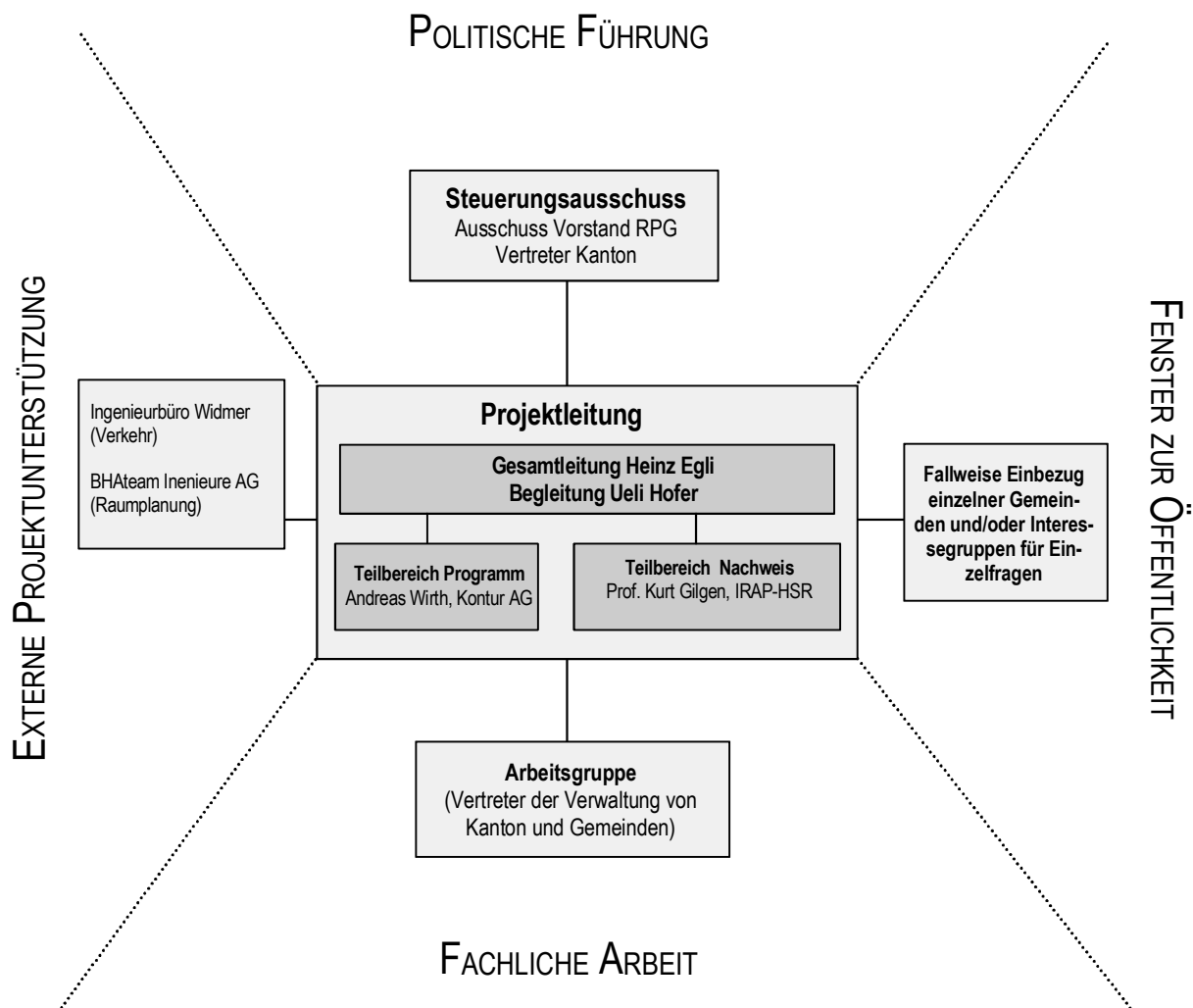
#### Vorarbeiten

Auf Stadt- und Regionsstufe bestehen in Arbeit befindliche oder bereits abgeschlossene Projekte, welche im Einklang stehen mit dem Hauptanliegen des Bundes nach einer verstärkten Zusammenarbeit über die Gemeindegrenzen hinweg. Mit den „Entwicklungsvorstellungen der Region Frauenfeld“ 2001 (Regionalplanungsgruppe Frauenfeld) haben die Vertreter und Vertreterinnen der Gemeinden den Rahmen für eine aktive Regionalentwicklung gesetzt. Als Weiterführung zu den Entwicklungsvorstellungen wurde das RegioPlus-Projekt „Kooperatives Regionalmarketing für die Regio Frauenfeld“ gestartet. Das Projekt läuft von 2002 bis 2007 (mit Verlängerung bis Mitte 2009) und deckt die ganze thematische Breite ab, wie längerfristig auch für die Agglomerationsprogramme vorgesehen. Auch das 2004 erarbeitete „Realisierungsprogramm Stadtentwicklung Frauenfeld“ (Stadt Frauenfeld, Schulgemeinden Frauenfeld, Regionalplanungsgruppe Frauenfeld, Kanton Thurgau und Eidg. Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport [VBS]) stellt ein aktuelles Instrument dar, das zu einem grossen Teil die geforderte Strategie wie auch Massnahmen in der Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms abdeckt.

#### Projektorganisation

Für das Agglomerationsprogramm Frauenfeld übernahm die Regionalplanungsgruppe Frauenfeld die Projektleitung, unterstützt vom Amt für Raumplanung des Kantons Thurgau. Die politische Führung des Projekts kam dem Steuerungsausschuss zu, der sich aus dem Vorstand der Regionalplanungsgruppe sowie einem Kantonsvertreter zusammensetzt. Für die fachliche Arbeit wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Verwaltung und einzelner Regionsgemeinden, resp. der Regionalplanungsgruppe gebildet. Der Informationsaustausch mit der nahen Agglomeration Winterthur wurde durch die Einsitznahme zweier Vertreter der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) gewährleistet.

Im Weiteren waren das Institut für Raumentwicklung, angewandte Forschung und Planungsbegleitung (IRAP) der Hochschule für Technik Rapperswil (HSR) sowie externe Auftragnehmer aus den Fachbereichen Verkehr (Ingenieurbüro Paul Widmer), Siedlung (BHAtteam Ingenieure AG) und Projektmanagement (Kontur Projektmanagement AG) an der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Frauenfeld beteiligt.



*Projektorganisation Erarbeitung Agglomerationsprogramm Frauenfeld*

## 1.4 Realisierte Massnahmen

### *Erzielte Erfolge*

Nachfolgend wird auf einige in den vergangenen Jahren bereits realisierte Massnahmen aus den Bereichen „Siedlung“ und „Verkehr“ aufmerksam gemacht. Die Notwendigkeit zur verbesserten Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Region Frauenfeld soll dadurch in keiner Weise in Frage gestellt werden.

### *Kantonaler Richtplan*

Im Bereich Siedlung ist primär der Richtplan des Kantons Thurgau zu erwähnen, der kantonale Entwicklungsachsen und die Zentrenstruktur vorbildhaft definiert (vgl. Kapitel 2.1). Im Weiteren werden mit der Ausscheidung von Siedlungsbegrenzungslinien die Ausdehnung der Siedlungen langfristig gestoppt und wertvolle Erholungsräume gesichert. Auf Stufe Gemeinde verdienen die Artikel im Baureglement der Stadt Frauenfeld zur gezielten Förderung der verdichteten Bauweise und zur Nachverdichtung Erwähnung.

### *Bahnhof 2000 Frauenfeld*

Im Bereich Verkehr stellt der neue „Bahnhof 2000“ in Frauenfeld einen Meilenstein in der Geschichte des öffentlichen Verkehrs im Kanton Thurgau dar. Der Ausbau dieser Drehscheibe des ÖV hatte Signalwirkung - weitere Stationen wurden später



ausgebaut. Damit schuf man die Basis für den Ausbau des Fahrplanangebots (Schnellzug-Halbstundentakt, Regionalzug-Halbstundentakt auf der Thurtallinie) sowie den Anschluss an das S-Bahn-Netz des Zürcher Verkehrsverbundes. Ein Zahlenvergleich zeigt das Bild einer prosperierenden Entwicklung des ÖV auf. So frequentierten zum Beispiel in Frauenfeld 1995 noch rund 3800 Passagiere pro Tag (Ein- und Aussteiger) den Bahnhof; 2005 waren es rund 6500.

*PubliCar*

*Stadtbus Frauenfeld*

Mit zusätzlichen Postautokursen, einem PubliCar-Angebot sowie mit Nachtbussen wurde in Ergänzung zum öffentlichen Linienbusnetz eine wesentlich bessere Erschliessung der Region realisiert. Auch der Stadtbus Frauenfeld hat sich in den vergangenen Jahren mit betrieblichen (Versuchsbetriebe) und technischen Massnahmen (Einbau von CRT-Filtern) sowie speziellen Abonnements (GA-Flexi-Tageskarten) profiliert.

*Energiestädte Aadorf  
und Frauenfeld*

Verschiedene Gemeinden und insbesondere die Stadt Frauenfeld haben im Rahmen der Umsetzung des Verkehrsrichtplans Tempo-30 Zonen und neue Fuss- und Radwege geschaffen. Als Energiestädte verfügen sowohl Aadorf als auch Frauenfeld zudem über einen Energierichtplan, welche bereits massgeblich umgesetzt wurden (Gastankstelle, Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“, Wärmeverbünde etc.).

Weitere Angaben zu realisierten Massnahmen finden sich in den Massnahmenblättern (Teil B).

## 2. Zielsetzung

### 2.1 Übergeordnete Zielsetzungen

*Grundzüge Raumordnung Schweiz*

Der Kantonale Richtplan enthält als zentrales Element die Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Umwelt. Er basiert auf den "Grundzügen der Raumordnung Schweiz". Diese enthalten folgende Hauptstossrichtungen:

- Vernetztes System von Städten und ländlichen Räumen
- An Nachhaltigkeit orientierte, räumliche Entwicklung
- Siedlungsentwicklung nach innen

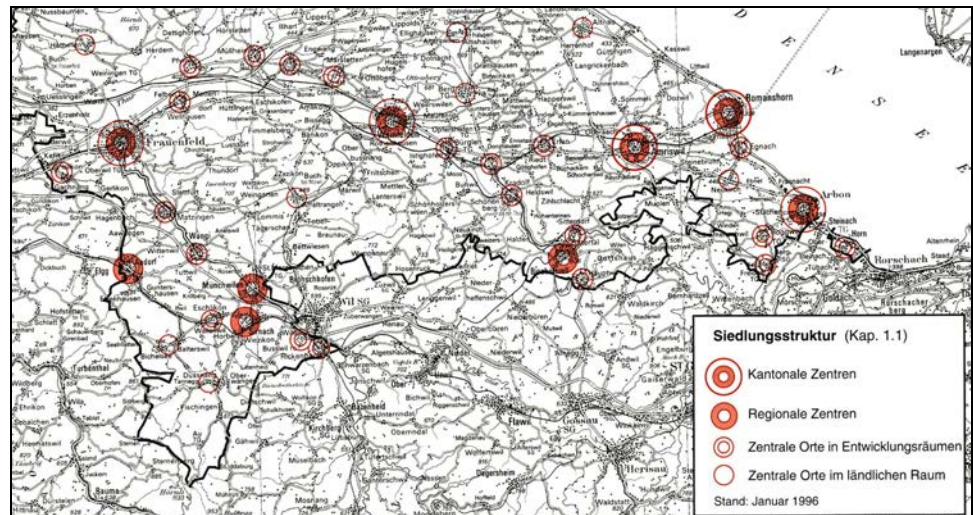
*Richtplan Kanton Thurgau*

Im Richtplan des Kantons Thurgau wird das Raumordnungskonzept Schweiz auf kantonaler Ebene umgesetzt.

Die kantonalen Ziele der Raumordnungspolitik (Grundzüge der Raumordnung gemäss Art. 6 Bundesgesetz über die Raumplanung) enthalten folgende Aussagen:

"Mit einer Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Zentren, auf ausgewählte Entwicklungsräume und Gebiete mit wirtschaftlichen Entwicklungspotentialen ist es möglich, das bisher als selbstverständlich akzeptierte Wachstum der Siedlung im ländlichen Raum schrittweise zu vermindern. Die Bauzonenbeanspruchung pro Einwohner liegt im ländlichen Raum deutlich höher als in den Zentren und grösseren Ortschaften. In den Zentren und Entwicklungsräumen wird eine höhere bauliche Dichte und damit ein sparsamer Umgang mit dem Boden erreicht. Durch die Konzentration der Siedlungsausstattung, der Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsbetriebe entstehen gebündelte Verkehrsströme, die mit dem öffentlichen Verkehr besser bewältigt werden können als mit dem motorisierten Individualverkehr. Mit einer kompakten Siedlungsentwicklung kann die vorhandene Infrastruktur besser ausgelastet werden."

*Zentrenstruktur gemäss Kantonalem Richtplan*



*Agglomerationsprogramme*

Mit dem Kantonalen Richtplan verfügt der Kanton Thurgau über ein Führungsinstrument, welches ihm erlaubt, raumrelevante Vorhaben in einer Gesamtschau aufeinander abzustimmen. Um die besonderen Herausforderungen betreffend Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen zu bewältigen und den Aspekten einer nachhaltigen Entwicklung Rechnung zu tragen, ist aus Sicht des Kantons indes die Erarbeitung spezifischer Agglomerationsprogramme erforderlich.

*Interaktion Siedlung  
und Verkehr*

Eine der Zielsetzungen im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung ist die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur. Das heisst, dass die Struktur und die Ausprägung der Verkehrsinfrastruktur das Gerippe und die Basis für die Siedlungsentwicklung bilden sollen. Grundsätzlich soll die weitere Besiedelung dort geschehen, wo bereits eine möglichst effiziente Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr besteht. Gleichzeitig soll der Einfluss des Verkehrssystems auf die Nutzungsverteilung vermehrt berücksichtigt werden. Dieser Einfluss sowie die Verteilung der Aktivitäten führen über die Qualität der Erreichbarkeit. Eine bessere Erreichbarkeit erhöht die Attraktivität eines Standortes für alle Nutzungen und beeinflusst damit die Richtung der räumlichen Entwicklung.

*Siedlungs- und Verkehrspolitik des Kantons Thurgau*

Der Kanton Thurgau hat seine siedlungs- und verkehrspolitischen Prioritäten im Kantonalen Richtplan von 1996 sowie in den Richtlinien des Regierungsrats des Kantons Thurgau für die Legislaturperiode 2004-08 festgehalten. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

*Siedlung*

Allgemeines:

"Die Siedlungsentwicklung ist verstärkt nach innen zu lenken. Neue Flächenansprüche sind, wenn immer möglich, innerhalb des bereits überbauten Gebietes zu befriedigen. Im Interesse einer konzentrierten Siedlungsentwicklung soll die Nachfrage nach zusätzlichen Wohn- und Arbeitsplätzen zur Hauptsache in den Zentren und den zentralen Orten in Entwicklungsräumen abgedeckt werden."

Kantonale und regionale Zentren

"Kanton und Gemeinden stärken die Zentren als eigenständige Wohn, Arbeits-, Einkaufs-, Ausbildungs- und Veranstaltungsorte. Die Gemeinden haben sicherzustellen, dass ausreichende Wohnflächen sowie sachgerechte Standorte für die Wirtschaft rechtzeitig zur Verfügung stehen. Sie haben dafür zu sorgen, dass ihre Kernbereiche gut gestaltet, gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind und über ein breites Angebot an öffentlichen und privaten Dienstleistungen verfügen. Grössere Einkaufszentren sollen diese kantonalen und regionalen Zentren zugeordnet werden. Sie sollen nach Möglichkeit in den Ortskernen zu liegen kommen."

Dörfer und Weiler ohne zentrale Funktion

"Der eigenständige Charakter und die Lebensfähigkeit dieser Dörfer und Weiler sind zu erhalten und zu stärken. Die Qualitäten des Orts- und Landschaftsbildes sind zu respektieren. Die Bauzonen sind auf eine zurückhaltende bauliche Entwicklung auszurichten und sollen die Erneuerung der Dörfer von innen heraus ermöglichen."

*Handlungsbedarf*

Es besteht folgender Handlungsbedarf bei der Siedlung:

- Für die Raumannsprüche der Wirtschaft sollen an bevorzugten Standorten ausreichende Flächen verfügbar sein.
- Die Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der weitgehend überbauten Gebiete sind besser auszuschöpfen.
- Das Wachstum der Siedlung ist auf Zentren und Entwicklungsräume auszurichten.

## Verkehr

"Ein leistungsfähiges, wirtschaftliches und koordiniertes Verkehrssystem soll angestrebt werden. Dieses soll die Verkehrsbedürfnisse mit möglichst geringem Aufwand abdecken können. Dabei sind negative Auswirkungen, wie Landverbrauch, Verkehrsunfälle, Lärm, Abgase und Landschaftsbeeinträchtigungen nach Möglichkeit zu vermeiden. In Agglomerationen entlang der Bahnachsen und zwischen den Zentren hat der öffentliche Verkehr Priorität. Hier sollen die Strassen von Zusatzverkehr entlastet werden. Die verschiedenen Verkehrsträger sind optimal zu verknüpfen. Insbesondere soll die Zugänglichkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs für Fussgänger, Velofahrer und den motorisierten Zubringerverkehr verbessert werden."

## Handlungsbedarf

Beim Verkehr besteht folgender Handlungsbedarf:

- Verschiedene Verkehrsarten (MIV, öV, Langsamverkehr) aufeinander abstimmen und sinnvoll miteinander verknüpfen.
- Grundangebot an öffentlichen Verkehrsleistungen im ganzen Kanton sicherstellen. Verkehrswachstum zwischen Zentren und in den Agglomerationen möglichst durch den öffentlichen Verkehr auffangen.
- Funktionsfähigkeit und gezielter Ausbau des Strassennetzes erhalten.
- Thurgauer Zentren im öffentlichen Personenfernverkehr besser mit den ausserkantonalen Zentren verbinden. Bessere Einbindung der Bodensee-region ins europäische und schweizerische Verkehrsnetz.
- Netz von sicheren und attraktiven Fuss- und Radwegen unterhalten und nach den Bedürfnissen von Schule, Arbeit und Einkauf sowie Freizeit und Erholung ausbauen.

## Regionale Zielsetzungen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

### 2.2 Regionale Zielsetzungen

Auf Regionsstufe sind die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie deren gegenseitige Abstimmung in den Leitsätzen 1 bis 4 der Entwicklungsvorstellungen für die Region Frauenfeld verankert. Die 7 Leitsätze und die dazugehörigen Entwicklungsziele wurden anlässlich zweier Delegiertenversammlungen (29. Juni und 29. August 2001) der Regionalplanungsgruppe Frauenfeld verabschiedet.

#### Leitsatz 1: Qualitäten des Wohnstandortes bewahren und stärken

Die Wohnqualität in der gesamten Region soll – angepasst an die lokalen Voraussetzungen – erhalten und verbessert werden. Die Siedlungsentwicklung in den Teilgebieten der Region soll auf die Tragfähigkeit von Landschaft und Naturhaushalt sowie auf die lokale Baukultur abgestimmt werden. Die vorhandenen Qualitäten sollen genutzt und gefördert werden.

Das Wachstum der Siedlungen soll massvoll geschehen. Ein haushälterischer Umgang mit dem Boden wird angestrebt. Das Wachstum soll vermehrt auch auf die Zentren und Entwicklungsräume ausgerichtet werden, wobei eine Siedlungsentwicklung nach Innen im Vordergrund steht.

Den Anforderungen einer ökonomischen Siedlungsentwicklung und des Umweltschutzes soll vermehrt Rechnung getragen werden. In der Region sind genügend grosse und ruhige Gebiete für Freizeit und Erholung vorzusehen.

### **Entwicklungsziele zum Leitsatz 1**

- Ausbau des Vorteils als attraktiver Wohnstandort durch den Erhalt der Siedlungsstrukturen und Kulturlandschaften. Gewährleistung eines umfassenden regionalen Angebots an Versorgung, Arbeit, Bildung, Erschliessung, Freizeiteinrichtungen und Kultur.
- Forderung der Siedlungsentwicklung nach Innen durch Nutzung der Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet und durch klare Trennung zwischen Siedlungsgebiet und Nichtsiedlungsgebiet. Konzentration des Siedlungswachstums auf Gebiete, die gut erschlossen sind.
- Betonung des Gegensatzes zwischen Stadt und Land
- Verbesserung der Siedlungsqualität durch qualitätssichernden Massnahmen
- Das Dorfbild erhalten und pflegen
- Erhalten und Verbesserung der Wohnqualität durch Vermeidung und Reduktion von Immissionen
- Anstreben eines verhaltenen Wachstums mit massvollem Bevölkerungszuwachs

### **Leitsatz 2: Wirtschaft als Motor der eigenständigen Entwicklung fördern**

Die eigenständige Entwicklung der Region soll durch ein genügend grosses Angebot an Arbeitsplätzen und Versorgung gewährleistet werden. Die Region wird als Wirtschaftsstandort gestärkt. An geeigneten Standorten werden gute Bedingungen für die Ansiedlung von leistungsfähigen Klein- und Mittelunternehmungen geboten. Die Stadt Frauenfeld positioniert sich als Wirtschaftszentrum von überregionaler Bedeutung und als Kantonshauptstadt.

Die Entwicklung des ländlichen Raumes ist eng mit der Wettbewerbsfähigkeit der städtischen Zentren verbunden. Die Vernetzung und Zusammenarbeit von Zentren und Umland wird gefördert. Die Nutzung der jeweils spezifischen Entwicklungspotenziale wird unter Berücksichtigung der übergeordneten Ziele für die Regionentwicklung unterstützt.

Die produzierende Landwirtschaft wird als bedeutender Teil der Wirtschaft und als wichtiger Faktor für die Erhaltung der Wohnqualität unterstützt.

### **Entwicklungsziele zum Leitsatz 2**

- Erhalt von Anzahl und Qualität der bestehenden Arbeitsstätten und Arbeitsplätze
- Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe
- Gewährleistung der Versorgung der Bevölkerung durch das lokale (tägliches Bedarf) und regionale Angebot
- Stärkung der Position der Region und Agglomeration Frauenfeld im Konkurrenzfeld der umliegenden Wirtschaftszentren
- Unterstützung der produzierenden Landwirtschaft als Teil der regionalen Wirtschaft bei der Bewältigung des Strukturwandels und bei der Umstellung auf ökologische Bewirtschaftungsformen

### **Leitsatz 3: Umweltverträgliches und landschaftsschonendes Freizeit- und Ferienangebot ausbauen**

Genügend grosse und ruhige Landschaftsräume für Freizeit und Erholung sind vorzusehen. Eine gezielte Inwertsetzung des touristischen Potenzials der Region wird angestrebt. Die Bedürfnisse einer leistungsfähigen Landwirtschaft sind zu berücksichtigen. Das bestehende Infrastrukturangebot ist qualitativ und quantitativ zu erhalten und aufzuwerten.

#### **Entwicklungsziele zum Leitsatz 3**

- Erhalt genügend grosser und ruhiger Landschaftsräume für Freizeit und Erholung sowohl in ländlichen wie auch in städtischen Gebieten
- Schaffung von Freizeitangeboten für alle Altersgruppen mit besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse der Jugendlichen und des wachsenden Anteils der älteren Bevölkerung
- Regionale Koordination bei der Errichtung und Auslastung von Freizeit-, Erholungs- und Sportinfrastrukturen
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Gemeinden am See und der Regio Bodensee zur überregionalen Abstimmung des Freizeit- und Erholungsangebots
- Quantitativer und qualitativer Ausbau des Angebots im Bereich von Gaststätten und Hotellerie

### **Leitsatz 4: Verkehrsentwicklung auf die Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen abstimmen**

Ein situationsgerechtes, qualitätsvolles und effizient betriebenes Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln und mit Verkehrsinfrastrukturen für motorisierten Individualverkehr sowie ein leistungsfähiges Rad- und Fussgängerwegnetz werden angestrebt. Die Verkehrsanbindung über die Regionsgrenzen hinaus soll gefördert und die Vernetzung mit den umliegenden Zentren verstärkt werden. Die S-Bahn hat Priorität.

Die verschiedenen Verkehrsarten sollen aufeinander abgestimmt und sinnvoll miteinander verknüpft werden.

#### **Entwicklungsziele zum Leitsatz 4**

- Förderung der vermehrten Benutzung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere in der Agglomeration und zwischen den grösseren Zentren
- Sicheres und umweltschonendes Führen des motorisierten Individualverkehrs auf dem bestehenden Strassennetz bei gleichzeitigem Ausbau und Erhalt eines sicheren und attraktiven Wegnetzes für Fussgänger- und Radverkehr
- Gewährleistung der Anbindung an das nationale und internationale Verkehrsnetz auf Strasse, Schiene und in der Luft unter Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte
- Das bestehende Netz der Strasse ist punktuell auf sich verändernde Sicherheits- und Leistungsbedürfnisse anzupassen. Wo bereits Leistungsdefizite bestehen, soll es ergänzt werden.

Durch die vorliegende Abstimmung der drei Planungsebenen Bund, Kanton und Region sind vorteilhafte Voraussetzungen für die Realisierung des Agglomerationsprogramms Frauenfeld gegeben. Insbesondere ist auch auf der Massnahmenebene die erforderliche Koordination bereits in hohem Masse vorhanden. Dazu hat die Region Frauenfeld im Rahmen des Projekts „Kooperatives Regionalmarketing für die Region Frauenfeld“ 36 Projekte definiert, welche im Bereich Siedlung und Verkehr direkt in das Agglomerationsprogramm eingeflossen sind.

### **2.3 Zielsetzungen Agglomerationsprogramm Frauenfeld**

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Frauenfeld wurde die Zukunft der Region Frauenfeld von Grund auf neu überdacht. Dazu wurden mögliche Szenarien für die Regionsentwicklung erarbeitet. Die Auswertung der Szenarien hat ergeben, dass die Zielrichtung des Kantonalen Richtplans auch für das Agglomerationsprogramm Frauenfeld gelten soll.

#### *Zielsetzungen Siedlung* **Erhalten der Siedlungsqualität**

In den dafür geeigneten Gebieten sind die Voraussetzungen für Wohnnutzung zu erhalten und wo nötig zu verbessern. Dabei spielt die Siedlungsqualität eine zentrale Rolle.

#### **Abstimmen der Siedlungsentwicklung auf Kapazitäten des Verkehrsnetzes**

Bei der Festlegung der Entwicklungsstandorte Wohnen und Arbeiten sind die Kapazitäten des Verkehrsnetzes zu berücksichtigen.

#### **Vermeiden von Kostensprüngen bei Investitionen in Verkehrsinfrastruktur**

Eine schlecht auf die Verkehrsinfrastruktur abgestimmte Siedlungsentwicklung kann grosse Kostensprünge verursachen. Dies muss vermieden werden, insbesondere wenn der Verursachende nicht mit dem Kostenträger übereinstimmt.

#### **Lenken der Siedlungsentwicklung auf geeignete Standorte**

Die Wohnentwicklung ist an den Haltestellen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel oder in guter Erreichbarkeit zu den Arbeitsplatzgebieten, Versorgungseinrichtungen und Naherholungsgebieten konzentriert. Dazu ist eine Koordination der Orts- und Verkehrsplanungen der Regionsgemeinden sowie eine wirksame Zusammenarbeit zwischen der Region Frauenfeld und den kantonalen Ämtern unabdingbar.

#### **Regionalisierung der Raumplanungs-Aufgaben**

Die raumplanerischen Aufgaben zwischen den Regionsgemeinden sind koordiniert und die Voraussetzungen für eine Regionalisierung der Raumplanungs-Aufgaben geschaffen. Dazu sollen von den Regionsgemeinden gemeinsam erarbeitete Vorstellungen zur Raumentwicklung in Form eines Siedlungsleitbildes erarbeitet werden.

#### **Auf die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung vorbereitet sein**

Das Agglomerationsprogramm ist auf ein weiteres, indes abgeschwächtes Wachstum der Bevölkerung ausgelegt. Entscheidend wird sein, ob es gelingt, das Wachstum auf die gewünschten Standorte zu lenken.

## Nachhaltiger Umgang mit den Ressourcen

Die Region Frauenfeld trägt auch im Rahmen ihres Agglomerationsprogramms zu einem nachhaltigen Umgang mit den Ressourcen bei. Dazu wird unter anderem angestrebt, die Siedlungsentwicklung nach Innen zu lenken.

### *Zielsetzungen Verkehr*

Basierend auf den übergeordneten Zielen von Bund und Kanton für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik in den Agglomerationen ist die **Verkehrssituation** in der Region Frauenfeld gesamtheitlich zu beurteilen. Eine Gesamtschau bedingt Massnahmen auf allen Ebenen, d.h. sowohl beim motorisierten Individualverkehr wie auch beim öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr.

Die Massnahmenplanung basiert auf folgenden Grundsätzen:

- Motorisierten Verkehr substituieren (durch Verlagerung auf Fuss- und Velowege, durch raumplanerische und nachfragedämpfende Massnahmen)
- Motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr verlagern
- Motorisierten Individualverkehr auf andere Routen lenken
- Verkehrsablauf des motorisierten Individualverkehrs verträglicher gestalten

Dazu stehen verschiedene Werkzeuge zur Verfügung:

- Verkehrsbeeinflussende Massnahmen
- Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Attraktivierung des Langsamverkehrs
- Mobilitätsmanagement
- Neue Netzteile im motorisierten Individualverkehr

Die verschiedenen Verkehrsmittel sollen sich ergänzen und nicht behindern. Durch eine konzentrierte Siedlungsentwicklung kann die Zunahme des Personenwagen-Verkehrs abgeschwächt werden.

### *Zielsetzungen regionale Zusammenarbeit*

Die **regionalen** Zusammenhänge und die **Zusammenarbeit** über die Grenzen hinweg werden auch in der Region Frauenfeld immer wichtiger. Um den Lebens- und Wirtschaftsraum Regio Frauenfeld zu fördern, sollen die vorhandenen Kräfte gebündelt und auf gemeinsame Zielsetzungen ausgerichtet werden.

Die Regionalplanungsgruppe Frauenfeld hat zu diesem Zweck „Entwicklungsvorstellungen für die Region“ erarbeitet. Leitsatz 7 der Entwicklungsvorstellungen lautet folgendermassen:

#### **Zusammengehörigkeitsgefühl stärken und Zusammenarbeit intensivieren**

Das Zusammengehörigkeitsgefühl innerhalb der Region soll gefördert werden. Ansatzpunkt dazu ist die Berücksichtigung aller Bevölkerungsgruppen bei der Planung und Umsetzung raumwirksamer Projekte.

Durch problemorientierte Zusammenarbeit innerhalb der Region und über die Regionsgrenzen hinaus sollen Synergien genutzt und Wissen ausgetauscht werden.



- Stärkung der Zusammenarbeit innerhalb der Region Frauenfeld und über die Regionsgrenze hinaus. Verbesserung der Kooperation mit dem Kanton Thurgau, der Regio Bodensee und Zürich.
- Gewährleistung einer offenen und konstruktiven Kommunikation zwischen Behörden und Bevölkerung zur Erhöhung von Transparenz und Akzeptanz des öffentlichen Handelns.
- Gemeinsamer Auftritt nach aussen durch gemeinsames Regionsmarketing. Abstimmung des Marketings auf die Marketingstrategien von Regio Plus.
- Prüfung lokaler Entscheide auf Regionsverträglichkeit.

Mit den Entwicklungsvorstellungen der Region, welche von allen Gemeinden gutgeheissen wurden, ist das Fundament für eine gute Zusammenarbeit in der Region Frauenfeld gelegt. Von zentraler Bedeutung ist der regelmässige Informationsaustausch. Die Regionsgemeinden informieren sich frühzeitig über Projekte und Planungen von regionaler Bedeutung. Dadurch soll die Kenntnis über die gegenseitigen Ziele und Absichten verbessert und die Kooperation zwischen den Gemeinden gestärkt werden. Auch innerhalb der Bevölkerung soll allmählich ein „Gefühl für die Region“ entwickelt werden.

Zielsetzung „Stadt und Land Miteinander“

Das vorliegende Agglomerationsprogramm ist auf den Kantonalen Richtplan und die Entwicklungsvorstellungen der Region Frauenfeld abgestimmt. Es fokussiert - was den Massnahmenteil Siedlung und Verkehr angeht - auf den engeren Bereich der Agglomeration. Auch wenn sowohl im Kantonalen Richtplan als auch in den Entwicklungsvorstellungen recht präzise Vorstellungen zur Stärkung des ländlichen Raums enthalten sind, ist ein Programm für den ländlichen Raum vordringend. Dies betrifft insbesondere Vorstellungen zum vorausschauend aktiven Umgang mit einem unerwünschten Bevölkerungsrückgang, der u.a. mit den Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung des Bundesamts für Statistik als eine von drei Möglichkeiten aufgezeichnet wurde. Dies hätte gravierende Auswirkungen zur Folge.

Durch das Bewusstsein der gegenseitigen Ergänzung und dem Miteinander von Stadt und Land kommen die Vorzüge der Region und damit der Nutzen für alle besser zum Tragen. Die Zusammenarbeit geht über das Angebot an Zentrumsleistungen einerseits und den Erhalt einer intakten Landschaft andererseits hinaus.

Nachfolgende Abbildung verdeutlicht die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Planungsinstrumenten.

Zusammenspiel der Planungsinstrumente

Entwicklungsvorstellungen  
36 Massnahmen

