
Agglomerationsprogramm Frauenfeld

3. Generation

1. Einleitung

Oktober 2016

Bearbeitung

*Rupert Wimmer
Matthias Oswald*

Maren Peter

*Metron AG
Postfach 480
Stahlrain 2
5201 Brugg*

*Dipl.-Ing. TU/SVI/SIA
MSc ETH in Raumentwicklung und
Infrastruktursysteme/SIA
MSc ETH in Raumentwicklung und
Infrastruktursystemen FSU*

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

Inhaltsverzeichnis

<i>1 Agglomerationsprogramm der 3. Generation Was ist neu?</i>	<i>7</i>
<i>2 Agglomerationsprogramm</i>	<i>8</i>
2.1 Instrument	8
2.2 Wirkungskriterien	8
2.3 Aufbau	9
<i>3 Einbettung</i>	<i>10</i>
<i>4 Perimeter und Trägerschaft</i>	<i>11</i>
<i>5 Erarbeitung und Mitwirkung</i>	<i>13</i>
<i>6 Abkürzungsverzeichnis</i>	<i>14</i>

1 Agglomerationsprogramm der 3. Generation Was ist neu?

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation baut stark auf bestehenden Planungen und den vorangehenden Generationen auf. Bis ins Jahr 2014 stand dabei die Realisierung der Stadtentlastung als Kernelement im Fokus. Da die Finanzierbarkeit nicht sichergestellt werden konnte, ist die Stadtentlastung kurz- und mittelfristig nicht realisierbar. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts ("Mobilität 2030") haben die Stadt Frauenfeld und der Kanton Thurgau gemeinsam die Verkehrsstrategie überdacht und die bestehenden Schlüsselmassnahmen neu priorisiert. An der Stadtentlastung wird langfristig festgehalten. In den nächsten Jahren stehen die Sanierung und Aufwertung von innerstädtischen Hauptverkehrsachsen sowie die Entwicklung von Schlüsselarealen im Vordergrund.

Aufgrund des revidierten Raumplanungsgesetzes fand parallel zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation die Teilrevision des Kantonalen Richtplans statt. Im Rahmen dieser Teilrevision wurde das Siedlungsgebiet räumlich bis ins Jahr 2040 festgelegt und verschiedene Instrumente zur Steuerung der Siedlungsentwicklung und Bauzonendimensionierung geschaffen bzw. bestehende modifiziert.

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation stellt eine Konsolidierung der 1. und 2. Generation dar. Am bisherigen Zukunftsbild und den Strategien wird festgehalten. Der Fokus der 3. Generation liegt in der Umsetzung der bestehenden Massnahmen und wird punktuell um einzelne Massnahmen ergänzt. Die Massnahmen der 3. Generation sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt.

Massnahme	Priorität / Zeitplan
Studie Murgraum (Vertiefung Stadtraum)	A-Massnahme (2019-2022)
Sanierung Fussgängerübergänge	A-Massnahme (2019-2022)
Sanierung Unfallschwerpunkte	A-Massnahme (2019-2022)
ÖV-Konzept 2030	A-Massnahme (2019-2022)
Langsamverkehrskonzept Stadt Frauenfeld	A-Massnahme (2019-2022)
Parkierungskonzept Innenstadt	B-Massnahme (2023-2026)
Vertiefung Masterplan ESP Langdorf	B-Massnahme (2023-2026)
Regionaler Radweg Murgtal	B-Massnahme (2023-2026)
Stadtentlastung	C-Massnahme (nach 2026)
Halbanschluss Felben-Pfyn	C-Massnahme (nach 2026)

Tabelle 1: Massnahmen der 3. Generation

Die Wirkung des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation ist nur im Zusammenhang bzw. –wirken mit den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation zu beurteilen, da in diesen die wichtigen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen zur Erreichung der Ziele und Umsetzung der Strategien definiert wurden.

2 Agglomerationsprogramm

2.1 Instrument

Die Agglomerationsprogramme sind ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz. Sie streben eine koordinierte Planung von Verkehr, Siedlung und Landschaft in urbanen Räumen an. Die Grundlagen und Zielsetzungen dieser Politik sind unter anderem im Bericht des Bundesrates vom 19. Dezember 2001 festgelegt:

„Sowohl den kleinen als auch den grossen städtischen Gebieten der Schweiz kommt als Motoren des Wirtschaftslebens des Landes und als Lebensraum für fast zwei Drittel der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Diesen Gebieten stellen sich jedoch trotz ihrer Dynamik eine Reihe spezifischer Herausforderungen (fortschreitende Urbanisierung, wachsende Polarisierung, Suburbanisierung, institutionelle Herausforderungen), die negative Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung der Schweiz haben können.

Für den Vollzug von Artikel 50 der Bundesverfassung sowie für die Umsetzung der Ziele der Grundzüge der Raumordnung Schweiz und der neuen Regionalpolitik von 1996 ist ein Engagement des Bundes zugunsten des gesamten urbanen Raums geplant. Dieses ist jedoch nur als Ergänzung zum notwendigen und prioritären Einsatz der Kantone und Gemeinden.“¹

Entsprechend diesen Grundsätzen und Zielen beteiligt sich der Bund über den Infrastrukturfonds finanziell an den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen in den Agglomerationen. Unterstützt werden sollen jene Massnahmen, welche die grösste Wirkung im Sinne der Zielsetzungen des Bundes haben (vgl. Wirkungskriterien, Kapitel 1.2).

Die Agglomerationen sind daher aufgefordert, eigene Agglomerationsprogramme zu erarbeiten, d.h. Gesamtkonzepte für eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die Höhe der Kostenbeteiligung des Bundes an den verkehrlichen Infrastrukturmassnahmen liegt zwischen 30 und 50% und hängt von der Beurteilung der Wirksamkeit des Agglomerationsprogrammes durch den Bund sowie dem Kosten-Nutzen-Verhältnis der Massnahmen ab.

2.2 Wirkungskriterien

Die Anforderungen des Bundes an ein Agglomerationsprogramm bestehen in der Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft. Die Beurteilung erfolgt nach folgenden Wirkungskriterien und gibt somit wesentliche Zielsetzungen für die künftige Entwicklung aus Sicht des Bundes vor:

¹ Schweizerischer Bundesrat (2001): Agglomerationspolitik des Bundes. Bericht vom 19. Dezember 2001. Bern. S. 5

- **Qualität Verkehrssystem verbessert**
 - Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
 - Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
 - Verbesserung des Strassennetzes
 - Erreichbarkeit
 - Verbesserung der Intermodalität
 - Nachfrageseitige Massnahmen
- **Siedlungsentwicklung nach innen gefördert**
 - Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem
 - Verringerung der Zersiedelung
 - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
- **Verkehrssicherheit erhöht**
 - Erhöhung objektive Sicherheit
 - Erhöhung subjektive Sicherheit
- **Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert**
 - Reduktion Luftschadstoffe und CO₂-Emissionen
 - Reduktion der Lärmimmissionen
 - Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen

Neben Infrastrukturmassnahmen müssen deshalb im Agglomerationsprogramm auch eine abgestimmte Siedlungsentwicklung überlegt und entsprechende Massnahmen festgelegt werden. Zudem wird in der 3. Generation ein stärkeres Gewicht auf die Landschaft und den Naturraum gelegt.

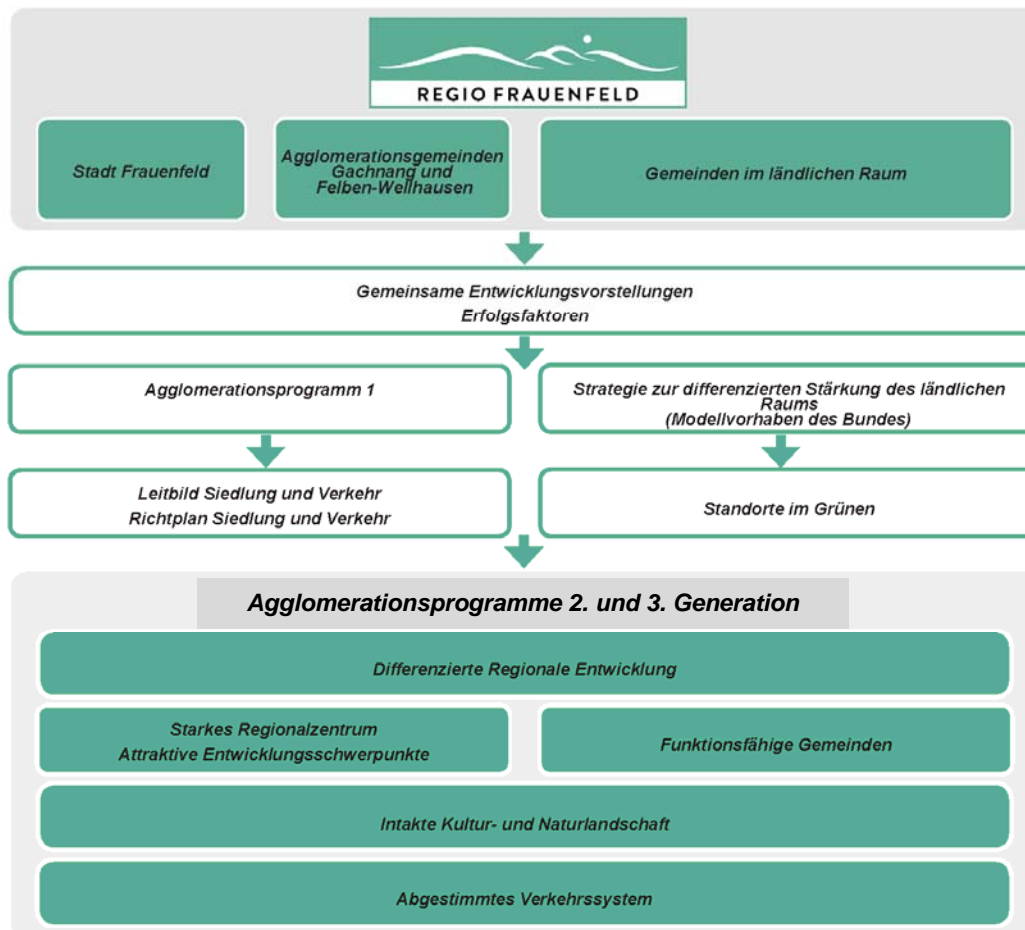
2.3 *Aufbau*

Das Agglomerationsprogramm der Regionalplanungsgruppe Frauenfeld ist folgendermassen aufgebaut:

- I Einleitung
- II Rückblick und Umsetzungsreporting
- III Analyse Ist-Zustand, Entwicklungstrends und SWOT
- IV Zukunftsbild und Strategie
- V Massnahmen
- VI Wirkungsbeurteilung
- VII Öffentliche Mitwirkung / Vernehmlassung

3 Einbettung

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation ist die Fortsetzung der bisherigen Überlegungen, Konzepte und Planungen sowie die Konsolidierung des Agglomerationsprogrammes der 2. Generation.



Wichtige Meilensteine der Regionalentwicklung der Regio Frauenfeld waren

- Gemeinsame Entwicklungsvorstellungen, 2001
- RegioPlus-Projekt "Kooperatives Regionalmarketing für die Regio Frauenfeld", 2003 - 2008
- Agglomerationsprogramm 1. Generation, 2007
- Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums (Agglomerationsprogramm 1), 2007
- Erfolgsfaktoren und deren Umsetzung, ab 2010

4 Perimeter und Trägerschaft

Obwohl von Seiten des Bundes keine Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen in den ländlichen Gemeinden zu erwarten ist, hat sich die Regio Frauenfeld entschlossen, auch das Agglomerationsprogramm der 3. Generation für die gesamte Region und nicht nur für die statistische Agglomeration² zu erarbeiten. Wesentliche Beweggründe für diesen Entscheid sind:

- Die Erkenntnis, dass Stadt, Agglomeration und ländliche Gemeinden stark miteinander verflochten und sich ergänzende Teile eines Ganzen sind;
- die Fortsetzung des gemeinsamen Weges sowie der bisherigen Überlegungen, Konzepte und Planungen.

Auch die Agglomerationspolitik des Bundes 2016+ betont, dass zwischen städtischen und ländlichen Räumen vielfältige Verflechtungen und wechselseitige Abhängigkeiten bestehen: „Stand und Land sind nicht mehr als Gegensätze zu verstehen, sondern als sich ergänzende und eng verflochtene Teile einer vielfältigen Schweiz.“³

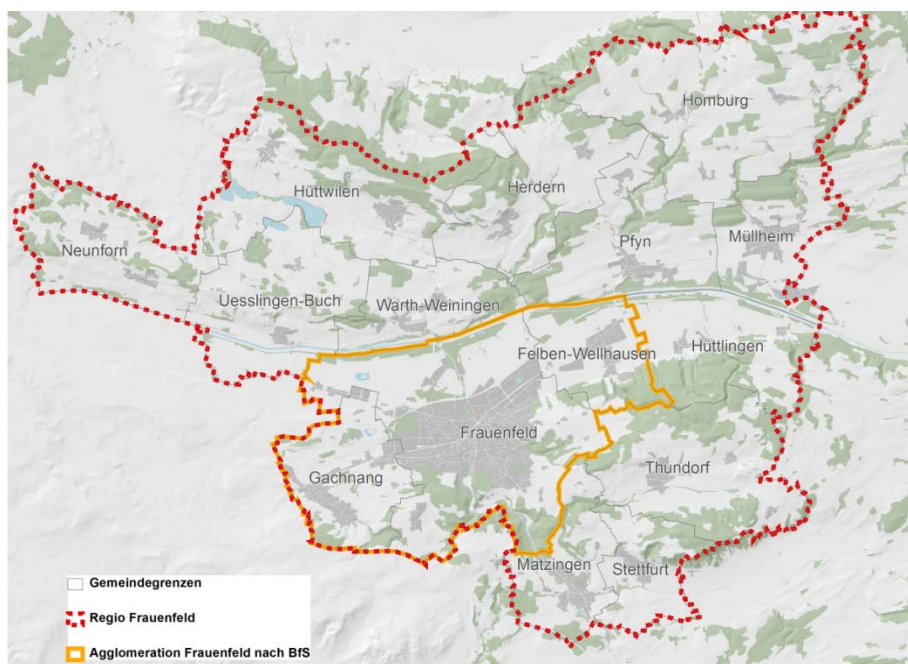


Abbildung 1:
Übersicht Regio Frauenfeld und statistische Agglomeration

² Gemäss einer neuen Einteilung des Bundesamtes für Statistik (BFS) umfasst die statistische Agglomeration nur mehr die Stadt Frauenfeld. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat entschieden, dass im Sinne der Planungssicherheit auch für das 3. Agglomerationsprogramm die alte Definition der Agglomeration Gültigkeit hat.

³ Schweizerischer Bundesrat (2015): Agglomerationspolitik des Bundes 2016+. Für eine kohärente Raumentwicklung Schweiz. Bericht vom 18. Februar 2015. Bern. S. 5

Die Regio Frauenfeld umfasst 15 Gemeinden (siehe Abbildung 1). Die statistische Agglomeration Frauenfeld bilden die Stadt Frauenfeld sowie die Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen.

Träger des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation sind analog zu den vorangehenden Programmen:

- Kanton Thurgau, vertreten durch das Departement für Bau und Umwelt und
- Regionalplanungsgruppe Frauenfeld (Regio Frauenfeld).

5 Erarbeitung und Mitwirkung

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation wurde in den Jahren 2015 und 2016 erarbeitet.

Die Projektleitung bestand aus folgenden Mitgliedern:

- Walter Gamper, Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm
- Heinz Egli, Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm

In der Arbeitsgruppe waren folgende Personen vertreten:

- Werner Künzler, Gemeindepräsident Felben-Wellhausen
- Brigitte Fürer, Landschaft, Regio Frauenfeld
- Thomas Müller, Leiter Amt für Tiefbau und Verkehr, Stadt Frauenfeld
- Adrian Sauter, Amt für Hochbauten und Stadtplanung, Stadt Frauenfeld
- Benedikt Eberle, Leiter Tiefbauamt, Kanton Thurgau
- Alexander Biber, Amt für Raumentwicklung, Kanton Thurgau
- Urs Zingg, Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau
- Stefan Angst, Bauverwalter, Gemeinde Gachnang
- Thomas Gamper, Ländlicher Raum, Gemeinde Stettfurt

Der Lenkungsausschuss umfasste folgende Personen:

- Carmen Haag, Regierungsrätin, Kanton Thurgau
- Andrea Näf-Clasen, Leiterin Amt für Raumentwicklung, Kanton Thurgau
- Andy Heller, Leiter Tiefbauamt, Kanton Thurgau
- Werner Müller, Leiter Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau
- Anders Stokholm, Stadtpräsident, Frauenfeld
- Matthias Müller, Gemeindepräsident, Gachnang
- Werner Künzler, Gemeindepräsident, Felben-Wellhausen
- Urs Müller, Stadtrat, Frauenfeld

Die öffentliche Mitwirkung / Vernehmlassung fand zwischen dem 18. April und dem 30. Juni 2016 statt.

Das Agglomerationsprogramm Frauenfeld 3. Generation wurde von den drei Agglomerationsgemeinden und der Regionalplanungsgruppe Frauenfeld sowie dem Kanton Thurgau (DBU) genehmigt.

6 Abkürzungsverzeichnis

AHS	Amt für Hochbau und Stadtplanung der Stadt Frauenfeld
ARE Bund	Amt für Raumentwicklung des Bundes
ARE TG	Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau
Areal	Verschiedene (bebaute und unüberbaute) Parzellen, die zusammen eine räumliche Einheit bilden
Arbeitsplatzgebiete	Gebiete, die vorwiegend dem Arbeiten dienen (nicht differenziert in Dienstleistungs- oder Gewerbe-/Industriegebiete)
AP 1 / AP 2 / AP 3	Agglomerationsprogramm Frauenfeld 1. Generation / 2. Generation / 3. Generation
ASS	Amt für Stadtentwicklung und Standortförderung der Stadt Frauenfeld
ATV	Amt für Tiefbau und Verkehr der Stadt Frauenfeld
BauR	Baureglement
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept (für Strassenräume). Bei einem BGK wird nicht nur die Strasse, sondern der gesamte Raum von Fassade zu Fassade in die Umgestaltung miteinbezogen.
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
Emission (Lärm)	beschreibt die Stärke des Lärms an der Quelle
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
ES	Erschliessungsstrasse
HLS	Hochleistungsstrasse (Autobahn)
HVS	Hauptverkehrsstrasse
Immission (Lärm)	beschreibt die Stärke des Lärms an einem bestimmten Punkt
Konkurrenzverfahren	Verfahren, bei dem verschiedene Teams zur Lösungsfindung herbeigezogen werden, z. B. Wettbewerb, Studienauftrag
Kooperative Planung	Grundeigentümer/-innen, Stadt/Gemeinden, Betroffene und/oder Nutzer/-innen werden in die Planung miteinbezogen
KRP	Kantonaler Richtplan
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr: v.a. Fuss- und Radverkehr
Masterplan	Planerisches Koordinationsinstrument, Auftraggeber/-innen definieren die Verbindlichkeit
Mfz	Motorfahrzeug
Mischgebiete	Gebiete, die sowohl dem Wohnen als auch dem Arbeiten dienen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Anteile der einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr (LV, ÖV, MIV) in Prozent
PBG	Planungs- und Baugesetz Kt. Thurgau, Stand: 01.01.13
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RVS	Regionalverbindungsstrasse

SS	Sammelstrasse
Städtebauliches Gesamtkonzept	Konzept zur angestrebten städtebaulichen Entwicklung, mit Aussagen zu Nutzung, Bauten, Freiräumen und Erschliessung. Städtebauliche Gesamtkonzepte können mittels Planungsinstrumenten verbindlich umgesetzt werden.
TBA TG	Tiefbauamt des Kantons Thurgau
VS	Verbindungsstrasse