
Agglomerationsprogramm Frauenfeld

3. Generation

VI. Wirkung

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

1 Vorgehen	7
1.1 Vorbemerkung	7
1.2 Ablauf	7
2 Einzelmassnahmen	9
2.1 Vorbemerkung	9
2.2 Bewertungsmethodik	10
2.3 Wirksamkeitsbeurteilung Einzelmassnahmen	11
3 Gesamtkonzept	25
3.1 Vorbemerkung	25
3.2 Strategie	25
3.3 Differenzierte Regionalentwicklung	25
3.4 Starkes Regionalzentrum	27
3.5 Attraktive Entwicklungsschwerpunkte	30
3.6 Funktionsfähige Gemeinden	31
3.7 Intakte Kulturlandschaft	32
3.8 Abgestimmtes Verkehrssystem	33
3.9 Wirkung Gesamtkonzept	36
3.10 MOCA-Indikatoren	40

1 Vorgehen

1.1 Vorbemerkung

Im Folgenden wird aufgezeigt, wie die Wirkung der Einzelmassnahmen, der Massnahmenpakete und anschliessend des gesamten Agglomerationsprogramms ermittelt bzw. beurteilt wurde. Grundlage dazu ist die Weisung des Bundes vom 16. Februar 2015 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation.

1.2 Ablauf

Die Auswahl der Massnahmen der Agglomerationsprogramme ist mehrstufig. Nachfolgende Abbildung zeigt die Auswahlkriterien schematisch auf.

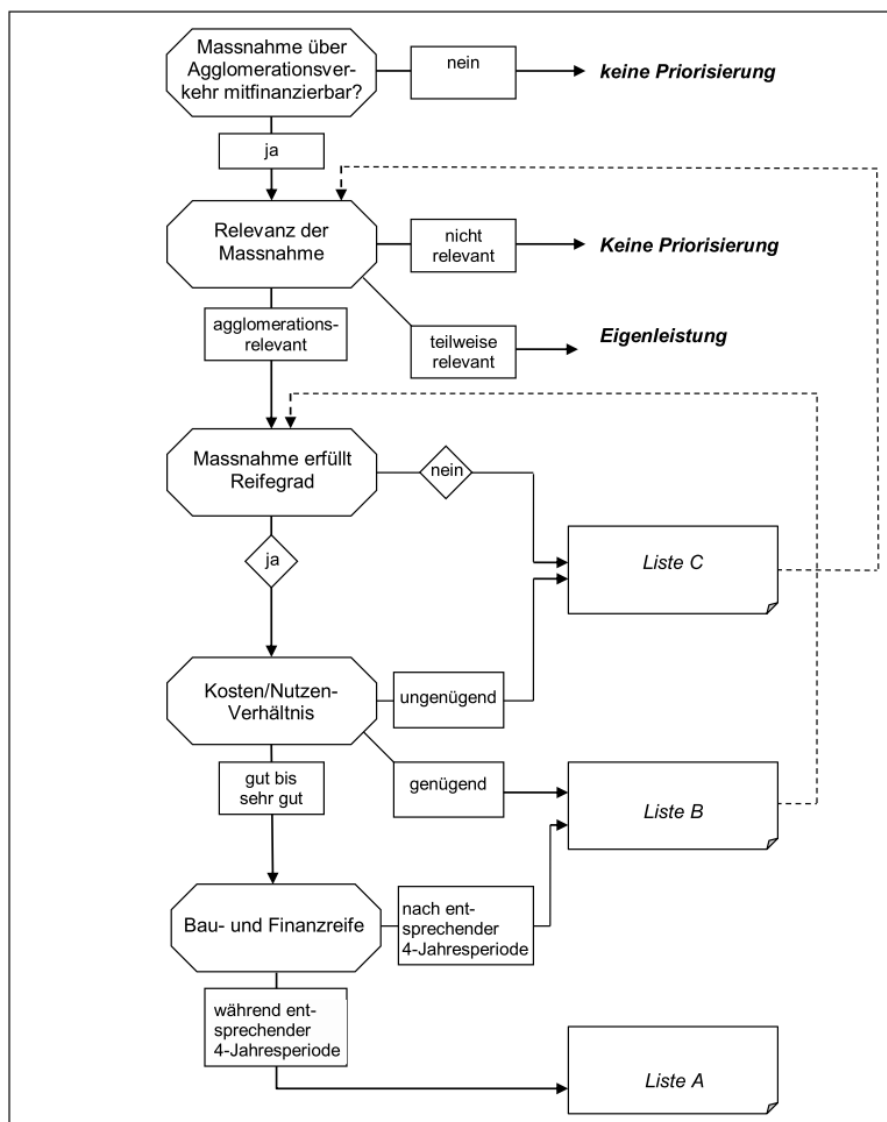


Abbildung 1:
Schema Auswahl Massnahmen
(Quelle: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, ARE 16.2.2015)

Die im Agglomerationsprogramm 3. Generation aufgenommenen Infrastrukturmassnahmen sind bereits nach den ersten Schritten dieses Schemas ausgewählt worden: Sie sind über den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar, relevant für die Siedlungs- und Verkehrsplanung der Agglomeration und weisen den geforderten Reifegrad auf. Nachfolgend wird das Kosten/Nutzen-Verhältnis der Massnahmen beurteilt.

Die Beurteilung der Einzelmassnahmen erfolgt nur mehr für jene Massnahmen, die im Agglomerationsprogramm der 3. Generation aufgenommen sind. Die Beurteilung des Gesamtprogrammes erfolgt unter Berücksichtigung der bisherigen Agglomerationsprogramme, in denen die wichtigsten Weichenstellungen getroffen wurden.

2 Einzelmassnahmen

2.1 Vorbemerkung

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation ist die Fortschreibung und Konsolidierung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Die beiden vorgängigen Agglomerationsprogramme, insbesondere das Agglomerationsprogramm der 2. Generation, beinhalten die massgeblichen Infrastrukturmassnahmen zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems im Sinne des Zukunftsbildes und der Teilstrategien Siedlung, Verkehr und Landschaft.

Folgende Infrastrukturmassnahmen wurden in den beiden Leistungsvereinbarungen für das AP1 und AP2 aufgenommen:

Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm 1. Generation (Stand: 14. Juli 2011)

Nr.	Massnahme	Priorität
5	Attraktivierung Bahnhofsumfeld	B → A
8	Agglomerationsradweg in Bahnnähe	A
11	Ausbau Fuss- und Radwegnetz Frauenfeld	A → A
12	Realisierung S-Bahn-Stationen Frauenfeld Ost	A → B
13	Aufwertung Stadtzentrum	A → A
14	BGK Ortsdurchfahrt Felben	A → A
16	Sanierung Ortsdurchfahrt Matzingen	A → A (EL)
19	Einstellhalle für Zweiräder im Bahnhof Frauenfeld	A → A
20	Verkehrsfluss in das Stadtzentrum (Zürcherstrasse Ost)	B → A

Tabelle 1:
Infrastrukturmassnahmen der Leistungsvereinbarung
des Agglomerationsprogrammes 1. Generation

Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm 2. Generation (Stand: Entwurf November 2014)

Nr.	Massnahme	Priorität
RZ 2.1	Konzept Innenstadt (2. Phase)	A → A
RZ 2.2	BGK St. Gallerstrasse	A → A
RZ 2.3	Umgestaltung Bahnhofplatz	A → A
RZ 2.7	S-Bahnhaltestelle Langdorf (Frauenfeld Ost)	B → A
RZ 2.8	Erschliessung Langdorf / Oststrasse	A → A
SP 3.4	BGK Ortsdurchfahrt Pfy	A → A (EL)
SP 3.8	BGK Ortsdurchfahrt Islikon	A → A (EL)
VS 6.1	Verkehrsberuhigung	A → A (EL)
VS 6.2	Dichtes Wegnetz und betriebliche Massnahmen	A → A
VS 6.3	Regionaler Radweg Murgweg	C → B
VS 6.6	Anpassung Kantonsstrasse Lüdem	A → A (EL)
VS 6.8	BGK Ortsdurchfahrt Erzenholz	B → A (EL)

*Tabelle 2:
Infrastrukturmassnahmen der Leistungsvereinbarung
des Agglomerationsprogrammes 2. Generation*

Zwei wichtige Infrastrukturprojekte, die Stadtentlastung sowie der Halbanschluss Felben-Pfyn, haben ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis und wurden daher bei der Beurteilung des AP2 durch den Bund mit der Priorität C versehen.

Aufgrund dieser geänderten Rahmenbedingungen haben die Stadt Frauenfeld und der Kanton Thurgau im Zeitraum 2015/16 ein Mobilitätskonzept für die Stadt (Mobilität 2030, Schlussbericht 04.04.2016) erarbeitet, dessen Zielsetzung und Strategie im Agglomerationsprogramm der 3. Generation aufgenommen wurden:

- Übernahme des künftigen Verkehrswachstums grossteils durch den öffentlichen Verkehr (40%) sowie den Fuss- und Radverkehr (50%) mittels Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie Fuss- und Radverkehrs und Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement.
- Verkehrsmanagement auf den bestehenden Hauptzufahrtsachsen in die Stadt, um einen störungsfreien Betrieb des öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen.
- Kleinräumige Ergänzungen des Strassennetzes im Bereich des Entwicklungsschwerpunktes Frauenfeld Langdorf, um die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner und Beschäftigten sowie Kunden und Besucher befriedigen zu können.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde aufgrund der neuen Ausgangslage sowie dem aktuellen Stand der Umsetzung eine neuerliche Priorisierung der Massnahmen durchgeführt. Am Ziel der Stadtentlastung sowie des Halbanschlusses Felben-Pfyn wird festgehalten, diese Massnahmen werden jedoch auf der Zeitachse nach hinten verschoben. Für die Stadtentlastung, die auch in der Beurteilung des Bundes eine sehr hohe Wirksamkeit aufweist, werden nochmals kostengünstigere Alternativen geprüft.

In den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation wurden bereits die wichtigsten Massnahmen benannt und auch in den Leistungsvereinbarungen mit dem Bund fixiert. Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation enthält daher nur wenige neue Massnahmen, die gezielt die Strategie unterstützen:

- Weiterentwicklung und Vertiefung Masterplan ESP Langdorf
- Sanierung Unfallschwerpunkte
- Sanierung Fussgängerübergänge
- öV-Konzept 2030
- Langsamverkehrskonzept Stadt Frauenfeld

Zudem werden im Agglomerationsprogramm der 3. Generation jene Massnahmen der vorgängigen Agglomerationsprogramme aufgeführt, die sich in ihrer Priorität geändert haben (C → B, B → A), sowie die beiden grossen Infrastrukturprojekte (Stadtentlastung, Halbanschluss Felben-Pfyn) mit ihrem langfristigen Realisierungshorizont.

2.2 Bewertungsmethodik

Die Wirkungsanalyse erfolgt unter Anwendung der Wirksamkeitskriterien gemäss aktueller Weisung des Bundes. Die Wirkungskriterien (ohne Unterkriterien) sind:

- WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
- WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
- WK3: Verkehrssicherheit erhöht
- WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Die nachfolgende Abbildung zeigt schematisch auf, wie das Verhältnis von Kosten und Nutzen gebildet wird.

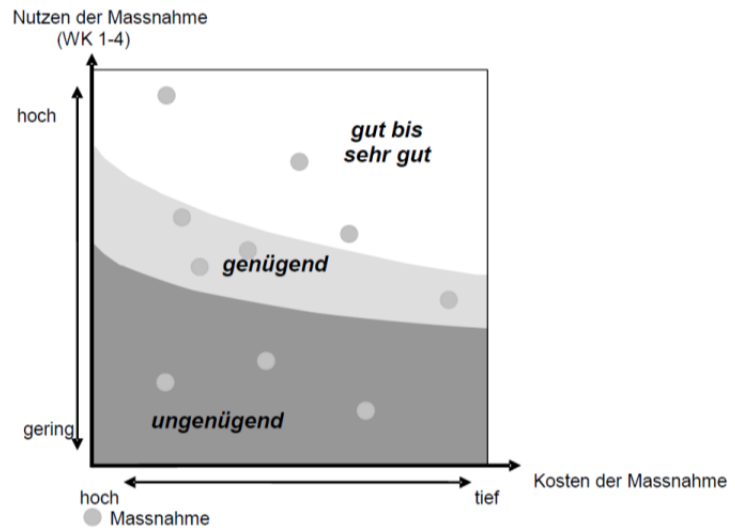


Abbildung 2:

Schematische Darstellung Kosten-/Nutzenverhältnis
 (Quelle: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation, ARE 2015)

Bei der Beurteilung der Massnahmen wurde aufgezeigt, wie sich die Massnahmen aus dem Zukunftsbild sowie der Strategie ableiten.

2.3 Wirksamkeitsbeurteilung Einzelmassnahmen

Nachfolgend erfolgt die Wirkungsbeurteilung der Einzelmassnahmen des AP3. Die Beurteilung des Gesamtprogrammes erfolgt im Kapitel 3.9

2.3.1 Parkierungskonzept Innenstadt (Parkleitsystem) (SRZ 5)

Einbettung und Bedeutung

Die Innenstadt von Frauenfeld ist das Handels-, Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum der Region Frauenfeld. Die Analysen haben gezeigt, dass das Parkplatzangebot insgesamt ausreichend, jedoch punktuell überlastet ist.

Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Regionalzentrums soll das bestehende Parkplatzangebot effizienter genutzt, Pendlerverkehr auf andere Verkehrsmittel bzw. periphere Parkieranlagen verlagert sowie Parksuchverkehr reduziert werden. Hierzu wird ein Parkierungskonzept erarbeitet sowie ein Parkleitsystem implementiert.

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Mit dem Parkierungskonzept inklusive Parkleitsystem wird das bestehende Parkplatzangebot effizienter genutzt. Die Erreichbarkeit des Regionalzentrums insbesondere für Kunden und Besucher kann somit verbessert werden. Gleichzeitig werden Anreize zur Verlagerung des Pendlerverkehrs auf den Umweltverbund gesetzt und Parksuchverkehr in der Innenstadt reduziert. Dank der besseren Signalisation können auch die Verkehrsbehinderungen an der Zufahrt zum Parking-Center-Passage (unterirdischer Kreisel) reduziert werden.

Das Parkierungskonzept beinhaltet auch ein Konzept für Veloparkierung in der Innenstadt, womit die bestehenden Bemühungen (neue Veloständer, Veloparking beim Bahnhof) fortgesetzt und der Veloverkehr weiter gefördert wird.

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Die Massnahme hat eine indirekte Wirkung auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Einerseits kann durch eine effizientere Nutzung des Parkplatzangebotes die Erreichbarkeit der Innenstadt verbessert und so ihre Funktion als Agglomerationszentrum gestärkt werden. Auf der anderen Seite sollen sukzessive oberirdische Parkplätze durch unterirdische Parkplätze ersetzt werden, sodass der öffentliche Strassenraum aufgewertet werden kann.

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

Das Parkierungskonzept inklusive Parkleitsystem hat eine indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit, da Verkehr auf den Umweltverbund verlagert und der Parksuchverkehr reduziert wird. Zudem wird die Verkehrssicherheit erhöht, wenn Strassenrandparkierung aufgehoben und durch unterirdische Parkplätze ersetzt werden.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Durch das Parkierungskonzept sind indirekte Auswirkungen durch Verkehrsverlagerungen auf den Umweltverbund im Pendlerverkehr sowie eine Reduktion des Parksuchverkehrs im Zentrum zu erwarten.

Kosten

Die Investitionskosten für ein Parkleitsystem wurden mit 5 Mio. CHF abgeschätzt.

Beurteilung

Die Massnahme entspricht dem Zukunftsbild und der Strategie in folgenden Aspekten:

- Stärkung des Regionalzentrums und Verbesserung dessen Erreichbarkeit
- Verkehrsverlagerung auf den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr
- Effiziente Nutzung des Parkplatzangebotes
- Aufwertung der öffentlichen Strassenräume insbesondere in den Zentren

Die Massnahme hat ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Massnahme hatte im Agglomerationsprogramm 2. Generation die Priorität C und wird nun im Agglomerationsprogramm der 3. Generation mit Priorität B (Umsetzungshorizont 2023 - 2026) festgelegt.

2.3.2 Stadtentlastung Frauenfeld (SRZ 11)

Einbettung und Bedeutung

Die Stadt Frauenfeld ist Kantonshauptstadt und das Zentrum der Region, das als solches gestärkt und als bipolares Zentrum weiterentwickelt werden soll. Nach den Vorgaben des kantonalen Richtplans soll die zukünftige Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung noch stärker auf die Kantonshauptstadt gelenkt werden.

Gleichzeitig bestehen Kapazitätsengpässe im Strassennetz, die sich nicht nur auf die Innenstadt von Frauenfeld beschränken, sondern auch das Gebiet Frauenfeld Langdorf betreffen. Hiervon ist auch der öffentliche Verkehr negativ betroffen. Die Kapazitätsengpässe beeinträchtigen die Erreichbarkeit des Regionalzentrums und limitieren die künftige Entwicklung spürbar. Die gewünschte Innenentwicklung ist ohne zusätzliche Kapazitäten kaum realisierbar.

Die Verkehrsbelastungen auf den Hauptstrassen in der Innenstadt liegen zwischen 12'000 (Zürcherstrasse West, Rheinstrasse, Promenadenstrasse) und 19'000 Mfz/Tag (Rathausplatz, St. Gallerstrasse). Die Belastungen in Frauenfeld Langdorf liegen zwischen 15'000 Mfz/Tag (Oststrasse) und 24'000 Mfz/Tag (Zürcherstrasse Ost). Aufgrund der hohen Belastungen und der beengten Platzverhältnisse sind namentlich in der Innenstadt wichtige Fuss- und Veloverbindungen stark beeinträchtigt und nur erschwert nutzbar. In der Innenstadt von Frauenfeld befinden sich auch die unfallträchtigsten Strassenabschnitte (Rheinstrasse, Vorstadt) der gesamten Region.

Die übergeordnete Anbindung der Region in Richtung St. Gallen / Ostschweiz erfolgt über die Innenstadt von Frauenfeld. Die Verbindung via die Autobahnen A7 / A1 wird aufgrund des grossen Umweges insbesondere durch den Schwerverkehr (LSVA) kaum genutzt.

Die Stadtentlastung und Aufwertung der Strassenzüge in der Innenstadt sind seit dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation ein wichtiges strategisches Ziel der Regio Frauenfeld.

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Mit der Stadtentlastung wird das Regionalzentrum umfahren und die gesamte Region besser in Richtung Ostschweiz / St. Gallen angebunden. Die Umfahrung entlastet die überlasteten Strassenabschnitte sowohl in der Innenstadt als auch in Frauenfeld Langdorf. Hiervon profitieren insbesondere auch der öffentliche Verkehr sowie die Fussgänger und Velofahrenden.

Mit flankierenden Massnahmen können die Strassenzüge in der Innenstadt für den Fuss- und Radverkehr zudem deutlich aufgewertet werden. Dadurch wird die Erreichbarkeit des Zentrums für den Fuss- und Radverkehr nochmals entscheidend verbessert.

	Belastung 2010	Belastung mit Umfahrung
Rathausplatz	18'900 Mfz/Tag	13'300 Mfz/Tag
Zürcherstrasse West	9'500 Mfz/Tag	6'100 Mfz/Tag

Vorstadt	11'300 Mfz/Tag	8'700 Mfz/Tag
Zürcherstrasse Ost	23'800 Mfz/Tag	23'300 Mfz/Tag
Oststrasse	15'500 Mfz/Tag	17'400 Mfz/Tag

*Tabelle 3:
Wirkung Umfahrungsstrasse
(Quelle: Siedlungs- und Verkehrsrichtplan
Agglomeration Frauenfeld, 2011)*

Mit der Stadtentlastung kann das städtische Verkehrssystem wesentlich verbessert werden. Wichtige Schwachstellen im Fuss- und Velonetz werden aufgewertet, die Kapazitätsengpässe im Strassennetz behoben und Behinderungen des öffentlichen Verkehrs beseitigt.

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Während durch kleinere Ausbauten des Strassennetzes (insbesondere im Bereich Langdorf) geringe zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, kann mit der Stadtentlastung das gesamte Stadtgebiet umfahren und vom Durchgangsverkehr sowie durch entsprechende flankierende Massnahmen auch von einem Teil des Ziel-Quell-Verkehrs entlastet werden. Dies schafft den notwendigen Handlungsspielraum für die Innenentwicklung sowie Entwicklung zentraler, derzeit nicht bzw. unternutzter Areale und Gebiete. Die Stadtentlastung ist die mittelfristige Voraussetzung für die Weiterentwicklung und Stärkung des Regionalzentrums.

Darüber hinaus können die Strassenräume in der Innenstadt dank der zukünftig untergeordneten verkehrlichen Funktion als Aufenthaltsorte und innerstädtische Freiräume aufgewertet werden. Dies ist ein wichtiger Beitrag zur Aufwertung der Innenstadt als Handels- und Dienstleistungszentrum der Region.

Nicht zu vergessen ist die Wirkung der Rückverlagerung von Ausweichverkehr durch Quartiere und Weiler auf das Hauptstrassennetz. Durch flankierende Massnahmen (Verkehrsberuhigung in den Quartieren) wird auch hier der Nutzen erhöht.

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

Die Stadtentlastung führt zu einer Entlastung der gefährlichsten Strassenabschnitte in der Region Frauenfeld, die sich in der Innenstadt von Frauenfeld (Rheinstrasse, Vorstadt) befinden. Die engen, zum Teil unübersichtlichen Situationen sind für den übergeordneten Durchgangsverkehr und insbesondere Schwerverkehr ungeeignet.

Mit der Stadtentlastung respektive den flankierenden Massnahmen kann die objektive und subjektive Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer auf wichtigen Routen in der Innenstadt erhöht werden.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Aufgrund der weitgehenden Tunnellage sind der Flächenverbrauch sowie die negativen Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild durch die Stadtentlastung lokal begrenzt. Die genaue Linienführung im sensiblen Bereich Murgtal ist in der Projektierungsphase zu prüfen, um die negativen Auswirkungen möglichst gering zu halten.

Durch die Umfahrung des Stadtgebietes kommt es nicht zu einer Verlagerung der Belastungen innerhalb des Siedlungsgebietes, sondern das gesamte Stadtgebiet kann entlastet werden. Neben der Reduktion der Lärmbelastung ist auch eine Verbesserung der Schadstoffsituation in der Innenstadt von Frauenfeld zu erwarten.

Kosten

Für die Stadtentlastung wurde eine Machbarkeitsstudie im Jahr 2013 erstellt. Die Investitionskosten belaufen sich je nach Länge des Tunnels auf 220 - 300 Mio. CHF. In der weiteren Planung soll nach Varianten bzw. Lösungen gesucht werden, sodass die Kosten massgeblich reduziert werden können. Es werden Kosten von maximal 100 Mio. CHF angestrebt, um eine Entlastung und Aufwertung der Innenstadt von Frauenfeld zu erreichen.

Beurteilung

Die Stadtentlastung entspricht dem Zukunftsbild der Agglomeration sowie den Teilstrategien mit folgenden Zielsetzungen:

- Konzentration der Siedlungsentwicklung an zentralen, gut im öffentlichen Verkehr erschlossenen Standorten, insbesondere in den urbanen Räumen
- Entlastung des Stadtzentrums und des Stadtgebietes
- Aufwertung der Strassenräume insbesondere im Stadtzentrum
- Aufwertung der Hauptverkehrsstrassen für den Fuss- und Veloverkehr
- Sicherstellen eines störungsfreien öffentlichen Verkehrs auf den Hauptachsen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Lärm- und Schadstoffbelastung im Stadtgebiet

Mit der Umfahrung können zusätzliche Verkehrskapazitäten im Regionalzentrum geschaffen werden, um den angestrebten Zuwachs von Einwohnern und Arbeitsplätzen aufzunehmen.

Da die Kosten für die Stadtentlastung sehr hoch sind, werden Möglichkeiten untersucht, die Kosten für die Stadtentlastung zu reduzieren, sowie nochmals alternative Varianten geprüft und einer detaillierten Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen.

An der Stadtentlastung wird als Massnahme festgehalten, aufgrund der noch notwendigen Abklärungen der Priorität C (langfristiger Planungshorizont) zugeteilt.

2.3.3 Halbanschluss Felben – Pfy (ESP 3)

Einbettung und Bedeutung

Der Halbanschluss Felben-Pfy war bereits im 1. und 2. Agglomerationsprogramm enthalten, wurde bei der Beurteilung aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses durch den Bund zurückgestellt. Da er aus regionaler Sicht eine wichtige Massnahme im Sinne des Zukunftsbildes darstellt, wird der Halbanschluss Felben-Pfy weiterverfolgt und auch im 3. Agglomerationsprogramm aufgenommen.

Die Gemeinde Felben-Wellhausen ist gut mit dem öffentlichen Verkehr (S-Bahnhaltestelle) erschlossen und stellt einen Entwicklungsschwerpunkt im Bereich Wohnen dar. Im

Osten von Felben, im Einzugsbereich der S-Bahnhaltestelle, soll zudem eine strategische Arbeitsplatzzone entwickelt werden. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine direkte Anbindung an das übergeordnete Strassennetz.

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Der Halbinschluss Felben-Pfyn hat folgende positive Wirkungen auf das Verkehrssystem:

- Die Ortsdurchfahrt Felben, die den Entwicklungsschwerpunkt Wohnen durchquert, wird massiv entlastet (- 8'000 Mfz/Tag bzw. rd. 60%). Mit einer Umgestaltung der Kantonsstrasse kann diese besser ins Siedlungsgebiet integriert und für den Fuss- und Radverkehr aufgewertet werden.
- Der Halbinschluss Felben-Pfyn bringt auch eine Entlastung des überlasteten Towerkreisels von rd. 26'700 Mfz/Tag auf 24'600 Mfz/Tag (- 8%) und verstärkt die Wirkung der Stadtentlastung. Hiervon profitiert insbesondere auch der öffentliche Verkehr auf der Zürcherstrasse Ost.

Mit dieser einfachen Massnahme kann die bestehende Infrastruktur der Autobahn effizienter genutzt werden.

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Der Halbinschluss ist die Voraussetzung für die Entwicklung des Schwerpunktes Arbeiten im Osten von Felben, der ansonsten über das Siedlungsgebiet (Ortskern Felben) sowie den überlasteten Towerkreisel erschlossen wäre.

Darüber hinaus schafft er die Möglichkeit für einen Rückbau und eine Aufwertung der Ortsdurchfahrt von Felben und somit eines zentralen Strassenraumes im Entwicklungsschwerpunkt Wohnen.

Der Halbinschluss führt zu einer besseren Erschliessung der Gemeinden im Entwicklungskorridor Pfyn und Müllheim, jedoch gleichzeitig auch zu einer besseren Erreichbarkeit ländlicher Gemeinden wie Homburg. Dies fördert somit tendenziell die Siedlungsentwicklung an peripheren Standorten, denen durch eine restriktive Raumordnung (vgl. Kantonaler Richtplan sowie differenzierte Regionalentwicklung) entgegen gewirkt wird.

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

Dank der Entlastung sowie der flankierenden Massnahmen kann die Verkehrssicherheit der Ortsdurchfahrt Felben insbesondere für den Fuss- und Radverkehr erhöht werden.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Der Halbinschluss Felben-Pfyn hat während dem Bau der Autobahn A7 bereits als Baustellenzufahrt bestanden und kann mit minimalen landschaftlichen Eingriffen erfolgen. Der Halbinschluss liegt im Nahbereich von geschützten Auwäldern, allfällige Eingriffe werden durch Kompensationsmassnahmen nach dem Natur- und Heimatschutzgesetz ausgeglichen.

Gleichzeitig führt der Halbinschluss zu einer starken Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastung entlang der Ortsdurchfahrt Felben, die den Entwicklungsschwerpunkt durchfährt. Von der Entlastungswirkung profitieren heute rd. 1'220 Einwohner und rd. 480

Arbeitsplätze im 3. Sektor in Felben und weitere 1'070 Einwohner bzw. 760 Dienstleistungsarbeitsplätze in Frauenfeld. An beiden Orten ist mit dem Agglomerationsprogramm eine weitere Entwicklung mit Neuansiedlungen und Verdichtungen geplant.

Kosten

Die Investitionskosten wurden mit 4.0 Mio. CHF abgeschätzt.

Beurteilung

Die Massnahme entspricht dem Zukunftsbild sowie der Siedlungs- und Verkehrsstrategie, den ESP Felben sowie die strategische Arbeitszone Felben-Ost besser an das übergeordnete Verkehrssystem anzubinden und somit insbesondere die gewerblich-industrielle Siedlungsentwicklung an geeignete Standorte zu lenken.

Der Halbanschluss kann einfach und kostengünstig umgesetzt werden und die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen besser genutzt werden. Gleichzeitig kann der ESP Felben als Wohnschwerpunkt entlastet und die Strassenräume weiter aufgewertet werden. Einer unerwünschten Siedlungsentwicklung im ländlichen Raums (Homburg), die aufgrund der besseren Erreichbarkeit zu erwarten ist, wird durch die Festlegungen im kantonalen Richtplan entgegengewirkt bzw. begrenzt.

Die Massnahme hat ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. In Abstimmung mit der etappierten Entwicklung des ESP Felben-Ost wird der Halbanschluss mit der Priorität C (Umsetzungshorizont >2027) weiterverfolgt.

2.3.4 Weiterentwicklung und Vertiefung Masterplan Langdorf (SRZ 12)

Einbettung und Bedeutung

Das Gebiet Langdorf ist der wichtigste Entwicklungsschwerpunkt in der Regio Frauenfeld. Er soll als gemischtes Quartier mit einem Gesamtpotenzial von 6'600 Einwohnern, 10'600 Arbeitsplätzen und 75'000m² Verkaufsfläche entwickelt werden.

Für den Entwicklungsschwerpunkt wird eine qualitätsvolle Entwicklung und Innenverdichtung angestrebt. Dies bedingt einen Ausbau der Erschliessung. Mit der geplanten S-Bahnhaltestelle soll der Grossteil des Verkehrs abgenommen werden und ein Impuls für die Umstrukturierung gegeben werden. Dies bedingt deren optimale Einbindung in das Siedlungsgebiet sowie entsprechend hochwertige Gestaltung der öffentlichen Räume.

Zusätzlich sind neue, ergänzende Strassen- und Wegeverbindungen geplant, um eine bessere Erschliessung und Verkehrsabwicklung zu erreichen und heute überlastete Strassenabschnitte zu entlasten. Die Strassen und Wege sollen etappiert umgesetzt werden und müssen entsprechend baurechtlich frühzeitig gesichert werden.

Für den ESP Langdorf wurde ein übergeordneter Masterplan Siedlung und Verkehr erarbeitet, der nun konkretisiert und schrittweise realisiert werden soll.

WK1: Qualität des Verkehrssystem verbessert

Mit den ergänzenden Wegen und Strassen wird einerseits ein dichtes, umwegfreies Wegenetz für den Fuss- und Radverkehr geschaffen. Die Aufwertung der Strassenräume

erhöht die Attraktivität des Fuss- und Radverkehrs. Auf der anderen Seite kann mit neuen, ergänzenden Strassenverbindungen der Entwicklungsschwerpunkt besser erschlossen werden.

Der Nutzen der neuen S-Bahnhaltestelle kann durch ihre optimale Einbindung ins Siedlungsgebiet und Strassen- und Wegenetz verbessert werden. Ebenso wird die kombinierte Mobilität dank der optimalen Verknüpfung S-Bahn / Bus sowie Bike&Ride-Anlagen gefördert.

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Mit den planerischen Vorgaben und der etappierten Umsetzung der Infrastrukturmassnahmen werden die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle Entwicklung und Verdichtung im Bereich des ESP Langdorf geschaffen.

Somit kann das heutige Gewerbe- und Industriegebiet zu einem gemischten Quartier mit hoher Dichte umstrukturiert werden. Hiermit wird eine Siedlungsverdichtung an einem Standort erreicht, der im Nahbereich des Autobahnanschlusses Frauenfeld Ost sowie mit der geplanten S-Bahnhaltestelle sehr gut erschlossen ist. Der integrierte Standort ist auch sehr gut im Fuss- und Radverkehr erreichbar.

Die Entwicklung des ESP Langdorf wirkt der Zersiedelung entgegen, indem Entwicklungspotenziale an einem zentralen, gut erschlossenen Standort geschaffen werden. Mit der Vertiefung des Masterplanes werden eine qualitätsvolle Innenentwicklung sowie die Aufwertung der öffentlichen Strassenräume sichergestellt.

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

Die Vertiefung und Umsetzung des Masterplanes Langdorf hat eine direkte und indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit. Mit der Weiterentwicklung des Strassen- und Wegenetzes und der Aufwertung der Strassen, Plätze und Wege im Langdorf wird die objektive und subjektive Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden erhöht.

Eine indirekte positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit ist durch die Veränderung des modal split zugunsten des öffentlichen, Fuss- und Radverkehrs, dank der Konzentration von Arbeitsplätzen und Einwohnern an einem zentralen und sehr gut erschlossenen Standort, zu erwarten.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Die Massnahme entwickelt auch eine indirekte Wirkung hinsichtlich des vierten Wirkungskriteriums. Mit einer verstärkten Siedlungsentwicklung am zentralen und gut erschlossenen Standort Langdorf ist eine Verschiebung im modal split zugunsten des Umweltverbundes mit positiven Auswirkungen auf die Lärm- und Schadstoffemissionen zu erwarten. Der Entwicklungsschwerpunkt liegt innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes, sodass keine neuen Flächen beansprucht werden.

Kosten

Die Infrastrukturkosten für den Ausbau des Strassen- und Wegenetzes und die Aufwertung des öffentlichen Raumes rund um die neue S-Bahnhaltestelle wurde mit 20.0 Mio. CHF abgeschätzt.

Beurteilung

Die Massnahme setzt die Bestrebungen der Agglomeration fort, den ESP Langdorf als attraktives, gut erschlossenes und gemischt genutztes Stadtquartier weiter zu entwickeln. Mit dem Ausbau der Strassen und Wege sowie der optimalen Einbindung der geplanten S-Bahnstation in die Siedlungs- und Nutzungsstruktur wird das Verkehrssystem gezielt ausgebaut und verbessert.

Die Massnahme weist ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Die Planungen sollen kurzfristig (Priorität A), die Infrastrukturmassnahmen mittelfristig (Priorität B, Zeithorizont 2023 - 2026) umgesetzt werden.

2.3.5 Regionale Radweg Murgtal (AVS 3)

Einbettung und Bedeutung

Nachdem im 1. Agglomerationsprogramm mit einem regionalen Radweg die beiden Entwicklungsschwerpunkte Gachnang/Islikon und Felben-Wellhausen direkt an das Regionalzentrum angebunden wurden, soll nun auch eine direkte Veloverbindung abseits des Strassennetzes aus Richtung Matzingen in das Regionalzentrum durchgängig geschaffen werden. Der Radweg ergänzt den im ersten Agglomerationsprogramm enthaltenen Agglomerationsradweg in der Nord-Süd-Richtung.

Diese Wegverbindung existiert zum grossen Teil bereits. Im Stadtgebiet von Frauenfeld muss jedoch noch zwischen Walzmühle und Stadtzentrum eine Linienführung gefunden und die bestehende Lücke im Wegenetz geschlossen werden. Zudem soll die Engstelle / Gefahrenstelle im Bereich der Brücke Aumühle behoben werden. Der Radweg soll zu einem späteren Zeitpunkt zudem weiter in Richtung Norden in die Thurebene geführt werden.

Der Radweg war bereits im Agglomerationsprogramm der 2. Generation als Massnahme aufgeführt. Im Rahmen einer übergeordneten Studie zum Murraum zwischen Matzingen und der Einmündung in die Thur wurden die Netzlücken (Walzmühle) und Schwachstellen (Brücke Aumühle) für den Fuss- und Radverkehr erkannt bzw. bestätigt.

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Mit dem regionalen Radweg in Nord-Süd-Richtung kann der Entwicklungsschwerpunkt Matzingen direkt und abseits des Strassennetzes an das Regionalzentrum angebunden werden. Zudem stellt die Verbindung auch eine wichtige innerstädtische Veloverbindung zwischen wichtigen Schwerpunkten (Walzmühle, Stadtzentrum, Militärstrasse) her.

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Die Massnahme hat keine Wirkung zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen.

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

Mit dem regionalen Radweg in Nord-Süd-Richtung und der Sanierung von Schwachstellen wird eine direkte und sichere Veloverbindung geschaffen, die abseits des Strassennetzes verläuft.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Die Förderung des Veloverkehrs trägt zu einer Verlagerung des Verkehrs auf den Langsamverkehr bei. Dies hat indirekte Auswirkungen zur Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen.

Kosten

Die Kosten für den Ausbau des Radweges Murgtal wurden mit 2.0 Mio. CHF angenommen:

- Sanierung / Ausbaubrücke Aumühle: 1.0 Mio. CHF
- Fuss- und Radweg Walzmühle: 1.0 Mio. CHF

Beurteilung

Die Massnahme entspricht dem Zukunftsbild und der Strategie, den Fuss- und Radverkehr zu fördern und dessen Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen. Mit dem Ausbau der Brücke Aumühle wird eine Schwachstelle im Fuss- und Radwegnetz saniert. Zudem wird die Zugänglichkeit und Erlebbarkeit des Natur- und Naherholungsraumes Murgraum verbessert. Die Massnahme hat ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis und soll im Zeitraum 2023 - 2026 (Priorität B) umgesetzt werden, da noch verschiedene Vorarbeiten (Variantenstudium, Projektierung) erforderlich sind.

2.3.6 Sanierung Unfallschwerpunkte

Einbettung und Bedeutung

In der Region befinden sich aufgrund des vom Kanton Thurgau durchgeführten Black Spot Management (BSM) fünf Unfallschwerpunkte. Zwei der Unfallschwerpunkte befinden sich im Bereich der Zürcherstrasse Ost und werden im Zuge deren Umgestaltung (Massnahme 20 des AP1: "Verkehrsfluss in das Stadtzentrum") saniert.

Weitere Unfallschwerpunkte betreffen den Schweizerhofkreisel, den Bereich Talbach sowie den Knoten West-/Thurstrasse. Der Talbachplatz ist zudem ein Quartierzentrum, das aufgewertet und gestärkt werden soll.

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Die Sanierung der Unfallschwerpunkte sind nicht nur Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, sondern tragen insgesamt zu einer Verbesserung des Verkehrssystems bei. Insbesondere der Schweizerhofkreisel sowie der Knotenbereich Talbach sind wichtige Fuss- und Veloverbindungen, die mit einer Sanierung für die Fussgänger und Velofahrenden aufgewertet werden.

Die Umgestaltung des Knotenbereichs Talbach dient auch der Verkehrslenkung, um den Verkehr stärker auf die Bahnhofstrasse zu lenken und somit indirekt die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs auf der Zürcherstrasse West zu minimieren.

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Insbesondere mit der Sanierung des Unfallschwerpunktes Talbach wird ein Quartierzentrum aufgewertet und gestärkt. Die Orientierung soll verbessert, die Aufenthaltsflächen vergrössert und direkte, sichere Querungen für den Fussverkehr angeboten werden.

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

Mit der Sanierung der erkannten Unfallschwerpunkte können die Verkehrssicherheit gezielt erhöht und besondere Gefährdungspunkte entschärft werden.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Die Massnahme hat keine bzw. nur eine unbedeutende Wirkung hinsichtlich Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

Kosten

Die Investitionskosten wurden für die Unfallschwerpunkte Talbach sowie West-/Thurstrasse mit insgesamt 2.5 Mio. CHF abgeschätzt:

- Unfallschwerpunkt Talbach: 2.0 Mio. CHF
- Unfallschwerpunkt West-/Thurstrasse: 0.5 Mio. CHF

Beurteilung

Die Massnahme entspricht dem Zukunftsbild und der Strategie, in dem die Verkehrssicherheit gezielt erhöht und das Quartierzentrum Talbach aufgewertet werden soll. Sie weist ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und soll daher mit der Priorität A (2019 - 2023) umgesetzt werden.

Die künftige Gestaltung des Schweizerhofkreisels ist von übergeordneten Konzepten, insbesondere dem Verkehrsmanagementkonzept abhängig und seine Sanierung soll daher erst mittelfristig umgesetzt werden.

2.3.7 Sanierung Fussgängerstreifen

Bedeutung und Einbettung

Fussgängerstreifen bilden wichtige Elemente des Fussgängeretzes. Im Sinne der Förderung des Fussverkehrs und der Erhöhung der Verkehrssicherheit müssen diese sicher gestaltet und in Wunschlinie der Fussgänger angelegt werden.

In der Agglomeration Frauenfeld bestehen zurzeit rd. 114 Fussgängerstreifen entlang von Kantonsstrassen, wovon rd. 30 saniert werden müssen. Zusätzlich müssen in der Stadt Frauenfeld ca. fünf Fussgängerstreifen an kommunalen Strassen saniert werden.

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Mit der Sanierung der Fussgängerstreifen wird das Fusswegenetz sicher und durchgängig gestaltet. Die Massnahme hat eine bedeutende Wirkung zur Verbesserung des Netzes des Fussverkehrs, dessen Qualität und Sicherheit durch das schwächste Glied bestimmt wird.

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Die Massnahme hat keine bzw. nur eine geringe Wirkung hinsichtlich des Wirkungskriteriums 2.

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

Mit der Sanierung der Fussgängerstreifen kann die Sicherheit der Fussgänger gezielt und massgeblich verbessert werden. Die Massnahme hat eine bedeutende Wirkung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Die Sanierung der Fussgängerstreifen ist eine wichtige Massnahme, um das Fusswegnetz zu verbessern und sicherer zu gestalten und somit den Fussverkehr zu fördern. In diesem Sinne kann mit dieser Massnahme indirekt die Umweltbelastung reduziert werden, in dem eine Verschiebung des modal split zum Fussverkehr zu erwarten ist.

Kosten

Die Kosten wurden mit 150'000.- CHF pro Fussgängerübergang auf gesamt 5.25 Mio. CHF geschätzt.

Beurteilung

Die Massnahme entspricht der Strategie, die Verkehrssicherheit insbesondere des Fuss- und Radverkehrs zu erhöhen. Mit der Sanierung der Fussgängerübergänge können wesentliche Schwachstellen des Fusswegenetzes aufgewertet und sicher gestaltet werden. Die Massnahme hat ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis und soll mit Priorität A (2019 - 2022) umgesetzt werden.

2.3.8 öV-Konzept

Bedeutung und Einbettung

Gemäss der Mobilitätsstrategie der Stadt Frauenfeld (Mobilität 2030) sollen 40% des künftigen Verkehrswachstums mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden. Hierfür muss das öV-System entsprechend weiterentwickelt und ausgebaut werden. In dem öV-Konzept 2030 sollen neben dem künftigen Angebot auch der Ausbaubedarf der Infrastrukturen (Haltestellen, Busdepot) sowie des Fuhrparks ermittelt und bestimmt werden.

Wichtige, zu berücksichtigende Randbedingungen sind:

- Künftige Siedlungsentwicklung und Entwicklungsschwerpunkte
- Neue S-Bahnhaltestelle Langdorf, Hüttlingen - Mettendorf ist bedarfsgerecht durch eine Buslinie zu erschliessen
- Verkehrsmanagementkonzept

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Der Ausbau des öV-Angebotes ist eine wichtige Massnahme entsprechend der Mobilitätsstrategie. Soll der öffentliche Verkehr einen wesentlichen Teil des Verkehrswachstums aufnehmen, muss dieser stark verdichtet und ausgebaut werden. Basierend auf einem gesamtheitlichen Konzept können auch die erforderlichen Infrastrukturinvestitionen definiert werden.

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs fördert nicht die Innenentwicklung ist jedoch deren Voraussetzung. Die künftigen Mobilitätsbedürfnisse im Stadtgebiet können ohne Stadt-

entlastung nur aufgenommen werden, wenn der Fuss-, Rad- und öffentliche Verkehr ausgebaut werden.

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

Mit einer Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf den öffentlichen Verkehr sind positive Effekte auf die Verkehrssicherheit zu erwarten.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Mit einer Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf den öffentlichen Verkehr sind auch positive Effekte auf die Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Schadstoffemissionen) zu erwarten.

Kosten

Mit dem Ausbau des Stadtbusses entstehen Kosten, die nicht durch den Bund mitfinanziert werden (zusätzliche Fahrzeuge, Ausbau Busdepot). Die Höhe kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Beurteilung

Die Massnahme leitet sich direkt aus der Mobilitätsstrategie ab und ist Voraussetzung, damit der öffentliche Verkehr die ihm zugeordnete Funktion am Mobilitätsmarkt übernehmen kann. Das Konzept soll kurzfristig erarbeitet werden, die sich daraus ergebenden Infrastrukturmassnahmen werden im Zeithorizont 2023 - 2026 (Priorität B) umgesetzt.

2.3.9 Langsamverkehrskonzept Stadt Frauenfeld

Bedeutung und Einbettung

Gemäss der Mobilitätsstrategie der Stadt Frauenfeld (Mobilität 2030) soll der Fuss- und der Veloverkehr 50% des künftigen Verkehrswachstums aufnehmen. Mit verschiedenen Massnahmen (u.a. Agglomerationsradweg, Ausbau Fuss- und Radwegnetz, laufende Behebung von LV-Schwachstellen) wurden Bestrebungen zur Aufwertung des Fuss- und Velowegnetzes unternommen. Die bisherigen Planungen und Projekte stützen sich auf die Schwachstellenanalyse (Fuss- und Velocheck) und das Fuss- und Velokonzept Rahmen des Agglomerationsrichtplans (2009 resp. 2011).

Auf Basis des Agglomerationsrichtplan soll nun mit dem Langsamverkehrskonzept eine aktuelle Grundlage für weitere Ergänzung des Fuss- und Velonetzes sowie Beseitigung der Schwachstellen geschaffen werden.

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Die Massnahme hat eine hohe Wirkung zur Verbesserung der Attraktivität und Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrsnetzes.

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Ein dichtes und attraktives Fuss- und Velonetz stellen die Basis für die Innenentwicklung dar.

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehrsnetz werden aufgezeigt und behoben.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Mit einer Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf den Fuss- und Veloverkehr sind auch positive Effekte auf die Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Schadstoffemissionen) zu erwarten.

Kosten

Für die Ausarbeitung des Langsamverkehrskonzepts für die Stadt Frauenfeld wird von einem Betrag von 100'000 CHF ausgegangen.

Beurteilung

Die Massnahme entspricht der Strategie zur Förderung der Fuss- und Veloverkehrs und zur Erhöhung der Sicherheit. Das Langsamverkehrskonzept soll kurzfristig erarbeitet werden. Umfangreiche, sich daraus ergebende Infrastrukturmassnahmen werden allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt (Agglomerationsprogramm 4. Generation) umgesetzt.

3 Gesamtkonzept

3.1 Vorbemerkung

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation ist eine Fortsetzung und Konsolidierung der vorherigen Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Die Beurteilung des Gesamtprogrammes muss daher unter Berücksichtigung der Massnahmen der 1. und 2. Agglomerationsprogramme erfolgen.

3.2 Strategie

Das Zukunftsbild mit den daraus abgeleiteten Strategien lässt sich unter folgendem Leitsatz zusammenfassen:

Die Regio Frauenfeld strebt eine differenzierte Regionalentwicklung mit einem starken Regionalzentrum, attraktiven Entwicklungsschwerpunkten und funktionsfähigen Gemeinden in einer intakten Kulturlandschaft an.

Die Massnahmen leiten sich direkt aus dem Zukunftsbild ab und lassen sich dementsprechend in folgende **Massnahmenpakete** unterteilen:

- Differenzierte Regionalentwicklung (Kapitel 3.3)
- Starkes Regionalzentrum (Kapitel 3.4)
- Attraktive Entwicklungsschwerpunkte (Kapitel 3.5)
- Funktionsfähige Gemeinden (Kapitel 3.6)
- Intakte Kulturlandschaft (Kapitel 3.7)
- Abgestimmtes Verkehrssystem (Kapitel 3.8)

3.3 Differenzierte Regionalentwicklung

Strategie

Das Ziel des Massnahmenpaketes "differenzierte Regionalentwicklung" ist eine Weiterentwicklung der einzelnen Gemeinden nach dem Motto "Nicht überall Alles, sondern an jedem Ort das Spezifische". Das heisst, die einzelnen Gemeinden und Standorte sollen je nach spezifischer Standorteignung weiterentwickelt werden.

Die Strategie setzt sich aus folgenden konkreten Leitsätzen zusammen:

- Förderung der Funktionsteilung und Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden zur Nutzung von Synergien;
- Lenkung der Siedlungsentwicklung an zentrale, gut im öffentlichen Verkehr erschlossene Standorte;
- Förderung der qualitätsvollen Innenentwicklung und Begrenzung der Siedlungsentwicklung in die Fläche;
- Unterstützung der Strategien für eine qualitative Entwicklung der Gemeinden im ländlichen Raum;

Die Zuteilung der Standorte und Gemeinden orientiert sich hierbei am Raumkonzept des Kantons Thurgau sowie an den Festlegungen des kantonalen Richtplanes, der folgende Raumtypen unterscheidet:

- urbaner Raum
- kompakter Siedlungsraum
- ländlicher Raum

Massnahmen

Um die differenzierte Regionalentwicklung zu erreichen, werden im Agglomerationsprogramm sowohl Massnahmen im Bereich einer positiven Entwicklungsplanung als auch restriktive Massnahmen im Bereich Raumplanung ergriffen.

Unter den Massnahmen zur positiven Entwicklungsplanung der Entwicklungsschwerpunkte können folgende Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1., 2. und 3. Generation genannt werden:

AP1	AP2	AP3
Flächenintensive Industrie- und Gewerbebetriebe	Masterplan ESP Felben-Ost	
	Masterplan ESP Müllheim Wigoltingen	
Publikums- und arbeitsplatzintensive Einrichtungen	Masterplan ESP Langdorf	Weiterentwicklung und Vertiefung Masterplan Langdorf
	Masterplan ESP Militärstrasse	
Siedlungsentwicklung im Umfeld von S-Bahnstationen	Masterplan ESP Felben	
	Masterplan Matzingen	

*Tabelle 4:
Positive Entwicklungsplanungen*

Massnahmen der Raumplanung sind:

AP1	AP2	AP3
Siedlungskonzept / Anreize zur inneren Verdichtung	Regeln für Neueinzonungen	
	Aufzoning und Mindestbaudichten	
	Baulandmobilisierung und -management	
	Beratung zur Qualitätssicherung	

*Tabelle 5:
Raumplanungsmassnahmen*

Die differenzierte Regionalentwicklung soll gezielt durch verkehrliche Massnahmen unterstützt werden.

AP1	AP2	AP3
Aufwertung Innenstadt	Konzept Innenstadt 2. Phase	
Realisierung S-Bahnstationen Frauenfeld Ost / West	S-Bahnhaltestelle Langdorf	
	Erschliessung Langdorf / Oststrasse	Weiterentwicklung und Vertiefung Masterplan Langdorf
Halbanschluss Felben - Pfyn	Halbanschluss Felben-Pfyn	Halbanschluss Felben-Pfyn
BGK Ortsdurchfahrt Felben		
Sanierung Ortsdurchfahrt Matzingen		
	BGK Islikon	
	Konzept Ortsdurchfahrten	

Tabelle 6:
Ergänzende / unterstützende Verkehrsmassnahmen

Mit folgenden Massnahmen wird der ländliche Raum gestärkt und seine Funktionsfähigkeit erhalten:

AP1	AP2	AP3
Differenziert Stärkung des ländlichen Raumes	Inwertsetzung historische Bausubstanz	
	Aufwertung Ortszentren	
	Studie Gesundheitsregion	
	Freizeit- und Tourismuskonzept	
	Standorte im Grünen	

Tabelle 7:
Massnahmen zur Stärkung des ländlichen Raumes

3.4 Starkes Regionalzentrum

Strategie

Die Stadt Frauenfeld ist das Zentrum der Regio Frauenfeld und soll in ihrer Funktion als Handels-, Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum gestärkt werden. Die Stadt Frauenfeld soll als bipolares Zentrum mit zwei sich ergänzenden Zentren (Innenstadt sowie ESP Langdorf) weiterentwickelt werden.

Die Stadt Frauenfeld bildet zusammen mit den Nachbargemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen den urbanen Raum, indem gemäss kantonalem Richtplan primär die künftige Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung stattfinden wird. Um ein fortschreitendes Siedlungswachstum in die Fläche zu vermeiden, wird eine weitere Siedlungsverdichtung angestrebt und Teil der Richtplangebiete an die Nachbargemeinden Gachnang und Felben-Weillhausen abgeben, wo sie an zentralen Standorten verwirklicht werden können.

In der Stadt Frauenfeld konzentrieren sich die Verkehrsprobleme der Region. Aufgrund der positiven Wirkungsbeurteilung durch den Bund und trotz der hohen Kosten wird die Stadtentlastung als langfristige Massnahme weiterverfolgt, jedoch zeitlich zurückgestellt (Priorität C). Das künftige Verkehrswachstum soll zum überwiegend grössten Teil vom Umweltverbund (öffentlicher sowie Fuss- und Radverkehr) übernommen werden. Dieser muss hierfür weiter gefördert und seine Infrastrukturen weiter ausgebaut werden. Die Funktionsfähigkeit des innerstädtischen Strassennetzes sowie ein störungsfreier ÖV-Betrieb sollen kurzfristig durch Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement sichergestellt werden.

Massnahmen

Die Umsetzung der Strategie erfolgt mit Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr. Mit folgenden Massnahmen wird die **Innenstadt** weiterentwickelt und aufgewertet:

AP1	AP2	AP3
Aufwertung Stadtentlastung	Aufwertung Innenstadt 2. Phase	
Attraktivierung des Bahnhof-Umfeldes	Umgestaltung Bahnhofplatz	
Parkplatzbewirtschaftung Frauenfeld	Parkierungskonzept und Parkleitsystem	
	Studie Murgraum	Vertiefung Studie im Stadtraum

*Tabelle 8:
Massnahmen zur Weiterentwicklung
und Aufwertung der Innenstadt*

Die **Entwicklung und Umstrukturierung des ESP Langdorf** wird mit nachstehenden Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr erreicht:

AP1	AP2	AP3
Publikums- und arbeitsplatzintensive Einrichtungen	Masterplan ESP Langdorf	Weiterentwicklung und Vertiefung Masterplan ESP Langdorf
Attraktivierung des Bahnhof-Umfeldes	Masterplan ESP Militärstrasse	
Realisierung S-Bahn-Stationen Frauenfeld Ost / West	S-Bahnhaltestelle Langdorf	
Verkehrsfluss in das Stadtzentrum (Zürcherstrasse Ost)		
	Erschliessung Langdorf / Oststrasse	

*Tabelle 9:
Massnahmen zur Weiterentwicklung
und Umstrukturierung des ESP Langdorf*

Die **Förderung des Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehrs** sowie die Verkehrsverlagerung auf dem Umweltverbund werden mit folgenden Pull- und Push-Massnahmen umgesetzt:

AP1	AP2	AP3
Angebotsausbau Regionalverkehr	Anpassung Stadtbusnetz	öV-Konzept 2030
Realisierung S-Bahn-Station Frauenfeld Ost / West	S-Bahnhaltestelle Langdorf	
Ausbau Fuss- und Radwegnetz Frauenfeld	Dichtes Wegnetz und betriebliche Massnahmen	Langsamverkehrskonzept
Agglomerationsradweg in Bahnnähe	Regionaler Radweg Murgtal	Regionaler Radweg Murgtal
Attraktivierung kombinierte Mobilität		
Einstellhalle für Zweiräder am Bahnhof Frauenfeld		
Mobilitätsmanagement	Aufbau Mobilitätsmanagement	
Vergünstigung Agglomerations-Abonnement		
Parkplatzbewirtschaftung Stadt Frauenfeld	Parkierungskonzept Innenstadt Frauenfeld	Parkierungskonzept Innenstadt Frauenfeld
	Parkierungsreglement Agglomeration Frauenfeld	
		Sanierung Fussgängerübergänge

Tabelle 10:
Massnahmen zur Förderung des Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehrs

Aber auch alle **Betriebs- und Gestaltungskonzepte** tragen dazu bei, Hauptverkehrsstrassen für den Fuss- und Radverkehr aufzuwerten sowie den öffentlichen Verkehr zu bevorzugen:

AP1	AP2	AP3
Aufwertung Innenstadt	Aufwertung Innenstadt 2. Phase	
Verkehrsfluss in das Stadtzentrum (Zürcherstrasse Ost)		
	BGK St. Gallerstrasse	
Attraktivierung Bahnhof-Umfeld	Umgestaltung Bahnhofplatz	
	Verkehrsberuhigung	

Tabelle 11:
Betriebs- und Gestaltungskonzepte zur Aufwertung von Hauptverkehrsstrassen für den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr

3.5 Attraktive Entwicklungsschwerpunkte

Strategie

Neben den Verdichtungsgebieten in der Stadt Frauenfeld (Innenstadt, Langdorf, Militärstrasse, Einfallachsen) soll die Siedlungsentwicklung gezielt auf Entwicklungsschwerpunkte an zentralen, gut im öffentlichen Verkehr erschlossenen Standorte gelenkt werden.

Wohnen und Mischnutzungen sind in folgenden Entwicklungsschwerpunkten geplant:

- ESP Islikon
- ESP Felben
- ESP Matzingen

Für die gewerblich-industrielle Entwicklung sind folgende Entwicklungsschwerpunkte vorgesehen:

- ESP Felben-Ost
- ESP Müllheim-Wigoltingen

Für die Standorte wird eine Entwicklung mit hoher städtebaulicher und Freiraumqualität angestrebt.

Massnahmen

Um eine qualitätsvolle Förderung der Entwicklungsschwerpunkte zu erzielen, sollen sogenannte Masterpläne für die Entwicklungsschwerpunkte erstellt werden, in denen städtebauliche, freiräumliche und verkehrliche Vorgaben erarbeitet werden. Diese werden anschliessend mit planungsrechtlichen Instrumenten festgeschrieben.

Mit folgenden Massnahmen wird eine **qualitätsvolle Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsentwicklung** sichergestellt:

AP1	AP2	AP3
Siedlungsentwicklung im Bahnhofsumfeld	Masterplan ESP Felben	
	Masterplan ESP Matzingen	
	Masterplan ESP Felben-Ost	
	Masterplan ESP Müllheim-Wigoltingen	
	Siedlungsbegrenzung und Gestaltung Siedlungsränder	

Tabelle 12:
Massnahmen zur qualitätsvollen Entwicklung
der Entwicklungsschwerpunkte

Zudem wurden Massnahmen definiert, sodass die **öffentlichen Strassenräume** aufgewertet und optimal ins Siedlungsgebiet integriert werden können. Diese Massnahmen verbessern auch die Rahmenbedingungen für den Fuss- und Radverkehr in den Entwicklungsschwerpunkten:

AP1	AP2	AP3
Attraktivierung Bahnhofumfeld	BGK Ortsdurchfahrt Felben	
	BGK Ortsdurchfahrt Islikon	
	BGK Ortsdurchfahrt Matzingen	

Tabelle 13:
Massnahmen zur Aufwertung öffentlichen (Strassen-)räume
in den Entwicklungsschwerpunkten

3.6 Funktionsfähige Gemeinden

Strategie

Die Gemeinden des kompakten Siedlungsraumes respektive des ländlichen Raumes sind nicht Teil des eigentlichen Agglomerationsperimeters und Infrastrukturmassnahmen werden durch den Bund nicht mitfinanziert. Trotzdem wurde das Agglomerationsprogramm der 3. Generation über die gesamte Region erstellt, da die Regio Frauenfeld einen funktionalen Raum bildet, der im Agglomerationsprogramm abgebildet werden soll.

Die Gemeinden im ländlichen Raum sollen in ihrer spezifischen Funktion gestärkt werden und ihre Funktionsfähigkeit erhalten bleiben. Statt eines primär quantitativen Wachstums in die Fläche soll verstärkt ein qualitatives Wachstum nach innen stattfinden. Neben den Bemühungen und Massnahmen im Rahmen der Umsetzung der Erfolgsfaktoren stehen zwei Handlungsfelder im Vordergrund:

- Aufwertung Ortszentren
- Stärkung der Wirtschaft im ländlichen Raum

Massnahmen

Massnahmen zur **Aufwertung der Ortszentren** im Agglomerationsprogramm sind:

AP1	AP2	AP3
Differenzierte Stärkung des ländlichen Raumes	Inwertsetzung historische Bausubstanz	
	Aufwertung Ortszentren	
	Konzept Ortsdurchfahrten	
	BGK Erzenholz	
	BGK Pfyn	

Tabelle 14:
Massnahmen zur Aufwertung
von Ortszentren und Ortsdurchfahrten

Massnahmen zur **Stärkung der Wirtschaft im ländlichen Raum** des Agglomerationsprogrammes sind:

AP1	AP2	AP3
Differenzierte Stärkung des ländlichen Raumes	Standorte im Grünen	
	Studie Gesundheitsregion	
	Freizeit- und Tourismuskonzept	

Tabelle 15:
Massnahmen zur Stärkung der Wirtschaft im ländlichen Raum

In Ergänzung werden folgende Massnahmen für eine **qualitätsvolle Orts- und Innenentwicklung** ergriffen:

AP1	AP2	AP3
Siedlungskonzept, Anreize zur inneren Verdichtung	Regeln für Neueinzonungen	
	Aufzonung und Mindestbaudichten	
	Baulandmobilisierung und -management	
	Beratung zur Qualitätssicherung	

Tabelle 16:
Massnahmen zur qualitätsvollen Orts- und Innenentwicklung

3.7 Intakte Kulturlandschaft

Strategie

Die Regio Frauenfeld verfügt über eine vielfältige und kleinstrukturierte Kultur- und Naturlandschaft. Diese Landschaft ist ein grosses Kapital der Region und übernimmt, nebst den ökologischen Funktionen und ihrer Grundlage für die Landwirtschaft, auch eine wichtige Erholungsfunktion für die Bevölkerung und den Tourismus.

Die Landschaft soll im Rahmen des Agglomerationsprogramms auf zwei Arten gefördert und erhalten werden: Einerseits soll die Landschaft durch die Umsetzung und Ergänzung vorhandener Landschaftskonzepte qualitativ entwickelt werden. Andererseits soll die Landschaft durch die Festlegung von langfristigen Siedlungsgrenzen auch in ihrer Fläche erhalten werden und das Siedlungswachstum insbesondere an landschaftlich sensiblen Lagen (vor allem Hanglagen) begrenzt werden.

Massnahmen

Massnahmen zur **qualitativen Entwicklung der Landschaft** sind:

AP1	AP2	AP3
	Studie Murgraum	
	Siedlungsbegrenzung und Gestaltung Siedlungsränder	
	Umsetzung Landschaftskonzept	

Tabelle 17:
Massnahmen zur qualitativen Entwicklung der Landschaft

Massnahmen zur **Erhalt und Sicherung der Landschaft** sind:

AP1	AP2	AP3
Siedlungskonzept, Anreize zur inneren Verdichtung	Regeln für Neueinzonungen	
	Aufzonung und Mindestbaudichten	
	Baulandmobilisierung und -management	

Tabelle 18:
Massnahmen zur Erhalt und Sicherung der Landschaft

3.8 Abgestimmtes Verkehrssystem

Strategie

Das Verkehrssystem in der Regio Frauenfeld soll abgestimmt auf die angestrebte Siedlungsentwicklung weiter optimiert werden. Hierbei stehen betriebliche und gestalterische Massnahmen im Vordergrund, um das bestehende Strassennetz effizienter zu nutzen und die Strassenräume im Siedlungsgebiet aufzuwerten. Ausbaumassnahmen sind nur punktuell vorgesehen.

Der Fuss-, Rad- und öffentliche Verkehr werden mittels Mobilitätsmanagement, Weiterentwicklung des Angebotes, Aufwertung der Hauptverkehrsstrassen sowie Ausbau des Fuss- und Radwegnetzes gefördert. Die kombinierte Mobilität wird gezielt unterstützt.

Die Verkehrssicherheit wird weiter erhöht, indem der Umweltverbund gefördert, die Quartiere verkehrsberuhigt und Unfallschwerpunkte gezielt saniert werden.

Massnahmen

Massnahmen zur **Förderung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs** sind:

AP1	AP2	AP3
Attraktivierung Bahnhofsumfeld	Umgestaltung Bahnhofplatz Frauenfeld	
Vergünstigung Agglomerations-Abonnement		
Angebotsausbau Regionalverkehr		
Realisierung S-Bahn-Stationen Frauenfeld Ost / West	S-Bahnhaltestelle Langdorf	
	Anpassungen Stadtbusnetz	öV-Konzept 2030
	Doppelspurausbau fw-Bahn	

*Tabelle 19:
Massnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs*

Mit folgenden Massnahmen wird der **Fuss- und Radverkehr gefördert** und sein Netz ausgebaut und optimiert:

AP1	AP2	AP3
Attraktivierung des Bahnhof-Umfelds	Umgestaltung Bahnhofplatz Frauenfeld	
Agglomerationsradweg in Bahnnähe		
Ausbau Fuss- und Radwegnetz Frauenfeld	Dichtes Wegenetz und betriebliche Massnahmen	Langsamverkehrskonzept Stadt Frauenfeld
Einstellhalle für Zweiräder im Bahnhof Frauenfeld		
	Verkehrsberuhigung	
	Regionaler Radweg Murgtal	Regionaler Radweg Murgtal
		Weiterentwicklung und Vertiefung Masterplan ESP Langdorf

*Tabelle 20:
Massnahmen zur Förderung Fuss- und Radverkehrs
und Ausbau deren Infrastrukturen*

Mit nachstehenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten sollen die **Hauptverkehrsstrassen für den Fuss- und Radverkehr aufgewertet und der öffentlichen Verkehr priorisiert** werden:

AP1	AP2	AP3
Aufwertung Innenstadt	BGK Innenstadt 2.Phase	
Verkehrsfluss in das Stadtzentrum (Zürcherstrasse Ost)		
BGK Ortsdurchfahrt Felben		
BGK Ortsdurchfahrt Matzingen		
	BGK St.Gallerstrasse	
	BGK Ortsdurchfahrt Islikon	
	BGK Ortsdurchfahrt Pfyn	
	BGK Ortsdurchfahrt Erzenholz	
	Konzept Ortsdurchfahrten	

Tabelle 21:
Massnahmen zur Aufwertung der Hauptverkehrsstrassen für den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr

Mit folgenden Massnahmen wird das **Strassennetz punktuell ausgebaut**, um Entwicklungsschwerpunkte besser zu erschliessen:

AP1	AP2	AP3
Halbanschluss Felben-Pfyn	Halbanschluss Felben-Pfyn	Halbanschluss Felben-Pfyn
	Erschliessung Langdorf / Oststrasse	Weiterentwicklung und Vertiefung Masterplan ESP Langdorf

Tabelle 22:
Massnahmen zur besseren Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten

Diese Massnahmen fördern den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr im Bereich **Mobilitätsmanagement**:

AP1	AP2	AP3
Parkplatzbewirtschaftung Stadt Frauenfeld	Parkierungskonzept Innenstadt	
Mobilitätsmanagement	Aufbau Mobilitätsmanagement	
	Parkierungsreglement Agglomeration Frauenfeld	

Tabelle 23:
Massnahmen zur Aufwertung der Hauptverkehrsstrassen für den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr

Mit nachstehenden Massnahmen wird die **kombinierte Mobilität** gefördert:

AP1	AP2	AP3
Attraktivierung der kombinierten Mobilität		
Einstellhalle für Zweiräder im Bahnhof Frauenfeld		
Parkplätze an Autobahnan-schlüssen		

Tabelle 24:
Massnahmen zur Förderung der kombinierten Mobilität

Neben der Förderung des Umweltverbundes sowie den verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten wird die **Verkehrssicherheit** durch folgende Massnahmen erhöht:

AP1	AP2	AP3
		Sanierung Unfallschwerpunkte
		Sanierung Fussgängerübergänge

Tabelle 25:
Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

3.9 Wirkung Gesamtkonzept

3.9.1 WK1: Qualität des Verkehrssystem verbessert

Verbesserung im Fuss- und Radverkehr

Die wichtigste Voraussetzung für den Fuss- und Radverkehr ist die Stadt der kurzen Wege, d.h. dichte, kompakte Siedlungsstrukturen. Die Siedlungsstrategie und die Siedlungsmassnahmen (vgl. WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert) fördern die Innenentwicklung an zentralen, gut im Fuss- und Radverkehr erreichbaren Standorten.

Die Schwachstellen im Fuss- und Radwegnetz bilden die Hauptverkehrsstrassen. Im Rahmen von diversen Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden diese aufgewertet und somit das Fuss- und Radwegnetz wesentlich verbessert.

Mit dem Agglomerationsradweg in Bahnnähe konnte eine Verbindung zwischen den Entwicklungsschwerpunkten in Ost-West-Richtung abseits des Strassennetzes geschaffen werden. Mit dem Radweg im Murgtal wird dieser in Nord-Süd-Richtung ergänzt.

Durch kleinere Ausbauten und Ergänzungen wird das Fuss- und Radwegnetz schrittweise ergänzt und komplettiert sowie Schwachstellen, die im Rahmen eines Fuss- und Radweg-Check im Jahre 2009 erhoben wurden, sukzessive beseitigt. Mit dem neuen Langsamverkehrskonzept für die Stadt Frauenfeld (AP3 Massnahme) wird für die laufende Verbesserung des Fuss- und Velowegnetzes eine aktuelle Grundlage geschaffen. Im AP3 wird als weitere neue Massnahme die Sanierung der Fussgängerübergänge aufge-

nommen, sodass diese wichtigen Elemente des Fusswegnetzes sicher und in Wunschlinie ausgestaltet sind.

Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

Analog zum Fuss- und Radverkehr ist der öffentliche Verkehr auf entsprechende Siedlungsstrukturen entlang der Achsen angewiesen. Die Siedlungsstrategie und die daraus abgeleiteten Massnahmen sehen eine Siedlungskonzentration an den zentralen, gut im öffentlichen Verkehr erschlossenen Standorten vor (vgl. WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert).

Mit der S-Bahnhaltestelle Langdorf wird der Entwicklungsschwerpunkt Langdorf besser erschlossen. Damit die neue Haltestelle ihre volle Wirkung entfalten kann, ist deren optimale Einbindung ins Siedlungsgebiet sowie ins Strassen- und Wegenetz erforderlich. Mit der Weiterentwicklung und Vertiefung des Masterplanes Langdorf (RZ 2.12) wird die Voraussetzung hierfür geschaffen. Zudem soll die kombinierte Mobilität mit Bike&Ride-Parkplätzen gefördert werden.

Eine weitere Herausforderung stellen die Behinderungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs auf den Hauptachsen im Stadtgebiet von Frauenfeld dar. Durch Verkehrsmanagement wird ein weitgehend störungsfreier Betrieb des öffentlichen Verkehrs sichergestellt. Die Randbedingungen werden in einem Konzept definiert und anschliessend in den Betriebs- und Gestaltungskonzepten (Rheinstrasse, Rathausplatz, West, St. Gallerstrasse, Zürcherstrasse Ost) umgesetzt.

Der öffentliche Verkehr soll in der Agglomeration 40% des künftigen Verkehrswachstums aufnehmen. Auf Grundlage eines öV-Konzeptes werden daher das künftige Angebot sowie die erforderlichen Infrastrukturausbauten bestimmt.

Verbesserung des Strassennetzes

Aufgrund der sehr hohen Kosten wird die Stadtentlastung zeitlich zurückgestellt. Durch betriebliche Massnahmen (Verkehrsmanagement) wird der Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet verbessert. Ergänzend verstetigen und verlangsamen die verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepte den Verkehrsfluss auf den Hauptachsen, wovon auch der motorisierte Individualverkehr profitiert.

Mit den punktuellen Netzergänzungen können die Entwicklungsschwerpunkte Langdorf und Felben erschlossen werden. Im Bereich Langdorf, dem wichtigsten Entwicklungsschwerpunkt der Agglomeration, soll das Strassennetz aufbauend auf dem vorliegenden Masterplan schrittweise ergänzt werden. Mit dem Halbanchluss Felben-Pfyn wird der ESP Felben-Ost direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Durch flankierende Massnahmen im Bereich Raumplanung (kantonaler Richtplan) sowie im Strassennetz (BGK Ortsdurchfahrt Pfyn) werden ungewünschte Nebeneffekte abgefedert.

Verbesserung der Intermodalität

Die Intermodalität wird durch den Ausbau von Bike&Ride-Anlagen sowie die Aufwertung der Umfelder der Bahnhaltestellen gefördert. Als grösstes Projekt ist die Umgestaltung des Bahnhofplatzes von Frauenfeld im Agglomerationsprogramm enthalten, womit der wichtige Umsteigeknoten benutzerfreundlicher und sicherer ausgestaltet werden kann.

Nachfrageseitige Massnahmen

Durch Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement und Parkplatzbewirtschaftung wird positiv auf die Verkehrsmittelwahl eingewirkt und die leistungsfähigen Verkehrsmittel des Umweltverbundes gefördert. Somit kann das Ziel erreicht werden, dass der Grossteil des künftigen Verkehrswachstums in der Stadt Frauenfeld mit dem Fuss-, Rad- und öffentliche Verkehr abgewickelt wird.

3.9.2 WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Konzentration der Arbeitsplätze und Bevölkerung an geeigneten Standorten

Durch eine gesamtheitliche Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsplanung der Entwicklungsschwerpunkte werden an geeigneten Standorten (Innenstadt Frauenfeld, Langdorf, Militärstrasse, Einfallsachsen, Islikon, Felben, Matzingen, Müllheim-Wigoltingen) ausreichende Potenziale für die erwartete Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung bereitgestellt. Mit der S-Bahnhaltestelle und punktuellen Netzergänzungen im Langdorf sowie dem Halbanschluss Felben-Pfyn wird die Erreichbarkeit zweier Entwicklungsschwerpunkte gezielt verbessert. Auf Basis des Konzeptes differenzierte Gewerbeentwicklung können die einzelnen Industrie- und Gewerbebestände differenziert nach Standorteignung entwickelt und vermarktet werden.

Zusätzlich ergreift das Agglomerationsprogramm wirkungsvolle Massnahmen (Inwertsetzung historische Bausubstanz, Aufwertung Ortszentren, Standorte im Grünen), um die Innenentwicklung in den Gemeinden ausserhalb der Agglomeration zu fördern.

Verringerung der Zersiedelung

Der überarbeitete kantonale Richtplan gibt klare Vorgaben hinsichtlich der künftigen Siedlungsentwicklung sowie der angestrebten Dichten innerhalb der Region, sodass der weiteren Zersiedelung entgegengewirkt wird. Mit klar definierten und gestalteten Siedlungsrändern können hochwertige Landschaftsräume geschützt werden. Ergänzend wird der Zersiedelung durch die Massnahme Baulandmobilisierung und -management aktiv entgegengewirkt.

Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume

Die Aufwertung des öffentlichen Raumes erfolgt in zahlreichen Massnahmen des Agglomerationsprogrammes von den Masterplänen über die Betriebs- und Gestaltungskonzepte bis zur Sanierung der Unfallschwerpunkte (Aufwertung Quartierzentrum Talbachplatz).

3.9.3 WK3: Verkehrssicherheit erhöht

Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit wird durch nachfolgend genannte Arten mit dem Agglomerationsprogramm erreicht:

- Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund und somit auf Verkehrsmittel mit einer höheren Verkehrssicherheit
- Umgestaltungen von Hauptverkehrsstrassen im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten

- Verkehrsberuhigung in den Quartieren
- Beseitigung von Schwachstellen im Fuss- und Radwegnetz und Sanierung von Fussgängerübergängen
- Gezielter Sanierung von Unfallschwerpunkten

Die Massnahmen wirken sowohl positiv auf die objektive als auch subjektive Sicherheit.

3.9.4 WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Reduktion der Luftschadstoffe und CO₂-Emissionen

Auf die Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen haben folgende Massnahmen einen positiven Einfluss:

- Verkehrsverlagerung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes über Siedlungsverdichtung an geeigneten Standorten sowie Ausbau und Förderung des Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehrs
- Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten sowie von Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren.

Reduktion Lärmemissionen

Wie bei den Luftschadstoffen und CO₂-Emissionen wirken sich folgende zwei Massnahmengruppen positiv auf die Lärmemissionen aus:

- Verkehrsverlagerung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes durch Siedlungsverdichtung an geeigneten Standorten sowie Ausbau und Förderung des Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehrs
- Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten sowie von Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren

Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen

Alle Siedlungsmassnahmen haben das Ziel, die Innenentwicklung zu fördern, die Freiraumqualitäten im Siedlungsgebiet zu erhöhen sowie der Zersiedelung entgegenzuwirken. Sie haben somit eine positive Wirkung auf den Flächenverbrauch für Siedlungs- und Verkehrszwecke. Mit dem kantonalen Richtplan wurden auch verbindliche Vorgaben für die Siedlungsentwicklung in den Gemeinden ausserhalb der Agglomeration getroffen.

Die Bestrebungen der Regio Frauenfeld sowie des Kantons Thurgau zur Aufwertung der Natur- und Landschaftsräume sind in der Massnahme Umsetzung Landschaftskonzepte (Leitbild Landschaft, kantonales Vernetzungskonzept, Thurebenenkonzept, Renaturierung Thur, Landschaftsqualitätsprojekte, u.a.m.) zusammengefasst.

Aufgrund der umfassenden Erfassung und Darstellung von Natur und Landschaft in der Regio Frauenfeld im Rahmen des AP3 können neben gezielten Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmassnahmen auch angemessene Kompensationsmassnahmen bei unvermeidbaren Eingriffen durch Siedlungs- und Verkehrsnutzungen ergriffen werden.

3.10 MOCA-Indikatoren

Allgemeines

Um die Wirkung der Agglomerationsprogramme über die Zeit zu verfolgen, ist vom Bund eine Wirkungskontrolle vorgesehen, mit welcher der Einfluss der Agglomerationsprogramme auf die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung untersucht wird. Die Wirkungsbeurteilung stützt sich dabei auf die folgenden vier Indikatoren des "Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme" (MOCA-Indikatoren):

- Modalsplit alle Verkehrszwecke
- Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen
- Einwohner nach ÖV-Güteklassen
- Unfälle

Für diese Indikatoren werden im Agglomerationsprogramm qualitative Aussagen zur Zielrichtung und quantitative Aussagen über das Ausmass der angestrebten Veränderung im Zeitverlauf erwartet.

Anhand einfacher Modelle wurde für den Modal Split und die Beschäftigte / Einwohner nach ÖV-Güteklasse die quantitative Wirkung des Agglomerationsprogramms aufgezeigt und einerseits dem Ist-Zustand und andererseits einer Trendentwicklung 2030 ohne Agglomerationsprogramm gegenübergestellt. Die Betrachtungen wurden für die Agglomeration sowie die Region gemacht. Dabei wurde die Veränderung der ÖV-Güteklassen durch die AP-Massnahmen (insbesondere Bahnhofstabelle Frauenfeld Ost) berücksichtigt sowie die Siedlungsentwicklung gemäss Agglomerationsprogramm und kantonaler Richtplanung abgebildet.

Modalsplit alle Verkehrszwecke

Zur Ermittlung der Auswirkungen des Agglomerationsprogrammes wurde ein vereinfachtes Modell erstellt. Die Verkehrsmittelwahl ist je nach Raumtyp und Lage innerhalb des Raumtypes verschieden.

Positiv auf die Verkehrsmittelwahl wirken einerseits die Konzentration der Einwohner und Arbeitsplätze an zentralen, gut im öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Radverkehr erschlossenen Standorten. Auf der anderen Seite haben auch die Push- (Parkplatzbewirtschaftung) und Pull-Massnahmen (Ausbau Fuss- und Radwegnetz, Ausbau öffentlicher Verkehr, Mobilitätsmanagement) positive Auswirkungen auf den Modalsplit.

Zur Abschätzung der Wirkung wurde einerseits die angestrebte Siedlungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan sowie Agglomerationsrichtplan hinterlegt. Auf der anderen Seite wurde eine Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Fuss-Rad- und öffentlichen Verkehr von 5%-Punkten unterstellt.

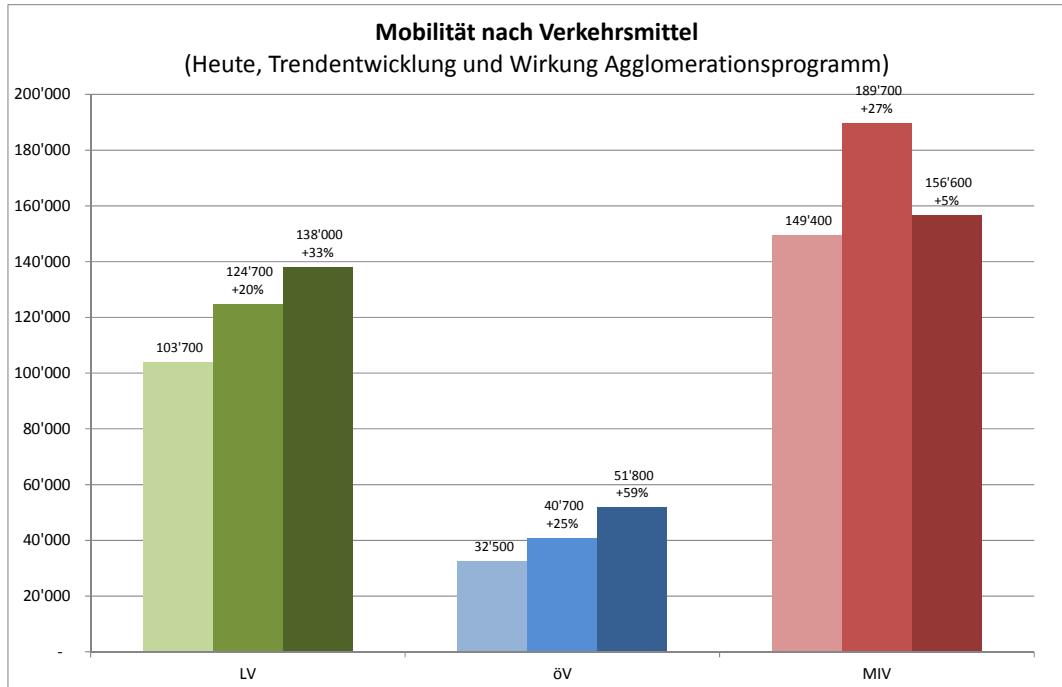


Abbildung 1
Abschätzung der Wirkung des Agglomerationsprogramms auf das Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmittel

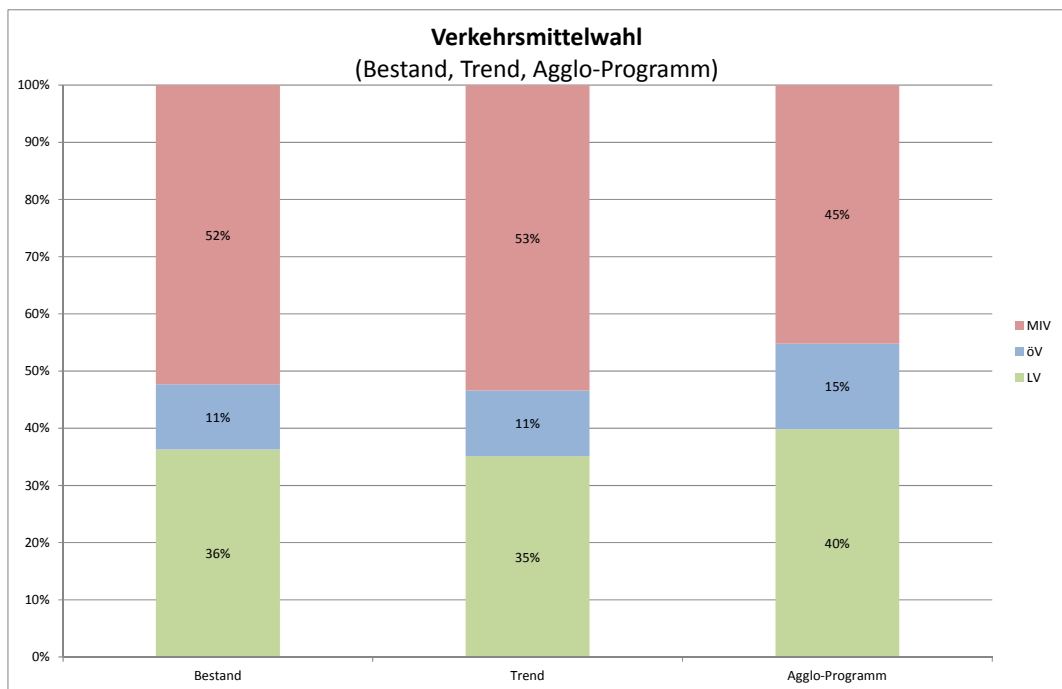


Abbildung 2:
Abschätzung der Wirkung des Agglomerationsprogramms auf die Verkehrsmittelwahl (Wege)

Mit dem Agglomerationsprogramm kann der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von heute 52% auf 45% reduziert werden. Somit nimmt der motorisierte Individualverkehr in der Region nur noch geringfügig um 5% bis 2030 zu.

Beschäftigte und Einwohner nach ÖV-Güteklassen

Die Agglomeration Frauenfeld weist mit Bahnknoten, Stadtbuss und Regionalbus ein vergleichsweise attraktives ÖV-Angebot auf. Dies zeigt sich auch in den Werten zu den ÖV-Güteklassen nach Beschäftigten. Über ein Drittel der Beschäftigten in der Agglomeration befinden sich im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Frauenfeld und liegen somit in der Güteklasse A. Fast die Hälfte der Einwohner liegt in der ÖV-Güteklasse C. Rund 75% der Einwohner und über 80% der Beschäftigten verfügen über die ÖV-Güteklasse C oder besser. Mit der Bahnhaltestelle Frauenfeld Ost sowie weiteren punktuellen Anpassungen im Bussystem kann lokal das ÖV-Angebot verbessert werden. Massgebliche Veränderungen der ÖV-Güteklassen lassen sich dadurch allerdings nicht erzielen. Beispielsweise verbleibt das ESP-Gebiet Frauenfeld Ost auch mit Bahnhaltestelle Langdorf in einer ÖV-Güteklasse C.

Schwerpunkt des Agglomerationsprogramms ist somit die Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf das bestehende ÖV-Angebot. Im Kerngebiet mit Güteklasse A und B bestehen kaum Bauzonenreserven mehr. Im Bestand wird eine Verdichtung angestrebt insbesondere für Einwohner und Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor.

Die Entwicklung der Beschäftigten findet vor allem im gewerblichen und industriellen Bereich statt. Die Entwicklungsschwerpunkte sind an gut erschlossenen Lagen definiert (meist Güteklasse C). Insgesamt wird somit eine Reduktion des Anteils von Beschäftigten Güteklasse D und ausserhalb erreicht. Anteilsmässig verringert sich dadurch jedoch der Anteil der Zahl der in ÖV-Güteklasse A erschlossenen Arbeitsplätze.

Ein gewisser Anteil der Arbeitsplätze und Einwohner wird auch in Zukunft ausserhalb der ÖV-Erschliessung verbleiben. Dies liegt in der Struktur der Region mit einem relativ hohen Anteil an Streusiedlungen und einem relativ hohen Anteil an Landwirtschaft.

Insgesamt ist festzuhalten, dass keine grossen Veränderungen in den Anteilen nach ÖV-Güteklassen zu erwarten sind. Ziel ist die **Erhöhung des Anteils von Güteklasse C und besser um 1% bei den Beschäftigten respektive 2% bei den Einwohnern**. Damit verbunden ist auch eine Reduktion des Anteils der Güteklasse D und schlechter um 1% respektive 2%.

In den folgenden Abbildungen sind die nach vereinfachtem Modell hergeleiteten Beschäftigten und Einwohner nach Güteklasse für 4 Szenarien (Ist-Zustand, Trend 2030, Ziel 2030 und Ziel 2040) für die Regio Frauenfeld abgebildet.

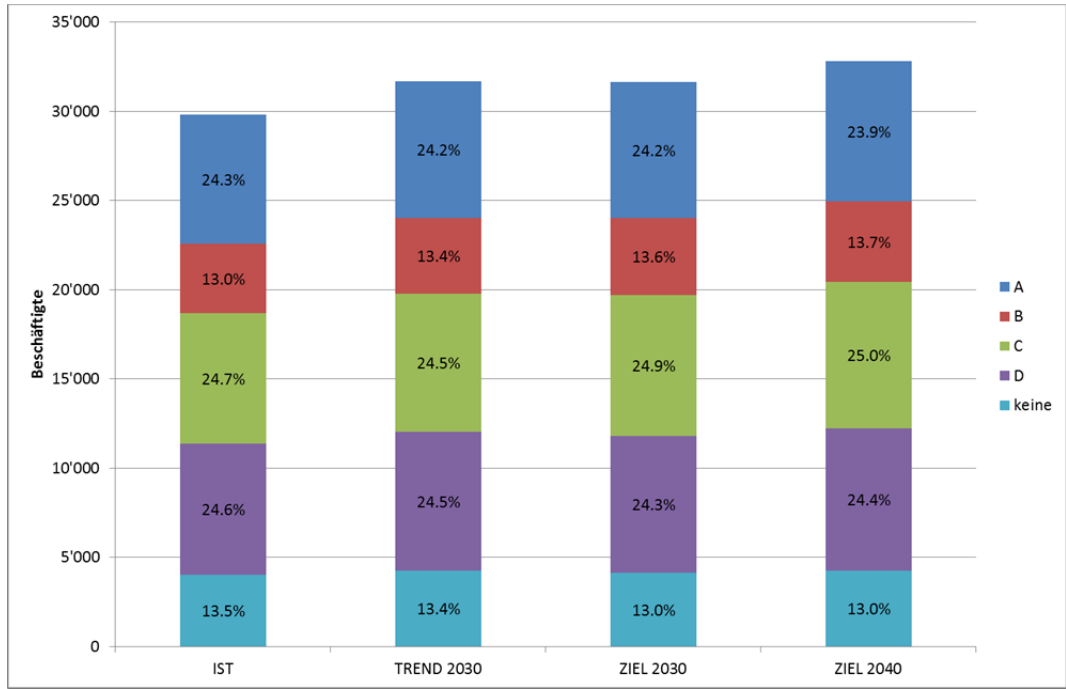


Abbildung 3: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen in der Regio Frauenfeld Ist-Zustand, Trend und Zielentwicklung

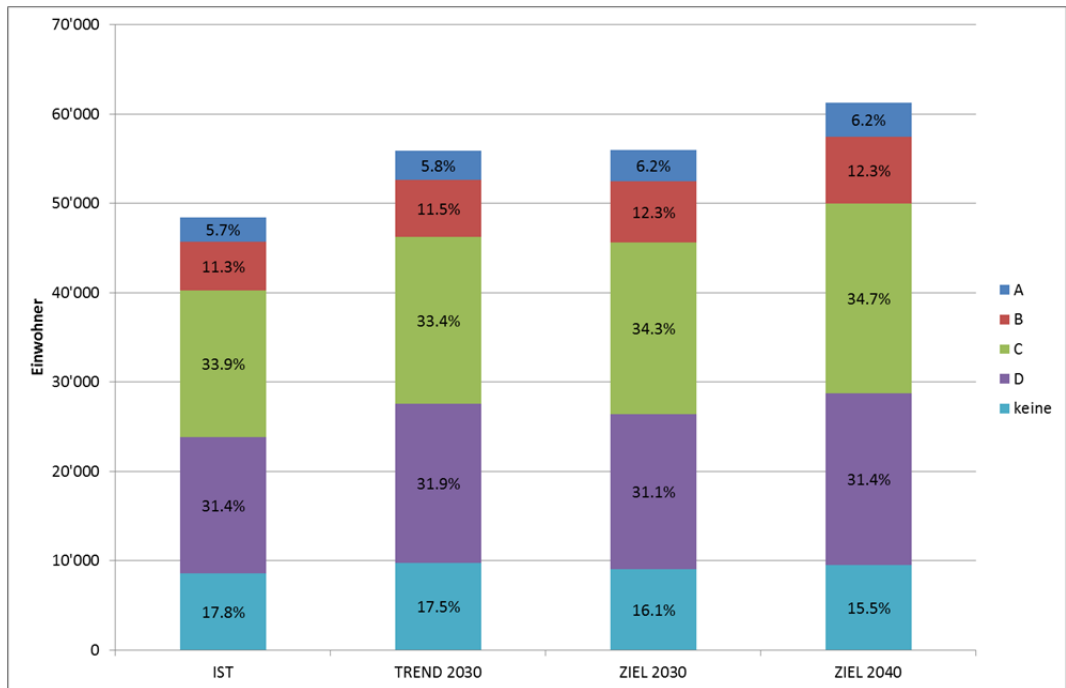


Abbildung 4: Einwohner nach ÖV-Güteklassen in der Regio Frauenfeld Ist-Zustand, Trend und Zielentwicklung

Unfälle

Im Jahr 2013 gab es im Agglomerationsperimeter Frauenfeld 111 Verunfallte im Strassenverkehr (Verletzte und Getötete gemäss ASTRA). Die Agglomeration Frauenfeld weist somit im schweizerischen Vergleich eine mit **3.6 Verunfallten pro 1000 Einwohner hohe Unfallrate** auf. Die Sicherheitsdefizite wurden untersucht und erkannt. Die Analyse zeigt einerseits einzelnen Unfallschwerpunkte, die in der Stadt Frauenfeld liegen, sowie andererseits eine Konzentration der Verkehrsunfälle entlang der Ortsdurchfahrten.

Mit den Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation sind auf verschiedenen Ortsdurchfahrten sicherheitstechnische Massnahmen vorgesehen (Verkehrsberuhigung, Aufwertung Promenade und Vorstadt, BGK St. Gallerstrasse, BGK Matzingen). Aufbauend auf diesen Massnahmen wird mit dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation wiederum ein **Schwerpunkt auf die Verkehrssicherheit** gelegt. Zu nennen sind insbesondere die Massnahmen zur Sanierung Unfallschwerpunkte und zur Sanierung Fussgängerübergänge.

Mit der Umsetzung der Massnahmen der 2. Generation und den neuen Massnahmen aus der 3. Generation wird bestrebt, die Unfallraten in der Agglomeration aber auch in der Region deutlich zu senken. **Ziel bis 2030 ist einer Reduzierung der Anzahl Verunfallten pro 1000 Einwohner um ein Viertel bis ein Drittel.**

Zusammenstellung

In der folgenden Tabelle sind der heutige Zustand und die Wirkung des Agglomerationsprogramms zusammengestellt:

MOCA-Indikatoren	Ist-Situation	Ziel 2030
Modal Split alle Verkehrszwecke	52% MIV-Anteil an Tagesdistanzen	47% MIV-Anteil an Tagesdistanzen
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	A: 34.9% B: 17.0% C: 27.8% D: 16.1% o G.K.: 4.3%	A bis C: +1% D und o G.K.: -1%
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	A: 9.0% B: 19.2% C: 46.2% D: 19.3% o G.K.: 6.3%	A bis C: +2% D und o G.K.: -2%
Unfälle	3.6 Verunfallte pro 1000 Einwohner	2.5 Verunfallte pro 1000 Einwohner

Tabelle 26:
Zusammenstellung der MOCA-Indikatoren
für die Agglomeration Frauenfeld