

*Das Massnahmenpaket attraktive Entwicklungsschwerpunkte setzt sich aus folgenden Elementen zusammen:*

- *Masterplan Entwicklungsschwerpunkt Felben (SP 3.1)*
- *Masterplan Strategisches Arbeitsgebiet Felben- Ost (SP 3.2)*
- *Halbanschluss Felben / Pfyn (SP 3.3)*
- *Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Pfyn (SP 3.4)*
- *Masterplan Entwicklungsschwerpunkt Matzingen (SP 3.5)*
- *Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Matzingen (SP 3.6)*
- *Masterplan Entwicklungsschwerpunkt Müllheim-Wigoltingen (Hasli) (SP 3.7)*
- *Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Islikon (SP 3.8)*



**Masterplan Entwicklungsschwerpunkt  
Felben**

**Attraktive Entwicklungsschwerpunkte**

**SP 3.1  
(IA)**

**Ausgangslage / Handlungsbedarf**

Das gewachsene Ortzentrum von Felben ist wichtiger Identifikationsort der Gemeinde. Es liegt nördlich der S-Bahnhaltestelle an der Hauptstrasse. Südlich der S-Bahnhaltestelle ist im Richtplan der Agglomeration Frauenfeld ein verdichtetes Siedlungserweiterungsgebiet geplant. Zwischen dem gewachsenen Ortszentrum, der S-Bahnhaltestelle und dem Siedlungserweiterungsgebiet fehlen attraktive Verbindungen und städtebauliche Bezüge; die Dichten sind gering. Es bestehen grosse Aufwertungspotentiale hinsichtlich Aufwertung der öffentlichen Räume, Ortsdurchfahrt, Anbindungen an die S-Bahnhaltestelle sowie für eine Möglichkeit zur Förderung öffentlicher Nutzungen.

**Strategie / Zielsetzung**

Das Zentrum von Felben soll zu einem attraktiven Entwicklungsschwerpunkt im Bereich Wohnen im Nahbereich der S-Bahn entwickelt werden. Neben Wohnnutzungen sollen im Zentrum auch öffentliche Nutzungen sowie lokale Dienstleistungen gefördert werden.

**Massnahmenbeschrieb**

Für das Zentrum Felben wird ein Entwicklungskonzept erarbeitet, in dem die städtebaulichen, nutzungsmässigen, freiräumlichen und verkehrlichen Zielvorstellungen definiert werden. Wichtige Aspekte, die im Entwicklungskonzept untersucht werden sollen, sind:

- Aufwertungsmöglichkeiten des historischen Ortskerns als Wohn-, Aufenthalts- und Identifikationsraum
- Förderung öffentlicher Nutzungen (v.a. Versorgung mit Gütern des tägl. Bedarfs, Gemeinschaftszentrum, Quartiertreff).
- Förderung von Verdichtungen in S-Bahnnahe: Mindestbaudichte AZ 0.8 bzw. 130 Arbeitsplätze / Einwohner pro Hektare.
- Einbindung und Erschliessung der S-Bahnhaltestelle, insbesondere für den Langsamverkehr, Anordnung und Lage Bike&Ride-Anlagen
- Gestaltung des öffentlichen Raums, insbesondere Strassenraum und Bahnhofumfeld
- Partizipation / Einbezug Grundeigentümer
- Evtl. Konkurrenzverfahren

| Priorität | Federführung                                  | Involvierte Stellen                     |
|-----------|---|---|
| A         | Gemeinde Felben-Wellhausen<br>(Bauverwaltung) | Kanton Thurgau, ARP<br>Regio Frauenfeld |

**Umsetzung / Nächste Schritte**

- Erarbeitung eines Masterplans (bis 2015) (dies kann auch im Rahmen der Revision Nutzungsplanung erfolgen)
- (grundeigentümerverbindliche Umsetzung im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung)
- Erarbeitung von Projekten
- Umsetzung laufend

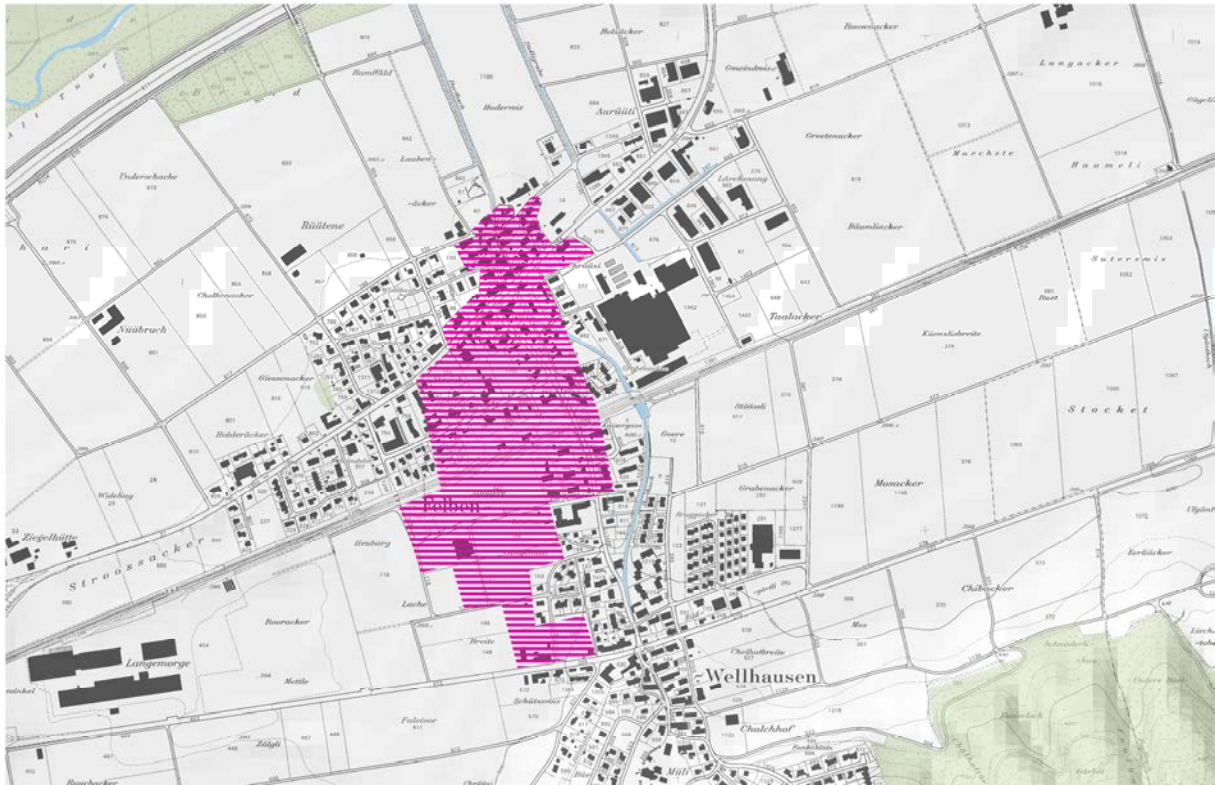
**Controlling**

--

**Zweckmässigkeit**

Die Erarbeitung und Umsetzung des Masterplans ESP Felben trägt zu einer differenzierten Entwicklung nach Standorteignung der Region bei und führt zu einer qualitätsvollen Verdichtung innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes sowie zu einer Ausrichtung der Entwicklung auf den öffentlichen Verkehr. Im Weiteren kann das Siedlungswachstum durch die bessere Ausnutzung von bestehendem Siedlungsgebiet gebremst werden.

## Erläuterungen



## Nutzen

Mit der Zentrumsplanung Felben werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirksamkeitskriterien erzielt:

WK1: --

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (alle Unterkriterien)

WK3: --

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert (flächenschonende Siedlungsentwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet)

## Machbarkeit / Grundlagen

Durch den Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Frauenfeld für die Agglomerationsgemeinden bereits behördenverbindlich festgelegt.

## Abhängigkeiten

Ortsdurchfahrt Felben (AP 1), Halbinschluss Pfy

## Quantitative Angaben

--

## Kosten

|                         | Planung  | Umsetzung |
|-------------------------|----------|-----------|
| Anteil Bund             | 0 %      |           |
| Anteil Kanton           | 20 %     |           |
| Anteil Regio Frauenfeld | 20 %     |           |
| Anteil Dritte           | 0 %      |           |
| Anteil Gemeinde         | 60 %     |           |
| Kosten CHF              | 30'000.- |           |

**Masterplan strategisches Arbeitsgebiet Felben-Ost**

**Attraktive Entwicklungsschwerpunkte**

**SP 3.2 (IA)**

**Ausgangslage / Handlungsbedarf**

Der kantonale Richtplan Thurgau bezeichnet mögliche Standorte für strategische Arbeitsgebiete und definiert folgende Handlungsanweisung:

*„Für bedeutende Betriebsansiedlungen sollen strategische Arbeitszonen geschaffen werden. Diese umfassen grössere Flächen, welche baureif und erhältlich sind sowie für den Personen- und Güterverkehr über eine bedarfsgerechte Anbindung verfügen. Ein hoher Ausbaugrad und eine hochwertige Gestaltung sind anzustreben. Eine Zerstückelung in kleinere Teilflächen, welche den Zweck der strategischen Arbeitszone gefährdet, ist nicht zulässig. (...)“*

*Die Gemeinden sorgen für die rechtzeitige Bereitstellung von strategischen Arbeitszonen. (...)“*

Die Region Frauenfeld hat beschlossen, ein strategisches Arbeitsgebiet anzubieten und hat in einer Evaluation den Standort Felben Ost festgelegt.

**Strategie / Zielsetzung**

Die Agglomeration Frauenfeld soll für die Ansiedlung von grossen Betrieben gut vorbereitet sein. Dazu müssen entsprechend geeignete Flächen zur Verfügung gestellt werden. Die in Frage kommenden Betriebsansiedlungen sollen zu einer nachhaltigen Wertschöpfungssteigerung der Agglomeration beitragen. Es sollen wertschöpfungs- und arbeitsplatzintensive Unternehmen angesiedelt werden, welche einen Flächenbedarf von mindestens 2 ha ausweisen.

**Massnahmenbeschreibung**

Die Gemeinde Felben-Wellhausen bereitet das strategische Arbeitsgebiet Felben Ost planerisch vor. Folgende Aspekte sind dabei zu untersuchen und festzulegen:

- Vorgängige Definition von Art und Mass der Nutzung
- Definition von städtebaulichen Anforderungen und Gestaltung des Siedlungsrandes
- Erschliessung und Festlegung der maximalen Fahrten oder Parkplatzanzahl

| Priorität | Federführung                                   | Involvierte Stellen                      |
|-----------|--|--|
| A         | Gemeinde Felben-Wellhausen-<br>(Bauverwaltung) | Kanton Thurgau, ARP<br>Regio Frauenfeld, |

**Umsetzung / Nächste Schritte**

Das Vorgehen ist noch nicht abschliessend geregelt: Neue Erkenntnisse des Kantons und anderen Gemeinden, welche strategische Arbeitsgebiete ausweisen, sollen laufend eingebracht und umgesetzt werden. Folgendes Vorgehen ist ein Vorschlag aus Sicht des heutigen Wissensstandes:

- Sicherung der Verfügbarkeit des Landes durch Erwerb- oder Kaufrechtsvertrag der Gemeinde
- Definition von Freigabekriterien für Landflächen (Konkretisierung der Nutzungen, Festlegung von Arbeitsplatzdichten und Wertschöpfung (z.B. Lohnsumme / ha), dies kann auch im Rahmen der Revision Nutzungsplanung erfolgen)
- (Revision Nutzungsplan) und Festlegung einer Gestaltungsplanpflicht
- Umsetzung bis 2015
- Ausarbeitung eines Gestaltungsplanes bei konkreten Anfragen

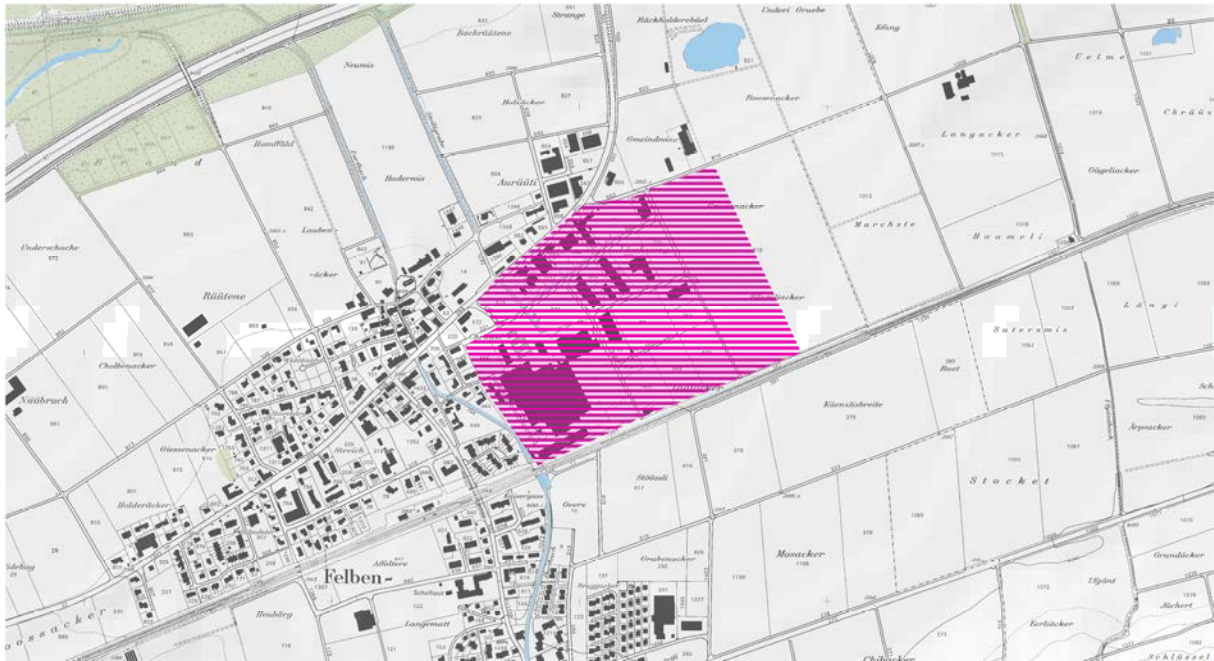
**Controlling**

--

**Zweckmässigkeit**

Das Entwicklungsgebiet Felben-Ost trägt zu einer differenzierten Entwicklung nach Standorteignungen bei und sorgt für eine Verdichtung an geeigneten Standorten. Die Abstimmung mit dem Verkehr ist durch die Nähe zum Bahnhof sowie den Halbinschluss Felben-Pfyn gewährleistet.

## Erläuterungen



## Nutzen

Mit der Umsetzung des strategischen Arbeitsgebietes werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirksamkeitskriterien erzielt:

WK1: Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Ansiedlung an Lagen, in denen der Güterverkehr möglichst wenig Siedlungsgebiete beeinträchtigt)

WK2: Siedlungserweiterung an gut erschlossener Lage

WK3: --

WK4: --

## Machbarkeit / Grundlagen

Durch den Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Frauenfeld für die Agglomerationsgemeinden bereits behördenverbindlich festgelegt.

## Abhängigkeiten

Der Halbanschluss Felben / Pfyn steht in direkter Abhängigkeit zur Realisierung der strategischen Arbeitsplatzzone Felben Ost. Die beiden Massnahmen müssen zwingend gemeinsam realisiert werden.

## Quantitative Angaben

--

## Kosten

|                         | Planung  | Umsetzung |
|-------------------------|----------|-----------|
| Anteil Bund             | 0 %      |           |
| Anteil Kanton           | 20 %     |           |
| Anteil Regio Frauenfeld | 20 %     |           |
| Anteil Dritte           | 0 %      |           |
| Anteil Gemeinde         | 60 %     |           |
| Kosten CHF              | 20'000.- |           |

## Halbanschluss Felben–Pfy

## Attraktive Entwicklungsschwerpunkte

## SP 3.3 (IA)

### Ausgangslage / Handlungsbedarf

In einer Studie wurden unterschiedliche Standorte für strategische Arbeitsplatzzonen in der Agglomeration geprüft. Eine Erweiterung des bestehenden Gewerbe- und Industriegebiets in Felben erwies sich dabei als ein geeigneter Standort für das Bereitstellen einer strategischen Arbeitsplatzzone. Der Standort ist jedoch nicht optimal erschlossen: Der Verkehr wird über den bereits heute überlasteten Towerkreisel in Frauenfeld und durch das Siedlungsgebiet von Felben geleitet.

Zudem wird die Belastung der Ortsdurchfahrt Felben von heute gut 13'000 DTV gemäss der Prognosen bis 2030 auf rund 15'000 DTV ansteigen.

### Strategie / Zielsetzung

Mit der Realisierung des Halbanschlusses Felben-Pfy werden folgende Ziele angestrebt:

- Direkter Anschluss des ESP Felben Ost an das HVS-Netz
- Entlastung des Siedlungsgebietes Felben
- Verbesserung Wirkung Stadtentlastung
- Entlastung Towerkreisel
- Erhöhung Verkehrssicherheit

### Massnahmenbeschrieb

Zur besseren Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes Felben Ost sowie zu dessen direkten Anbindung an das übergeordnete Strassennetz wird der Halbanschluss Felben-Pfy errichtet, der bereits als Bauprovisorium bestanden hat. Neben der Erschliessung der strategischen Arbeitsplatzzone kann die Ortsdurchfahrt Felben so massiv vom Durchgangsverkehr befreit werden. An der Ortsdurchfahrt Felben werden dazu flankierende Massnahmen ergriffen, welche bereits mit dem 1. Agglomerationsprogramm genehmigt wurden.

| Priorität | Federführung | Involvierte Stellen  |
|-----------|--------------|--|
| A         | Bund (ASTRA) | Gemeinden Felben und Pfy (Bauverwaltung)<br>Kanton Thurgau, TBA, ARP und AfU |

### Umsetzung / Nächste Schritte

- Ausarbeitung Vorprojekt bis 2015
- Geschätzter Baubeginn 2017
- Geschätzte Inbetriebnahme 2019

### Controlling

--

### Zweckmässigkeit

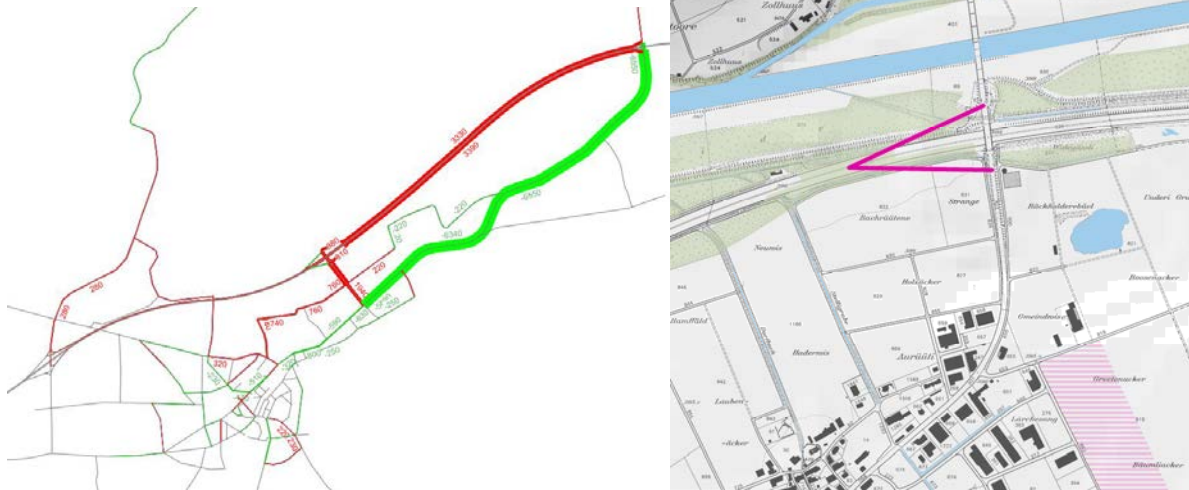
Das Zukunftsbild und die Strategien des Agglomerationsprogramms zielen auf eine Entlastung des Siedlungsgebietes ab. Zudem sollen zukünftige Entwicklungsgebiete an verkehrsgünstig gelegenen Orten ausgewiesen werden. Der Halbanschluss Felben-Pfy entspricht diesen Zielen, indem er die strategische Arbeitsplatzzone Felben Ost direkt an das HLS-Netz anschliesst und so eine Erschliessung dieses Standortes garantiert, die das Siedlungsgebiet von Frauenfeld-Ost und vor Mehrverkehr schützt. Der Halbanschluss ist unabdingbar für die Entwicklung der strategischen Arbeitsplatzzone. Zudem verstärkt der Halbanschluss die Wirkung der Stadtentlastungsstrasse Frauenfeld und ermöglicht eine sehr starke Entlastung der Ortsdurchfahrt Felben.

Der Halbanschluss Felben-Pfy ist durch folgende Strategieelemente abgestützt:

- Differenzierte Entwicklung nach Standorteignung
- Funktional-hierarchisches Strassennetz
- Stadtentlastung Frauenfeld
- Erschliessung strategisches Arbeitsgebiet Felben Ost
- Aufwertung Ortsdurchfahrten

Der Halbanschluss Felben-Pfy kann sehr kostengünstig und auf kleinstem Raum realisiert werden. Daher kann er die Ziele des Zukunftsbildes und der Strategien effizient umsetzen.

## Erläuterungen



## Nutzen

Der Halbanschluss Felben-Pfyn entfaltet in allen Wirkungskriterien eine positive Wirkung:

- WK1: Entlastung der Ortsdurchfahrt Felben und der Zürcherstrasse Ost vom Durchgangsverkehr (Verminderung der Trennwirkung und Zeitverluste durch Stau)
- WK2: Ermöglicht die Realisierung der strategischen Arbeitsplatzzone Felben Ost und damit die Konzentration von Gewerbeentwicklung in der Region
- WK3: Entlastung von Streckenabschnitten und Knoten im Innerortsbereich
- WK4: Entlastung des Siedlungsraums Felben und Frauenfeld Ost vom Durchgangsverkehr (Abnahme Lärm- und Luftbelastung), minimale Flächenbeanspruchung der neuen Infrastruktur

## Machbarkeit / Grundlagen

Der Halbanschluss begründet sich mit den Zielen und Massnahmen des Agglomerationsprogramms, bleibt jedoch eine übergeordnete Massnahme und muss in die Planung des Nationalstrassennetzes aufgenommen werden.

Der Halbanschluss hat als Provisorium während der Bauphase der A7 bereits einmal bestanden. Seine bautechnische Machbarkeit ist erwiesen.

## Abhängigkeiten

Der Halbanschluss Felben / Pfyn steht in direkter Abhängigkeit zur Realisierung der strategischen Arbeitsplatzzone Felben Ost. Die beiden Massnahmen müssen zwingend gemeinsam realisiert werden.

Zudem kann die Ortsdurchfahrt Felben so stark vom MIV befreit werden, dass grosser Gestaltungsspielraum für den LV und den öffentlichen Raum gewonnen wird. Die Wirkung der Stadtentlastungsstrasse Frauenfeld wird durch den Halbanschluss Felben-Pfyn verstärkt.

## Quantitative Angaben

- Belastung bestehendes Netz (Ist – DTV 2010): 13'200
- Belastung bestehendes Netz (Trend – DTV 2030): rd. 15'000
- Belastung bestehendes Netz (mit Massnahme – DTV 2030): rd. 5'000

## Kosten

|                         | Planung          | Umsetzung          |
|-------------------------|------------------|--------------------|
| Anteil Bund             | 0 %              | 0 %                |
| Anteil Kanton           | 100 %            | 100 %              |
| Anteil Regio Frauenfeld | 0 %              | 0 %                |
| Anteil Dritte           | 0 %              | 0 %                |
| Anteil Gemeinde         | 0 %              | 0 %                |
| <b>Kosten CHF</b>       | <b>500'000.-</b> | <b>4'000'000.-</b> |



## Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Pfyn

## Attraktive Entwicklungsschwerpunkte

SP 3.4  
(AA)

### Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Ortsdurchfahrten von Pfyn sind heute breit ausgebaut und für den MIV-Verkehr optimiert. Neben ihrer verkehrlichen Funktion für den MIV haben die Ortsdurchfahrten jedoch insbesondere im Bereich des Ortskerns eine wichtige Funktion als Aufenthaltsort. Aufgrund der verkehrsorientierten Gestaltung können sie die Funktion als Aufenthaltsort derzeit kaum wahrnehmen und sind eine Barriere im Siedlungsgebiet von Pfyn. Die Strecken sind auch in Längsrichtung eine Schwachstelle im LV.

Mit der Realisierung des Halbanchlusses Pfyn werden die Ortsdurchfahrten zudem stärker durch den MIV belastet.

### Strategie / Zielsetzung

Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept der Ortsdurchfahrten Pfyn werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Verbesserung Qualität öffentlicher Räume und Aufenthaltsqualität, Verhinderung Mehrverkehr
- Verträgliche Abwicklung MIV, Verminderung Belastungen Siedlungsgebiete, Beitrag an funktionierenden Ortskern
- Verbesserung Situation für den Fuss- und Veloverkehr
- Erhöhung Verkehrssicherheit, insbesondere Verbesserung Schulwegsicherheit

### Massnahmenbeschreibung

Mit der Realisierung des Halbanchlusses Felben-Pfyn besteht die Gefahr, dass Mehrverkehr angezogen wird und das Siedlungsgebiet von Pfyn stärker belastet wird. Als flankierende Massnahme zum Halbanchluss soll darum mit einer Umgestaltung der Ortsdurchfahrten die Mehrbelastungen durch allfälligen Mehrverkehr reduziert werden.

Die Ortsdurchfahrten von Pfyn soll auf einer Länge von rund 1200 m umgestaltet werden.

| Priorität | Federführung | Involvierte Stellen           |
|-----------|--------------|-------------------------------|
| A         | Kanton (TBA) | Gemeinde Pfyn (Bauverwaltung) |

### Umsetzung / Nächste Schritte

- Organisation und Vorgehen definieren
- Finanzierung sicherstellen
- Vorprojekt Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeiten bis 2015
- Geschätzter Baubeginn 2017
- Geschätzte Inbetriebnahme 2018

### Controlling

--

### Zweckmässigkeit

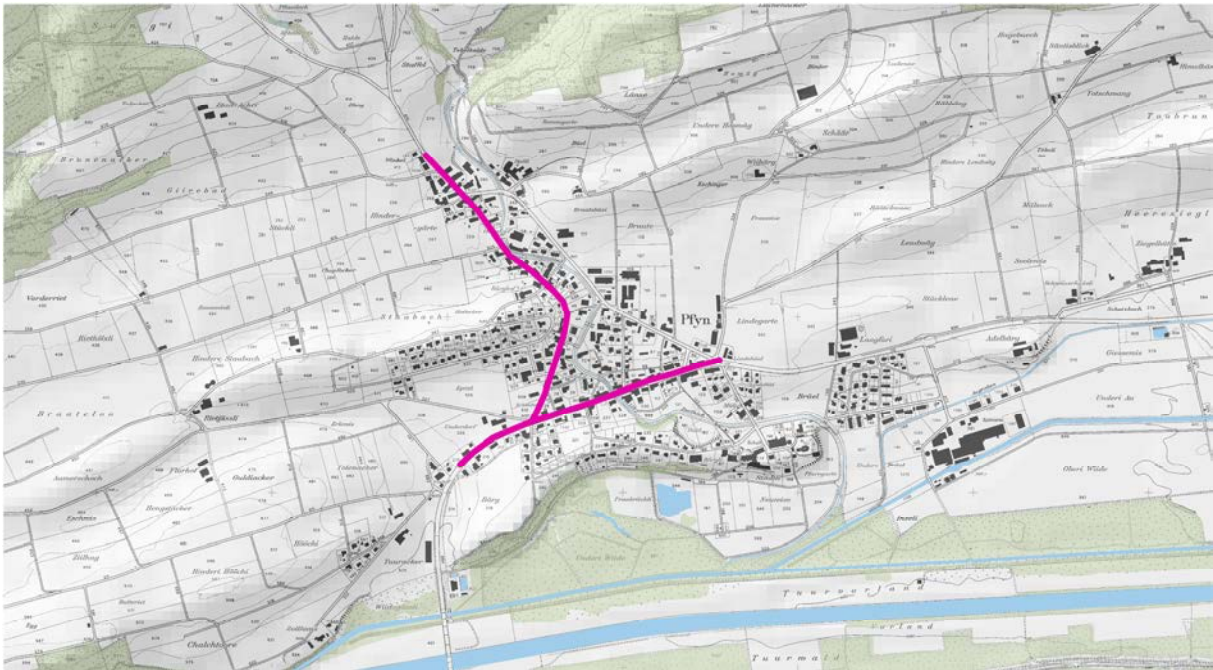
Das Zukunftsbild der Regio Frauenfeld sieht eine Entlastung des Siedlungsgebietes vom Verkehr und eine verträgliche Abwicklung des MIV als zentrale Punkte des MIV-Konzeptes vor. Das BGK Ortsdurchfahrten Pfyn kommt zudem insbesondere auch dem Langsamverkehr zugute und ermöglicht die gestalterische Aufwertung des Strassenraums zu einem attraktiven Siedlungsraum. Der Massnahme kommt besonderes Gewicht als flankierende Massnahme zum Halbanchluss Pfyn zu.

Das BGK Ortsdurchfahrten Pfyn ist durch folgende Strategieelement abgestützt:

- Aufwertung Ortsdurchfahrten
- Funktionsfähige Orts- und Quartierzentren
- Funktional-hierarchisches Strassennetz
- Dichtes Wegnetz und betriebliche Massnahmen LV

Das BGK Ortsdurchfahrten Pfyn entspricht dem Zukunftsbild in hohem Masse und setzt dessen Ziele relativ kostengünstig und in einem wichtigen Siedlungsraum innerhalb der Region Frauenfeld um.

## Erläuterungen



## Nutzen

Die Aufwertung der Ortsdurchfahrten Pfyn entfaltet in allen Wirkungskriterien eine positive Wirkung:

WK1: Siedlungsverträgliche Abwicklung von MIV auf HVS (Verbesserungen für den LV)

WK2: Verminderung der Trennwirkung entlang einer wichtigen Hauptverkehrsachse; Aufwertung öffentlicher Räume

WK3: Sanierung von Streckenabschnitten und Knoten im Innerortsbereich, wichtiger Schulweg

WK4: Siedlungsverträgliche Abwicklung des MIV (Abnahme Lärm- und Luftbelastung)

## Machbarkeit / Grundlagen

Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten ist bisher nicht behördenverbindlich geregelt.

Technisch bestehen keine Risiken für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten von Pfyn.

## Abhängigkeiten

Halbanschluss Felben-Pfyn

## Quantitative Angaben

Belastung bestehendes Netz (Ist – DTV 2010): 4'000 – 7'000

Belastung bestehendes Netz (Trend – DTV 2030): 5'000 – 8'000

## Kosten

|                         | Planung   | Umsetzung   |
|-------------------------|-----------|-------------|
| Anteil Bund             | 0 %       | 0 %         |
| Anteil Kanton           | 50 %      | 50 %        |
| Anteil Regio Frauenfeld | 0 %       | 0 %         |
| Anteil Dritte           | 0 %       | 0 %         |
| Anteil Gemeinde         | 50 %      | 50 %        |
| Kosten CHF              | 400'000.- | 3'000'000.- |

**Masterplan Entwicklungsschwerpunkt  
Matzingen**

**Attraktive Entwicklungs-  
schwerpunkte**

**SP 3.5  
(AA)**

**Ausgangslage / Handlungsbedarf**

Das Zentrum von Matzingen wird stark durch die Ortsdurchfahrt, deren Gestaltung auf den Durchgangsverkehr ausgerichtet ist, beeinträchtigt. Die baulichen Dichten sind teilweise sehr gering und an zentraler Lage befindet sich ein Industrie- und Gewerbegebiet mit einer Arbeitsplatzdichte von rd. 50 Arbeitsplätzen pro Hektare. Ein Grossteil des Gebietes wird mit der Angebotsverdichtung der Frauenfeld-Wil-Bahn künftig innerhalb der ÖV-Güteklasse B liegen.

**Strategie / Zielsetzung**

Das Zentrum von Matzingen soll als Siedlungsschwerpunkt mit guter ÖV-Erschliessung entwickelt werden. Dazu sollen verdichtete Baustrukturen mit gemischter Nutzung wie Wohnen, Handel und Dienstleistung angestrebt werden. Der öffentliche Raum und die siedlungsinternen Freiräume sollen aufgewertet werden und zusammen mit einer neugestalteten Ortsdurchfahrt zu einer hohen Siedlungsqualität beitragen.

**Massnahmenbeschrieb**

Für das Zentrum Matzingen wird ein Entwicklungskonzept erarbeitet, in dem die städtebaulichen, nutzungsmässigen, freiräumlichen und verkehrlichen Zielvorstellungen definiert werden. Wichtige Aspekte, die im Entwicklungskonzept festgeschrieben und untersucht werden sollen sind:

- Räumlich differenzierte Bebauungsstruktur, Bebauungsdichte und Gebäudehöhe
- Räumlich differenzierte Nutzungsstruktur
- Verdichtung um die Bahnhaltestelle resp. im Zentrum mit einer Mindestausnutzungsziffer von 0.8; respektive 130 Einwohner und Arbeitsplätze pro Hektare
- Auslotung von Umnutzungsmöglichkeiten bzw. Verlagerung des zentral gelegenen Industriegebietes
- Neugestaltung Ortsdurchfahrt und Aufwertung des öffentlichen Raums in Abstimmung mit der Bau- und Nutzungsstruktur
- Aufwertung der siedlungsinternen Freiräume entlang der Gewässer Murg und Lauche.
- Dichtes Langsamverkehrsnetz
- Partizipation / Einbezug Grundeigentümer

| Priorität | Federführung                       | Involvierte Stellen                     |
|-----------|------------------------------------|---|
| A         | Gemeinde Matzingen (Bauverwaltung) | Kanton Thurgau, ARP<br>Regio Frauenfeld |

**Umsetzung / Nächste Schritte**

- Erarbeitung und grundeigentümergebundene Festsetzung eines Masterplans (bis 2015)
- Revision der Nutzungsplanung
- Erarbeitung von Projekten
- Umsetzung laufend

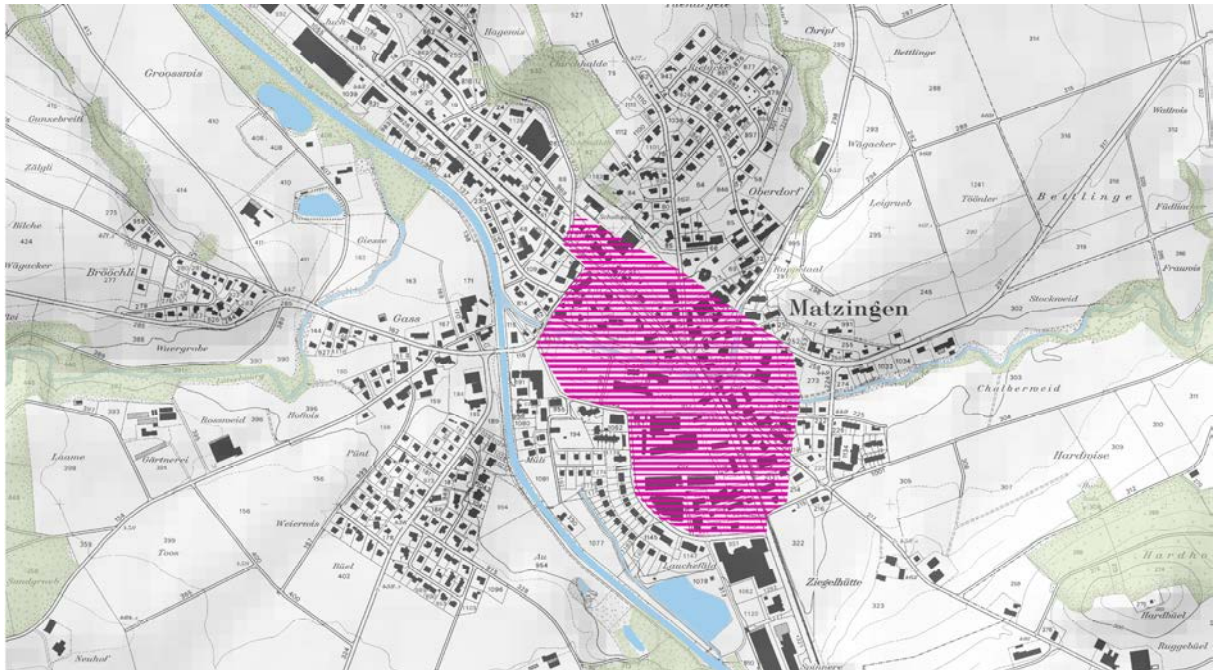
**Controlling**

--

**Zweckmässigkeit**

Die Erarbeitung und Umsetzung des Masterplans ESP Matzingen trägt zu einer differenzierten Entwicklung nach Standorteignung der Region bei und führt zu einer qualitätsvollen Verdichtung innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes sowie zu einer Ausrichtung der Entwicklung auf den öffentlichen Verkehr. Im Weiteren kann das Siedlungswachstum durch die bessere Ausnutzung von bestehendem Siedlungsgebiet gebremst werden.

## Erläuterungen



## Nutzen

Mit der Entwicklung des Zentrums Matzingen werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirksamkeitskriterien erzielt:

WK1: --

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (alle Unterkriterien)

WK3: --

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert (flächenschonende Siedlungsentwicklung im bestehenden Siedlungsgebiet)

## Machbarkeit / Grundlagen

--

## Abhängigkeiten

Differenzierte Gewerbeentwicklung / Sanierung Ortsdurchfahrt Matzingen

## Quantitative Angaben

--

## Kosten

|                         | Planung   | Umsetzung |
|-------------------------|-----------|-----------|
| Anteil Bund             | 0 %       |           |
| Anteil Kanton           | 20 %      |           |
| Anteil Regio Frauenfeld | 20 %      |           |
| Anteil Dritte           | 0 %       |           |
| Anteil Gemeinde         | 60 %      |           |
| Kosten CHF              | 200'000.- |           |

## Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Matzingen

## Attraktive Entwicklungsschwerpunkte

SP 3.6  
(AA)

### Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Ortsdurchfahrt Matzingen hat neben ihrer verkehrlichen Funktion als Hauptverkehrsstrasse im MIV-Netz auch eine grosse Bedeutung als Repräsentationsort und im Bereich des Ortskerns eine wichtige Aufenthaltsfunktion. Aufgrund der verkehrsorientierten Gestaltung kann sie die Funktion als Aufenthaltsort derzeit nicht wahrnehmen. Sie bildet in ihrer heutigen Gestaltung eine Barriere im Siedlungsgebiet von Matzingen und ist eine Schwachstelle im Fuss- und Radverkehr. Zusätzliche Herausforderungen bestehen in der Sicherung von Querungsstellen der Frauenfeld-Wil-Bahn, die in Randlage zur Ortsdurchfahrt verläuft und die Trennwirkung der Strasse nochmals verstärkt.

### Strategie / Zielsetzung

Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept der Ortsdurchfahrt Matzingen werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Verbesserung Gestaltung öffentlicher Räume und Aufenthaltsqualität
- Verträgliche Abwicklung MIV, Verminderung Belastungen Siedlungsgebiete
- Verbesserung Situation für den Fuss- und Veloverkehr
- Erhöhung Verkehrssicherheit

### Massnahmenbeschrieb

Die Ortsdurchfahrt soll mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept funktional und gestalterisch aufgewertet werden. Die Ortseingänge werden mit einem Tor gestaltet, der Dorfkern gestalterisch hervorgehoben und die LV-Schwachstellen werden behoben. Die Sicherung der Gleisübergänge kann ebenfalls im Rahmen des BGK erfolgen, respektive ist deren Sanierung ein erster Teil des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes.

Das BGK umfasst eine Länge von 1'800 m und durchmisst das Siedlungsgebiet von Matzingen von Süd nach Nord (Achse Frauenfelder- und St. Gallerstrasse).

| Priorität | Federführung | Involvierte Stellen                           |
|-----------|--------------|---|
| A         | Kanton (TBA) | Gemeinde Matzingen (Bauverwaltung)<br>fw-Bahn |

### Umsetzung / Nächste Schritte

- Ausarbeitung Vorprojekt und detaillierte Kostenschätzung durch TBA Kt. TG bis 2013

### Controlling

--

### Zweckmässigkeit

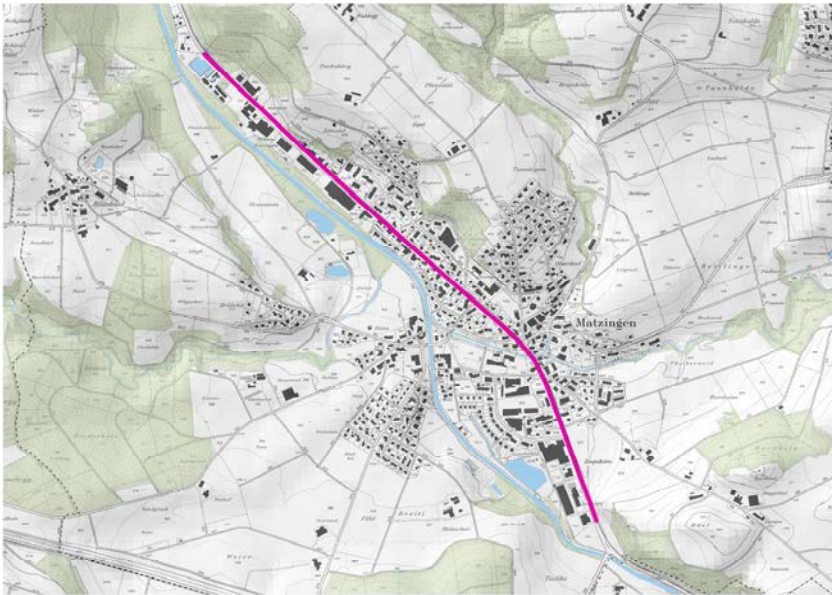
Das Zukunftsbild der Regio Frauenfeld sieht eine Entlastung des Siedlungsgebietes vom Verkehr und eine verträgliche Abwicklung des MIV als zentrale Punkte des MIV-Konzeptes vor. Das BGK Ortsdurchfahrt Matzingen kommt zudem dem Langsamverkehr zugute und ermöglicht die gestalterische Aufwertung des Strassenraums zu einem attraktiven Siedlungsraum.

Das BGK Ortsdurchfahrt Matzingen ist durch folgende Strategieelemente abgestützt:

- Aufwertung Ortsdurchfahrten
- Funktionsfähige Orts- und Quartierzentren
- Funktional-hierarchisches Strassennetz
- Dichtes Wegnetz und betriebliche Massnahmen LV

Das BGK Ortsdurchfahrt Matzingen entspricht dem Zukunftsbild in hohem Masse und setzt dessen Ziele relativ kostengünstig und in einem wichtigen Siedlungsraum innerhalb der Agglomeration Frauenfeld um.

## Erläuterungen



## Nutzen

Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Matzingen entfaltet in allen Wirkungskriterien eine positive Wirkung:

WK1: Siedlungsverträgliche Abwicklung des MIV (Verbesserungen für den LV)

WK2: Verminderung der Trennwirkung entlang einer wichtigen Hauptverkehrsachse; Aufwertung öffentlicher Räume

WK3: Sanierung von Streckenabschnitten und Knoten im Innerortsbereich, Sanierung von Bahnübergängen

WK4: Siedlungsverträgliche Abwicklung des MIV (Abnahme Lärm- und Luftbelastung)

## Machbarkeit / Grundlagen

Das BGK ist gemeinsam mit dem Kanton umzusetzen.

Es bestehen keine bautechnischen Risiken. Der Kanton und die Gemeinde Matzingen erarbeiten derzeit eine Planungsstudie.

## Abhängigkeiten

Mit den Agglomerationsprogrammen Frauenfeld und Wil soll auf der Frauenfeld-Wil-Bahn ein Viertelstundentakt umgesetzt werden. Daraus entsteht die Notwendigkeit einer besseren Absicherung der Bahnübergänge.

Darüber hinaus steht das Betriebs- und Gestaltungskonzept in indirektem Zusammenhang mit der Stadtentlastung Frauenfeld. Die Belastungen durch allfällige Mehrbelastungen sollen reduziert werden. Die gleichzeitig untersuchte Verkehrslösung für Matzingen wird durch das Betriebs- und Gestaltungskonzept nicht berührt.

## Quantitative Angaben

Belastung bestehendes Netz (Ist – DTV 2010): 13'000

Belastung bestehendes Netz (Trend – DTV 2030): rd. 15'000

## Kosten

|                         | Planung   | Umsetzung   |
|-------------------------|-----------|-------------|
| Anteil Bund             | 0 %       | 0 %         |
| Anteil Kanton           | 50 %      | 50 %        |
| Anteil Regio Frauenfeld | 0 %       | 0 %         |
| Anteil Dritte           | 0 %       | 0 %         |
| Anteil Gemeinde         | 50 %      | 50 %        |
| Kosten CHF              | 550'000.- | 3'000'000.- |

**Masterplan Entwicklungsschwerpunkt  
Müllheim - Wigoltingen (Hasli)**

**Attraktive Entwicklungs-  
schwerpunkte**

**SP 3.7  
(AA)**

**Ausgangslage / Handlungsbedarf**

Die Bahnhaltestelle Müllheim - Wigoltingen befindet sich zwischen den beiden Ortschaften im Ortsteil Hasli. Der Ortsteil ist überwiegend durch gewerbliche und industrielle Nutzungen geprägt, teilweise sind auch Mischnutzungen vorhanden. In diesem Gebiet ist gemäss kantonalem Richtplan ein Wirtschaftsschwerpunkt vorgesehen.

**Strategie / Zielsetzung**

Entsprechend der differenzierten Gewerbeentwicklung sollen gewerblichen und industriellen Nutzungen ausserhalb der Zentren entwickelt werden. Der Standort Hasli, welcher sich ausserhalb der eigentlichen Siedlungsgebiete von Müllheim und Wigoltingen befindet, ist sowohl mit dem öffentlichen Verkehr aus auch über den Autobahnanschluss gut erschlossen und soll flächenintensivem Gewerbe und Industrie vorbehalten werden. Für den Ortsteil Hasli sollen gesamtheitliche Entwicklungsvorstellungen erarbeitet werden.

**Massnahmenbeschrieb**

Durch eine gesamtheitliche Planung des Ortsteils Hasli wird der Wirtschaftsschwerpunkt in seiner Nutzung definiert und ein Gesamtkonzept für den Ortsteil erstellt. Folgende Aspekte sind bei der Entwicklungsplanung zu berücksichtigen:

- Der Wirtschaftsschwerpunkt soll aufgrund seiner Nähe zur Autobahn produzierendes Gewerbe und Industrie vorgesehen werden.
- Mindestarbeitsplatzdichte von 60 AP/ ha
- Definition der maximalen Fahrten und Parkplatzanzahl für die Industrie- und Gewerbebetriebe
- Gestaltung des Bahnhofumfeldes im Zusammenhang mit der Entwicklung des Wirtschaftsschwerpunktes
- Partizipation / Einbezug Grundeigentümer
- Gestaltungsplanpflicht
- Etappierung

| Priorität | Federführung  | Involvierte Stellen            |
|-----------|---|--------------------------------|
| A         | Gemeinden Müllheim und Wigoltingen<br>(Bauverwaltung) | Regio Frauenfeld, Kanton (ARP) |

**Umsetzung / Nächste Schritte**

- Erarbeitung und grundeigentümergebundene Festsetzung eines Masterplans (bis 2015)
- Revision der Nutzungsplanung

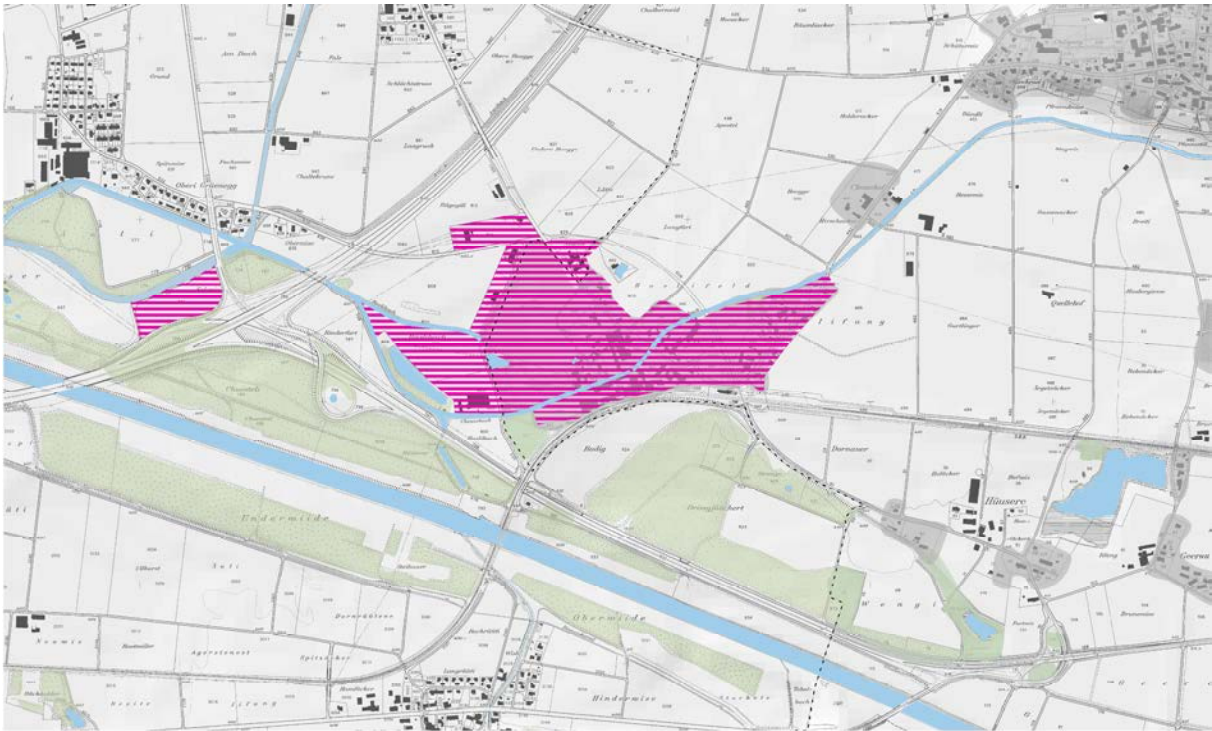
**Controlling**

--

**Zweckmässigkeit**

Das Entwicklungsgebiet Müllheim - Hasli trägt zur differenzierten Entwicklung nach Standorteignung bei.

## Erläuterungen



## Nutzen

Mit der Entwicklung des Wirtschaftsschwerpunktes Müllheim- Hasli werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirksamkeitskriterien erzielt:

WK1: Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Ansiedlung an Lagen in denen der Güterverkehr möglichst wenig Siedlungsgebiete beeinträchtigt)

WK2: --

WK3: --

WK4: --

## Machbarkeit / Grundlagen

Das Gebiet Hasli befindet sich nur teilweise im Gebiet der Regio Frauenfeld. Teile des Industriegebietes sowie der Bahnhof liegen in der Gemeinde Wigoltingen. Es ist eine Zusammenarbeit mit Wigoltingen notwendig.

Bestehende Projekte und Planungen werden durch die Massnahme nicht berührt.

## Abhängigkeiten

Differenzierte Gewerbeentwicklung

## Quantitative Angaben

--

## Kosten

|                         | Planung  | Umsetzung |
|-------------------------|----------|-----------|
| Anteil Bund             | 0 %      |           |
| Anteil Kanton           | 20 %     |           |
| Anteil Regio Frauenfeld | 20 %     |           |
| Anteil Dritte           | 0 %      |           |
| Anteil Gemeinden        | 60 %     |           |
| Kosten CHF              | 60'000.- |           |



## Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Islikon

## Attraktive Entwicklungs- schwerpunkte

SP 3.8  
(IA)

### Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Gemeinde Gachnang ist ein Entwicklungsschwerpunkt Wohnen in der Region Frauenfeld. Der Schwerpunkt liegt im Ortsteil Islikon im Nahbereich der S-Bahnhaltestelle, der an der Kantonsstrasse H1 gelegen ist. Die heutige Gestaltung ist primär auf die verkehrliche Funktion ausgerichtet, obwohl die Belastung mit rd. 5'000 Mfz/Tag gering ist. Besonders der Kreuzungsbereich Haupt- / Gachnangerstrasse ist unübersichtlich und gefährlich (Schulweg).

### Strategie / Zielsetzung

Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept der Ortsdurchfahrt Islikon werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Verbesserung Qualität öffentlicher Räume und Aufenthaltsqualität
- Verträgliche Abwicklung MIV, Verminderung Belastungen Siedlungsgebiete, Beitrag an funktionierenden Ortskern
- Verbesserung Situation für den Fuss- und Veloverkehr
- Erhöhung Verkehrssicherheit, insbesondere Verbesserung Schulwegsicherheit

### Massnahmenbeschrieb

Für die Hauptstrasse wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes und die Integration der Kantonsstrasse in den Ortskern gelegt. Besonders sorgfältig ist der Knotenbereich Hauptstrasse / Gachnangerstrasse zu lösen.

Das BGK erstreckt sich über eine Länge von ca. 800 Metern. Die Umgestaltung erfolgt im Rahmen der in den Jahren 2015 - 2018 anstehenden Strassensanierung.

| Priorität | Federführung | Involvierte Stellen               |
|-----------|--------------|-----------------------------------|
| A         | Kanton (TBA) | Gemeinde Gachnang (Bauverwaltung) |

### Umsetzung / Nächste Schritte

- Organisation und Vorgehen definieren
- Finanzierung sicherstellen
- Vorprojekt Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeiten bis 2015
- Geschätzter Baubeginn 2017
- Geschätzte Inbetriebnahme 2018

### Controlling

--

### Zweckmässigkeit

Das Zukunftsbild der Regio Frauenfeld sieht eine Entlastung des Siedlungsgebietes vom Verkehr und eine verträgliche Abwicklung des MIV als zentrale Punkte des MIV-Konzeptes vor. Das BGK Ortsdurchfahrt Islikon kommt zudem insbesondere auch dem Langsamverkehr zugute und ermöglicht die gestalterische Aufwertung des Strassenraums zu einem attraktiven Siedlungsraum. Der Massnahme kommt besonderes Gewicht durch die hohe Bedeutung als Schulweg zu.

Das BGK Ortsdurchfahrt Islikon ist durch folgende Strategieelemente abgestützt:

- Aufwertung Ortsdurchfahrten
- Funktionsfähige Orts- und Quartierzentren
- Funktional-hierarchisches Strassennetz
- Dichtes Wegnetz und betriebliche Massnahmen LV

Das BGK Ortsdurchfahrt Islikon entspricht dem Zukunftsbild in hohem Masse und setzt dessen Ziele relativ kostengünstig und in einem wichtigen Siedlungsraum innerhalb der Agglomeration Frauenfeld um.

## Erläuterungen



## Nutzen

Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Islikon entfaltet in allen Wirkungskriterien eine positive Wirkung:

WK1: Siedlungsverträgliche Abwicklung von MIV auf HVS (Verbesserungen für den LV)

WK2: Verminderung der Trennwirkung entlang einer wichtigen Hauptverkehrsachse; Aufwertung öffentlicher Räume

WK3: Sanierung von Streckenabschnitten und Knoten im Innerortsbereich, wichtiger Schulweg

WK4: Siedlungsverträgliche Abwicklung des MIV (Abnahme Lärm- und Luftbelastung)

## Machbarkeit / Grundlagen

Die Massnahme ist im Verkehrsrichtplan der Agglomeration behördenverbindlich festgelegt und die Umgestaltung im Rahmen der allgemeinen Sanierung der Kantonsstrasse vorgesehen.

Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Islikon ist technisch machbar.

## Abhängigkeiten

--

## Quantitative Angaben

Belastung bestehendes Netz (Ist – DTV 2010): 5'000 Mfz/Tag

Belastung bestehendes Netz (Trend – DTV 2030): rd. 6'000 Mfz/Tag

## Kosten

|                         | Planung   | Umsetzung   |
|-------------------------|-----------|-------------|
| Anteil Bund             | 0 %       | 0 %         |
| Anteil Kanton           | 50 %      | 50 %        |
| Anteil Regio Frauenfeld | 0 %       | 0 %         |
| Anteil Dritte           | 0 %       | 0 %         |
| Anteil Gemeinde         | 50 %      | 50 %        |
| Kosten CHF              | 400'000.- | 3'000'000.- |