

*Das Massnahmenpaket Abgestimmtes Verkehrssystem setzt sich aus folgenden Massnahmen zusammen:*

- *Verkehrsberuhigung (VS 6.1)*
- *Dichtes Wegenetz und betriebliche Massnahmen im LV (VS 6.2)*
- *Regionaler Radweg Murgtal (VS 6.3)*
- *Abstellplatz- und Parkierungsreglement Agglomeration Frauenfeld (VS 6.4)*
- *Mobilitätsmanagement (VS 6.5)*
- *Doppelspurabschnitte fw-Bahn (VS 6.6)*
- *Anpassung Stadtbusnetz (VS 6.7)*
- *Betriebs- und Gestaltungskonzept Erzenholz (VS 6.8)*

<b>Verkehrsberuhigung</b>	<b>Abgestimmtes Verkehrssystem</b>	<b>VS 6.1 (GR)</b>
---------------------------	------------------------------------	--------------------

**Ausgangslage / Handlungsbedarf**

In der Region sind schon zahlreiche Quartiere verkehrsberuhigt und in diesen Tempo-30-Zonen umgesetzt worden. Wenige Gemeinden verfügen über keine verkehrsberuhigten Quartiere.

**Strategie / Zielsetzung**

Die Quartiere sollen gemäss dem BfU-Modell 30 / 50 verkehrsberuhigt werden, soweit dies nicht den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs widerspricht. Hiermit soll folgendes erreicht werden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Aufwertung Wohnquartiere, Verminderung Belastungen in den Siedlungsgebieten
- Bündelung Verkehr auf Hauptachsen, Vermeidung Schleichverkehr durch Wohnquartiere
- Verbesserungen für den Fuss- und Radverkehr

**Massnahmenbeschrieb**

In den Gemeinden wird die schrittweise Einführung respektive Ausdehnung von Tempo-30-Zonen und / oder Begegnungszonen in den Quartieren geprüft. Das Ziel ist es, einheitlich in den Quartieren Tempo-30-Zonen einzurichten.

In den Agglomerationsgemeinden wurden mit dem Verkehrsrichtplan weitere rd. 20 Tempo-30-Zonen behördenverbindlich festgelegt und werden in den kommenden Jahren umgesetzt. Die Agglomerationsgemeinden setzen 50% der festgesetzten T-30 Zonen im Zeitraum 2015 bis 2018, weitere 30% im Zeitraum 2019 bis 2022 und die verbleibenden 20% ab 2023 um.

<b>Priorität</b>	<b>Federführung</b>	<b>Involvierte Stellen</b>
A / B / C	Gemeinden (TBA, Bauverwaltung)	Kanton (TBA) ÖV-Betreiber

**Umsetzung / Nächste Schritte**

- Laufende Erarbeitung von Gutachten und Vorprojekten durch die Bauämter der Gemeinden

**Controlling**

--

**Zweckmässigkeit**

Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen die Ziele einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung des MIV und eng damit verknüpft der Schaffung von attraktiven LV-Wege-Netzen. Zudem sollen die Umweltbelastungen durch den Verkehr reduziert werden. Die Umsetzung verkehrsberuhigender Massnahmen führt insbesondere in den Siedlungskernen und in Wohnquartieren effizient zum Erreichen dieser Ziele.

Die Verkehrsberuhigung in den Quartieren ist durch folgende Strategien abgestützt:

- Funktional-hierarchisches Strassennetz
- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Förderung Fuss- und Radverkehr
- Aufwertung Siedlungsgebiete

Die Massnahme leistet einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung der Region gemäss dem Zukunftsbild.

## Erläuterungen

### Nutzen

Verkehrsberuhigende Massnahmen entfalten in allen Wirkungskriterien eine positive Wirkung:

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

WK2: Verminderung der Trennwirkung; Aufwertung öffentlicher Räume

WK3: Reduktion der Geschwindigkeit im MIV, klare Netzstruktur erhöht subjektive Sicherheit

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

### Machbarkeit / Grundlagen

Die Umsetzung der T-30 Zonen ist in den Gemeinden unterschiedlich und braucht immer ein Gutachten. Ausserdem muss jede einzelne Massnahme noch den demokratischen Entscheidungsprozess durchlaufen. Innerhalb der Agglomeration ist die Umsetzung von rund 20 weiteren T-30-Zonen im Verkehrsrichtplan bereits behördenverbindlich festgeschrieben.

Es gibt keine bautechnischen Risiken bei der Umsetzung von T-30-Zonen oder Begegnungszonen.

### Abhängigkeiten

Massnahmen zur Verkehrsberuhigung kommen in hohem Masse dem LV zu gute. Die Massnahmen zur Aufwertung der LV-Netze sind mit den Massnahmen zur Verkehrsberuhigung abzustimmen.

Der strassengebundene öV ist dort, wo Buslinien von den Massnahmen betroffen sind in die Planung einzubeziehen.

### Quantitative Angaben

Belastung bestehendes Netz (Ist – DTV 2010): --

Belastung bestehendes Netz (Trend – DTV 2030): --

### Kosten

	Planung	Umsetzung
Anteil Bund	0 %	0 %
Anteil Kanton	0 %	0 %
Anteil Regio Frauenfeld	0 %	0 %
Anteil Dritte	0 %	0 %
Anteil Gemeinde	100 %	100 %
Kosten CHF	300'000.-	2'100'000.-

Anteil Gemeinden innerhalb der Agglomeration: Planung: 171'000.-      Umsetzung: 1'196'000.-

## Dichtes Wegenetz und betriebliche Massnahmen im LV

## Abgestimmtes Verkehrssystem

VS 6.2  
(GR)

### Ausgangslage / Handlungsbedarf

Ein dichtes, umwegfreies und sicheres Wegenetz für Fussgänger und Radfahrende ist die Grundvoraussetzung für einen attraktiven Langsamverkehr.

In den Gemeinden der Regio Frauenfeld besteht vielfach ein dichtes Wegenetz, zu dem vor allem die Strassen zu zählen sind. Teilweise fehlen jedoch direkte Verbindungen oder allgemeine Fahrverbote und Einbahnregelungen, ohne Freigabe für den Radverkehr, zwingen zu unattraktiven Umwegen.

Darüber hinaus bestehen einzelne Gefahrenstellen, die die Attraktivität des Gehens und Radfahrens beeinträchtigen. In der Agglomeration wurden die Schwachstellen detailliert erhoben.

### Strategie / Zielsetzung

Den Radfahrenden und Fussgängern soll ein dichtes, umwegfreies und sicheres Wegenetz zur Verfügung gestellt werden. Bestehende Netzlücken sowie Gefahrenstellen sollen behoben werden. Insbesondere bei Neuerschliessungen wird für den Langsamverkehr ein dichtes, öffentlich nutzbares Wegenetz sichergestellt.

### Massnahmenbeschrieb

In der Agglomeration sind die Schwachstellen der LV-Netze im Rahmen der aktuellen Richtplanung erhoben worden. Sie sollen gemäss den definierten Prioritäten laufend saniert werden. Wichtige Massnahmen in diesem Bereich sind:

- Sanierung Querungsstellen
- Aufhebung allgemeiner Fahrverbote
- Öffnung Einbahnstrassen im Gegenverkehr für Radfahrende
- Schliessung von Netzlücken
- Realisierung eines dichten Fuss- und Radwegenetzes bei neuen Überbauungen

Priorität	Federführung	Involvierte Stellen
A / B / C / E	Gemeinden (Bauverwaltung, TBA)	Kanton (TBA)

### Umsetzung / Nächste Schritte

- Laufende Erarbeitung von Vorprojekten durch die Bauämter und das TBA Kt. TG
- Rollende Planung, Sanierung der Schwachstellen nach Priorität

### Controlling

--

### Zweckmässigkeit

Die Massnahmen zur Sanierung von LV-Schwachstellen ist ein wichtiger Bestandteil einer wirkungsvollen Förderung des Langsamverkehrs. Die Massnahme beinhaltet viele, teilweise unspektakuläre Einzelmassnahmen, die insgesamt zu einem sicheren und attraktiven Wegenetz für den Fuss- und Radverkehr beitragen. Durch die Massnahmen können teilweise direktere Verbindungen angeboten werden.

Die Wirkung der Massnahme wird als hoch eingeschätzt, da die vielen Einzelmassnahmen zu einem durchgehenden Netz des Langsamverkehrs beitragen. Zudem werden durch die Massnahme Unfallschwerpunkte behoben.

Die Sanierung der LV-Schwachstellen ist durch folgende Strategien abgestützt:

- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Förderung Fuss- und Radverkehr
- Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund

Die Massnahme ist als sehr effizient zu bewerten und leistet einen bedeutenden Beitrag zur Entwicklung der Region gemäss dem Zukunftsbild.

## Erläuterungen

### Nutzen

Das Massnahmenbündel hat folgende positive Wirkungen:

WK1: Schaffen eines dichten, direkten und attraktiven Wegenetzes im LV

WK2: Indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerungseffekte zum LV

WK3: Sichere Wege für den Fuss- und Veloverkehr

WK4: Indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerungseffekte zum LV

### Machbarkeit / Grundlagen

Die Schwachstellen des LV in den Agglomerationsgemeinden sind erhoben worden und deren Sanierung ist im Agglomerationsrichtplan behördenverbindlich festgelegt.

Es gibt keine bautechnischen Risiken bei der Realisierung der Massnahmen.

### Abhängigkeiten

Die Massnahmen werden wo möglich im Rahmen des Strassensanierungsprogramms durchgeführt. Dringende Schwachstellen mit hohen Sicherheitsrisiken oder unverhältnismässig grossen Nachteilen für den LV sind unabhängig von der Strassensanierung zu realisieren. Ein Teil der LV-Schwachstellen kann im Rahmen des geplanten BGK saniert werden.

### Quantitative Angaben

Belastung bestehendes Netz (Ist – DTV 2010): --

Belastung bestehendes Netz (Trend – DTV 2030): --

### Kosten

	Planung	Umsetzung
Anteil Bund	0 %	0 %
Anteil Kanton	0 %	0 %
Anteil Regio Frauenfeld	0 %	0 %
Anteil Dritte	0 %	0 %
Anteil Gemeinde	100 %	100 %
Kosten CHF	300'000.-	3'000'000 .-

Anteil Gemeinden innerhalb der Agglomeration: Planung: 171'000.-      Umsetzung: 1'709'000.-

<b>Regionaler Radweg Murgtal</b>	<b>Abgestimmtes Verkehrssystem</b>	<b>VS 6.3 (IA)</b>
----------------------------------	------------------------------------	--------------------

**Ausgangslage / Handlungsbedarf**

Im ersten Agglomerationsprogramm wurde mit dem Agglomerationsradweg in Bahnnähe ein starkes Rückgrat für den Radverkehr projektiert, der die Entwicklungsschwerpunkte Gachnang und Felben-Wellhausen direkt mit dem Stadtzentrum von Frauenfeld verbindet.

**Strategie / Zielsetzung**

Der Agglomerationsradweg soll nun um eine weitere Achse in Nord-Süd-Richtung ergänzt werden. Damit sind alle drei Entwicklungsschwerpunkte Felben-Wellhausen, Gachnang und Matzingen mit einer direkten gut ausgebauten Radachse mit dem Regionalzentrum Frauenfeld sowie untereinander verbunden. Die Radverbindung Matzingen-Frauenfeld ist ausserdem Teil der Veloroute für den Alltagsverkehr zwischen Frauenfeld und Wil. Zudem wird eine Anbindung des Seerückens an diese Achse angestrebt.

**Massnahmenbeschrieb**

Im Murgtal wird ein durchgehender Radweg zwischen Frauenfeld und Matzingen geplant, projektiert und realisiert. In weiten Abschnitten besteht diese Verbindung bereits. Vor allem im Stadtgebiet von Frauenfeld sind die bestehenden Netzlücken abseits des Strassennetzes zu schliessen, wobei unterschiedliche Linienführungen geprüft werden.

<b>Priorität</b>	<b>Federführung</b>	<b>Involvierte Stellen</b>
B	Regio Frauenfeld	Gemeinde Matzingen und Frauenfeld (Bauverwaltung, TBA) Kanton (TBA)

**Umsetzung / Nächste Schritte**

- Erarbeitung Planungsstudie mit Definition Linienführung im Stadtgebiet von Frauenfeld (bis 2018)
- Erarbeitung Vorprojekt und Umsetzung (bis 2022)

**Controlling**

--

**Zweckmässigkeit**

Der regionale Radweg Murgtal ist ein wichtiger Bestandteil einer wirkungsvollen Förderung des Langsamverkehrs. Die Massnahme ergänzt das Radwegenetz um eine wichtige Hauptachse und verbindet den Entwicklungsschwerpunkt Matzingen mit dem Regionalzentrum und dem Bahnhof Frauenfeld.

Der regionale Radweg Murgtal ist durch verschiedene Strategien abgestützt:

- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Förderung Fuss- und Radverkehr
- Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund

Die Massnahme leistet einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung der Region gemäss dem Zukunftsbild.

## Erläuterungen

### Nutzen

Der regionale Radweg Murgtal hat in allen Wirkungskriterien eine positive Wirkung:

WK1: Schaffen eines dichten, direkten und attraktiven Wegenetzes im LV

WK2: Indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerungseffekte zum LV

WK3: Sichere Wege für den Veloverkehr

WK4: Indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerungseffekte zum LV

### Machbarkeit / Grundlagen

Die Umsetzung des Regionalen Radwegs Murgtal ist im Verkehrsrichtplan bereits behördenverbindlich festgeschrieben, muss jedoch noch den demokratischen Entscheidungsprozess durchlaufen.

Es sind keine bautechnischen Risiken bei der Realisierung des regionalen Radwegs zu erwarten.

### Abhängigkeiten

Konzept Murgraum

### Quantitative Angaben

Belastung bestehendes Netz (Ist – DTV 2010): --

Belastung bestehendes Netz (Trend – DTV 2030): --

### Kosten

	Planung	Umsetzung
Anteil Bund	0 %	0 %
Anteil Kanton	20 %	20%
Anteil Regio Frauenfeld	20 %	0 %
Anteil Dritte	0 %	0 %
Anteil Gemeinde	60 %	80 %
Kosten CHF	250'000.-	2'000'000.-

Anteil Gemeinden innerhalb der Agglomeration: Planung: 125'000.-      Umsetzung: 1'200'000.-

## Abstellplatz- und Parkierungsreglement

## Abgestimmtes Verkehrssystem

VS 6.4  
(IA)

### Ausgangslage / Handlungsbedarf

In der Innenstadt von Frauenfeld und im Entwicklungsschwerpunkt Frauenfeld Langdorf werden wertvolle Flächen im Siedlungsgebiet durch grossflächige ebenerdige Parkplätze beansprucht. Dies widerspricht dem Ziel der inneren Verdichtung.

Zudem bestehen zwischen dem Stadtzentrum von Frauenfeld und der Peripherie ungleiche Wettbewerbsbedingungen, da keine einheitlichen Vorgaben für die Parkierungsbestimmungen gegeben sind. Dies schwächt mittel- bis langfristig das Regionalzentrum.

Darüber hinaus ist die Parkierung ein wichtiges Instrument zur Steuerung der Verkehrsnachfrage.

### Strategie / Zielsetzung

Durch einheitliche Parkierungsbestimmungen werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Verkehrsnachfrage steuern, Strassennetz entlasten
- Lärm- und Schadstoffbelastung reduzieren
- Flächenverbrauch reduzieren und innere Verdichtung fördern
- gleichwertige Wettbewerbsbedingungen zwischen zentralen und peripheren Standorten schaffen

### Massnahmenbeschrieb

Gemäss den Zielsetzungen wird in den Agglomerationsgemeinden ein gemeinsames Abstellplatz- und Parkierungsreglement mit folgenden Inhalten erarbeitet:

- Neben Mindest- auch Höchstzahl Parkplätze, abhängig von der Lage und Erschliessung mit dem öV
- Vorgaben und Bestimmungen zur Parkplatzbewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen
- Absolute und/oder prozentuale Beschränkung ebenerdiger Parkplätze
- Bestimmungen zu Fahrrad-Abstellanlagen (Anzahl, Ausstattung, Zugänglichkeit)

Die Regelungen sind mit dem neuen regionalen BauGB zu koordinieren.

Priorität	Federführung	Involvierte Stellen
A	Stadt Frauenfeld (TBA, Abteilung Hochbau)	Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen (Bauverwaltungen)

### Umsetzung / Nächste Schritte

- Organisation und Terminplan definieren (bis 2015)
- Ausarbeitung Parkierungsreglement (bis 2018)

### Controlling

--

### Zweckmässigkeit

Die Parkierung ist ein wichtiges Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage. Ein einheitliches, restriktives Abstellplatz- und Parkplatzreglement für die gesamte Agglomeration ist eine sehr effiziente Massnahme mit der die Verkehrsnachfrage gesteuert werden kann. Die Massnahme ermöglicht die Förderung von für den LV und öV optimierten Strukturen und kann einen Betrag zur Reduzierung des mIV leisten.

Die Massnahme ist durch folgende Strategien abgestützt:

- Verdichtung an geeigneten Standorten
- Funktionsfähige Orts- und Quartierzentren
- Erschliessung Entwicklungsschwerpunkte
- Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund, Entlastung Strassennetz
- Förderung Fuss- und Radverkehr

Die Massnahme zielt auf eine bessere Ausnutzung und flächenoptimierte Gestaltung bestehender Infrastrukturen ab. Sie ist daher sehr effizient und ein wichtiger Beitrag zur Entwicklung der Region gemäss dem Zukunftsbild.



## Erläuterungen

### Nutzen

Ein einheitliches Parkierungsreglement erzielt in allen Wirkungskriterien eine positive Wirkung:

WK1: Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl sowie der Nachfrage, Verbesserungen bei der Veloparkierung

WK2: Förderung der Innenverdichtung und Verringerung der Zersiedelung (platzsparende Bauweise); Indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerungseffekte zum LV

WK3: Indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerungseffekte zum LV

WK4: Verminderung der Flächenbeanspruchung durch Parkierung; indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerungseffekte zum LV

### Machbarkeit / Grundlagen

Die Massnahme ist von einer hohen Kooperations- und Kompromissbereitschaft der beteiligten Gemeinden abhängig.

Technisch bestehen keine Risiken, die der Umsetzung der Massnahme entgegenstehen.

### Abhängigkeiten

Das Parkierungsreglement muss eng mit dem neuen regionalen Baureglement abgestimmt werden und es bestehen Wechselwirkungen zum Parkierungskonzept Frauenfeld Innenstadt.

### Quantitative Angaben

--

### Kosten

	Planung	Umsetzung
Anteil Bund	0 %	
Anteil Kanton	0 %	
Anteil Regio Frauenfeld	0 %	
Anteil Dritte	0 %	
Anteil Gemeinde	100 %	
Kosten CHF	50'000.-	

## Mobilitätsmanagement

## Abgestimmtes Verkehrssystem

VS 6.5  
(IA)

### Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz nimmt ungebrochen zu. Gleichzeitig leiden die Attraktivität der Region sowie insbesondere die Siedlungsgebiete unter der zunehmenden Verkehrsbelastung (Lärm, Verkehrssicherheit, Trennwirkung etc.).

Unser Verkehrsverhalten wird wesentlich durch Wertvorstellung und Gewohnheiten geprägt. Verschiedene Beispiele zeigen, dass durch bewusstseinsbildende Massnahmen und Informationskampagnen sowie die Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden kann.

### Strategie / Zielsetzung

Mit dem Mobilitätsmanagement soll der Fuss-, Rad- und öffentliche Verkehr gefördert sowie eine effiziente Nutzung des Autos angestrebt werden. Ein wichtiges Element ist die Unterstützung kombinierter Mobilität.

### Massnahmenbeschrieb

Für die Agglomeration wird ein Mobilitätsmanagement aufgebaut, in dem die bestehenden Aktivitäten gebündelt und koordiniert werden. In dem Konzept werden folgende Inhalte untersucht und definiert:

- Zielgruppen und Potentiale
- Massnahmen und ihre Wirksamkeit
- Organisation und Finanzierung

Priorität	Federführung	Involvierte Stellen
A (Planung)	Stadt Frauenfeld (Energiefachstelle)	Stadt Frauenfeld (TBA), Kanton (AöV), Stadtbus, SBB
A / B / C (Umsetzung)		Gachnang und Felben-Wellhausen

### Umsetzung / Nächste Schritte

- Organisation und Terminplan definieren (bis 2015)

### Controlling

--

### Zweckmässigkeit

Ein wichtiges Ziel des Agglomerationsprogramms ist die Reduktion des mIV-Verkehrs durch eine Förderung der alternativen Verkehrsträger LV und öV. Verhaltensänderungen setzen an der Ursache der Verkehrserzeugung an und nehmen deshalb einen hohen Stellenwert ein.

Das Mobilitätsmanagement wird durch folgende Strategien abgestützt:

- Förderung des Umweltverbundes
- Förderung der kombinierten Mobilität
- Verlagerung Verkehr auf den Umweltverbund, Entlastung des Strassennetzes

Massnahmen zur Verhaltensänderung, die eine vermehrte Nutzung von LV und öV zum Ziel haben, sind in ihrer Effizienz als sehr hoch einzuschätzen: Sie tragen im hohen Masse zu einer optimierten Auslastung bestehender Infrastrukturen bei und dämmen die Notwendigkeit von Infrastrukturausbauten ein. Die Massnahme leistet demzufolge einen sehr bedeutenden Beitrag zur Entwicklung der Region gemäss dem Zukunftsbild.

## Erläuterungen

### Nutzen

Die Massnahme hat folgende positive Wirkungen:

WK1: Verbesserung Intermodalität, Beeinflussung Verkehrsnachfrage

WK2: --

WK3: Indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerungseffekte zum öV

WK4: Indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerungseffekte zum öV

### Machbarkeit / Grundlagen

Die Massnahme ist im Verkehrsrichtplan der Agglomeration bereits behördenverbindlich festgelegt.

Technisch bestehen keine Risiken, die der Umsetzung der Massnahme entgegenstehen.

### Abhängigkeiten

Diese Massnahme steht im engen Zusammenhang mit dem Abstellplatz- und Parkierungsreglement in der Agglomeration Frauenfeld sowie dem Parkierungskonzept Innenstadt. Parkplatzangebot sowie -bewirtschaftung sind wichtige Elemente eines Mobilitätsmanagements.

### Quantitative Angaben

Modalsplit Agglomeration Frauenfeld 2010: 29 : 60 : 11

Modalsplit Agglomeration Frauenfeld 2030 (angestrebt): 35 : 50 : 15

### Kosten

	Planung	Umsetzung
Anteil Bund	0 %	0 %
Anteil Kanton	0 %	0 %
Anteil Regio Frauenfeld	0 %	0 %
Anteil Dritte	40 %	40 %
Anteil Gemeinde	60 %	60 %
Kosten CHF	100'000.-	600'000.-

## Doppelspurabschnitte fw-Bahn

## Abgestimmtes Verkehrssystem

VS 6.6  
(IA)

### Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die fw-Bahn verkehrt heute im 1/2-Stunden-Takt. Mit der Inbetriebnahme des neuen Rollmaterials kann auf der fw-Bahn ein 1/4-Stunden-Takt angeboten werden. Voraussetzung sind jedoch zwei Doppelspurabschnitte / Kreuzungsstellen im Bereich Jakobstal und Lüdem.

### Strategie / Zielsetzung

Mit der Verbesserung des Fahrplanangebotes auf der fw-Bahn soll die Verbindung zwischen den beiden Regionalzentren Frauenfeld und Wil sowie die Anbindung an die Region St. Gallen verbessert werden. Zudem wird eine Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr und somit eine Entlastung der Kantonsstrasse H466 durch das Murgtal angestrebt.

### Massnahmenbeschrieb

Auf den Streckenabschnitten Lüdem und Jakobstal werden Doppelspurabschnitte gebaut, um das geplante Angebotskonzept mit einem 15-Minuten-Takt sowie schlanken Anschlüssen sowohl in Wil als auch Frauenfeld umsetzen zu können. Bei der Umsetzung des 1/4-Stunden-Taktes ist auf die Wirtschaftlichkeit der fw-Bahn zu achten. Bahnseitig wird der Doppelspurabschnitt Lüdem über §56 EBG mittels Leistungsvereinbarung 2013 - 2016 als Ersatz für Murkhart finanziert.

Für den Doppelspurabschnitt Lüdem muss auch die Kantonsstrasse in diesem Abschnitt (Linksabbieger) angepasst werden. Die Kosten werden durch den Kanton Thurgau finanziert.

Priorität	Federführung	Involvierte Stellen
A	Kanton (AöV)	Kanton (TBA), fw-Bahn, BAV

### Umsetzung / Nächste Schritte

- Die Erarbeitung der Vorprojekte läuft bereits und wird bis 2013 abgeschlossen.
- Geschätzter Baubeginn 2015
- Geschätzte Inbetriebnahme 2016

### Controlling

--

### Zweckmässigkeit

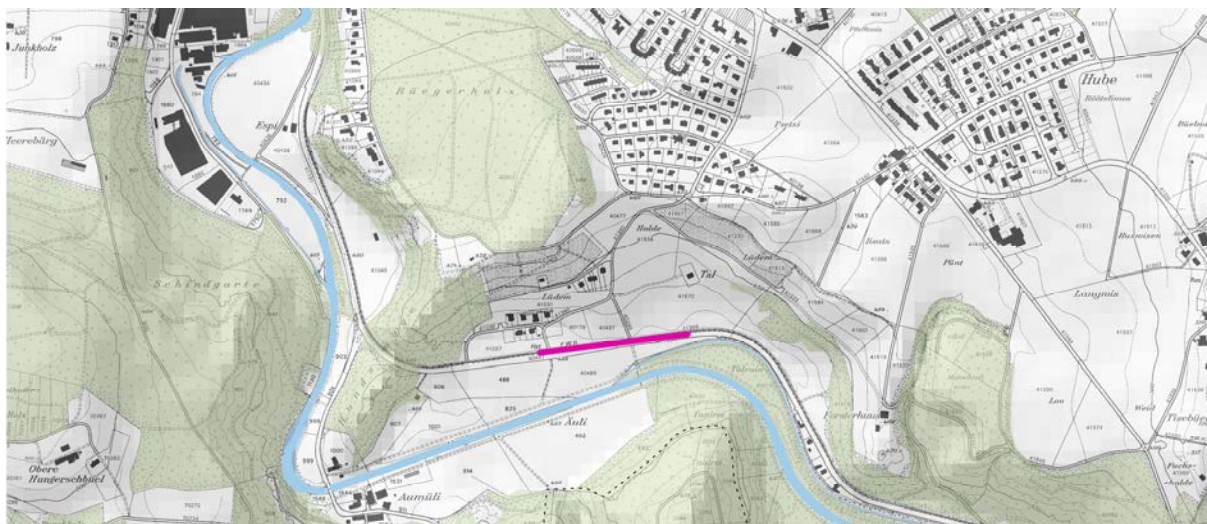
Das Zukunftsbild und die Strategien sehen die Förderung des öV vor. Die Doppelspurabschnitte der fw-Bahn ermöglichen eine effiziente Erhöhung des öV-Angebotes und sichern die schlanken Anschlüsse der fw an den Schienenfernverkehr. Die Massnahme ist aber auch raumplanerisch von Bedeutung, da sie verschiedene Gebiete besser mit dem öV erschliesst und so Potential für Verdichtungen und ESP an gut erschlossenen Lagen schafft.

Mit den Doppelspurabschnitten werden folgende Strategien verfolgt und somit ein Beitrag zur Entwicklung der Region gemäss dem Zukunftsbild geleistet:

- Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Verlagerung Verkehr auf den Umweltverbund, Entlastung des Strassennetzes
- Verbesserung der Verkehrsanbindung an die Region Wil / St. Gallen

Da die Doppelspurabschnitte einen effizienteren öV-Betrieb bei minimalem Infrastrukturausbau ermöglichen, ist ihr Nutzen für das Zukunftsbild als hoch einzustufen. Zudem bestehen Wechselwirkungen mit dem AP Wil, das ebenfalls sehr stark von der Massnahme profitiert.

## Erläuterungen



## Nutzen

Die Ausbauten sind für eine Verdichtung des Taktes notwendig und ermöglichen positive Wirkungen in allen Wirkungskriterien:

- WK1: Verbesserung der Qualität des ÖV (Verringerung der Reisezeit, insb. bei Reisen über die Zentren Frauenfeld und Wil hinaus; Verringerung der Warte- und Umsteigezeiten in Frauenfeld und Wil; gezielter Ausbau der Kapazitäten)
- WK2: Stärkung der Siedlungsentwicklung nach Innen (ermöglicht Konzentration von EW / AP an verkehrlich gut erschlossenen Orten)
- WK3: Indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerungseffekte zum öV
- WK4: Indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerungseffekte zum öV

## Machbarkeit / Grundlagen

Der Ausbau des Angebots ist bisher nicht behördenverbindlich festgesetzt. Er ist jedoch unbestritten und wird von allen Beteiligten (fw-Bahn, Kantone TG und SG, Gemeinden) getragen und unterstützt.

Es bestehen keine bautechnischen Risiken bei der Umsetzung der Massnahme. Die Machbarkeit ist im Rahmen der Betriebsstudie fw-Bahn vom 20.04.2011 belegt.

## Abhängigkeiten

Die Anpassung ist aufgrund von Zwängen durch übergeordnete Planungen (Umsetzung ZEB durch Bund und SBB) notwendig, um mit der fw-Bahn weiterhin die schlanken Anschlüsse an den Fernverkehr zu erhalten.

## Quantitative Angaben

Nachfrage 2009: 3'500 Fahrgäste / Tag (Quelle: Gesamtverkehrskonzept Thurgau, 2011)

Nachfrage 2030: 3'900 Fahrgäste / Tag (Quelle: Gesamtverkehrskonzept Thurgau, 2011)

## Kosten

### Schiene (AöV)

	Planung	Umsetzung
Anteil Bund	42.44 %	42.44 %
Anteil Kanton	53.01 %	53.01 %
Anteil Regio Frauenfeld	0 %	0 %
Anteil Dritte (Kt.SG)	4.55 %	4.55 %
Anteil Gemeinde	0 %	0 %
Kosten CHF	200'000.-	2'600'000.-

### Kantonsstrasse (TBA)

	Planung	Umsetzung
Anteil Bund	0 %	0 %
Anteil Kanton	100 %	100 %
Anteil Regio Frauenfeld	0 %	0 %
Anteil Dritte	0 %	0 %
Anteil Gemeinde	0 %	0 %
Kosten CHF	300'000.-	3'000'000.-

## Anpassung Stadtbusnetz

## Abgestimmtes Verkehrssystem

VS 6.7  
(IA)

### Ausgangslage / Handlungsbedarf

Der Stadtbus in Frauenfeld besteht seit Anfang der 80er Jahre und wurde 1997 letztmals grundlegend optimiert. Er hat sich zu einem unverzichtbaren Bestandteil des Verkehrssystems in der Stadt Frauenfeld etabliert. Die Nachfrage hat seit der Einführung stetig zugenommen.

Aufgrund Überlastungserscheinungen des Strassennetzes wird auch der öffentliche Verkehr behindert und der Stadtbus kann in den Spitzenstunden seinen Fahrplan nicht einhalten. Die Buschauffeure sind gestresst und die Fahrgäste reklamieren die unangepasste Fahrweise. In der Abenspitzenstunde muss 1/4-Stunden-Takt ausgedünnt werden. Das heutige, sehr attraktive und effiziente Stadtbussystem stösst an seine Systemgrenzen.

Zudem haben sich auch die Randbedingungen geändert und die Siedlungsentwicklung erfordert teilweise eine Anpassungen bzw. Ausbau des Stadtbusnetzes.

### Strategie / Zielsetzung

Mit der Anpassung bzw. dem Ausbau des Stadtbusnetzes werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Reduktion der Behinderungen des öffentlichen Verkehrs sowie Erhöhung der Fahrplanstabilität
- Wiederherstellen des durchgehenden 15-Minuten-Taktes
- Abbau der Belastungen des Fahrpersonal und Erhöhung des Fahrkomfort für die Fahrgäste
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ausreichende Zeitpuffer
- Anpassung des Stadtbusses an die geänderte bzw. künftige Siedlungsentwicklung

### Massnahmenbeschrieb

Das Stadtbusnetz soll schrittweise angepasst werden, wobei folgende Ausbauschritte vorgesehen sind:

Sofort (2012): Verkürzung Wendeschlaufen der Linie 1; Aufhebung der Wendeschleife der Linie 2, geänderte Streckenführung der Linien 2 und 3 via Bahnhofstrasse (Umfahrung Stau Zürcherstrasse West)

Kurz- bis mittelfristig (2014 - 2018): Neue Linienäste der Linien 1 und 4 (Spital, Huben), neue Streckenführung der Linie 1 via Thundorferstrasse sowie der Linie 4 via Speicherstrasse, Verdichtung Linie 4 zum 1/4-Stunden-Takt, neue Linie Spital - Kantonsschule - Bahnhof

Langfristig: (ca. 2025): neue Linie in die Walzmühle, Begradigung Linie 5 und Überlagerung durch Postautolinie 826

Priorität	Federführung	Involvierte Stellen
A / C	Stadt Frauenfeld (Stadtbus)	Amt für öffentlicher Verkehr Tiefbauamt der Stadt Frauenfeld

### Umsetzung / Nächste Schritte

- Umsetzung Sofortmassnahmen auf den Fahrplanwechsel 2012
- provisorische Anpassung Haltestelle
- Aufbau Monitoring

### Controlling

Monitoring Fahrzeiten und Fahrplanstabilität, Fahrgastzahlen und Kundenzufriedenheit

### Zweckmässigkeit

Die Massnahme unterstützt das Ziel der Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr. Kurzfristig wird der Fahrplan stabilisiert und somit die Attraktivität des Stadtbusses erhöht. Mittel- bis langfristig kann durch dessen Ausbau die Erschliessungsqualität und das Angebot verbessert werden.

- Die Anpassung der Stadtbusnetzes unterstützt folgende Strategien:
- Stadtentlastung Frauenfeld
- Erschliessung Entwicklungsschwerpunkte
- Funktional-hierarchisches öV-Netz
- Fahrplangerechter öffentlicher Verkehr

## Erläuterungen

--

## Nutzen

Mit der Anpassung / Ausbau des Stadtbuskonzeptes werden Verbesserungen in folgenden Wirksamkeitskriterien erzielt:

WK1: Erhöhung Attraktivität Stadtbus durch verbesserte Fahrplanstabilität und Entspannung Fahrplan, Ausbau öffentlicher Verkehr mit verbessertem Angebot

WK2: --

WK3: Erhöhung Verkehrssicherheit durch Entlastung Fahrpersonal (Verbesserung Fahrplanstabilität); indirekter Nutzen durch Verkehrsverlagerungen zum öffentlichen Verkehr

WK4: Verminderung Lärm- und Schadstoffemissionen dank Verkehrsverlagerung (indirekte Wirkung)

## Machbarkeit / Grundlagen

Grundlage für die Anpassungen bildet das Stadtbuskonzept 2012, das vom Stadtrat verabschiedet wurde. Die geänderte Streckenführungen sind verkehrstechnisch und fahrgeometrisch möglich.

## Abhängigkeiten

Konzept Innenstadt (2. Phase), BGK St. Gallerstrasse, Umgestaltung Bahnhofplatz, Erschliessung Langdorf (Oststrasse), S-Bahnhaltestelle Langdorf, Stadtentlastung, Verkehrsberuhigung

## Quantitative Angaben

Investitionskosten für neue Haltestellen: ca. 3.5 Mio. Fr.

Betriebskosten zusätzliche Fahrzeuge: 1.5 Mio. Fr / Jahr

## Kosten

	Planung	Umsetzung
Anteil Bund		
Anteil Kanton (FW)		
Anteil Regio Frauenfeld		
Anteil Dritte		
Anteil Gemeinde	100%	100%
Kosten CHF	350'000.-	3.15 Mio

## Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Erzenholz

## Abgestimmtes Verkehrs- system

VS 6.8  
(IA)

### Ausgangslage / Handlungsbedarf

Die Dimensionierung und Gestaltung der Ortsdurchfahrt Erzenholz ist stark durch ihre Verbindungsfunktion bestimmt. Die Geschwindigkeiten sind tendenziell für ein Siedlungsgebiet hoch, die Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer eher gering. Die Belastung der Kantonsstrasse beträgt rd. 6-7'000 Mfz/Tag. Im Bereich Grastrocknerei fehlt ein Fussgängerschutz.

### Strategie / Zielsetzung

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

- Verbesserung Qualität öffentlicher Räume und Aufenthaltsqualität, Integration der Strasse in den Siedlungsraum
- Verträgliche Abwicklung MIV, Verminderung Belastungen Siedlungsgebiete
- Verbesserung Situation für den Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Querungsverhältnisse
- Erhöhung Verkehrssicherheit

### Massnahmenbeschrieb

Für die Schaffhauserstrasse wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes und die Integration der Kantonsstrasse in den Siedlungsraum gelegt.

Das BGK erstreckt sich über eine Länge von ca. 1'600 Metern. Die Umgestaltung erfolgt im Rahmen der anstehenden Strassensanierung nach 2018.

Priorität	Federführung	Involvierte Stellen
B	Kanton (TBA)	Stadt Frauenfeld (TBA) Gemeinde Gachnang (Bauverwaltung)

### Umsetzung / Nächste Schritte

- Organisation und Vorgehen definieren
- Finanzierung sicherstellen
- Vorprojekt Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeiten bis 2019
- Geschätzter Baubeginn 2021
- Geschätzte Inbetriebnahme 2023

### 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 Erzenholz kommt zudem insbesondere auch dem Langsamverkehr zugute und ermöglicht die gestalterische Aufwertung des Strassenraums zu einem attraktiven Siedlungsraum.

Das BGK Ortsdurchfahrt Erzenholz ist durch folgende Strategieelemente abgestützt:

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

Das BGK Ortsdurchfahrt Erzenholz entspricht dem Zukunftsbild in hohem Masse und setzt dessen Ziele innerhalb der Agglomeration Frauenfeld um.



## Erläuterungen



## Nutzen

Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Erzenholz 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 / Zufahrten im Innerortsbereich

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 Erzenholz ist technisch machbar.

Grundlagen sind das Stadtentwicklungskonzept Frauenfeld sowie das Räumliche Leitbild der Regio Frauenfeld

## Abhängigkeiten

Aufwertung Ortszentren, Dichtes Wegnetz und betriebliche Massnahmen

## Quantitative Angaben

Belastung bestehendes Netz (Ist – DTV 2010): 7'000 Mfz/Tag

Belastung bestehendes Netz (Trend – DTV 2030): rd. 9'600 Mfz/Tag

## Kosten

	Planung	Umsetzung
Anteil Bund	0 %	0 %
Anteil Kanton	50 %	50 %
Anteil Regio Frauenfeld	0 %	0 %
Anteil Dritte	0 %	0 %
Anteil Gemeinden	50 %	50 %
Kosten CHF	300'000.-	3'000'000.-