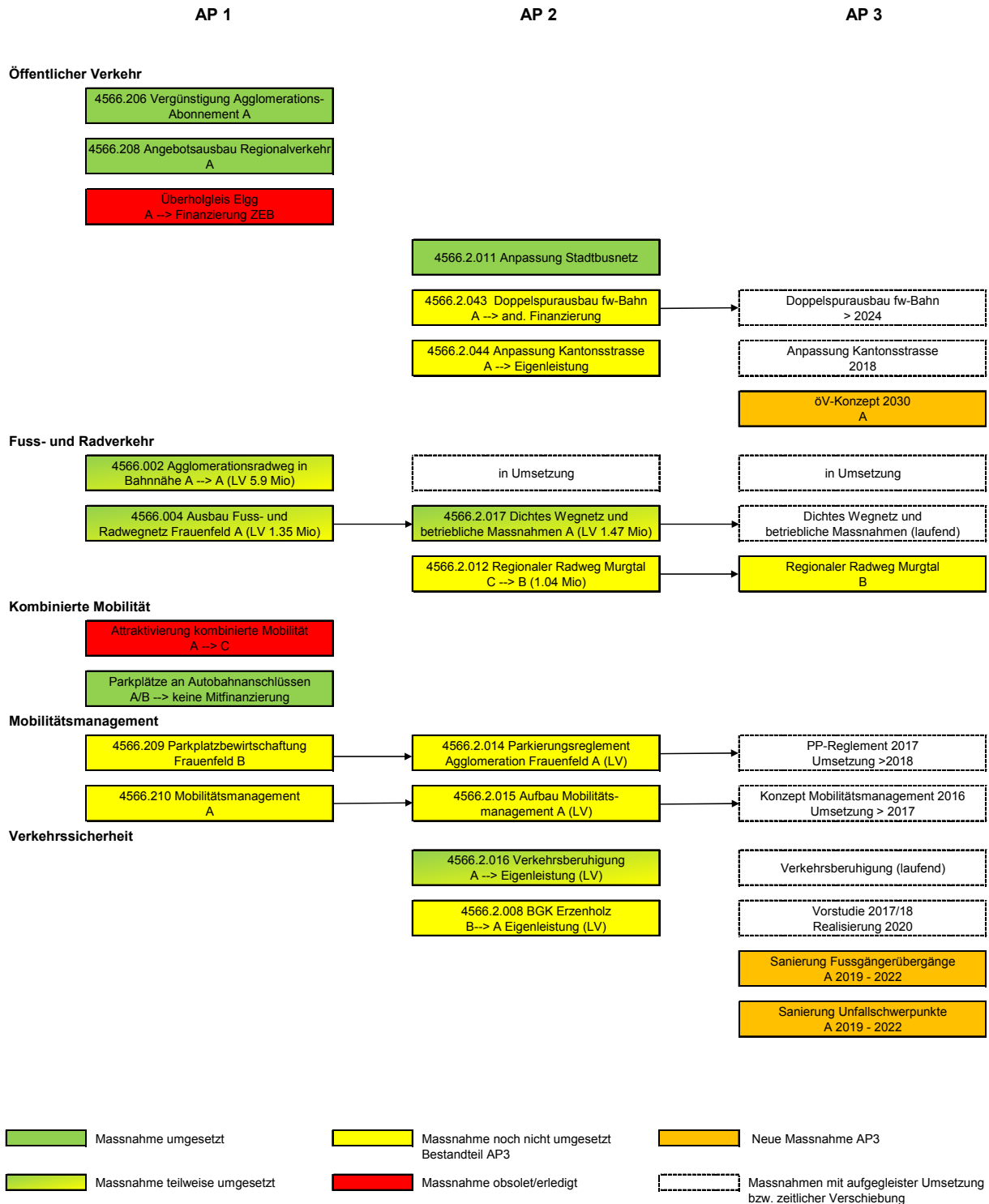


Das Massnahmenpaket **Abgestimmtes Verkehrssystem (VS)** setzt sich aus folgenden Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1., 2. und 3. Generation zusammen:



Regionaler Radweg Murgtal	Abgestimmtes Verkehrssystem	VS 6.3 (iA)
----------------------------------	------------------------------------	--------------------

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 wird das Murgtal mit dem Schwerpunkt Matzingen über eine direkte gut ausgebaute Radachse mit dem Regionalzentrum Frauenfeld 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.

Massnahmenbeschreibung

In einer Studie Murgraum (metron, 10.8.2015) wurde der Murgraum zwischen Matzingen und der Einmündung in die Thur vertieft hinsichtlich seiner Weiterentwicklung in Bezug auf Landschaft, Naturraum und Naherholung untersucht. In dieser Studie wurde auch der regionale Radweg miteinbezogen. Die genaue Linienführung und die entsprechende Massnahmen werden in einer nächsten Phase konzeptionell konkretisiert.

Priorität	Federführung	Involvierte Stellen
AP2: B (LV) 4566.2.012 AP3: B	Frauenfeld (ATV)	Gemeinde Matzingen (Bauverwaltung) Regio Frauenfeld Kanton Thurgau (TBA)

Umsetzung / Nächste Schritte

- Variantenstudium / Vorstudie bis 2021
- Projektierung 2022
- Umsetzung ab 2023

Controlling

Anzahl Radfahrende entlang der Murg

Zweckmässigkeit

Der regionale Radweg Murgtal ist ein wichtiger Bestandteil einer wirkungsvollen Förderung des Langsamverkehrs. Die Massnahme ergänzt das regionale Radwegenetz um eine wichtige Hauptachse und verbindet den Schwerpunkt in Agglomerationsnähe 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 positive Wirkungen:

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

-

Kosten

	Planung	Umsetzung
Anteil Bund (LV AP2)	0 %	x %
Anteil Kanton	0 %	y %
Anteil Regio Frauenfeld	0 %	0 %
Anteil Dritte	0 %	0 %
Anteil Gemeinde	100 %	100 - x - y%
Kosten CHF	0.3 Mio. CHF	2 Mio. CHF

Sanierung Fussgängerübergänge

Abgestimmtes
Verkehrssystem

VS 6.9
(GR)

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Fussgängerstreifen stellen wichtige Elemente des Fussgängernetzes dar. Teilweise entspricht ihre Ausgestaltung nicht den verkehrstechnischen Anforderungen, sodass eine hohe Sicherheit für Fussgänger nicht gewährleistet werden kann. In den Jahren 2015/2016 werden die Fussgängerstreifen in der Regio erhoben und hinsichtlich ihrer Normkonformität überprüft.

Strategie / Zielsetzung

Ein Ziel des Kantons Thurgau sowie der Regio Frauenfeld ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere der schwachen Verkehrsteilnehmenden. Die Fussgängerübergänge stellen einen Teil des Fussgängernetzes dar und müssen in der Wunschlinie der Gehenden liegen und sicher gestaltet sein.

Massnahmenbeschrieb

Aufbauend auf der Sicherheitsanalyse sollen die bestehenden Fussgängerstreifen innerhalb der Region saniert und sicher gestaltet werden:

- ausreichende Sichtweiten
- normgerechte Beleuchtung
- entsprechende Signalisation
- ausreichende Markierung

Priorität

Federführung

Involvierte Stellen

AP3: A

Kanton (TBA)

Gemeinden

Umsetzung / Nächste Schritte

- Erstellung Prioritätenliste und Etappierungsplan
- Ausarbeitung von Sanierungsplänen
- Schrittweise Umsetzung

Controlling

- Anzahl sanierte Fussgängerstreifen
- Anzahl Fussgängerunfälle an Fussgängerstreifen

Zweckmässigkeit

Die Massnahme entspricht der Strategie der Regio Frauenfeld, den Fuss- und Radverkehr zu fördern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, indem den Gehenden ein dichtes, umwegfreies und sicheres Wegenetz angeboten wird. Die Massnahme entspricht auch der Strategie, die Ortsdurchfahrten für Fussgänger aufzuwerten.

Erläuterungen

Kantonales Tiefbauamt



Fussgängerstreifenkataster

Gemeinde	Frauenfeld	Frequenz	
Strassenname/Nr	Rathausplatz 4	Situation	
Örtlichkeit	Rathaus	Sichtweiten	
Achse	H1	Ausrüstung	
ID	8954	Beleuchtung	
Erfasst durch / Datum Beurteilung	MicHar 31.03.2015	Nächste Beurteilung am	



Frequenz	
Fahrzeuge DTV	16300 Fz/Tg (gemessen)
FG Frequenz	>50 FG/h (geschätzt)

Nutzen

Die Sanierung der Fussgängerstreifen hat folgende Wirkungen

WK1: Verbesserung des Wegenetzes für Gehende

WK2:

WK3: Erhöhung objektive und subjektive Sicherheit der Gehenden

WK4:

Machbarkeit / Grundlagen

Verkehrsrichtpläne der Gemeinden

Abhängigkeiten

Konzept Ortsdurchfahrten

Quantitative Angaben

Fussgängerübergänge mit Sanierungsbedarf 2015: 35 Fussgängerübergänge

Fussgängerübergänge mit Sanierungsbedarf 2030: 0 Fussgängerübergänge

Kosten

	Planung	Umsetzung
Anteil Bund	0 %	x %
Anteil Kanton	50 %	50 - x %
Anteil Regio Frauenfeld	0 %	0 %
Anteil Dritte	0 %	0 %
Anteil Gemeinden	50 %	50 - x %
Kosten CHF	0.6 Mio. CHF	5.25 Mio. CHF

Sanierung Unfallschwerpunkte

Abgestimmtes Verkehrssystem

VS 6.10
(iA)

Ausgangslage / Handlungsbedarf

In der Regio Frauenfeld ereignen sich rd. 275 Verkehrsunfälle pro Jahr, wovon es bei rd. 170 zu Personenschäden kommt. Im Durchschnitt sterben 2 Personen pro Jahr bei Verkehrsunfällen in der Regio Frauenfeld.

Der Kanton Thurgau führt jährlich ein Black Spot Management (BSM) auf seinem Strassennetz durch. In der Region bestanden 2014 fünf Unfallschwerpunkte (USP), wovon zwei auf der Zürcherstrasse Ost gelegen sind. Deren Sanierung erfolgt im Zuge der Umgestaltung der Zürcherstrasse Ost (Verkehrsfluss ins Stadtzentrum 4566.209).

Folgende weitere Unfallschwerpunkte wurden erhoben:

- Einmündung Weststrasse-Thurstrasse
- Talbachplatz
- Schweizerhofkreisel

Strategie / Zielsetzung

Die Verkehrssicherheit insbesondere der schwachen Verkehrsteilnehmenden in der Regio Frauenfeld soll weiter erhöht werden. Zudem sollen die Strassenräume innerorts aufgewertet, Quartierzentren (Talbach) gestärkt und die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Massnahmenbeschrieb

Die erkannten Unfallschwerpunkte (USP) sollen saniert werden:

- Im Bereich des ausserhalb des Siedlungsgebietes gelegenen Knotens West-/Thurstrasse steht die bessere Erkennbarkeit des Knotens im Vordergrund.
- Im Bereich Talbach ist eine Totalsanierung des Knotenbereiches erforderlich, der heute als Provisorium betrieben wird. Der Talbach soll als Quartierzentrum aufgewertet und die Situation für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Weitere zu berücksichtigende Aspekte bei der Umgestaltung sind die Verkehrslenkung und öV-Priorisierung.

Priorität

Federführung

Involvierte Stellen

AP3: A

Kanton (TBA)

Stadt Frauenfeld (ATV)
Stadt Frauenfeld (AHS)

Umsetzung / Nächste Schritte

Knoten West-/Thurstrasse

- Vorprojekt erstellen
- Umsetzung/Realisierung

Bereich Talbach

- Vorstudie unter Berücksichtigung der städtebaulichen und verkehrlichen Anforderungen
- Projektierung
- Umsetzung

Controlling

Zweckmässigkeit

Unfall- und Konfliktanalysen

Die Sanierung der Unfallschwerpunkte trägt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Region bzw. Agglomeration bei. Die Sanierung des Knotenbereichs Talbach entspricht auch der Zielsetzung, die Quartierzentren zu stärken, den Strassenraum aufzuwerten sowie die Rahmenbedingungen für den Fuss- und Radverkehr zu verbessern.

Erläuterungen

Nutzen

Die Sanierung der Unfallschwerpunkte hat folgende Wirkungen

WK1: Verbesserungen für den Fuss- und Radverkehr

WK2: Aufwertung Strassenräume, Verbesserung Qualität des öffentlichen Raumes

WK3: Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit

WK4:

Machbarkeit / Grundlagen

Grundlage für die Sanierung der Unfallschwerpunkte bildet das Black Spot Management des Kanton Thurgaus. Für den Bereich Talbach wurden schon verschiedene Überlegungen angestellt, die bei der Planung und Projektierung berücksichtigt werden sollen.

Abhängigkeiten

Verkehrsmanagement, öV-Bevorzugung

Quantitative Angaben

Unfallschwerpunkte 2015: 5 Unfallschwerpunkte

Unfallschwerpunkte 2030: 0 Unfallschwerpunkte

Kosten

	Planung	Umsetzung
Anteil Bund	0 %	x %
Anteil Kanton	50 %	50 -x %
Anteil Regio Frauenfeld	0 %	0 %
Anteil Dritte	0 %	0 %
Anteil Gemeinden	50 %	50 -x %
Kosten CHF	0.3 Mio. CHF	3.0 Mio. CHF

öV-Konzept 2030

Abgestimmtes Verkehrssystem

VS 6.11 (iA)

Ausgangslage / Handlungsbedarf

Gemäss der Mobilitätsstrategie der Stadt Frauenfeld (Mobilität 2030) soll 40% des künftigen Verkehrswachstums mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden. Hierfür muss das öV-System entsprechend weiterentwickelt und ausgebaut werden.

Wichtige, zu berücksichtigende Randbedingungen sind:

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

Strategie / Zielsetzung

Als Grundlage für die Ausschreibung der Transportaufträge im Jahr 2021 soll eine langfristige öV-Strategie für die Agglomeration Frauenfeld erarbeitet werden. In diesem sollen die bestehenden und neuen Verkehrsströme möglichst gut und wirtschaftlich abgedeckt werden.

Die Linien, der Takt und die Gefässgrössen des künftigen öV-Systems in der Stadt Frauenfeld inklusive der angrenzenden Gemeinden sollen bestimmt werden.

Massnahmenbeschrieb

Mit dem öV-Konzept sollen eine Bedarfsanalyse durchgeführt und die Zielsetzungen konkretisiert werden. Das künftige Fahrplankonzept sowie die Anforderungen an die Fahrzeuge und die Infrastruktur (Depot, Haltestellen, Bahnhofsplatz) soll definiert werden.

Priorität

Federführung

Involvierte Stellen

AP3: A (EL)

Stadt Frauenfeld

Gemeinden Felben-Wellhausen, Gachnang und Hüttlingen

Kanton Thurgau (AöV)

Umsetzung / Nächste Schritte

- Erarbeitung Pflichtenheft
- Ausschreibung und Auswahl Planerbüro (2016)
- Erarbeitung Konzept (2017)

Controlling

--

Zweckmässigkeit

Das öV-Konzept leitet sich direkt aus der Mobilitätsstrategie der Stadt Frauenfeld ab und ist Voraussetzung, dass der öffentliche Verkehr seine angestrebte Funktion im Mobilitätsmarkt übernehmen kann. Das Mobilitätskonzept bildet die Grundlage für die langfristige Weiterentwicklung des öV-Systems in der Agglomeration Frauenfeld.

Erläuterungen

Nutzen

Das öV-Konzept 2030 hat folgende Wirkungen:

WK1: Verbesserung des öV-Angebotes in der Agglomeration Frauenfeld

WK2: Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Entwicklungsstandorten

WK3: Indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den öV

WK4: Indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den öV

Machbarkeit / Grundlagen

Grundlage bildet der Richtplan Siedlung- und Verkehr 2011, die Mobilitätsstrategie (Mobilität 2030), STEP 2025/2030 sowie das Stadtbuskonzept 2030

Abhängigkeiten

Verkehrsmanagement, S-Bahnhaltestelle Langdorf

Quantitative Angaben

Nachfrage öV 2013: 15'000 Personenfahrten/Tag

Nachfrage öV 2030: 25'000 Personenfahrten/Tag

Kosten

	Planung	Umsetzung
Anteil Bund	0 %	0 %
Anteil Kanton	0 %	0 %
Anteil Regio Frauenfeld	0 %	0 %
Anteil Dritte	0 %	0 %
Anteil Gemeinden	100 %	0 %
Kosten CHF	0.06 Mio. CHF	0 Mio. CHF

Langsamverkehrskonzept Stadt Frauenfeld	Abgestimmtes Verkehrssystem	VS 6.12 (iA)
Ausgangslage / Handlungsbedarf		
<p><i>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 Radwegnetzes unternommen. Die bisherigen Planungen und Projekte stützen sich auf die Schwachstellenanalyse (Fuss- und Velocheck) sowie das Fuss- und Velokonzept im Rahmen des Agglomerationsrichtplans (2009 resp. 2011).</i></p> <p><i>Auf Basis des Agglomerationsrichtplan soll nun mit dem Langsamverkehrskonzept eine aktuelle Grundlage für die weitere Aufwertung des Fuss- und Velowegnetzes in der Stadt Frauenfeld geschaffen werden.</i></p>		
Strategie / Zielsetzung		
<p><i>Behebung von Schwachstellen und Netzlücken im Fuss- und Velowegnetz</i></p> <p><i>Sicherstellung von Fuss- und Veloverbindungen in Siedlungsentwicklungsgebiete</i></p> <p><i>Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer</i></p>		
Massnahmenbeschrieb		
<p>Das zu erarbeitende Langsamverkehrskonzept beinhaltet folgende Hauptelemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schwachstellenanalyse bestehendes Fuss- und Veloverkehrsnetz • Ziele, Strategie, Handlungsfelder • Netzplanung für zukünftigen Fuss- und Veloverkehr • Massnahmen (v.a. Schliessung von Netzlücken, Defizite Verkehrssicherheit) 		
Priorität	Federführung	Involvierte Stellen
AP3: A (EL)	Stadt Frauenfeld	Kanton Thurgau (TBA)
Umsetzung / Nächste Schritte		
<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Pflichtenheft • Ausschreibung und Auswahl Planerbüro (2017) • Erarbeitung Konzept (2018) 		
Controlling		
--		
Zweckmässigkeit		
<p><i>Die Massnahme entspricht der Strategie, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und weist ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf.</i></p>		

Erläuterungen

Umfangreiche, sich daraus ergebende Infrastrukturmassnahmen werden allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt (Priorität B) umgesetzt.

Nutzen

Das Langsamverkehrskonzept hat folgende Wirkungen:

WK1: Schaffen eines sicheren, direkten und attraktiven Fuss- und Veloverkehrsnetzes

WK2: Indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerungseffekte zum LV

WK3: Behebung von sicherheitsrelevanten Schwachstellen im LV-Netz

WK4: Indirekte Wirkung durch Verkehrsverlagerungseffekte zum LV

Machbarkeit / Grundlagen

Agglomerationsrichtplan Siedlung- und Verkehr 2011

Abhängigkeiten

Sanierung Fussgängerübergänge

Sanierung Unfallschwerpunkte

Regionaler Radweg Murgtal

Agglomerationsradweg in Bahnnähe (Gachnang – Frauenfeld – Felben/Wellhausen)

Vertiefung Masterplan ESP Langdorf

Quantitative Angaben

Kosten

	Planung	Umsetzung
Anteil Bund	0 %	0 %
Anteil Kanton	0 %	0 %
Anteil Regio Frauenfeld	0 %	0 %
Anteil Dritte	0 %	0 %
Anteil Gemeinden	100 %	0 %
Kosten CHF	0.1 Mio. CHF	0 Mio. CHF