

Agglomerationsprogramm Frauenfeld

5. Generation



Titelbild: Regio Frauenfeld, 2024

Beschlüsse

Die Exekutiven der beteiligten Gemeinden Felben-Wellhausen, Frauenfeld, Gachnang und Matzingen sowie die Regio Frauenfeld stimmten der Endfassung des Agglomerationsprogramms 5. Generation zu. Mit RRB Nr. 150 vom 11. März 2025 genehmigte der Regierungsrat des Kantons Thurgau das Agglomerationsprogramm zur Einreichung durch die Regio Frauenfeld an den Bund.

Auftraggeberin

Regio Frauenfeld und Kanton Thurgau (Trägerschaft)

Lenkungsausschuss

Sascha Bundi, Leiter Amt für Tiefbau und Verkehr, Stadt Frauenfeld
Dominik Diezi, Regierungsrat Kanton Thurgau, Vorsteher Departement Bau und Verkehr
Andrea Hofmann, Stadträtin Frauenfeld, Vorsteherin Departement Bau und Verkehr
Roger Jung, Gemeindepräsident Gachnang
Andrea Näf, Leiterin Amt für Raumentwicklung, Kanton Thurgau
Ralph Ott, Gemeindepräsident Felben-Wellhausen
Peter Schellenberg, Gemeindepräsident Matzingen
Hartwig Stempfle, Leiter Tiefbauamt, Kanton Thurgau
Anders Stokholm, Präsident Regio Frauenfeld
Daniel Stutz, Projektleiter Amt für Raumentwicklung, Kanton Thurgau
Stefan Thalmann, Leiter öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

Gesamtverantwortung

Birgit Grebe
Amt für Hochbau und Stadtplanung
Projektleiterin Agglomerationsprogramm
Schlossmühlestrasse 7
8501 Frauenfeld
birgit.grebe@stadtfrauenfeld.ch
00 41 52 724 52 79

Beteiligte Fachpersonen

Anja Hardt, Patrik Linggi, Amt für Hochbau und Stadtplanung, Stadt Frauenfeld
Beat Luchsinger, Mark Meeder, Amt für Tiefbau und Verkehr, Stadt Frauenfeld
Sandro Dünki, Raffaele Landi, Tiefbauamt, Kanton Thurgau
Daniel Zollinger, Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau
Aurelia Nyfeler-Brunner, Amt für Umwelt, Kanton Thurgau
Jana Bösch, Regio Frauenfeld
Marcel Brühwiler, Gachnang
Walter Lanz, Matzingen

Projektbearbeitung

Kontextplan AG, Gutenbergstrasse 6, CH-3011 Bern, info@kontextplan.ch
Clelia Bertini, Projektleitung
Markus Hofstetter, Steuerung und Qualitätssicherung

bhateam ingenieure ag, Breitenstrasse 16, 8501 Frauenfeld
Adrian Sauter, Experte Raumentwicklung und Landschaft

Datei: 4566_AP5_Frauenfeld_Teil4_Mitwirkungsbericht.pdf

1 Ausgangslage

Gemäss den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 01. Februar 2023 ist die betroffene Bevölkerung angemessen über den Inhalt des Agglomerationsprogramms (AP) zu informieren. Sie muss nachweislich die Gelegenheit gehabt haben, sich zum Inhalt des Agglomerationsprogramms in seiner Gesamtheit zu äussern. Die Form wird der Trägerschaft überlassen. Der Partizipation der betroffenen Bevölkerung muss genügend Zeit eingeräumt und die Dokumente müssen allen Interessierten zugänglich gemacht werden.

Die Trägerschaft des AP5 Frauenfeld, die Regio Frauenfeld mit den beitragsberechtigten Gemeinden und der Kanton Thurgau, haben die Form einer öffentlichen Mitwirkung gewählt. Mit dem Medienanlass am 10. Juni 2024 in Gachnang wurden die Vertreterinnen und Vertreter der lokalen und regionalen Medien eingeladen, bestehende und geplante Massnahmen vor Ort zu besichtigen und über den Start der öffentlichen Mitwirkung am 12. Juni 2024 zu berichten. Die Mitwirkung wurde ebenfalls in den kantonalen und kommunalen Amtsblättern angekündigt. Sie dauerte während rund 13 Wochen bis zum 6. September 2024. Der Teil 1, Bericht und der Teil 2, Massnahmenband, standen dafür elektronisch zur Verfügung.

Es gingen 130 einzelne Stellungnahmen von neun Organisationen, Parteien und Privatpersonen ein. Nach Auswertung der Stellungnahmen wurden alle Teilnehmenden angeschrieben und im Namen der Trägerschaft für das Interesse und die Wertschätzung am Agglomerationsprogramm gedankt.

Nachfolgend sind die Stellungnahmen und der Umgang damit sowie die Begründungen in einer Tabelle abgebildet.

2 Abkürzungen und Erläuterungen

Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV):

Die RPAV dienen als fachliche Hilfe für die Erarbeitung, Prüfung und Umsetzung des AP5 und zeigen die für den Bund verbindliche Prüfmethode auf.

Massnahmenblätter:

Die RPAV definieren insbesondere den Inhalt und Umfang der Massnahmenblätter. Die im Teil 2, Massnahmenband, beschriebenen Massnahmen orientieren sich an den Vorgaben des Bundes.

Priorisierung:

Die Priorisierung bezieht sich auf den Umsetzungshorizont. Für die Massnahmen des AP5 wird folgendermassen unterschieden:

Priorität A = Umsetzungshorizont 2028 bis 2032

Priorität B = Umsetzungshorizont 2032 bis 2036

Priorität C = Umsetzungshorizont nach 2036

Innerhalb eines Umsetzungshorizontes wird nicht weiter priorisiert.

Bau- und Finanzreife:

A-Massnahmen sind baureif, wenn die Planungs-, Projektierungs- und Bewilligungsverfahren abgeschlossen sind oder im Umsetzungshorizont der Priorität A abgeschlossen werden. Finanzreif sind sie, wenn die Finanzierung für die Investitionen für die geplanten Massnahmen sichergestellt ist und ein Finanzierungsplan sowie der Nachweis der langfristigen Finanztragbarkeit vorliegen.

3 **Stellungnahmen**

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
1	EDU Stadt und Bezirk Frauenfeld	1			Im Grundsatz geht das Agglomerationsprogramm 5. Generation mit den Schwerpunkten Freiraum / Siedlung / Verkehr in die richtige Richtung. Es ist uns bewusst, dass es sich um ein sehr grosses und umfassendes Programm handelt. Die Umsetzung aus der ersten und zweiten Generation der Agglomerationsprogramme ist immer noch nicht auf der Zielgerade. Deshalb ist es sehr wichtig, bei der 5. Generation nicht wieder die gleichen Fehler zu machen, in Form von zu vielen Eingaben. Schlussendlich sollten Planung die man macht auch umgesetzt werden. Die Stadt Frauenfeld ist bekannt das sie viel plant und wenig umsetzt dies Geld ist aber dann verloren. Die Stadt Frauenfeld ist finanziell nicht auf Rosen gebettet. Bei den Massnahmen werden sehr viele neue Punkte aufgegriffen, die weitere Kosten verursachen. Die Priorisierung ist zu wenig erkennbar. Eine Vernehmlassung von über 200 Seiten und ohne wirkliche Zusammenfassung ist nicht Zielführend und geht am Normalbürger vorbei.	-	Kenntnisnahme	Die Priorisierung der Massnahmen beruht auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023 und ist für das AP ausreichend und vollständig. Die Auswahl der Massnahmen wurde in Abhängigkeit der vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen vorgenommen; die Planungs- sowie die Bau- und Finanzreife gemäss Anforderungen des Bundes ist gegeben. Die Massnahmen sind über den Umsetzungshorizont eindeutig priorisiert. Das Agglomerationsprogramm ist eine ganzheitliche Planung und fasst die Ziele, Strategien und Massnahmen aus bereits bestehenden Planungsinstrumenten zusammen.
2	EDU Stadt und Bezirk Frauenfeld			5G.S1 5G.S2	Eine Planung in einem solchen Gebiet ist wichtig. Der Grösste Teil dieser Flächen, die Bestandteil dieser Planung sind, gehören der Schweizer Armee. Eine Planung anzustossen als Stadt Frauenfeld ist nur sinnvoll, wenn ein Vorvertrag für eine Übernahme im Baurecht durch die Stadt Frauenfeld schriftlich vereinbart ist. Sonst tätigt die Stadt Frauenfeld Planungen, die bis zur Umsetzung gar nicht mehr den sich rasant entwickelnden Anforderungen entsprechen. Somit wäre das Geld vergebens eingesetzt worden.	-	Kenntnisnahme	Die Planungen erfolgen unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse.
3	EDU Stadt und Bezirk Frauenfeld			5G.L1	Bei diesem Projekt ist der Frauenfelder Campingplatz involviert. Was ist die Strategie der Stadt für die Zukunft des Campingplatzes?	-	Kenntnisnahme	Die Stadt Frauenfeld möchte den Campingplatz erhalten und attraktiver gestalten.
4	EDU Stadt und Bezirk Frauenfeld			5G.LV.B.1f	Es ist in Frage zu stellen, ob diese Massnahme ohne Zusicherung des Landes der Schweizer Armee im Baurecht überhaupt geplant werden soll?	-	Kenntnisnahme	Die Planungen erfolgen unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
5	EDU Stadt und Bezirk Frauenfeld			5G.AS.C.1a	Der Talbach Kreisel wurde im Jahr 2020 aufgewertet. Das Innenleben wurde mit Vorteil Naturnah vom Kanton Thurgau und der Stadt Frauenfeld gefördert. Darum gibt es aus unserer Sicht zurzeit keinen Handlungsbedarf. Dieses Projekt kann auf die nächste Generation der Agglomerationsprogramme verschoben werden.	-	keine Anpassung	Diese Massnahme ist mit Priorität C im Umsetzungshorizont nach 2036 eingeordnet und wird nicht für die Beurteilung der Wirksamkeit des AP5 berücksichtigt. Sie zeigt aber auf, dass die Trägerschaft das Zukunftsbild 2040 mit geeigneten Massnahmen erreichen will.
6	SP Frauenfeld	1	10		Tabelle B3 Antrag: Verweisquelle anpassen	Fehlermeldung	Anpassung	Die Verweisquelle wird angepasst.
7	SP Frauenfeld	1	16		Text Hinweis zur Wirksamkeitsbeurteilung: Mehr Strassen generieren mehr Verkehr. Die Einführung von Tempo-30 in der Innenstadt ist essenziell und muss baldmöglichst umgesetzt werden.	-	Kenntnisnahme	Im Agglomerationsperimeter wurden in der Vergangenheit bereits viele Tempo-30-Zonen umgesetzt. Die Einführung weiterer Tempo-30-Zonen wird gemäss Kapitel 1.3.3 des Hauptberichts im Projekt "Aufwertung Strassenräume Innenstadt" geprüft.
8	SP Frauenfeld	1	21		Text Frage: Wie ist die Mitbestimmung der Delegiertenversammlung? Was ist, wenn die Einreichung am 28.11.24 nicht beschlossen wird?	-	Kenntnisnahme	Die Delegiertenversammlung wurde während der Erarbeitungszeit des Agglomerationsprogramms mehrfach konsultiert und informiert. Ein Nicht-Beschliessen durch dasselbe Organ ist möglich, aber unwahrscheinlich.
9	SP Frauenfeld	1	23		Text Antrag: Aktueller Stand muss vorliegen.	Es ist ein essenzieller Bestandteil. Nur damit kann die Vernehmlassung bewertet werden	keine Anpassung	Die Zusammenfassung zur öffentlichen Mitwirkung kann erst nach der öffentlichen Mitwirkung erstellt werden.
10	SP Frauenfeld	2	26, 35, 36		Text Antrag: Aktueller Stand muss vorliegen.	Es ist ein essenzieller Bestandteil. Nur damit kann die Vernehmlassung bewertet werden.	keine Anpassung	die Unterlagen sind bis auf letzte Abklärungen in aktuell noch laufenden Projekten vollständig. Es fanden/finden z.B. noch Volksabstimmungen statt, deren Resultat abgewartet wurde/wird.
11	SP Frauenfeld	2	36		Text A: Vereinheitlichung des Wordings.	Hier wird vom Halbanschluss „Pfy“ gesprochen, davor vom Halbanschluss „Felben-Pfy“.	Anpassung	Die Begriffe werden im Bericht vereinheitlicht
12	SP Frauenfeld	2	37		Text A: Die URL zum Aggloportal soll notiert werden.	Der Umsetzungsstand ist sonst nicht auffindbar.	Teilanpassung	Das Aggloportal ist ein internes Projekt- und Controlling Tool und nicht öffentlich zugänglich. Die Erwähnung wird im Bericht gestrichen. Der Umsetzungsstand wird im Bericht ausreichend beschrieben.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
13	SP Frauenfeld	2	37		Text Frage: In welchem Umfang und ab wann wird das Umsetzungsreporting dem Gemeinderat vorgelegt?	Bis jetzt war das nicht der Fall.	Kenntnisnahme	Das Umsetzungsreporting wird dem Gemeinderat ab dem 24. September 2024 vorgelegt.
14	SP Frauenfeld	3.6	106		Text Hinweis: Eine Autofreie Innenstadt würde die Aufenthaltsqualität fördern. Innovative Idee und Aktionen für die Innenstadt sollten gefördert werden.	-	Kenntnisnahme	Das Stimmvolk hat in einem Grundsatzentscheid nach einer Abstimmung vom September 2021 gegen eine autofreie Innenstadt abgestimmt.
15	SP Frauenfeld	3.7	111		Text Hinweis: Das Strassennetz insbesondere in der Innenstadt ist MIV-freundlich und verkehrsorientiert.	Dies führt zu einer geringen Aufenthaltsqualität und benachteiligt die Zufussgehenden.	Kenntnisnahme	Im Rahmen der Aufwertung Innenstadt werden Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation geprüft. Dabei können in einem 3-stufigen Mitwirkungsverfahren Bedürfnisse und Interessen eingebracht werden.
16	SP Frauenfeld	3.7	112		Text Hinweis: Die Schulwege sollten besondere Beachtung erhalten. z.B durch Tempo-30 im Umkreis von Schulhäusern und Kindergärten.	-	Kenntnisnahme	Ein Schulwegplan der Stadt Frauenfeld wird im Rahmen der kommunalen Richtplanung geprüft.
17	SP Frauenfeld	3.8	113		Verweis auf die vom Volk angenommene Veloinitiative.	-	Anpassung	Das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) ist seit dem 1. Januar 2023 in Kraft und wird so im Kapitel 3.9 erwähnt.
18	SP Frauenfeld	3.9	118		Text ‚Stadtbusangebot‘ Hinweis: Die Fahrpreise sollten überdacht werden (Beispiel Kreuzlingen)	Hohe Fahrpreise laden nicht dazu ein, den Bus statt dem Auto zu nehmen. Hinweis: Nicht alle Stadtbusse sind behindertengerecht.	Kenntnisnahme	Die Angebotsentwicklung von StadtBus Frauenfeld ist nicht explizit Bestandteil des AP.
19	SP Frauenfeld	3.11	123		Text Verweis auf das Parkierungsreglement S.129	-	Kenntnisnahme	Es können nur Rückmeldungen zum AP berücksichtigt werden.
20	SP Frauenfeld	3.11	129		Text A: Aktueller Stand muss vorliegen.	Es ist ein essenzieller Bestandteil. Nur damit kann die Vernehmlassung bewertet werden.	keine Anpassung	Die textliche Ergänzung erfolgt nach Abschluss des Testbetriebs Smart Parking im November 2024.
21	SP Frauenfeld	3.12	130		Text Frage: Kann Thurplus die geforderte Energie liefern?	-	Kenntnisnahme	Ja, Thurplus kann die geforderte Energie liefern.
22	SP Frauenfeld	allgemeine Rückmeldung			Hinweis: Die Barrierefreiheit in Bezug auf Farbenblindheit (wenigstens die Rot/Grün-Schwäche) sollte beachtet werden. Hinweis: Die Beschriebe zu den Schwerpunktgebieten (ab S.64) sind teilweise sehr lange oder wiederholen sich.	-	Teilanpassung und Kenntnisnahme	Die Abbildungen werden geprüft und wo noch möglich, angepasst. Der Hinweis wird für die weiteren noch zu erstellenden Grafikprodukte aufgenommen.
23	SP Frauenfeld			5G.S1 5G.S2	Hinweis: Bei dem erheblich angestiegenen ‚Einwohnerpotential angestrebt‘ ist ein Nutzungsort für Schule und auch für Freizeit vorzusehen. Text ‚Abgeschlossene Planungsschritte‘ Hinweis: Der Termin Testplanung 2026 scheint sportlich bis unrealistisch.	-	Kenntnisnahme	Die Planungen erfolgen unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzendenbedürfnisse.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
24	SP Frauenfeld			5G.S3	Text ‚Massnahmenbeschrieb‘ Hinweis: Insbesondere bei einem Verkauf des Areals braucht es Grundbuchrechtliche Absicherungen. Text ‚Vorgesehene Planungsschritte‘ Hinweis: Die ersten beiden Planungsschritte im 2024 zu erreichen scheint nicht möglich.	-	Anpassung	Die Termine werden um ein Jahr verschoben.
25	SP Frauenfeld			5G.S5	Frage: ‚Verzicht auf alles Unnötige‘, was wird als unnötig eingestuft?	-	Kenntnisnahme	Die Definition, was unnötig ist, wird im Rahmen der Erarbeitung des Konzepts Stadtmobiliar festgelegt.
26	SP Frauenfeld			5G.S7	Hinweis 1: Materialisierung muss ins Konzept aufgenommen werden. B: Nicht nur die Höhe, sondern auch die Gestaltung (Materialisierung) hat einen Einfluss auf das Erscheinungsbild von Hochhäusern. Hinweis 2: Alles, was im Baureglement anzugehen ist soll in einem Mal gemacht werden.	-	Kenntnisnahme	Alle Qualitätsaspekte und die weiteren Schritte zur Qualitätssicherung werden im Konzept thematisiert und festgelegt.
27	SP Frauenfeld			5G.L1	Hinweis: Wichtig, dass die Revitalisierung der Murg in diesem Abschnitt zur Umsetzung kommt. Aus Sicht der Biodiversität ist dies heute ein sehr schlechter Abschnitt.	-	Kenntnisnahme	Die Massnahme 5G.L1 umfasst die Revitalisierung der Murg.
28	SP Frauenfeld			5G.D.VB	Hinweis: Dem Aus-und Aufladen sowie Eltern-taxi vor dem Schwimmbad muss genau wie auch der Signaletik der Parkplätze für Badegäste (Badiparkplatz, Schlosspark) Beachtung geschenkt werden.	-	Kenntnisnahme	Die Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Verkehrsberuhigung berücksichtigt die Situation vor Ort.
29	SP Frauenfeld			5G.LV.A.1k	Hinweis: Reutenenstrasse und Marktplatz via Stadtgartenweg verbinden.	Anschluss an bestehenden Veloweg (Zwischen Festhalle und Rüegerholz) nutzen.	Kenntnisnahme	Beim Agglomerationsprogramm handelt es sich um eine ganzheitliche Planung. Erst im nächsten Schritt werden die aufgeführten Massnahmen als einzelne Projekte detailliert bearbeitet.
30	SP Frauenfeld			G5.LV.A.1l und m	Antrag: Überquerung der Walzmühlestrasse – Vortrittssituaiton prüfen.	Gefahr für den Veloverkehr, da Walzmühlestrasse Tempo 50 und Industrieverkehr.	Kenntnisnahme	Beim Agglomerationsprogramm handelt es sich um eine ganzheitliche Planung. Erst im nächsten Schritt werden die aufgeführten Massnahmen als einzelne Projekte detailliert bearbeitet.
31	SP Frauenfeld			5G.LV.A.1o und p	A: Querung des Osterhaltenkreisels–Veloverkehrsführung prüfen (nicht nur jeweils bis an den Kreisel, sondern den Kreisel mitdenken) A: Signalisieren und Schliessen der Lücken des Velowegs zwischen Osterhalden und Zuckerfabrik	Der vorhandene Veloweg vor der Autobahn Ein-und Ausfahrt soll genutzt werden.	Kenntnisnahme	Es ist bereits eine bestehende Veloquerung in der Verbindung von Erzenholz nach Frauenfeld entlang des Osterhaldenkreisels vorhanden. Die Schliessung der Lücken des Velowegs zwischen Osterhalden und Zuckerfabrik liegt im Aufgabengebiet des ASTRA.
32	SP Frauenfeld			5G.LV.B.1c	A: Weiterführender Fuss-und Veloweg Oberwil-Frauenfeld (Schollenholz) soll geprüft werden	-	Kenntnisnahme	Die Massnahme wird für das AP6 geprüft.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
33	SP Frauenfeld			5G.AS.A.1a	A: Anschluss an Veloweg ‚Osterhalden-Zuckerfabrik‘ prüfen.	Verbindung Nord-Süd gewährleisten	Kenntnisnahme	Im Rahmen der Aufwertung Kreisel Messenriet wird der Anschluss an den Veloweg in die Planung miteinbezogen. Die Schliessung der Lücken des Velowegs zwischen Osterhalden und Zuckerfabrik liegt im Aufgabengebiet des ASTRA.
34	SP Frauenfeld			5G.üM1	A: Im Bilduntertitel ist eine Leistungssteigerung auf der Linie Winterthur –Konstanz beschrieben. Diese wird im Text aber nicht mehr erwähnt. Hinweis: ‚Umgestaltung des Bahnhofplatzes Frauenfeld‘ Dies ist nicht ‚grösstenteils umgesetzt‘ sondern wird gemäss Bericht sistiert oder gestoppt. Der Bahnhofplatz muss aber insbesondere in Bezug auf den Ausbau des Busverkehrs im Bereich der Bushaltestellen neu gedacht werden. Die Plattform ist zu eng und die Überquerung des Platzes ist insbesondere für ältere Menschen sowie für Geh- und Sehbehinderte gefährlich.	-	Anpassung	Quelle zum Bild wird ergänzt. Innerhalb der Umsetzungsfrist für das AP2 (bis Ende 2027) wird der Bahnhofplatz Frauenfeld nicht mehr umgestaltet oder neu gedacht. Dies bedeutet in der Terminologie des Bundes, dass von dieser Massnahme im Rahmen des AP Abstand genommen wird, sprich sie wird gestoppt bzw. sistiert. Im Umsetzungsbericht wird dies entsprechend erklärt. Bemerkung in Klammern wird gelöscht.
35	SP Frauenfeld			Allgemeine Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung: Hinweis: Es werden die Begriffe Radweg und Veloweg verwendet, wenn möglich ist dies zu vereinheitlichen. Hinweis: Die Barrierefreiheit in Bezug auf Farbenblindheit (wenigstens die Rot/Grün-Schwäche) sollte beachtet werden.	-	Anpassung	Die Begriffe werden im Bericht vereinheitlicht.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
36	Betroffene Landbesitzer			5G.L4	Wir erheben Einspruch gegen den Punkt 5G.L4 im Massnahmenband Teil 2. Betrifft Gachnang- Aufwertung Tegelbach zwischen Alte Landstrasse und Niederwil. Wir als Grundeigentümer sind nicht bereit für dieses Projekt Kulturland zu Verfügung zu stellen.	-	Kenntnisnahme	<p>Die Erschliessung des Gewerbegebiets „Alte Landstrasse“ und die Revitalisierung des Tegelbachs in der politischen Gemeinde Gachnang müssen in Einklang gebracht werden. Das AP5 Frauenfeld identifiziert Handlungsbedarf für das Gewerbegebiet „Alte Landstrasse“. Eine bedarfsgerechte Erschliessung des Gewerbegebiets und der angrenzenden Industriezone entlang der alten Landstrasse ist geplant. Dabei sollen die Wohngebiete „Islikon“ und „Niederwil“ umfahren werden (5G.KS.B.1). Zunächst wird ein umfassendes Verkehrskonzept erstellt, das alle Verkehrsteilnehmer – ÖV, Fussgänger, Radfahrer und den motorisierten Individualverkehr (MIV) einschliesslich des Güterverkehrs – berücksichtigt (5G. K.V1). Ziel der Massnahmen ist es, das Gewerbegebiet zu einem modernen, gut angebundenen und nachhaltigen Standort zu entwickeln, der Mobilität fördert und die Lebensqualität steigert. Eine Machbarkeitsstudie, die unter Einbeziehung verschiedener Anspruchsgruppen, wie betroffene Grundeigentümer, erstellt wird, unterstützt diesen Planungsprozess.</p> <p>Parallel dazu wird der Tegelbach durch Revitalisierungsprojekte aufgewertet, um die Ökologie, den Hochwasserschutz und die Naherholung aufeinander abzustimmen. Eine Vorstudie wird durchgeführt, um die Machbarkeit und potenzielle Massnahmen genauer zu prüfen. Dabei werden auch die betroffenen Grundeigentümer aktiv miteinbezogen, um deren Bedürfnisse und Anliegen zu berücksichtigen. Die Zugänglichkeit des Bachs für die Bevölkerung soll verbessert und das Gewässer erlebbarer gemacht werden. Diese Massnahmen zielen darauf ab, die Aufenthaltsqualität sowohl für die Wohn- als auch für die Arbeitsbevölkerung in der Umgebung zu erhöhen.</p>

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
37	Privatperson			5G.L4	Es ist uns wichtig, rechtzeitig und ausdrücklich mitzuteilen, dass sich der Tegelbachabschnitt zwischen Niederwil (Restaurant Wiesental) und Islikon (Bahnunterführung) nicht eignet für bauliche, schützenswerte Massnahmen um "Wasser für die Bevölkerung erlebbar zu machen". In diesem Gürtel zwischen Alte Landstrasse und Tegelbach wurde Industrie angesiedelt und nun sollten prioritär alle Möglichkeiten für eine bessere Verkehrsführung offengehalten werden. Früher oder später muss unserer Meinung nach, das Dorf Niederwil vom Verkehr entlastet werden.	-	Kenntnisnahme	<p>Die Erschliessung des Gewerbegebiets „Alte Landstrasse“ und die Revitalisierung des Tegelbachs in der politischen Gemeinde Gachnang müssen in Einklang gebracht werden. Das AP5 Frauenfeld identifiziert Handlungsbedarf für das Gewerbegebiet „Alte Landstrasse“. Eine bedarfsgerechte Erschliessung des Gewerbegebiets und der angrenzenden Industriezone entlang der alten Landstrasse ist geplant. Dabei sollen die Wohngebiete „Islikon“ und „Niederwil“ umfahren werden (5G.KS.B.1). Zunächst wird ein umfassendes Verkehrskonzept erstellt, das alle Verkehrsteilnehmer – ÖV, Fussgänger, Radfahrer und den motorisierten Individualverkehr (MIV) einschliesslich des Güterverkehrs – berücksichtigt (5G. K.V1). Ziel der Massnahmen ist es, das Gewerbegebiet zu einem modernen, gut angebundenen und nachhaltigen Standort zu entwickeln, der Mobilität fördert und die Lebensqualität steigert. Eine Machbarkeitsstudie, die unter Einbeziehung verschiedener Anspruchsgruppen, wie betroffene Grundeigentümer, erstellt wird, unterstützt diesen Planungsprozess.</p> <p>Parallel dazu wird der Tegelbach durch Revitalisierungsprojekte aufgewertet, um die Ökologie, den Hochwasserschutz und die Naherholung aufeinander abzustimmen. Eine Vorstudie wird durchgeführt, um die Machbarkeit und potenzielle Massnahmen genauer zu prüfen. Dabei werden auch die betroffenen Grundeigentümer aktiv miteinbezogen, um deren Bedürfnisse und Anliegen zu berücksichtigen. Die Zugänglichkeit des Bachs für die Bevölkerung soll verbessert und das Gewässer erlebbarer gemacht werden. Diese Massnahmen zielen darauf ab, die Aufenthaltsqualität sowohl für die Wohn- als auch für die Arbeitsbevölkerung in der Umgebung zu erhöhen.</p>

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
38	SVP Stadtpartei Frauenfeld	allgemeine Rückmeldung			Im Grundsatz geht das Agglomerationsprogramm 5. Generation mit Freiraum/Siedlung/Verkehr in die richtige Richtung. Es ist uns bewusst, dass es sich um ein sehr grosses und umfassendes Programm handelt. Die Umsetzungen aus der ersten und zweiten Generation der Agglomerationsprogramme sind jedoch noch nicht auf der Zielgerade. Dadurch ist es in Frage zu stellen, ob die Stadt Frauenfeld bei der 5. Generation überhaupt viele Eingaben tätigen soll. Letztendlich sollten Planungen, die man macht, auch umgesetzt werden. Die Stadt Frauenfeld ist bekannt dafür, dass sie viel plant und wenig umsetzt. Dieses Geld ist dann aber verloren. Die Stadt Frauenfeld ist finanziell nicht auf Rosen gebettet. Bei den Massnahmen werden sehr viele neue Punkte aufgegriffen, die weitere Kosten verursachen. Die Priorisierung ist zu wenig erkennbar. Eine Vernehmlassung von über 200 Seiten und ohne wirkliche Zusammenfassung ist nicht Zielführend und geht am Normalbürger vorbei.	-	Kenntnisnahme	Die Priorisierung der Massnahmen beruht auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023 und ist für das AP ausreichend und vollständig. Die Auswahl der Massnahmen wurde in Abhängigkeit der vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen vorgenommen; die Planungs- sowie die Bau- und Finanzreife gemäss Anforderungen des Bundes ist gegeben. Die Massnahmen sind über den Umsetzungshorizont eindeutig priorisiert. Das Agglomerationsprogramm ist eine ganzheitliche Planung und fasst die Ziele, Strategien und Massnahmen aus bereits bestehenden Planungsinstrumenten zusammen.
39	SVP Stadtpartei Frauenfeld			5G.S1 ,5G.S2	Eine Planung in einem solchen Gebiet ist wichtig. Der Grösste Teil dieser Flächen, die Bestandteil dieser Planung sind, gehören der Schweizer Armee. Eine Planung als Stadt Frauenfeld anzustossen ist nur dann sinnvoll, wenn ein Vorvertrag zur Übernahme im Baurecht durch die Stadt Frauenfeld in Aussicht gestellt ist. Sonst tätige die Stadt Frauenfeld Planungen, die bis zu ihrer Umsetzung unter Umständen gar nicht mehr realisierbar sind. Somit wäre das Geld vergebens ausgegeben worden.	-	Kenntnisnahme	Die Planungen erfolgen unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse.
40	SVP Stadtpartei Frauenfeld			5G.L1	Bei diesem Projekt ist der Frauenfelder Campingplatz involviert. Was ist die Strategie von der Stadt für die Zukunft des Campingplatzes?	-	Kenntnisnahme	Die Stadt Frauenfeld möchte den Campingplatz erhalten und attraktiver gestalten.
41	SVP Stadtpartei Frauenfeld			5G.LV.B.1f	Es ist in Frage zu stellen, ob diese Massnahme, ohne die Zusicherung des Bodens (im Baurecht) durch die Schweizer Armee, überhaupt geplant werden soll.	-	Kenntnisnahme	Die Planungen erfolgen unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
42	SVP Stadtpar- tei Frau- enfeld			5G.AS.C.1a	Der Talbach Kreisel wurde bereits im Jahr 2020 aufgewertet. Der Innenbereich wurde von der Stadt Frauenfeld zusammen mit dem Kanton Thurgau naturnah gestaltet. Für diese Massnahme gibt es aus unserer Sicht zurzeit keinen Handlungsbedarf und sie kann ohne weiteres auf die 6. oder sogar auf die 7. Generation der Agglomerationsprogramme verschoben werden.	-	keine Anpas- sung	Diese Massnahme ist mit Priorität C im Umsetzungs- horizont nach 2036 eingeordnet und wird nicht für die Beurteilung der Wirksamkeit des AP5 berücksich- tigt. Sie zeigt aber auf, dass die Trägerschaft das Zu- kunftsbild 2040 mit geeigneten Massnahmen errei- chen will.
43	RWU	allgemeine Rückmel- dung			Das Agglomerationsprogramm bietet eine um- fassende Übersicht über die Entwicklung der Region. Die Analysen im Bericht führen zu ei- nem fundierten Bild der Region und identifi- zieren den Handlungsbedarf sowie Teilstrate- gien für die Umsetzung. Das klare Zukunftsbild bietet Zielsetzungen, die eine fortschrittliche Entwicklung der Region versprechen. Der RWU-Vorstand regt an, wie bereits in der Re- gion Winterthur und Umgebung, die Agglo- merationsprogramme auf das Wesentliche zu beschränken. Konkret stellt sich die RWU vor, in den Agglomerationsprogrammen nur dort Teilstrategien oder Ziele zu formulieren, wo auch entsprechende Massnahmen von den Gemeinden eingegeben werden. Die RWU er- mutigt die Regio Frauenfeld dazu, sich für ei- nen kompakten und prägnanten Berichtsauf- bau von künftigen Agglomerationsprogram- men einzusetzen. Die Teilstrategien und der Handlungsbedarf überlappen sich teilweise stark in ihrem Inhalt, die Unterscheidung wird nicht ganz deutlich. Die Abbildungen im Be- richt sind teilweise schwierig lesbar.	-	Kenntnis- nahme	-
44	RWU	1			Die RWU begrüsst den direkten Bezug zum Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung. Die Massnahmen enthalten keine Eingaben, die die Region Winterthur betref- fen.	-	Kenntnis- nahme	-
45	RWU	2			Die Beschreibung der nicht umgesetzten Mas- snahmen aus AP3 ist ausführlich und gut be- gründet.	-	Kenntnis- nahme	-
46	RWU	3.4			Die Verbindung von Siedlung und Verkehr wird als sinnvoll erachtet, ebenso wie das de- taillierte Aufzeigen von Schwierigkeiten in je- dem Schwerpunkt.	-	Kenntnis- nahme	-

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
47	RWU	3.5			Die detaillierte und ausführliche Abhandlung der Landschaft steht nicht im Gleichgewicht zu den eingereichten Massnahmen.	-	Kenntnisnahme	Im AP3 fehlte das Thema Landschaft komplett, was vom Bund bemängelt wurde. Für das AP5 wurde deshalb eine ausführliche Analyse vorgenommen. Gemäss aktuellen Vorgaben des Bundes sind Massnahmen im Bereich Landschaft optional. Die Analyse hat gezeigt, dass teilweise zwar Handlungsbedarf besteht, aber gleichzeitig auch vieles bereits gut ist. Die Anzahl der Massnahmen Landschaft ist entsprechend niedrig. Ebenfalls wurde eine Gewichtung von möglichen Massnahmen aus allen Themenfeldern in Abhängigkeit der vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen vorgenommen.
48	RWU	3.6			Wir weisen Sie darauf hin, dass Sie den Modalsplit in der Analyse als akzeptabel/gut beurteilen. Bei den Zielen wird der Auto-Anteil jedoch als deutlich zu hoch bezeichnet. Es fehlen die Verbindung von der Analyse zum Zielwert sowie entsprechende Massnahmen, die auf die Reduktion des Autoverkehrs zielen.	-	Kenntnisnahme	Die Textstellen in der Analyse und bei den Zielen werden aufeinander abgestimmt. Die eingegebenen Massnahmen sind auf die finanziellen und personellen Ressourcen abgestimmt. Das AP beinhaltet Massnahmen für die Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr sowie eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf mit allen Verkehrsmitteln erschlossene Gebiete.
49	RWU	3.1			Das Konzept myBuxi wurde zurückgestellt. Der Modalsplit zeigt aber auf, dass trotz scheinbar guter ÖV-Verbindungen oft das Auto benutzt wird. Mit myBuxi könnte gerade für diese Nutzungsgruppe eine gute Alternative geboten werden. Das Konzept sollte daher wieder geprüft werden.	-	keine Anpassung	Das Projekt "mybuxi" wurde aufgegeben, da viele der Verkehrslücken in der Region Frauenfeld im kürzlich verabschiedeten Konzept „Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2025–2030“ des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr aufgegriffen werden. Dies wird die Kosten für den öffentlichen Verkehr erhöhen. Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Aufbau eines Fahrdienstsystems wäre finanziell nicht sinnvoll und die Angebote würden in Konkurrenz zueinander stehen.
50	RWU	3.11			Für die Vollständigkeit des Berichts und die Nachvollziehbarkeit der Massnahmen wären die Resultate der auf Seite 127 beschriebenen Machbarkeitsstudie zum Mobility Pricing interessant. Weiter scheint es in der Analyse, als ob ein Bedarf bestünde für Vorschriften für Private, die auto-arme Nutzungen zulassen. Wir würden es begrüßen, wenn autoarme Nutzungen in Zukunft effektiv einfacher umsetzbar wären.	-	Kenntnisnahme	Das ASTRA wird die Machbarkeitsstudien erst veröffentlichen, wenn der Bundesrat über das weitere Vorgehen entschieden hat. Mit einem Bundesratsentscheid ist Ende 2024 / Anfang 2025 zu rechnen. Mit dem neuen, sich noch in der Erarbeitung befindende Abstellreglement sollen die Abstellplätze je nach Lage der gesuchtbetroffenen Gebäude und Anlage differenzierter festgelegt werden als bisher möglich.
51	RWU	3.15			Die SWOT-Analyse gibt eine sehr gute Übersicht der Potenziale aber auch Schwierigkeiten in der Agglomerationsregion und zeigt auf einen Blick die relevanten Themen.	-	Kenntnisnahme	-

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
52	RWU	4.4			Die angestrebte Erhöhung des Modalsplitanteils von Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln wirft die Frage auf, wie genau dieses Ziel erreicht werden soll. Die Analyse zeigt, dass dies noch nicht ausreichend geklärt ist. Zudem scheint die Zielsetzung im Widerspruch zur zweiten Zielsetzung zu stehen, die darauf abzielt, alle Verkehrsmittel gleichwertig zu entwickeln.	-	Kenntnisnahme	Die Aussage zur gleichwertigen Entwicklung basiert auf den Inhalten des kantonalen GVK. Sie bedeutet, dass unter dem Aspekt Gesamtverkehr alle Verkehrsmittel berücksichtigt und aufeinander abgestimmt werden (FVV, ÖV und MIV bilden die drei gleichwertigen Säulen des Personenverkehrs). Insofern sehen wir keinen Widerspruch zum Zukunftsbild. Wir können den MIV nicht ausblenden, aber er wird mit unseren Zielen auch nicht gefördert.
53	RWU	5			Es ist wichtig zu prüfen, ob zusätzlicher Handlungsbedarf erforderlich ist, wenn keine spezifischen Massnahmen vorgeschlagen wurden. Aus unserer Sicht sollte vermieden werden, dass mehr Handlungsbedarf identifiziert wird, als konkrete Massnahmen eingegeben werden. Der Fokus sollte darauf liegen, die Ziele mit umsetzbaren Massnahmen ergänzen zu können.	-	Kenntnisnahme	Das Zukunftsbild bezieht sich auf den Horizont 2040. Aufgrund der personellen und finanziellen Ressourcen kann im Rahmen des AP5 nicht der ganze Handlungsbedarf mit Massnahmen bearbeitet werden. Diesen Handlungsbedarf nicht darzustellen, wäre aber intransparent und würde kein stimmiges Gesamtbild hinsichtlich der Ziele für 2040, dem Handlungsbedarf und der Strategie ergeben. Gemäss Vorgaben Bund muss zudem nicht aller Handlungsbedarf mit einer konkreten Massnahmen hinterlegt werden.
54	RWU	8.4			Die Berichtteile zu Handlungsfeldern, Strategien und Zielen haben nicht deutlich gemacht, wie die Massnahmen den Ressourcenverbrauch reduzieren sollen. Es fehlt eine Erklärung, was beispielsweise die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs tatsächlich zu einer Verringerung des Ressourcenverbrauchs beitragen kann.	-	Teilanpassung	Das Kapitel 8.4 wird geringfügig ergänzt. In der Fachwelt ist grundsätzlich bekannt, dass die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zur Minimierung von Emissionen (Luftschadstoffe, Fläche und Lärm) beitragen kann.
55	Chrapfpe und Hirne	allgemeine Rückmeldung			Für zukünftige Vernehmlassungen in diesem Bereich sind Überlegungen anzustellen sowie Lösungen zu suchen, wie die öffentliche Mitwirkung für die Bevölkerung vereinfacht werden kann. CH war es nicht möglich, die Dokumente systematisch mit einem vernünftigen Aufwand zu bearbeiten. Deshalb sind die Rückmeldungen unterschiedlich in der "Flughöhe".	Die umfassenden Dokumente mit dem Hauptbericht (214 Seiten) und dem Massnahmenband (108 Seiten) sind grundsätzlich für die "normale" Bevölkerung gar nicht beurteilbar und überfordern diese. Erschwerend kommt hinzu, dass die Vernehmlassung über die Sommerferien stattfindet. Die Zusammenfassung fehlt in der vorliegenden Mitwirkungs-Fassung.	Kenntnisnahme	Nach der Einreichung beim Bund im März 2025 erfolgt auf Projektebene ein organisatorischer und fachlicher Rückblick, um die Stärken und Schwächen der Erarbeitung des AP zu analysieren.
56	Chrapfpe und Hirne	1.2	6		Im Bericht zum Agglomerationsprogramm 5. Generation ist klarer darzustellen, weshalb es sich um eine "Neuentwicklung" handelt.	Richtigerweise wird benannt, dass das AP3 nicht zur Mitfinanzierung durch den Bund berücksichtigt und in der Folge auf die Einreichung eines AP4 verzichtet wurde. Dass das vorliegende AP5 aber eine Neuentwicklung sein soll, wurde beim Studium im Rahmen der Mitwirkung nicht erkannt.	Anpassung	Die Einleitung wird ergänzt. Gemäss der Vierjahres-Agglomerationsstrategie AP5 des Kantons Thurgau handelt es sich beim AP5 für die Agglomeration Frauenfeld um eine Neuentwicklung.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
57	Chrapfe und Hirne	1.2.1	8		Die Partizipation der Bevölkerung für die beiden Konzepte Gesamtverkehrskonzept und Siedlungs- und Freiraumkonzept sind in geeigneter Form nachzuholen.	Es werden dort die Konzepte GVK und das Siedlungs- und Freiraumkonzept (SFK) als Grundlagen erwähnt. Diese Unterlagen sind auf www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch auffindbar. Es wird festgestellt, dass diese Konzepte "im stillen Verwaltungs-Kämmerlein" ohne Mitwirkung oder Vernehmlassung erarbeitet wurden. Das hat zur Folge, dass die vorliegende Vernehmlassung weiter erschwert wird, indem auch diese beiden Konzepte noch hätten geprüft werden müssen. Die Art und Weise der Entwicklung von GVK und SFK passt zudem nicht zur Grundanforderung G1: Partizipation.	Kenntnisnahme	Die Rückmeldung bezieht sich nicht auf das Agglomerationsprogramm. Das Erfordernis der Partizipation ist mit dieser öffentlichen Mitwirkung für das Agglomerationsprogramm erfüllt.
58	Chrapfe und Hirne	1.2.3	10ff		Die Beurteilung der Wirkungskriterien in der "Neuentwicklung im AP5" ist ehrlicher und realistischer vorzunehmen.	Die Beurteilung der Wirkungskriterien in der "Neuentwicklung im AP5" stimmt teilweise nicht mit den Tatsachen überein. Bspw. "Parkierungskonzept erst für B-Horizont geplant: In der Stadt Frauenfeld wird 2024 ein neues Abstellreglement und ein Parkierungsreglement beschlossen." Effektiv befindet sich aktuell erst das Abstellplatzreglement in der Mitwirkung. Eine Beschlussfassung vorwegzunehmen ist gewagt. Gemäss G6 soll eine "transparente und ehrliche Auseinandersetzung mit dem Umsetzungsstand der Massnahmen" stattfinden.	Teilanpassung	2024 wird gemäss aktuellem Kenntnisstand auf "voraussichtlich 2025" geändert.
59	Chrapfe und Hirne	1.2.3	10ff		Es ist konkret aufzuzeigen, wie die beteiligten Gemeinden (insbesondere Frauenfeld) für die Umsetzung der Massnahmen die erforderlichen personellen Kapazitäten zur Verfügung stellen werden.	Gemäss UR Umsetzungsreporting erfolgt die Aussage "Die damaligen definierten Massnahmen waren nicht auf die finanziellen und personellen Ressourcen abgestimmt. Die Massnahmen im AP5 wurden deshalb auf ihre Machbarkeit hinsichtlich zeitlicher und finanzieller Ressourcen überprüft." Hier bestehen seitens CH grösste Zweifel, dass dies auch tatsächlich so ist. Es fehlt eine konkrete Angabe, wie zur Umsetzung der Vielzahl der Massnahmen die erforderlichen personellen Ressourcen bereitgestellt werden sollen. Dies ist aber ein wichtiger Faktor, damit die Umsetzung des Aggloprogramms gelingt.	keine Anpassung	Eine konkrete Aufstellung der Kapazitäten ist im Rahmen des AP gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023 nicht erforderlich. Mit den Exekutivbeschlüssen stimmen die Gemeinden zu, dass sie die personellen und finanziellen Ressourcen für die Massnahmen bereitstellen können.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
60	Chrappe und Hirne	1.3.3	16		CH nimmt erfreut zur Kenntnis, dass endlich klar zur Stadtentlastung Frauenfeld Stellung genommen wird. Eine solche neue Strasse mit massiven Eingriffen mitten in der Stadt kann nicht siedlungsverträglich umgesetzt werden. Zudem entspricht ein solcher Ansatz nicht mehr heutigen Verkehrslösungen. CH begrüsst deshalb die klare Aussage, dass von der Stadtentlastung Frauenfeld Abstand genommen wird und diese nicht im Zielbild 2040 aufgeführt ist.	-	Kenntnisnahme	-
61	Chrappe und Hirne	2.2	26		Das "Siedlungskonzept / Anreize zur inneren Verdichtung" soll offengelegt werden.	Gemäss Tabelle S.27 werden alle Massnahmen als umgesetzt bezeichnet. Diese Einschätzung wird nicht ganz geteilt. Insbesondere interessiert CH das Siedlungskonzept, welches Anreize zur inneren Verdichtung schaffen soll.	Kenntnisnahme	Mit Siedlungskonzept ist das 2008 erstellte Leitbild Siedlung und Verkehr gemeint, welches zum Richtplan der Agglomeration Frauenfeld von 2011 geführt hat. Die Anreize zur inneren Verdichtung wurden dort sowie in den harmonisierten Baureglementen und auch im kantonalen Richtplan 2017 festgehalten.
62	Chrappe und Hirne	2.2	28		Auch die Einschätzung gemäss Tabelle S.28 wird nicht überall geteilt. Das Abstellplatzreglement befindet sich aktuell in der Vernehmlassung, dass Parkierungsreglement noch nicht (siehe Antrag 4).	-	Teilanpassung	Aufgrund der Beschreibung der Massnahme 4566.2.014 wurde ein Abstellplatz- und Parkierungsreglement für die Stadt Frauenfeld ausgearbeitet. Es wird voraussichtlich 2025 genehmigt.
63	Chrappe und Hirne	3.5.1	80		Die Allmend ist auf jeden Fall in ihrer heutigen Form als Freiraum zu erhalten. Einem allfällig erhöhten Nutzungsdruck ist standzuhalten.	Die Allmend spielt in Frauenfeld eine zentrale Rolle, was den Erhalt von Freiraum betrifft. Sollten sich Änderungen bezüglich militärischer Nutzung ergeben, so ist auf jeden Fall alles zu unternehmen, dass die Allmend in der heutigen Form erhalten bleibt. D.h. eine federführende Stelle, wie sie das Militär einnimmt, ist unerlässlich. Auch um den Druck von zivilen Ansprüchen in Grenzen zu halten. Vorrang muss die Natur behalten aufgrund des einzigartigen und grossflächigen Freiraums.	Kenntnisnahme	-

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
64	Chrappe und Hirne	3.6.2 4.5	93 154		Die vorgesehenen Massnahmen zur Senkung des MIV-Anteils sind kritisch zu überprüfen und entsprechend anzupassen.	Der aufgezeigte Modalsplit "Tagesdistanz" und der generelle Modalsplit (2021: 59.1%) zeigen einen nach wie vor sehr hohen Anteil MIV. Dass der Anteil (2010: 52.4%) nach wie vor steigt und auch die Zielsetzung mit 55% nur moderat angesetzt wird, spricht nicht für die Wirksamkeit der bisherigen Massnahmen. Dies bedeutet, dass umso mehr wirksame Massnahmen getroffen werden müssen, um diesem Trend entgegenzuwirken und die selbst auferlegten Ziele zu erreichen.	keine Anpassung	Die definierten Massnahmen sind auf die finanziellen und personellen Ressourcen abgestimmt und beinhalten pragmatische und umsetzbare Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen. Der Wert von 2021 muss aufgrund der Art der Erhebung gemäss Erläuterung im AP5 kritisch hinterfragt werden. Mit der Mikrozensus-Auswertung 2025 besteht für das nachfolgende AP6 eine solide Grundlage, um den Zielwert für den Anteil MIV zu verifizieren.
65	Chrappe und Hirne	3.6.3	98		Die vorgesehenen Massnahmen sind hinsichtlich Zielerreichung Mobilitätsmanagement zu überprüfen. Das sich in der Mitwirkung befindende Abstellplatzreglement Frauenfeld ist stärker auf dieses Thema auszurichten (Push-Massnahmen).	Mit dem Thema Mobilitätsmanagement ist zwar ein wichtiger Trend aufgenommen - aber es wird der entscheidende Wille zur tatsächlichen Umsetzung vermisst. Noch verfolgen zu wenige Unternehmen ein Mobilitätsmanagement. Hier zeigt sich, dass zwingend strengere Vorgaben erlassen werden müssen. Pull-Massnahmen reichen nicht aus. Die im Kapitel erwähnt kantonale Verwaltung ist dabei ein Beispiel, wie es nicht sein sollte: Mit dem Neubau Verwaltungsgebäude Vorstadt wurden zahlreiche Abstellplätze geschaffen, was für diesen Ort an zentraler Lage den Zielsetzungen widerspricht. Von "Smart City" zu sprechen und ein Pilotprojekt "Smart Parking" wird hierzu nicht ausreichen.	Kenntnisnahme	Die eingegebenen Massnahmen sind auf die finanziellen und personellen Ressourcen abgestimmt. Das AP beinhaltet Massnahmen für die Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr sowie eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf mit allen Verkehrsmitteln erschlossenen Gebiete.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
66	Chrappe und Hirne	3.6.5 3.12	104 131		Die Grundlagen für den Entscheid, das Angebot der E-Scooter von voi weiterzuführen, sind offenzulegen. Falls keine genügenden Grundlagen bestehen, ist die gewünschte Wirkung mit dem tatsächlich gegenüberstehenden Ressourcenverbrauch in einer unabhängigen Studie darzulegen.	Hier wird die Vermietung der E-Scooter von voi erwähnt. Diese bilden in Frauenfeld immer wieder Gegenstand von Diskussionen. Die Herstellung, Betrieb und Unterhalt dieser Scooter bedeutet einen riesigen Ressourcen- und Energieaufwand. Wie das Angebot den Verkehr entlastet und nicht den ÖV sowie den Fussverkehr konkurrenziert, wurde noch nie öffentlich dargelegt. Weiter fehlen Angaben darüber, wie das teils unsinnige Abstellen von Scootern (z.B. auf Fuss- und Velowegen) andere Verkehrsträger behindert – dies gilt beispielsweise auch für Menschen mit Rollstühlen, Kinderwagen, etc. Es ist nicht alleine auf Auswertungen des Anbieters abzustellen.	keine Anpassung	Die Rückmeldung bezieht sich auf ein anderes Dokument.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
67	Chrapf und Hirne	3.9 3.15 5.3 6.3.3	113 142 167 182		Es sind die für die gemäss Analyse festgestellten Herausforderungen richtigen Massnahmen zu treffen und zu priorisieren (Massnahmenband). In der Teilstrategie Veloverkehr ist explizit die Lückenschliessung im Zentrum Frauenfeld aufzunehmen.	Richtigerweise wird festgestellt "Ein durchgängiges und klar erkennbares Alltagsnetz, welches einen gewissen Komfort aufweist, fehlt hingegen." Diese Tatsache hat auch CH erkannt, weshalb die Frauenfelder Veloinitiative eingereicht wurde. Diese hat zum Ziel, rasch eine Verbesserung für den Veloverkehr zu erreichen und entsprechende Ressourcen bereitzustellen. Der Frauenfelder Stadtrat hat diese Initiative zur Ablehnung empfohlen, was im krassen Gegensatz zur Analyse im Agglomerationsprogramm steht. Es kann nicht sein, dass dem Bund gegenüber "Schönfärberei" betrieben wird, aber konkrete Anliegen aus der Bevölkerung abgelehnt werden. Das Velowegnetz endet immer dann, wenn eine Problem-/Kreuzungsstelle erreicht wird. Dies ist vor allem im innerstädtischen Bereich der Fall. Die Radfahrenden werden alleine gelassen und es wird zu wenig für ein Umsteigen auf das Rad unternommen. Die genannten geplanten Veloinfrastrukturen des Kantons widerspiegeln obige Aussage: Diese sind zwar nötig, lösen aber die Problemstellen nicht. Die Schwächen im Veloverkehr werden verharmlost, wenn nur von "punktuellen Schwachstellen bei Kreuzungssituationen" gesprochen wird. Der Analyse und dem entsprechenden Handlungsbedarf/Massnahmen gemäss H-V2 ist mehr Gewicht beizumessen. In der Teilstrategie Veloverkehr fehlt die explizite Nennung des Problems der Lücken hauptsächlich im Zentrum von Frauenfeld.	Teilanpassung	Die Ziele sind ausreichend definiert. Lückenschliessung im Zentrum ist Teil des Auftrages vom Innenstadtpjekt (AP 1/2). Der Text im Bericht wird hinsichtlich Lücken im Zentrum noch ergänzt.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
68	Chrappe und Hirne	3.9.1	113		Der Sachverhalt resp. aktuelle Stand sind korrekt wiederzugeben. Der entsprechende Absatz ist zu berichtigen.	Der Agglomerationsradweg wird als Verbindung zwischen Gachnang und Felben und Grundgerüst des Freizeitnetzes deklariert. Es wird jedoch nicht erwähnt, dass dieser Agglomerationsradweg im Bestand erhebliche Lücken aufweist (z.B. Gachnang - Islikon, im Zentrum von Frauenfeld (das Herzstück fehlt!) sowie Frauenfeld Ost -Felben.	Anpassung	Der Text wird im Analysekapitel entsprechend ergänzt. Ein Teilstück dieses Herzstücks ist die A-Massnahme 5G.LV.A.1e. Da die SBB im Rahmen des Bahn-Ausbauschritts 2035 keine wesentlichen Änderungen am Bahnhof Frauenfeld (inkl. Umfeld) vorgesehen haben, können im Rahmen des AP5 keine weiteren baulichen Upgrades erfolgen. Bedauerlicherweise gibt es daher für die Routenführung über den Bahnhofplatz in absehbarer Zukunft keine Alternative.
69	Chrappe und Hirne	3.9.1	114		Berichtigung oder Präzisierung der nichtzutreffenden Feststellung betreffend Qualität von Abstellanlagen bei Schulen. Systematische Erhebungen über Anzahl und Qualität von Abstellanlagen sind im Rahmen des AP 5 vorzusehen.	Die Feststellung, dass Veloabstellanlagen bei Schulen eine gute Qualität aufweisen, ist so nichtzutreffend. Es fehlt praktisch überall eine ausreichende Beleuchtung der Abstellanlagen. Weiter fehlt in der Regel ein vollständiger Witterungsschutz (insbesondere Windschutz gegen Westen und Osten), was die Nutzung der Abstellanlagen v.a. in der dunklen Jahreszeit unangenehm macht. Es wird korrekterweise darauf hingewiesen, dass keine systematischen Erhebungen über Anzahl und Qualität von Abstellanlagen vorliegen (insbesondere z.B. auch bei Einkaufszentren, Arbeitsplatzgebieten, Freizeitanlagen, etc.). Dies ist ein erheblicher Mangel und verunmöglicht eine zielführende Planung.	Anpassung	Im Analysekapitel wird ergänzt, dass eine systemische Erhebung der Veloabstellanlagen rund um die Schulhäuser und im öffentlichen Raum fehlt.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
70	Chrappe und Hirne	3.11.2 4.4 5.3 8.1	129 152 170 198		Die Revision der entsprechenden Reglemente (insbesondere Stadt Frauenfeld) ist für die genannten Herausforderungen (z.B. autoarme Nutzungen) zwingend zu nutzen und entsprechend anzupassen (siehe auch separate Mitwirkung zum Abstellplatzreglement Frauenfeld)	Es wird festgestellt, dass "Die Vorschriften (Reglemente) zu den privaten Abstellplätzen in die Jahre gekommen sind und eine hohe Mindestanzahl von Parkplätzen fordern, was autoarme Nutzungen erschwert." Wie bereits erwähnt, befindet sich aktuell das Abstellplatzreglement Frauenfeld in der Mitwirkung. Die aktuelle Vorlage verpasst es jedoch, eine moderne Grundlage dafür zu schaffen. "Autoarme" Nutzungen werden zu stiefmütterlich anstatt progressiv behandelt, wie es eigentlich die Absicht und Forderung des Aggloprogramms wäre. Die genannte Zielsetzung Z-RV2 kann mit einer zahnlosen Formulierung nicht erreicht werden. Der Analyse und dem entsprechenden Handlungsbedarf/Massnahmen gemäss H-V11 ist mehr Gewicht beizumessen. Die Selbsteinschätzung WK 1.5 betreffend autoarme Nutzungen wird mit der sich in der Mitwirkung befindlichen Fassung des Reglements nicht geteilt.	Kenntnisnahme	Diese Rückmeldung bezieht sich auf ein anderes Dokument.
71	Chrappe und Hirne	3.13.2	137		Der Bereich Cargo sous terrain ist den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechend nachzuführen. Aktuell ist absolut ungewiss, ob CST überhaupt jemals realisiert wird. Im Zeithorizont der nächsten Aggloprogramme spielt CST so oder so keine Rolle.	-	Kenntnisnahme	Der Text wird entsprechend bezüglich Ungewissheit noch angepasst bzw. ergänzt

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
72	Chrappe und Hirne	4.4	151		Bei der gleichwertigen Entwicklung sind die unterschiedlichen Kosten für Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger entsprechend zu gewichten. Es ist ein zusätzliches Ziel beim Veloverkehr aufzunehmen, dass sich konkret der Schliessung von Lücken widmet.	Um die Zielsetzung im Gesamtverkehr Z-GV1 zu erreichen, sind vor allem auch Push-Massnahmen zu ergreifen und konsequent zu verfolgen sowie umzusetzen. Ohne solche ist davon auszugehen, dass mit den Massnahmen vor allem mehr Verkehr (wenn auch wohl bei allen Verkehrsträgern), aber nicht unbedingt ein Umsteigen erreicht wird. Diese Zielsetzung wird ansonsten wohl kaum erreicht und sollte dann ehrlicherweise weggelassen werden. Ziel Z-GV2, die gleichwertige Entwicklung der verschiedenen Verkehrsträger, wird grundsätzlich unterstützt. Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass die Kosten für Massnahmen für den MIV häufig ein Vielfaches betragen als für die anderen Verkehrsträger. Beim Veloverkehr fehlt eine explizite Zielsetzung, die sich dem Problem der Lücken annimmt.	Keine Anpassung	Die Ziele sind ausreichend definiert. Lückenschliessung im Zentrum ist Teil des Auftrages vom Innenstadtprojekt (AP 1/2). Der Text im Bericht wird hinsichtlich Lücken im Zentrum noch ergänzt.
73	Chrappe und Hirne	4.4	152		Ergänzung des Leitsatzes: Ausreichende, sichere, standortgerechte und qualitativ hochstehende (mindestens Witterungsschutz, Beleuchtung) Veloparkierungsanlagen [...].	Veloverkehr, Z-VV4: Im Leitsatz fehlt die Qualität der Abstellanlagen.	Teilanpassung	wird ergänzt
74	Chrappe und Hirne	7.1	193		Die Anzahl der neuen Massnahmen im AP5 ist hinsichtlich der Umsetzung im geforderten Zeithorizont kritisch zu überprüfen. Dabei ist eine Priorisierung zugunsten nachhaltiger, stadtverträglicher und umweltschonender Mobilitätsformen vorzunehmen.	Die Übersicht über alle Massnahmen zeigt die vorgesehenen AP5-Massnahmen. Dabei sind alleine im A-Horizont 25 Massnahmen. Kommen noch die Massnahmen aus dem AP1 und AP2 sowie der weiteren Horizonte dazu, so stellt sich unweigerlich die Frage, ob die Lehren aus den vergangenen Programm-Generationen gezogen worden sind. Unmenge an Massnahmen wird kaum bewältigbar sein. Damit wird das Problem des mangelhaften Umsetzungsstandes weiter vergrössert.	keine Anpassung	Die Beschreibung der Massnahmen und die Priorisierung beruhen auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023 und sind für das AP ausreichend und vollständig. Auswahl der Massnahmen wurde in Abhängigkeit der vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen vorgenommen; die Planungs- sowie die Bau- und Finanzreife gemäss Anforderungen des Bundes ist gegeben.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
75	Chrapf und Hirne			Allgemeine Rückmeldung	Eine Ermittlung der Kostenwirksamkeit der geplanten Massnahmen sowie eine nachvollziehbare Priorisierung aller Massnahmen auf einer objektiven Basis ist zu ergänzen. Als Grundlage für die Priorisierung ist eine Mitwirkung von Interessengruppen und Fachorganisationen vorzusehen.	Massnahmen zur Förderung beispielsweise des öffentlichen Verkehrs werden meist pauschal mit der These (respektive Hoffnung) begründet, dass eine grösseres öV-Angebot auch den gewünschten Umsteigeeffekt (MIV auf öV) bewirke. Weiter fehlt bei den geplanten Massnahmen durchwegs eine Abwägung der Kosten in Relation zum erwarteten Nutzen, was unseres Erachtens eine wesentliche Grundlage für eine Priorisierung der Massnahmen sein sollte. Wie an anderer Stelle erwähnt, gehen wir davon aus, dass der geplante grosse Massnahmenkatalog mit den verfügbaren Ressourcen nicht ansatzweise im Betrachtungszeitraum realisierbar sein wird. Ohne nachvollziehbare Priorisierung von Massnahmen besteht das Risiko, dass das Agglomerationsprogramm 5 dasselbe Schicksal ereilt wie die vorherigen Programme (ungenügender Umsetzungsgrad).	keine Anpassung	Die Beschreibung der Massnahmen und die Priorisierung beruhen auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023 und sind für das AP ausreichend und vollständig. Auswahl der Massnahmen wurde in Abhängigkeit der vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen vorgenommen; die Planungs- sowie die Bau- und Finanzreife gemäss Anforderungen des Bundes ist gegeben.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
76	Chrapfpe und Hirne			Allgemeine Rückmeldung	Für die Priorisierung von Massnahmen und im Hinblick auf künftige Planungen sind in der Agglomeration die Verkehrszahlen für alle Verkehrsträger regelmässig und im nötigen Detailgrad zu erheben.	In Frauenfeld wurden bislang keine Messdaten veröffentlicht, welche zeigen, auf welcher Achse wie viele Velofahrende unterwegs sind. Weiter wurde bislang keine Umfrage beispielsweise bei Sekundarschülerinnen und -schülern durchgeführt, welche Schulwege diese benutzen und wie sie deren Qualität einschätzen. Ob Umfragen bei grösseren und kleineren Arbeitgebern erfolgt sind, wird weder im Aggloprogramm noch im GVK erwähnt – wie gehen deshalb davon aus, dass auch dies nicht erfolgt ist. Wir nehmen deshalb an, dass die aktuelle Planung inkl. Routennetz (siehe auch Gesamtverkehrsnetz) in Unkenntnis der aktuellen Ausgangslage erfolgt ist. Auch dies birgt unseres Erachtens das erhebliche Risiko, dass an den Hotspots (mit vielleicht schwierigen Umständen bezüglich Umsetzung von wirksamen Massnahmen) innert nützlicher Frist weiterhin nichts passiert und stattdessen ineffiziente (wenn auch vielleicht einfach realisierbare – Stichwort "low hanging fruits") Massnahmen zuerst umgesetzt werden. Im Sinne des zielgerichteten Einsatzes von Arbeitskraft und finanziellen Mitteln ist dies nicht der richtige Ansatz.	Teilanpassung	Im Analysekapitel wird ergänzt, dass eine systemische Erhebung der Veloabstellanlagen rund um die Schulhäuser und im öffentlichen Raum fehlt.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
77	Chrapfpe und Hirne			5G.S1, 5G.S2, 5G.S4, 5G.K.V3, 5G.üM1	<p>Damit die Entwicklung der Gewerbe- und Wohnnutzung auf der erwähnten Achse angemessen durch nachhaltige Verkehrsträger (hier insbesondere öV) sichergestellt ist, sind mit Priorität A entsprechende Abklärungen zu treffen (Ergänzungen Massnahmen, Anpassung Strategien). Namentlich ist ein entsprechendes durchgehendes und schnelles Regionalverkehrsangebot inkl. ausreichender Haltepunkte vorzusehen, welches die absehbaren Pendlerfrequenzen angemessen auffängt und Reisen mit möglichst wenigen Umsteigevorgängen ermöglicht.</p> <p>Es sind von Beginn an mehrere Optionen zu prüfen, namentlich auch eine Bahnerschliessung ohne SBB-Trasse (Tramverbindung resp. Erweiterung des Netzes der Frauenfeld-Wil-Bahn nach Islikon und Felben-Wellhausen).</p> <p>Eine Massnahme zur Planung der S-Bahn-Haltestelle Langdorf (oder eine valable Alternative zur möglichen direkten öV-Erschliessung des Gebiets) ist wieder mit hoher Priorität ins AP aufzunehmen. Eine öV-Erschliessung ausschliesslich mit Bus ist nicht ausreichend.</p>	<p>Mit den erwähnten Massnahmen werden gewichtige Entwicklungen östlich des Bahnhofs Frauenfeld und rund um den Bahnhof Islikon vorbereitet. Im Hauptbericht wird zudem auf die aktuellen Entwicklungsgebiete im Langdorf (Gewerbegebiet nördlich der Bahnlinie) und den ESP Felben hingewiesen. In den erwähnten Gebieten wird eine grosse Zunahme an Arbeitsplätzen und Einwohnenden erwartet. Insgesamt erkennen wir im AP5 eine Achse zwischen Islikon, Frauenfeld Ost und Felben, welche gemäss vorliegendem AP aktiv sowohl für die gewerbliche, als auch für die Wohnnutzung entwickelt werden soll. Es ist unschwer zu erahnen, dass der bereits grosse Anteil an Binnenpendlerinnen und -pendlern mit dieser Entwicklung markant zunehmen dürfte. Auch die Anzahl an Zu- und Wegpendlern dürfte hier deutlich zunehmen. Angesichts dieser Planungen in keiner Weise nachvollziehbar ist deshalb u.a. die Feststellung, dass geplant wird, die durchgängigen S-Bahn-Verbindungen auf dieser Achse zu kappen und Frauenfeld zum neuen Wendepunkt des Regionalverkehrs werden zu lassen. Die Folge davon wäre, dass z.B. von Winterthur oder Islikon nicht umsteigefrei nach Felben-Wellhausen gereist werden kann.</p> <p>Ebenfalls nicht nachvollziehbar ist, dass die S-Bahn-Haltestelle Langdorf weiterhin auf die lange Bank geschoben wird (obschon sie nur teurer zu werden scheint).</p>	keine Anpassung	<p>Mit den durch den Bund finanzierten Bahninfrastrukturanpassungen kann ab dem Jahr 2035 keine durchgehende S-Bahn Zürich - Winterthur - Weinfelden mehr angeboten werden. Mit dem Verlust der in Frauenfeld durchgehenden S-Bahnen verschlechtert sich das Kosten-Nutzenverhältnis für eine neue S-Bahn-Haltestelle Frauenfeld Langdorf. Die Agglomeration und der Kanton setzen sich für durchgehende S-Bahnen in Frauenfeld und eine spätere Realisierung der Haltestelle Frauenfeld Langdorf ein.</p> <p>Das Nachfragepotential zwischen Frauenfeld und Islikon resp. Felben-Wellhausen ist auch langfristig zu wenig gross für eine Tramverbindung.</p>

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
78	Chrapfe und Hirne			5G.S3	In den kommenden Planungsschritten resp. bei Erarbeitung der Nutzungskonzeption ist ein verordnungsgemässer Anteil an preisgünstigem Wohnraum einzuplanen.	Wir unterstützen die Entwicklung des Areals Gaswerkstrasse im angedachten Sinn. Jedoch vermissen wir den Hinweis darauf, dass bei der geplanten Umnutzung die "Verordnung über die Förderung von preisgünstigem Wohnraum" der Stadt Frauenfeld vom 31.01.2023 zur Anwendung gelangt. Es heisst darin u.a., dass "private oder institutionelle Wohnbauträger über die Bewilligungsbehörde anzuhalten sind, bei Neubauprojekten einen Anteil der Wohnungen als preisgünstigen Wohnraum auszuscheiden".	Kenntnisnahme	Die Entwicklung erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Situation.
79	Chrapfe und Hirne			5G.S4 5G.K.V1	Es ist sicherzustellen, dass von Islikon auch weiterhin umsteigefreie und direkte Zugverbindungen mindestens bis Felben-Wellhausen und idealerweise weiter Richtung Weinfelden (und umgekehrt) bestehen. Sofern dies nicht auf der SBB-Linie möglich sein sollte, sind ebenbürtige Alternativen vorzusehen (z.B. Tramlinie, Erweiterung des Netzes der Frauenfeld-Wil-Bahn, o.ä.).	Wir unterstützen die angedachte Stossrichtung, nicht zuletzt dank der sehr guten bestehenden Anbindung des Gebietes mit öV und FVV. Mit dem geplanten Unterbruch der S-Bahn-Linien in Frauenfeld (statt wie bisher in Weinfelden) verschlechtert sich die direkte öV-Verbindung innerhalb der Agglomeration aber erheblich respektive wird deutlich weniger attraktiv.	keine Anpassung	Mit den durch den Bund finanzierten Bahninfrastruktur-Anpassungen kann ab dem Jahr 2035 keine durchgehende S-Bahn Zürich - Winterthur - Weinfelden mehr angeboten werden. Auch eine aus Winterthur in Felben-Wellhausen endende S-Bahn oder eine aus Weinfelden in Islikon endende S-Bahn kann nicht angeboten werden. Für eine Tramverbindung ist das Nachfragepotential zwischen Frauenfeld und Islikon resp. Felben-Wellhausen auch langfristig zu wenig gross.
80	Chrapfe und Hirne			5G.S6	Die Definition der Stadtmobiliartypen erfolgt bedarfsgerecht und benutzerfreundlich. Hierfür ist eine angemessene Art der Mitwirkung vorzusehen.	Eine Definition der Stadtmobiliartypen wird begrüsst. Bei der Definition ist sicherzustellen, dass diese bedarfsgerecht und benutzerfreundlich erfolgt. Dies ist mittels geeigneter Mittel (Expertenworkshops, Mitwirkung o.ä.) zu prüfen.	Kenntnisnahme	Die Definition erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des Konzepts.
81	Chrapfe und Hirne			5G.D.VVF	Im Bewilligungsverfahren von Privaten Institutionen ist die Einhaltung der definierten Standards bezüglich Veloabstellanlagen seitens Behörden einzufordern. Die Standards sind zu konkretisieren: Veloabstellanlagen müssen witterungsgeschützt (Regen und Wind), beleuchtet, einfach und ungehindert erreichbar sowie nahe an den zentralen Eingängen der Gebäude liegen.	Die Massnahme wird unterstützt, ist jedoch nicht nur auf Veloabstellanlagen von Kanton und Gemeinden anzuwenden.	keine Anpassung	Massnahmen in einem AP können nur durch Gemeinden, Regionen oder Kantone eingegeben werden und beschränken sich auf das Eigentum der Massnahmen-träger. Veloabstellanlagen von privaten Institutionen unterliegen dem Abstellreglement. Der Bau von qualitativ hochwertigen Veloabstellanlagen auf privatem Boden ist dank der Überarbeitung des Abstellplatzreglementes sowie durch eine gute Bewilligungspraxis zu gewährleisten.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
82	Chrapfpe und Hirne			5G.OeV2	Eine Einbettung der Massnahme in eine ÖV-Langfristplanung des Kantons ist zu ergänzen und der langfristige Erhalt der Linie sicherzustellen (falls angezeigt). Die Bedeutung einer möglichst direkten Linienführung (und damit kurzen Reisezeit) ist der Bedeutung einer Schliessung von möglichst vielen Erschliessungslücken gleichzustellen. Entsprechend sind die Einführung der Linie und die Linienführung zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen.	Eine ähnliche Buslinie Aadorf-Matzingen-Afeltrangen hat bis ca. ins Jahr 1999 bestanden, wurde später einige Jahre durch einen Publicar-Betrieb abgelöst und schliesslich ganz aufgegeben. Die aktuelle Planung der Wiederbelebung der Linie inkl. Schlenker über Zezikon erscheint zwar nachvollziehbar, insgesamt jedoch wirkt das Vorgehen der letzten Jahre konzeptlos. Eine nachhaltige Nachfrage nach einer Buslinie (und damit der gewünschte Umsteigeeffekt) hängt u.a. davon ab, ob diese Linie auch langfristigen Bestand und eine direkte Linienführung (= kurze Reisezeit) hat.	keine Anpassung	Die Linienführung und Angebotsplanung von regionalen Buslinien erfolgt nicht im Rahmen eines AP. Im AP5 Frauenfeld werden die geplanten Bushaltestellen aufgrund der Entscheide des Kantons Thurgau als Massnahmen in Verantwortung der Gemeinde aufgenommen. Im Rahmen des ÖV-Konzepts 2025-2030 wurden systematisch die Erschliessungslücken im Kanton analysiert. Aufgrund dessen und der erwarteten Nachfrage, hat sich diese Linienführung herauskristallisiert. Der Betrieb soll vorerst auf drei Jahre befristet sein und sofern die wirtschaftlichen Vorgaben eingehalten werden, definitiv eingeführt.
83	Chrapfpe und Hirne			5G.OeV.A.5	Die Möglichkeit ähnlicher Verbesserungen auf anderen Buslinien ist vertieft zu prüfen.	Die Massnahme wird unterstützt, weil dadurch u.a. wenigstens für einen Teil der Linien eine direktere Linienführung (und damit kürzere Reisezeit resp. geringer Verspätungsanfälligkeit) erreicht werden kann.	keine Anpassung	Die Linienführung und Angebotsplanung von regionalen Buslinien erfolgt nicht im Rahmen eines AP. Im AP5 Frauenfeld werden die geplanten Bushaltestellen aufgrund der Entscheide des Kantons Thurgau als Massnahmen in Verantwortung der Gemeinde aufgenommen.
84	Chrapfpe und Hirne			5G.LV.B.1	Aufpriorisierung der Massnahme "5G.LV.B.1 Frauenfeld - Personenunterführung Bahnhof Nordost" von B auf A.	Die vorgesehene Personenunterführung (PU) öffnet Zufussgehenden und Velofahrenden einen wichtigen zusätzlichen Weg im sensiblen Bahnhofsgelände. Im Hinblick auf die bereits laufenden Zwischennutzungen in der Kaserne und weiteren Gebiete des Murgbogens ist es hilfreich und wichtig, diese Massnahme zeitnah zu planen und umzusetzen.	keine Anpassung	Diese Massnahme wurde aufgrund finanzieller und personeller Ressourcen sowie Abhängigkeiten SBB in den C-Horizont zurückgestuft.
85	Chrapfpe und Hirne			5G.LV.A-pauschal	Die geplanten Massnahmen sind innerhalb der Priorität A weiter geeignet zu priorisieren, basierend auf ihrer Wirksamkeit und Dringlichkeit.	-	keine Anpassung	Die Priorisierung beruht auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPV) vom 1. Februar 2023 und ist für das AP ausreichend und vollständig.
86	Chrapfpe und Hirne			5G.LV.A.1d	Die Massnahme ist zu ergänzen um eine Anbindung an die Route Schweiz Mobil Nr. 95.01 (Thur-Route), damit Velofahrende auch abseits der Hauptstrasse nach Frauenfeld (z.B. Quartiere Wellhauerweg und Oberkirch) gelangen können.	Die Massnahme wird grundsätzlich unterstützt, sofern die Verlängerung des Agglomerationsradweges (Massnahmen 1f und 1g) nördlich der Hauptstrasse zur Realisierung gelangt. Falls nicht, sind entsprechende Querungshilfen und Temporeduktionen zu ergänzen. Die Massnahmen steht in Verbindung mit	Teilangepassung und Kenntnissnahme	Der Text im Massnahmenbeschrieb mit den falschen Verweisen wurde korrigiert.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
						Massnahme ...1f und 1g (nicht wie im Bericht 1e und 1f).		
87	Chrapfpe und Hirne			5G.LV.A.1f	Angaben darüber, in welchem Zeithorizont dieses Teilstück realisiert und wie die Einhaltung des Zeitplans sichergestellt werden soll, sind zu ergänzen. Die zielführende Anbindung des Abschnittes an die nördlich der Geleise gelegenen, zur Entwicklung vorgesehenen Gebiete, ist zu konkretisieren.	Die Massnahme und deren Priorisierung wird begrüsst. Angesichts der Tatsache, dass das östlich angrenzende Teilstück des Agglomerationsradweges nunmehr seit Jahren auf seine Realisierung wartet, vermissen wir konkrete Angaben darüber, in welchem Zeithorizont dieses Teilstück realisiert und wie die Einhaltung des Zeitplans sichergestellt werden soll. Es fehlen Angaben, wie eine Anbindung des Abschnittes an die nördlich der Geleise gelegenen, zur Entwicklung vorgesehenen Gebiete, erfolgen soll. Weiter vermissen wir einen Hinweis auf die Finalisierung des Agglomerationsradweges in dessen Herzstück (Schlossbergplatz bis Brücke Zeughausstrasse) und damit einhergehend eine plausible Führung des Veloverkehrs im Bereich Bahnhofplatz.	keine Anpassung	Die Beschreibung und Priorisierung der Massnahme beruhen auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1.Februar 2023 und sind für das AP ausreichend und vollständig.
88	Chrapfpe und Hirne			Allgemeine Rückmeldung	Eine Massnahme zur Finalisierung des Agglomerationsradweges in dessen Herzstück (Schlossbergplatz bis Brücke Zeughausstrasse) ist zu ergänzen.	Die Massnahme und deren Priorisierung wird begrüsst. Angesichts der Tatsache, dass das östlich angrenzende Teilstück des Agglomerationsradweges nunmehr seit Jahren auf seine Realisierung wartet, vermissen wir konkrete Angaben darüber, in welchem Zeithorizont dieses Teilstück realisiert und wie die Einhaltung des Zeitplans sichergestellt werden soll. Es fehlen Angaben, wie eine Anbindung des Abschnittes an die nördlich der Geleise gelegenen, zur Entwicklung vorgesehenen Gebiete, erfolgen soll. Weiter vermissen wir einen Hinweis auf die Finalisierung des Agglomerationsradweges in dessen Herzstück (Schlossbergplatz bis Brücke Zeughausstrasse) und damit einhergehend eine plausible Führung des Veloverkehrs im Bereich Bahnhofplatz.	Keine Anpassung	Ein Teilstück dieses Herzstücks ist die A-Massnahme 5G.LV.A.1e. Da die SBB im Rahmen des Bahn-Ausbauschritts 2035 keine wesentlichen Änderungen am Bahnhof Frauenfeld (inkl. Umfeld) vorgesehen haben, können im Rahmen des AP5 keine weiteren baulichen Upgrades erfolgen. Bedauerlicherweise gibt es daher für die Routenführung über den Bahnhofplatz in absehbarer Zukunft keine Alternative.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
89	Chrapf und Hirne			5G.LV.A.1e	Eine direkte Anbindung an bestehende Velowege, welche von Frauenfeld Römerstrasse zum Ortsteil Felben führen, ist zu ergänzen.	Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst, es fehlt jedoch eine direkte Anbindung an bestehende Velowege, welche von Frauenfeld Römerstrasse zum Ortsteil Felben führen.	Kenntnisnahme	Die Beschreibung der Massnahme beruht auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023 und ist für das AP ausreichend und vollständig. Anträge zur Planung und Ausführung können auf Projektebene in den jeweiligen Prozessschritten eingebracht werden.
90	Chrapf und Hirne			5G.LV.A.1g	Angaben über die Fortsetzung der Veloführung durch Wellhausen sind zu ergänzen. Querungen der Hauptstrasse sind wo immer möglich zu vermeiden oder (wenn unvermeidbar) mit grösster Sorgfalt zu planen.	Die Massnahme wird begrüsst, es fehlen jedoch Angaben über die Fortsetzung der Veloführung durch Wellhausen. Querungen der Hauptstrasse sind – auch im Sinne des kantonalen und Frauenfelder Langsamverkehrskonzepts (direkte Verbindungen!) – wo immer möglich zu vermeiden oder (wenn unvermeidbar) mit grösster Sorgfalt zu planen.	Kenntnisnahme	Die Beschreibung der Massnahme beruht auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023 und ist für das AP ausreichend und vollständig.
91	Chrapf und Hirne			5G.LV.A.1j	Die Planung resp. Massnahme ist entsprechend den obigen Erläuterungen zu erweitern und in hoher Priorität umzusetzen.	Es fehlen konkrete Angaben darüber, wie die bestehende Unterführung angepasst werden soll. Aktuell stellt die Unterführung eine Nord-Süd-Verbindung dar. Die Eigentumsverhältnisse auf Parz. Nrn. 60178 und 60087 sollten es jedoch erlauben, die Unterführung auch zu einer Nordost-Südwest-Verbindung zu erweitern, sodass es für Fussgänger und Velofahrer neu möglich würde, von der Ziegeleistrasse direkt zum Allmendweg (und damit beispielsweise zur Jugendmusikschule, dem unteren Mätteli oder dem Lindenspark) zu gelangen. Die Planung resp. Massnahme ist entsprechend zu erweitern und in hoher Priorität umzusetzen.	Keine Anpassung	Die Beschreibung der Massnahme und die Priorisierung beruhen auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023 und sind für das AP ausreichend und vollständig. Anträge zur Planung und Ausführung können auf Projektebene in den jeweiligen Prozessschritten eingebracht werden.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
92	Chrampfe und Hirne			5G.LV.A.1k	Die Massnahme respektive das geplante Variantenstudium ist auf die Kreuzung Broteggstrasse-Thundorferstrasse-Reutenenstrasse zu erweitern. Von den Schulen Frauenfeld ist die erforderliche Unterstützung mit Nachdruck einzufordern. Eine klare, sichere und möglichst absteigefreie Veloführung über die Marktstrasse und den Marktplatz und die Einbindung der Massnahme in das anschliessende Velowegnetz ist sicherzustellen.	<p>Angesichts der Tatsache, dass mit dem Radweg entlang dem Rütererbach von Huben bereits eine valable Veloverbindung zum Zentrum besteht, gehen wir davon aus, dass diese Massnahme auf eine bessere Anbindung der Quartiere Teuchelwies und Brotegg abzielt. Diesem Ziel entsprechend ist die Massnahme respektive das geplante Variantenstudium auf die Kreuzung Broteggstrasse-Thundorferstrasse-Reutenenstrasse zu erweitern.</p> <p>Dass das Potential einer neuen Verbindung durch das Schulareal genutzt werden soll, wird begrüsst. Von den Schulen Frauenfeld wird entsprechende Unterstützung im Sinne der Sicherheit für die Schülerinnen und Schüler erwartet respektive ist diese auch gegen allfällige Widerstände mit Nachdruck einzufordern. Eine klare, sichere und möglichst absteigefreie Veloführung über die Marktstrasse und den Marktplatz ist sicherzustellen. Die Einbindung der Massnahme in das anschliessende Velowegnetz ist sicherzustellen.</p>	keine Anpassung	Beim Agglomerationsprogramm handelt es sich um eine ganzheitliche Planung. Erst im nächsten Schritt werden die aufgeführten Massnahmen als einzelne Projekte detailliert bearbeitet.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
93	Chrampfe und Hirne			5G.LV.A.1l und 1m	<p>Dieser Konflikt resp. das Unfallrisiko bei der Querung Talackerstrasse-Walzmühlestrasse ist mit geeigneten Mitteln zu entschärfen (Tempo 30 auf Walzmühlestrasse, Klärung Vortritt bei Querung).</p> <p>An der Kreuzung Badstrasse-St. Gallerstrasse ist der Konfliktherd zu eliminieren, indem der nötige Platz geschaffen und die Vortrittsregelung geklärt wird.</p>	<p>Die Massnahme wird begrüsst. Die starke Nutzung der Talackerstrasse u.a. als Schulweg ist offenkundig, entsprechend wird eine entsprechende Prioritätensetzung begrüsst. Wir wünschen uns ein ähnliches Vorgehen auf anderen wichtigen Veloverbindungen in der Agglomeration. Einen möglichen Konflikt sehen wir bei der Querung der Walzmühlestrasse, auf der auch künftig (Überbauung Hof Meier) stark zunehmender Verkehr zu erwarten ist. Die zur Aufwertung vorgesehene Achse ist eine wichtige Tangentialachse, welche sich östlich der Murg fortsetzt. An der Kreuzung Badstrasse-St. Gallerstrasse besteht ein seit langem bekannter Konfliktherd, wo am Lichtsignal stehende Fahrzeuge und Fussgänger den Radweg Richtung Matzingen blockieren. Eine entsprechende Optimierung in diesem Bereich ist im Sinne einer befriedigenden Gesamtlösung zu ergänzen.</p>	Teilanpassung	Auf der Talbachroute werden bereits vor 2028 Massnahmen umgesetzt, die beiden vorgeschlagen Teilmassnahmen werden deshalb nicht eingereicht.
94	Chrampfe und Hirne			5G.LV.A.1n	Rückstufung der Massnahme in Prio. B. Ergänzung einer Lückenschliessung im Abschnitt St. Gallerstrasse bis Aumühle.	Die teure Massnahme in einem für Velofahrende sehr steilen Strassenabschnitt ergibt erst einen Sinn, wenn die Radweglücke zwischen St. Gallerstrasse und Aumühle geschlossen ist. Kostenwirksamere und flachere Alternativen, beispielsweise auf bestehenden (aber auszubauenden) Waldstrassen mit geringerem Gefälle sollten geprüft werden.	Kenntnisnahme	Im Rahmen eines Strassenbauprojektes wird im Strassenabschnitt zwischen der St. Gallerstrasse und Aumühle die Rad- und Fussweglücke mit einer Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur geschlossen. Dafür soll die Brücke ersetzt und die Strasse gemäss den Anforderungen an die heutigen Vorgaben und Standards korrigiert werden.
95	Chrampfe und Hirne			5G.LV.A.1o	Prüfung der Nachfrage und gegebenenfalls Rückstufung in Prio. B.	Diese Massnahme auf einer Tangentialverbindung kann dem Nutzungsdruck entsprechend möglicherweise in der Priorisierung zurückgestuft werden.	Kenntnisnahme	Auf dem betreffenden Strassenabschnitt besteht aufgrund der Anforderungen an die Werterhaltung ein Sanierungsbedarf. Im Rahmen einer Sofortmassnahme konnte der Sanierungsdruck temporär gemindert werden. Eine umfassende Sanierung des Abschnitts wird aber in Verbindung mit der geplanten Erweiterung und Optimierung der Radinfrastruktur im A-Horizont erfolgen.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
96	Chrappe und Hirne			5G.LV.A.1p und 1q	Querungen sind wenn immer möglich zu vermeiden oder (falls unvermeidlich) mit grösster Sorgfalt auszugestalten (möglichst absteigefrei, Temporeduktion, Farbmarkierung, klare Vortrittsregeln, etc.).	Ab den Ortseingängen besteht die Fortsetzung durch den Ort jeweils in beidseitigen Radstreifen, sodass Querungen der Hauptstrasse erforderlich sind. Auf der Achse Felben-Pfyn ist zudem eine Verbindung zur Schweizmobil Route Nr. 60.02 erforderlich.	Kenntnisnahme	Veloquerungen erfordern in Hinsicht der Verkehrssicherheit ein besonderes Augenmerk. Deshalb werden diese so ausgestaltet, dass der Querungsprozess mithilfe einer Mittelinsel in 2. Etappen erfolgen kann. Die Anbindung an die Schweizmobilroute Nr. 60.02 wird im Rahmen der Planung der Achse Felben-Pfyn geprüft.
97	Chrappe und Hirne			5G.LV.B.1f	Die Massnahme ist abzustimmen mit Massnahme Nr. 5G.LV.A.1j (Erchingerstrasse, Anbindung an Agglomerationsradweg) und unserem diesbezüglichen Antrag.	Die Massnahme ist abzustimmen mit Massnahme Nr. 5G.LV.A.1j (Erchingerstrasse, Anbindung an Agglomerationsradweg) und unserem diesbezüglichen Antrag.	Kenntnisnahme	Die Massnahmen wurden bereits während der Erarbeitung aufeinander abgestimmt. Die Priorisierung erfolgt aufgrund der Ressourcen der Massnahmenträger.
98	Chrappe und Hirne			5G.AS.A.1	Die Massnahme ist entweder angemessen neu zu priorisieren und/oder eine hoch priorisierte Massnahme zur Aufwertung im dringenderen Abschnitt Talbachkreisel bis Postplatz sowie Talbachkreisel-Bahnhofstrasse ("Gesamtstrategie Velo-Alltagsverkehr Achse West") zu ergänzen.	Der Nutzungskonflikt zwischen Fuss- und Veloverkehr und MIV ist im Abschnitt Talbachkreisel bis Postplatz am grössten, nun soll mit einer Prio.-A-Massnahme aber der weiter stadtauswärts liegende Strassenabschnitt erüchtigt werden. Das Anliegen ist zwar vermutlich sinnvoll (wenn auch sehr kostenintensiv, die Massnahme setzt indes nicht dort an, wo der Nutzungsdruck am grössten ist. Weiter bestehen im fraglichen Abschnitt teilweise bereits weitere Angebote für den Veloverkehr (Aggloradweg, Ulmenstrasse). Es ist unbedingt zu vermeiden, dass (unter der Annahme eines Baustarts dieser Massnahme im Jahr 2030) mit Zeithorizont ca. 2032 beste Bedingungen fürs Velo zwischen Messenriet und Talbachkreisel und dann wieder in der Innenstadt (Tempo 30) bestehen, dazwischen aber eine absolut unbefriedigende Koexistenz-Situation zwischen Talbachkreisel und Postplatz als Velo-Nadelöhr besteht.	Teilanpassung	Der Streckenabschnitt zwischen Talbachkreisel und Postkreisel ist erst ab Jahr 2037 zu sanieren. Davor sind nur kleiner Anpassungen zu tätigen. In Rahmen einer umfassenden Planung werden geeignete Massnahmen zur Verbesserung des Nutzungskonfliktes zwischen Fuss- und Veloverkehr und dem MIV geprüft.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
99	Chrapf und Hirne			5G.AS.B.1a	Die Massnahme ist in Prio. A. aufzustufen. Die Massnahme ist zudem dahin gehend zu ergänzen, dass die Querung für FVV in alle erforderlichen Richtungen sowie die Sicherheit verbessert wird.	Der Abschnitt ist eine für alle Verkehrsträger zentrale Achse: Für MIV und öV in Richtung Nord-Süd, für Fuss- und Veloverkehr auch in Richtung Ost-West (Allmendweg und Militärstrasse zum Bahnhof). Mit der am Abschnitt gelegenen Jugendmusik- und Bildschule dürfte der gefährlich zu querende Abschnitt derzeit einer der wesentlichen Gründe dafür sein, dass viele Kinder mit dem Auto in die genannten Schulen, aber auch weiter transportiert werden und den Weg nicht selber bewältigen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Massnahme in Prio. B. eingestuft wird.	keine Anpassung	Beide Brücken werden demnächst saniert und dabei Aufwertungen für den FVV geschaffen. Ein allfälliger weiterer Umbau ist erst mit der Umsetzung der "hinteren" Murgbogen Parzellen zu verfolgen.
100	Chrapf und Hirne			5G.AS.B.2	Querungen sind wenn immer möglich zu vermeiden oder (falls unvermeidlich) mit grösster Sorgfalt auszugestalten (möglichst absteigefrei, Temporeduktion, Farbmarkierung, klare Vortrittsregeln, etc.).	Ab den Ortseingängen besteht die Fortsetzung durch den Ort jeweils in beidseitigen Radstreifen, sodass Querungen der Hauptstrasse erforderlich sind. Auf der Achse Felben-Pfyn ist zudem eine Verbindung zur Schweizmobil Route Nr. 60.02 erforderlich.	Kenntnisnahme	Veloquerungen erfordern in Hinsicht der Verkehrssicherheit ein besonderes Augenmerk. Deshalb werden diese so ausgestaltet, dass der Querungsprozess mithilfe einer Mittelinsel in 2. Etappen erfolgen kann.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
101	IG Velo	3.9 3.15 5.3 6.3.3	113 142 167 182		<p>Es sind für die gemäss Analyse festgestellten Herausforderungen zielführende und effektive Massnahmen zu treffen und angemessen zu priorisieren.</p> <p>In der Teilstrategie Veloverkehr ist explizit die Lückenschliessung im Zentrum Frauenfeld aufzunehmen.</p>	<p>Wir teilen die Einschätzung der Autoren des Berichts, dass ein durchgängiges und klar erkennbares Alltagsnetz mit dem erforderlichen Komfort fehlt. Salopp gesagt hat das Velowegnetz überall dort Lücken, wo eine Problem-/Kreuzungsstelle besteht, was primär im Zentrum verbreitet der Fall ist. Gerade für wenig routinierte Velofahrerinnen und Velofahrer (mit denen beim Erreichen des Umsteigeziels ja zu rechnen ist) ist in der Regel nicht klar, wo sie fahren sollen resp. dürfen. Die geplanten Veloinfrastrukturen des Kantons sind zwar nötig, lösen aber die Problemstellen nicht. Die Schwächen im Veloverkehr werden verharmlost, wenn nur von «punktuellen Schwachstellen bei Kreuzungssituationen» gesprochen wird.</p> <p>Der Analyse und dem entsprechenden Handlungsbedarf/Massnahmen gemäss H-V2 ist mehr Gewicht beizumessen. In der Teilstrategie Veloverkehr fehlt die explizite Nennung des Problems der Lücken hauptsächlich im Zentrum von Frauenfeld.</p>	keine Anpassung	<p>Die Ziele sind ausreichend definiert. Lückenschliessung im Zentrum ist Teil des Auftrages vom Innenstadtpjekt (AP 1/2).</p> <p>Der Text im Bericht wird hinsichtlich Lücken im Zentrum noch ergänzt.</p> <p>Das Zukunftsbild bezieht sich auf den Horizont 2040. Aufgrund der personellen und finanziellen Ressourcen kann im Rahmen des AP5 nicht der ganze Handlungsbedarf mit Massnahmen bearbeitet werden. Diesen Handlungsbedarf nicht darzustellen, wäre aber intransparent und würde kein stimmiges Gesamtbild hinsichtlich der Ziele für 2040, dem Handlungsbedarf und der Strategie ergeben. Gemäss Vorgaben Bund muss zudem nicht aller Handlungsbedarf mit einer konkreten Massnahmen hinterlegt werden.</p>
102	IG Velo	3.9.1	113		<p>Der Sachverhalt resp. aktuelle Stand sind korrekt wiederzugeben. Der entsprechende Absatz ist zu berichtigen.</p>	<p>Der Agglomerationsradweg wird als Verbindung zwischen Gachnang und Felben und Grundgerüst des Freizeitnetzes deklariert. Es wird jedoch nicht erwähnt, dass dieser Agglomerationsradweg im Bestand erhebliche Lücken aufweist (z.B. Gachnang – Islikon, im Zentrum von Frauenfeld (das Herzstück fehlt!) sowie Frauenfeld Ost –Felben.</p>	Anpassung	<p>Der Text wird im Analysekapitel entsprechend ergänzt.</p>

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
103	IG Velo	3.9.1	114		Berichtigung oder Präzisierung der nicht zutreffenden Feststellung betreffend Qualität von Abstellanlagen bei Schulen, Integration der Anforderungen an Abstellanlagen an allen erforderlichen Stellen, Vorsehen von systematischen Erhebungen über Anzahl und Qualität von Abstellanlagen im Rahmen des AP 5.	Die Feststellung, dass Abstellanlagen bei Schulen eine gute Qualität aufweisen, ist nicht zutreffend. Es fehlt praktisch überall eine ausreichende Beleuchtung der Abstellanlagen, was in der dunklen Jahreszeit eine grosse Schwachstelle ist. Weiter fehlt in der Regel ein vollständiger Witterungsschutz (insbesondere Windschutz gegen Westen und Osten; vgl. z.B. die neuen windexponierten Veloständer beim Schulhaus Auen), was die Nutzung der Abstellanlagen v.a. in der dunklen Jahreszeit und wenn es bei starkem Wind regnet sehr unangenehm macht. www.velofrauenfeld.ch 2/7 Es wird korrekterweise darauf hingewiesen, dass keine systematischen Erhebungen über Anzahl und Qualität von Abstellanlagen vorliegen (insbes. z.B. auch bei Einkaufszentren, Arbeitsplatzgebieten, Freizeitanlagen, etc.). Dies ist ein erheblicher Mangel und verunmöglicht zielführende Planung.	Kenntnisnahme	Massnahmen in einem AP können nur durch Gemeinden, Regionen oder Kantone eingegeben werden und beschränken sich auf das Eigentum der Massnahmen-träger. Veloabstellanlagen von privaten Institutionen unterliegen dem Abstellreglement. Der Bau von qualitativ hochwertigen Veloabstellanlagen auf privatem Boden ist dank der Überarbeitung des Abstellplatzreglementes sowie durch eine gute Bewilligungspraxis zu gewährleisten.
104	IG Velo	4.4	151		Bei der gleichwertigen Entwicklung sind die unterschiedlichen Kosten für Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger entsprechend zu gewichten. Die Massnahmen sind generell so zu ergänzen, dass die gesteckten Ziele auch erreicht werden können. Insbesondere sind zielführende Push-Massnahmen im oben genannten Sinn zu ergänzen.	Um die Zielsetzung im Gesamtverkehr Z-GV1 zu erreichen, sind vor allem auch Push-Massnahmen zu ergreifen und konsequent zu verfolgen und umzusetzen. Mit Push-Massnahmen sind Massnahmen gemeint, welche MIV-Nutzende zum Verzicht auf die Nutzung des Autos animieren. Ohne Push-Massnahmen ist davon auszugehen, dass mit den Massnahmen für viel Geld ein Mehrangebot realisiert wird und damit vor allem mehr Verkehr (wenn auch wohl bei allen Verkehrsträgern), aber nicht unbedingt ein Umsteigen erreicht wird. Ohne ergänzende Push-Massnahmen wird das (nunmehr in bereits zahlreichen Konzepten wiederholte) Ziel eines Umstiegs nicht erreicht werden können. Ziel Z-GV2, die gleichwertige Entwicklung der verschiedenen Verkehrsträger, wird grundsätzlich unterstützt. Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass die Kosten für Massnahmen für den MIV häufig ein Vielfaches betragen im Vergleich zu den Massnahmen für die übrigen Verkehrsträger.	Keine Anpassung	Weitere Massnahmen werden im Rahmen der Planungsarbeiten bei Kanton, Stadt und Gemeinden für die nächste Generation geprüft.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
105	IG Velo	4.4	152		Ergänzung des Leitsatzes: Ausreichende, sichere, standortgerechte und qualitativ hochstehende (mindestens Witterungsschutz gegen Regen und Wind, Beleuchtung) Veloparkierungsanlagen [...].	Veloverkehr: Z-VV4: Im Leitsatz fehlt die Qualität der Abstellanlagen.	Teilanpassung	Der Bericht wird ergänzt.
106	IG Velo	7.1	193		Die Anzahl der neuen Massnahmen im AP5 ist hinsichtlich der Umsetzung im geforderten Zeithorizont kritisch zu überprüfen. Dabei ist gegebenenfalls eine Priorisierung zugunsten nachhaltiger, stadtverträglicher und umweltschonender Mobilitätsformen vorzunehmen. Wir empfehlen, die Priorisierung durch Beizug von Interessenverbänden, Fachorganisationen und Experten zu untermauern.	Die Übersicht über alle Massnahmen zeigt die vorgesehenen AP5-Massnahmen. Dabei sind alleine im A-Horizont 25 Massnahmen. Kommen noch die Massnahmen aus dem AP1 und AP2 sowie der weiteren Horizonte dazu, so stellt sich unweigerlich die Frage, ob die Lehren aus den vergangenen Programm-Generationen gezogen worden sind. Mit der kaum bewältigbaren Menge an Massnahmen wird das Problem des mangelhaften Umsetzungsstandes weiter vergrössert.	keine Anpassung	Die Priorisierung der Massnahmen beruht auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023. Sie berücksichtigt u.a. die personellen und finanziellen Ressourcen der Massnahmen-träger.
107	IG Velo			Allgemeine Rückmeldung	Ergänzung einer neuen Massnahme: Für die Priorisierung von Massnahmen und im Hinblick auf künftige Planungen sind in der Agglomeration die Verkehrszahlen für alle Verkehrsträger regelmässig und im nötigen Detailgrad zu erheben.	In Frauenfeld wurden bislang keine Messdaten veröffentlicht, welche zeigen, auf welcher Achse wie viele Velofahrende unterwegs sind. Weiter wurde bislang keine Umfrage beispielsweise bei Schülerinnen und -schülern durchgeführt, welche Schulwege diese benutzen und wie sie deren Qualität einschätzen. Dies birgt unseres Erachtens das erhebliche Risiko, dass an den Hotspots (mit vielleicht schwierigen Umständen bezüglich Umsetzung von wirksamen Massnahmen) innert nützlicher Frist weiterhin nichts passiert und stattdessen ineffiziente (wenn auch vielleicht einfach realisierbare – Stichwort «low hanging fruits») Massnahmen zuerst umgesetzt werden. Dies ist unseres Erachtens nicht im Sinne des zielgerichteten Einsatzes von Arbeitskraft und finanziellen Mitteln.	Kenntnisnahme	Weitere Massnahmen werden im Rahmen der Planungsarbeiten bei Kanton, Stadt und Gemeinden für die nächste Generation geprüft.
108	IG Velo			Allgemeine Rückmeldung	Solche und ähnliche (z.B. entsprechende neuere Standards des Kt. Zürich) neue Zugänge sind bei der Planung von homogenen und konsistenten Velowegnetzen künftig zu berücksichtigen.	U.a. die «Velokonferenz Schweiz» hat Anfang 2024 nützliche und praktikable Ansätze für attraktive und möglichst von Mfz getrennte Veloinfrastruktur publiziert (Weblink).	Kenntnisnahme	Frauenfeld ist neu Mitglied der Velokonferenz.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
109	IG Velo			5G.S6	Die Definition der Stadtmobilitätstypen einschliesslich Standards bezüglich Veloinfrastruktur erfolgt bedarfsgerecht und benutzerfreundlich. Hierfür ist eine angemessene Art der Mitwirkung vorzusehen.	Die Definition der Stadtmobilitätstypen einschliesslich Standards bezüglich Veloinfrastruktur erfolgt bedarfsgerecht und benutzerfreundlich. Hierfür ist eine angemessene Art der Mitwirkung vorzusehen.	Kenntnisnahme	Die Definition erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des Konzepts.
110	IG Velo			5G.D.VVF	Auch im Bewilligungsverfahren von gewerblichen Bauherren, Privaten und öffentlichen Institutionen ist die Einhaltung der definierten Standards bezüglich Veloabstellanlagen seitens Behörden einzufordern. Die Standards sind zu konkretisieren: Veloabstellanlagen müssen witterungsgeschützt (Schutz gegen Regen und Wind), beleuchtet, ungehindert erreichbar sowie nahe an den zentralen Eingängen der Gebäude liegen.	Die Massnahme wird unterstützt, ist jedoch nicht nur auf Veloabstellanlagen von Kanton und Gemeinden anzuwenden, sondern auf möglichst viele Veloabstellanlagen auch von anderen Bauherren (z.B. weitere öffentliche Institutionen, Einkaufszentren, SBB, etc.).	keine Anpassung	Massnahmen in einem AP können nur durch Gemeinden, Regionen oder Kantone eingegeben werden und beschränken sich auf das Eigentum der Massnahmen-träger. Veloabstellanlagen von privaten Institutionen unterliegen dem Abstellreglement.
111	IG Velo			5G.LV.A-pauschal	Siehe Antrag 8: Die geplanten Massnahmen sind innerhalb der Priorität A weiter geeignet zu priorisieren, basierend auf ihrer Wirksamkeit und Dringlichkeit.	-	keine Anpassung	Die Priorisierung beruht auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023 und ist für das AP ausreichend und vollständig.
112	IG Velo			5G.LV.A.1d	Die Massnahme ist zu ergänzen um eine Anbindung an die Route Schweiz Mobil Nr. 95.01 (Thur-Route), damit Velofahrende auch abseits der Hauptstrasse nach Frauenfeld (z.B. Quartiere Wellhauserweg und Oberkirch) gelangen können.	Die Massnahme wird grundsätzlich unterstützt, sofern die Verlängerung des Agglomerationsradweges (Massnahmen 1f und 1g) nördlich der Hauptstrasse zur Realisierung gelangt. Falls nicht, sind entsprechende Querungshilfen und Temporeduktionen zu ergänzen. Die Massnahmen steht in Verbindung mit Massnahme ...1f und 1g (nicht wie im Bericht 1e und 1f).	Teilanpassung und Kenntnisnahme	Der Text im Massnahmenbeschrieb mit den falschen Verweisen wurde korrigiert.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
113	IG Velo			5G.LV.A.1f	Angaben darüber, in welchem Zeithorizont dieses Teilstück realisiert und wie die Einhaltung des Zeitplans sichergestellt werden soll, sind zu ergänzen. Die zielführende Anbindung des Abschnittes an die nördlich der Geleise gelegenen, zur Entwicklung vorgesehenen Gebiete, ist zu konkretisieren.	Die Massnahme und deren Priorisierung wird begrüsst. Angesichts der Tatsache, dass das östlich angrenzende Teilstück des Agglomerationsradweges nunmehr seit Jahren auf seine Realisierung wartet, vermissen wir konkrete Angaben darüber, in welchem Zeithorizont dieses Teilstück realisiert und wie die Einhaltung des Zeitplans sichergestellt werden soll. Es fehlen Angaben, wie eine Anbindung des Abschnittes an die nördlich der Geleise gelegenen, zur Entwicklung vorgesehenen Gebiete, erfolgen soll. Weiter vermissen wir einen Hinweis auf die Finalisierung des Agglomerationsradweges in dessen Herzstück (Schlossbergplatz bis Brücke Zeughausstrasse) und damit einhergehend eine plausible Führung des Veloverkehrs im Bereich Bahnhofplatz.	keine Anpassung	Die Beschreibung und Priorisierung der Massnahme beruhen auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023 und sind für das AP ausreichend und vollständig. Ein Teilstück dieses Herzstücks ist die A-Massnahme 5G.LV.A.1e. Da die SBB im Rahmen des Bahn-Ausbauschritts 2035 keine wesentlichen Änderungen am Bahnhof Frauenfeld (inkl. Umfeld) vorgesehen haben, können im Rahmen des AP5 keine weiteren baulichen Upgrades erfolgen. Bedauerlicherweise gibt es daher für die Routenführung über den Bahnhofplatz in absehbarer Zukunft keine Alternative.
114	IG Velo			Allgemeine Rückmeldung	Eine Massnahme zur Finalisierung des Agglomerationsradweges in dessen Herzstück (Schlossbergplatz bis Brücke Zeughausstrasse) ist zu ergänzen.	Die Massnahme und deren Priorisierung wird begrüsst. Angesichts der Tatsache, dass das östlich angrenzende Teilstück des Agglomerationsradweges nunmehr seit Jahren auf seine Realisierung wartet, vermissen wir konkrete Angaben darüber, in welchem Zeithorizont dieses Teilstück realisiert und wie die Einhaltung des Zeitplans sichergestellt werden soll. Es fehlen Angaben, wie eine Anbindung des Abschnittes an die nördlich der Geleise gelegenen, zur Entwicklung vorgesehenen Gebiete, erfolgen soll. Weiter vermissen wir einen Hinweis auf die Finalisierung des Agglomerationsradweges in dessen Herzstück (Schlossbergplatz bis Brücke Zeughausstrasse) und damit einhergehend eine plausible Führung des Veloverkehrs im Bereich Bahnhofplatz.	keine Anpassung	Ein Teilstück dieses Herzstücks ist die A-Massnahme 5G.LV.A.1e. Da die SBB im Rahmen des Bahn-Ausbauschritts 2035 keine wesentlichen Änderungen am Bahnhof Frauenfeld (inkl. Umfeld) vorgesehen haben, können im Rahmen des AP5 keine weiteren baulichen Upgrades erfolgen. Bedauerlicherweise gibt es daher für die Routenführung über den Bahnhofplatz in absehbarer Zukunft keine Alternative.
115	IG Velo			5G.LV.A.1e	Eine direkte Anbindung an bestehende Velowege, welche von Frauenfeld Römerstrasse zum Ortsteil Felben führen, ist zu ergänzen.	Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst, es fehlt jedoch eine direkte Anbindung an bestehende Velowege, welche von Frauenfeld Römerstrasse über schöne Feldwege zum Ortsteil Felben führen	keine Anpassung	Die Beschreibung der Massnahme beruht auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023 und ist für das AP ausreichend und vollständig. Erst im nächsten Schritt werden die aufgeführten Massnahmen als einzelne Projekte detailliert bearbeitet.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
116	IG Velo			5G.LV.A.1e	Angaben über die Fortsetzung der Veloführung durch Wellhausen sind zu ergänzen. Querungen der Hauptstrasse sind wo immer möglich zu vermeiden oder (wenn unvermeidbar) mit grösster Sorgfalt zu planen.	Die Massnahme wird begrüsst, es fehlen jedoch Angaben über die Fortsetzung der Veloführung durch Wellhausen. Querungen der Hauptstrasse sind – auch im Sinne des kantonalen und Frauenfelder Langsamverkehrskonzepts (sichere und direkte Verbindungen!) – wo immer möglich zu vermeiden oder (wenn unvermeidbar) mit grösster Sorgfalt zu planen. Einfache Pfortneranlagen an den Ortseingängen mit Schutzinseln sind aus unserer Sicht nicht ausreichend. Solche wären mindestens zu ergänzen durch Temporeduktionen, farblich durchgehende Markierungen und eindeutige Klärung der Vortrittsregeln (vgl. erwähnte Standards Velokonferenz und Kanton Zürich).	Keine Anpassung	Anträge zur Planung und Ausführung können auf Projektebene in den jeweiligen Prozessschritten eingebracht werden.
117	IG Velo			5G.LV.A.1j	Die Planung resp. Massnahme ist entsprechend den obigen Erläuterungen zu erweitern und in hoher Priorität umzusetzen.	Es fehlen konkrete Angaben darüber, wie die bestehende Unterführung angepasst werden soll. Aktuell stellt die Unterführung eine Nord-Süd-Verbindung dar. Die Eigentumsverhältnisse auf Parz. Nrn. 60178 und 60087 sollten es jedoch erlauben, die Unterführung auch zu einer Nordost-Südwest-Verbindung zu erweitern, sodass es für Fussgänger und Velofahrer neu möglich würde, von der Ziegeleistrasse direkt zum Allmendweg (und damit beispielsweise zur Jugendmusikschule, dem unteren Mätteli oder dem Lindenpark) zu gelangen. Die Planung resp. Massnahme ist entsprechend zu erweitern und in hoher Priorität umzusetzen.	keine Anpassung	Die Beschreibung der Massnahme beruht auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPV) vom 1. Februar 2023 und ist für das AP ausreichend und vollständig. Es werden die personellen und finanziellen Ressourcen der Stadt Frauenfeld berücksichtigt. Anträge zur Planung und Ausführung können auf Projektebene in den jeweiligen Prozessschritten eingebracht werden.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
118	IG Velo			5G.LV.A.1k	<p>Die Massnahme respektive das geplante Variantenstudium ist auf die Kreuzung Broteggstrasse-Thundorferstrasse-Reutenenstrasse zu erweitern.</p> <p>Von den Schulen Frauenfeld ist die erforderliche Unterstützung mit Nachdruck einzufordern.</p> <p>Eine klare, sichere und möglichst absteigefreie Veloführung über die Marktstrasse und den Marktplatz bis Spannerstrasse resp. Promenade sowie die Einbindung der Massnahme in das anschliessende Velowegnetz ist sicherzustellen.</p>	<p>Angesichts der Tatsache, dass mit dem Radweg entlang dem Rütenerbach von Huben bereits eine valable Veloverbindung zum Zentrum besteht, gehen wir davon aus, dass diese Massnahme auf eine bessere Anbindung der Quartiere Teuchelwies und Brotegg abzielt. Diesem Ziel entsprechend ist die Massnahme respektive das geplante Variantenstudium auf die Kreuzung Broteggstrasse-Thundorferstrasse-Reutenenstrasse zu erweitern, wo viele der potenziellen Nutzenden der geplanten Achse dereinst herkommen dürften.</p> <p>Dass das Potenzial einer neuen Verbindung durch das Schulareal genutzt werden soll, wird begrüsst. Von den Schulen Frauenfeld wird entsprechende Unterstützung im Sinne der Sicherheit für die Schülerinnen und Schüler erwartet respektive ist diese auch gegen allfällige Widerstände mit Nachdruck einzufordern. Eine sonnenklar erkennbare, sichere und möglichst absteigefreie Veloführung über Marktstrasse und Marktplatz bis Spannerstrasse resp. Promenade (inkl. Kreuzung Thundorferstrasse) ist sicherzustellen. Die Einbindung der Massnahme in das anschliessende Velowegnetz ist sicherzustellen.</p>	keine Anpassung	Anträge zur Planung und Ausführung können auf Projektebene in den jeweiligen Prozessschritten eingebracht werden.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
119	IG Velo			5G.LV.A.1l und 1m,	<p>Dieser Konflikt resp. das Unfallrisiko bei der Querung Talackerstrasse-Walzmühlestrasse sind mit geeigneten Mitteln zu entschärfen (Tempo 30 auf Walzmühlestrasse, Klärung Vortritt bei Querung).</p> <p>An der Kreuzung Badstrasse-St. Gallerstrasse ist der Konfliktherd zu eliminieren, indem der nötige Platz geschaffen und die Vortrittsregelung geklärt wird.</p>	<p>Die Massnahme wird begrüsst. Die starke Nutzung der Talackerstrasse u.a. als Schulweg ist offenkundig, entsprechend wird eine entsprechende Prioritätensetzung begrüsst. Wir wünschen uns ein ähnliches Vorgehen auf anderen wichtigen Veloverbindungen in der Agglomeration. Einen möglichen Konflikt sehen wir bei der Querung der Walzmühlestrasse, auf der auch künftig (Überbauung der Wiese Meier) stark zunehmender Verkehr zu erwarten ist. Die zur Aufwertung vorgesehene Achse ist eine wichtige Tangentialachse, welche sich östlich der Murg fortsetzt. An der Kreuzung Badstrasse-St. Gallerstrasse besteht ein seit langem bekannter Konfliktherd, wo am Lichtsignal stehende Fahrzeuge und Fussgänger den Radweg Richtung Matzingen blockieren. Eine entsprechende Optimierung in diesem Bereich ist im Sinne einer befriedigenden Gesamtlösung zu ergänzen.</p>	keine Anpassung	Auf der Talbachroute werden bereits vor 2028 Massnahmen umgesetzt, die beiden vorgeschlagen Teilmassnahmen werden deshalb nicht eingereicht.
120	IG Velo			5G.LV.A.1n	<p>Rückstufung der Massnahme in Prio. B.</p> <p>Ergänzung einer Massnahme zur Lückenschliessung im Abschnitt St. Gallerstrasse bis Aumühle, inkl. Querung Aumühlestrasse (Prio. A).</p>	<p>Die teure Massnahme in einem für Velofahrende sehr steilen (und bautechnisch wahrscheinlich sehr anspruchsvollen) Strassenabschnitt ergibt erst einen Sinn, wenn die Radweglücke zwischen St. Gallerstrasse und Aumühle geschlossen ist. Kostenwirksamere und flachere Alternativen, beispielsweise auf bestehenden (aber auszubauenden) Waldstrassen mit geringerem Gefälle sollten geprüft werden.</p>	Keine Anpassung	Es handelt sich um eine Alltagsradroute, welche direkt geführt werden soll.
121	IG Velo			5G.LV.A.1o	<p>Prüfung der Nachfrage und von Alternativen, gegebenenfalls Rückstufung der Massnahme in Prio. B.</p>	<p>Diese ebenfalls teure Massnahme auf einer mutmasslich wenig genutzten Tangentialverbindung (wo zudem einige valable Alternativrouten bestehen) kann dem Nutzungsdruck entsprechend möglicherweise in der Priorisierung zurückgestuft werden.</p>	keine Anpassung	Auf dem betreffenden Strassenabschnitt besteht aufgrund der Anforderungen an die Werterhaltung ein Sanierungsbedarf. Im Rahmen einer Sofortmassnahme konnte der Sanierungsdruck temporär gemindert werden. Eine umfassende Sanierung des Abschnitts wird aber in Verbindung mit der geplanten Erweiterung und Optimierung der Radinfrastruktur im A-Horizont erfolgen.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
122	IG Velo			5G.LV.A.1p und 1q	Querungen sind wenn immer möglich zu vermeiden oder (falls unvermeidlich) mit grösster Sorgfalt auszugestalten (möglichst absteigefrei, Temporeduktion, Farbmarkierung, klare Vortrittsregeln, etc.).	Ab den Ortseingängen besteht die Fortsetzung durch den Ort jeweils in beidseitigen Radstreifen, sodass Querungen der Hauptstrasse erforderlich sind. Auf der Achse Felben-Pfyn ist zudem eine Verbindung zur Schweizmobil Route Nr. 60.02 erforderlich.	Kenntnisnahme	Veloquerungen erfordern in Hinsicht der Verkehrssicherheit ein besonderes Augenmerk. Deshalb werden diese so ausgestaltet, dass der Querungsprozess mithilfe einer Mittelinsel in 2. Etappen erfolgen kann. Die Anbindung an die Schweizmobilroute Nr. 60.02 wird im Rahmen der Planung der Achse Felben-Pfyn geprüft.
123	IG Velo			5G.LV.B.1f	Die Massnahme ist abzustimmen mit Massnahme Nr. 5G.LV.A.1j (Erchingerstrasse, Anbindung an Agglomerationsradweg) und unserem diesbezüglichen Antrag 20.	Die Massnahme tangiert Massnahme Nr. 5G.LV.A.1j (Erchingerstrasse, Anbindung an Agglomerationsradweg) und unseren diesbezüglichen Antrag.	keine Anpassung	Die Beschreibung der Massnahme beruht auf den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1.Februar 2023 und ist für das AP ausreichend und vollständig. Es werden die personellen und finanziellen Ressourcen der Stadt Frauenfeld berücksichtigt. Anträge zur Planung und Ausführung können auf Projektebene in den jeweiligen Prozessschritten eingebracht werden.
124	IG Velo			5G.AS.A.1	Die Massnahme ist angemessen zu priorisieren.	Der Nutzungskonflikt zwischen Fuss- und Veloverkehr und MIV ist im Abschnitt Talbachkreisel bis Postplatz am grössten, nun soll mit einer Prio.-A-Massnahme aber der weiter stadtauswärts liegende Strassenabschnitt zuerst ertüchtigt werden. Der betreffende Strassenabschnitt weist definitiv Sanierungsbedarf aus (die Fahrbahnqualität der Velostreifen ist abschnittsweise erbärmlich) und das Anliegen an sich ist soweit nachvollziehbar, wenn auch sehr kostenintensiv. Die Massnahme setzt indes nicht dort an, wo der Nutzungsdruck am grössten ist. Weiter bestehen im Abschnitt der Massnahme abschnittsweise bereits weitere Angebote für den Veloverkehr (Agglomerationsradweg, Ulmenstrasse). Es ist unbedingt zu vermeiden, dass (unter der Annahme eines Baustarts dieser Massnahme im Jahr 2030) mit Zeithorizont ca. 2032 zwar beste Bedingungen fürs Velo zwischen Messenriet und Talbachkreisel und dann wieder in der Innenstadt (Tempo 30) bestehen, dazwischen aber eine absolut unbefriedigende Koexistenz-Situation zwischen Talbachkreisel und Postplatz als Velo-Nadelohr besteht.	keine Anpassung	Der Streckenabschnitt zwischen Talbachkreisel und Postkreisel ist erst ab Jahr 2037 zu sanieren. Davor sind nur kleiner Anpassungen zu tätigen. In Rahmen einer umfassenden Planung werden geeignete Massnahmen zur Verbesserung des Nutzungskonfliktes zwischen Fuss- und Veloverkehr und dem MIV geprüft.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
125	IG Velo			allgemeine Rückmeldung	Eine hoch priorisierte Massnahme zur Aufwertung in den dringenderen Abschnitten Talbachkreisel bis Postplatz sowie Talbachkreisel-Bahnhofstrasse (man könnte dies z.B. «Gesamtstrategie Velo-Alltagsverkehr Achse West» nennen) ist zu ergänzen.	-	Keine Anpassung	Der Streckenabschnitt zwischen Talbachkreisel und Postkreisel ist erst im Jahr 2037 zu sanieren. Davor sind nur kleiner Anpassungen zu tätigen. Ausserdem schränkt die begrenzte Fläche von Fassade zu Fassade den Handlungsspielraum ein, um den Veloverkehr massgeblich zu verbessern.
126	IG Velo			Allgemeine Rückmeldung	Für jede Einfallsachse ins Zentrum sowie für tangentielle Verbindungen sind Gesamtlösungen für den Alltags-Veloverkehr zu identifizieren, wobei die Umsetzung der Gesamtlösung vom Zentrum nach aussen respektive von der grössten zur geringsten Nachfrage absteigend zu priorisieren ist. Dies könnten beispielsweise die nachfolgend gelisteten Achsen sein: <ul style="list-style-type: none"> – Gesamtstrategie Velo-Alltagsverkehr Achse Zürcherstrasse West (Messenriet-Zentrum; siehe obigen Antrag 32). – Gesamtstrategie Velo-Alltagsverkehr Achse Nordwest (Osterhalden-Zentrum). – Gesamtstrategie Velo-Alltagsverkehr Achse Nord (Warth-Weiningen-Murgbogen-Zentrum). – Gesamtstrategie Velo-Alltagsverkehr Achse Nordost (Gewerbegebiet Langdorf-Murgbogen-Zentrum). – Gesamtstrategie Velo-Alltagsverkehr Achse Zürcherstrasse Ost (Scheidweg/Wellhauserweg-Zentrum). – Gesamtstrategie Velo-Alltagsverkehr Achse Ost (Herten/Bannhalde-Zentrum). – Gesamtstrategie Velo-Alltagsverkehr Achse Südost (Huben/Neuhausen-Zentrum). – Gesamtstrategie Velo-Alltagsverkehr Achse Süd (Matzingen-Zentrum). – Gesamtstrategie Velo-Alltagsverkehr Achse Südwest (Gerlikon-Zentrum). – Gesamtstrategie Velo-Alltagsverkehr Innerer Ring (z.B. Bahnhof-Grabenstrasse-Promenade-Schlosspark-Gerbe-Bahnhof). – Gesamtstrategie Velo-Alltagsverkehr Äusserer Ring (z.B. Schaffhauserplatz-Schweizerhof-Spanner-/Ringstrasse-Markt-/Reutenenstrasse-Altweg/Walzmühlestrasse-Laubgasse/Kurzenerchingerstrasse). 	-	Kenntnisnahme	Ergänzungen zu Strategien und Konzepten können nicht im Agglomerationsprogramm eingebracht werde, sondern müssen in den entsprechenden Dokumenten wie z.B. Fuss- und Veloverkehrskonzept diskutiert werden.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
127	IG Velo			5G.AS.B.1a	Die Massnahme ist in Prio. A. aufzustufen. Die Massnahme ist zudem dahin gehend zu ergänzen, dass die Querung für FVV in alle erforderlichen Richtungen sowie die Sicherheit verbessert wird.	Der Abschnitt ist eine für alle Verkehrsträger zentrale Achse: Für MIV und öV in Richtung N-S, für Fuss- und Veloverkehr zusätzlich in Richtung Ost-West (Allmendweg und Militärstrasse → Bahnhof). Mit der am Abschnitt gelegenen Schulen (BBZ, Jugendmusikschule und Bildschule) dürfte der gefährlich zu querende Abschnitt derzeit einer der wesentlichen Gründe dafür sein, dass viele Kinder mit dem Auto in die genannten Schulen, aber auch weiter transportiert werden und den Weg nicht selber bewältigen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Massnahme in Prio. B. eingestuft wird.	keine Anpassung	Beide Brücken werden demnächst saniert und dabei Aufwertungen für den FVV geschaffen. Ein allfälliger weiterer Umbau ist erst mit der Umsetzung der "hinteren" Murgbogen Parzellen zu verfolgen.
128	VCS			allgemeine Rückmeldung	In beeindruckender Sorgfalt haben Sie ein Zukunftsbild der Agglomeration Frauenfeld entwickelt mit sechs Leitsätzen, hinter denen wir voll stehen können. Auch die meisten Massnahmen beurteilen wir im Gesamten als sinnvoll. Äussern möchten wir uns lediglich über den Fussverkehr. Vor 100 Jahren war das zu Fuss gehen innerhalb der Agglomeration das weitaus häufigste Fortbewegungsmittel. Auch heute ist das Gehen für die Gesundheit von Körper und Geist essentiell und in der Umweltfreundlichkeit unübertroffen. Die zu Fuss Gehenden sehen sich jedoch meist an den Strassenrand gedrängt und sind zum Teil zu unschönen Umwegen über heissen Asphalt mit schwer erträglichem Verkehrslärm gezwungen. Wichtig sind direkte, naturnahe und beschattete Routen, die vom Autoverkehr getrennt verlaufen.	-	Kenntnisnahme	Sichere, direkte, begrünte und attraktiv gestaltete Fusswege sind in den Zielsetzungen des Siedlungs- und Freiraumkonzepts sowie im Gesamtverkehrskonzept verankert.

Nr.	Organisation	Kapitel	Seite	Massnahmen-Nr.	Stellungnahme	Begründung	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
129	VCS			neue Massnahme	SBB-Brücke für Fuss- und Veloverkehr zwischen Oberwiesen und Talbach	Zwischen 1900 und 1973 gab es hier bereits das fein geschwungene Chinesenbrüggli als Verbindung zwischen der Hasenbühl- und der Tatbachstrasse. Es wurde mit dem Bau der Häberlinstrasse abgerissen. Vor zirka 20 Jahren gab es einen Projektwettbewerb für eine neue Brücke verbunden mit einem kleinen Park entlang der Zuckerfabrikgeleise, da für den Fuss- und Veloverkehr die Routen über die stark mit Autos belastete Häberlin- oder Weststrasse zu gefährlich wurden. Diese Brücke würde viel zur Lebensqualität der Anwohnenden beitragen und sollte ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden.	Kenntnisnahme	Neue Massnahmen müssen vorgängig in den entsprechenden Konzepten geplant werden.
130	VCS			neue Massnahme	Fuss- Veloweg zwischen Balieri- und Kurzerchingerstrasse	Jahrzehntelang bestand ein kleiner Fussweg am Murgufer, entlang dem früheren westlichen Murgkanal von der Balierestrasse unter den Brücken Bahnhofstrasse und SBB hindurch zur Berufsschule. Ein alter Frauenfelder sagte, es sei auch der Kirchweg zur Kurzdorfer Kirche gewesen. Leider wurde der viel begangene Pfad vor ein paar Jahren durch einen massiven Zaun einer Eigentümerschaft blockiert. Hier sollte endlich eine Lösung für diese im Teilrichtplan Fussverkehr eingetragene Netzlücke gefunden werden.	Kenntnisnahme	Das Planungsgebiet "Balierestrasse" wurde dem Kanton Thurgau zur Vorprüfung einer Zonenplanänderung eingereicht. Im Planungsgebiet liegt die erwähnte Massnahme Fussverkehr aus dem Richtplan Verkehr von 2011, nämlich die Schliessung einer Netzlücke im Fussverkehrsnetz südlich der Murg. Die Zonenplanänderung soll die Realisierung des Fusswegs ermöglichen. Per Stand Oktober 2024 sind noch keine Aussagen zu weiteren Schritten möglich.