Stadt Frauenfeld
Politische Gemeinde Gachnang
Politische Gemeinde Felben-Wellhausen

SNZ Ingenieure und Planer AG

Grundlagenbericht
Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld

7. Mai 2021
Entwurf für die öffentliche Mitwirkung

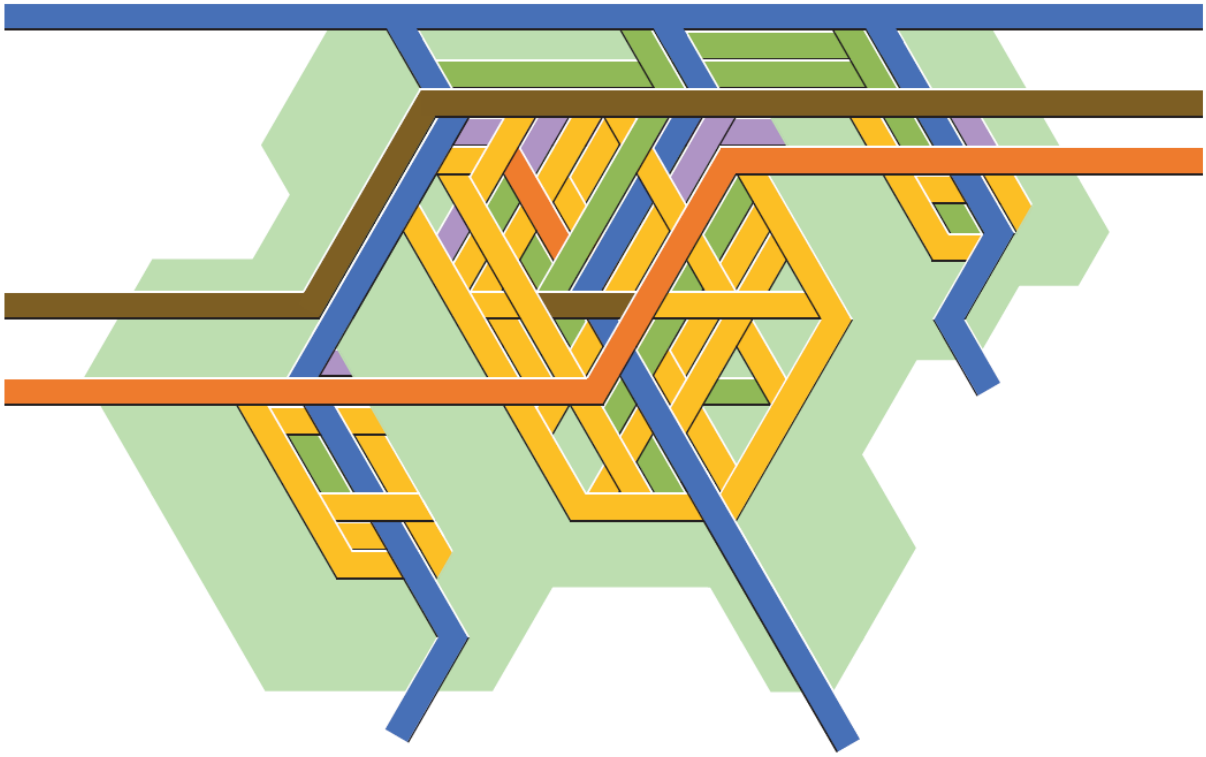

Illustration Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld

SUTER
VON KÄNEL
WILD

quadra gmbh beraten | gestalten | projektieren | realisieren

Auftraggeber:

Agglomeration Frauenfeld	Projektleitung:	Robert Scherzinger

Projektsteuerung:	Kt. Thurgau, DBU	Carmen Haag
	Kt. Thurgau, ARE	Andrea Näf
	Kt. Thurgau, TBA	Andy Heller
	PG Stadt Frauenfeld	Anders Stokholm
	PG Stadt Frauenfeld	Andreas Elliker
	PG Gachnang	Roger Jung
	PG Felben-Wellhausen	Werner Künzler
Projektleitung:	Kt. Thurgau, TBA	Raffaele Landi
	Kt. Thurgau, Abt. ÖV	Stefan Thalmann
	Kt. Thurgau, ARE	Raffael Noesberger (bis Feb. 2021) D. Stutz (ab März 2021)
	Kt. Thurgau, ARE	David Gallati
	PG Stadt Frauenfeld, ATV	Thomas Müller
	PG Stadt Frauenfeld, AHS	Christof Helbling
	PG Gachnang	Roger Jung
	PG Felben-Wellhausen	Werner Künzler

Projektverfasser:

SNZ Ingenieure und Planer AG Siewerdtstrasse 7 CH-8050 Zürich Telefon +41 44 318 78 78 info@snz.ch www.snz.ch	Projektleitung: Mitarbeit:	Urs Ambühl Roger Laube Simon Peier

Weitere Firmen:

Suter von Känel Wild Planer und Architekten AG Quadra GmbH	Mitarbeit:	Olaf Wolter Silas Trachsel Gudrun Hoppe Elodie Rué

Projektdaten:

Auftragsnummer:	SNZ#5257
Ablagepfad:	R32\5257_Gesamtbild_TP_Zielbild2040_300421.docx

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	11.01.2021	SNZ/Uam	Entwurf
2	04.02.2021	SNZ/Uam	Überarbeiter Entwurf
3	25.03.2021	SNZ/Uam	Entwurf Mitwirkung
4	30.04.2021	SNZ/Uam	Definitiver Bericht für die Mitwirkung

Inhalt

1 Einführung 5

1.1 Was ist das Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld? 5

1.2 Abstimmung Freiraum, Verkehr und Siedlung 5

1.3 Aufbau Gesamtbild 6

1.4 Grundlagen und übergeordnete Vorgaben 7

2 Situations- und Trendanalyse 8

2.1 Freiraum und Landschaft 8

2.1.1 Landschaftliche Grundstrukturen 8

2.1.2 Defizite 9

2.1.3 Trend 9

2.1.4 Erkenntnisse 9

2.2 Verkehr 9

2.2.1 Verkehrsstruktur 9

2.2.2 Bestehendes Strassennetz 10

2.2.3 Veloverkehr 12

2.2.4 Fussverkehr 13

2.2.5 Öffentlicher Verkehr 13

2.2.6 Ruhender Verkehr 14

2.2.7 Trend 14

2.2.8 Erkenntnisse 15

2.3 Siedlung 15

2.3.1 Siedlungsentwicklung 15

2.3.2 Bestehende Siedlungsreserven 17

2.3.3 Differenzierte Gewerbeentwicklung 18

2.3.4 Lärm 19

2.3.5 Trend 20

2.3.6 Erkenntnisse 21

2.4 MOCA Indikatoren 21

2.5 Referenzzustand 22

3 Zielbild 2040 mit den Leitsätzen 23

3.1 Leitsätze 23

3.2 Zielbild 2040 27

4 Handlungsbedarf 28
4.1 Handlungsfeld Landschaft 28
4.2 Handlungsfeld Öffentlicher Freiraum 29
4.3 Handlungsfeld Verkehr 30
4.4 Handlungsfeld Siedlung und Siedlungsumgebung 32
5 Massnahmenfelder 33
5.1 Im grünen Stadtraum leben 34
5.2 Wasser erlebbar machen 39
5.3 Verkehrsnetz optimieren 42
5.4 Situationsgerecht fortbewegen 48
5.5 Innenentwicklung gestalten 54
5.6 Werkplatz fortschrittlich entwickeln 59
6 Fokusbetrachtungen 62
6.1 Entwicklungsgebiet Murgbogen 62
6.1.1 Potenzial Raumnutzer 63
6.1.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen 64
6.1.3 Grundsätzliche Erschliessungsmöglichkeiten 66
6.2 Innenstadt 68
6.2.1 Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr 68
6.2.2 Lösungsansätze 70
6.3 Freiraum 73
6.3.1 Ausgangslage 73
6.3.2 Chancen Freiraumentwicklung 74
6.3.3 Weiteren Planungsschritte 74
6.4 Öffentlicher Verkehr im Zusammenhang mit STEP 2035 76
6.4.1 Alternativen für die wegfallenden S-Bahnverbindungen 76
6.4.2 S-Bahnhaltestelle Langdorf 77
6.4.3 Busangebot 77
7 Schwerpunkte zur Umsetzung 79
Abbildungsverzeichnis 80
Tabellenverzeichnis 81

1 Einführung

1.1 Was ist das Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld?

Mit dem Gesamtbild möchte die Agglomeration Frauenfeld eine nachhaltige, abgestimmte, aktuelle und umfassende Planung der Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsentwicklung erarbeiten. Der Zeithorizont ist auf das Jahr 2040 ausgerichtet.

Die einzelnen Bausteine des Gesamtbilds sollen grundsätzlich zu einer verwaltungsanweisenden Verbindlichkeit führen. Es dient den Behörden dazu, ihre künftigen Planungen auf die Ziele und Strategien des Gesamtbildes auszurichten. Es zeigt die Strategien für die künftigen Planungen auf und welche Massnahmen ergriffen werden müssen, um die Ziele zu erreichen. Im Sinne eines flexiblen Planungsinstruments soll es rollend und einfach aktualisiert werden können.

Das Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld dient als Grundlage für die Überarbeitung des Agglomerationsrichtplans sowie für das Agglomerationsprogramm der 5. Generation, welches voraussichtlich Mitte des Jahres 2025 eingegeben wird. Damit kommt die Agglomeration Frauenfeld den Forderungen des Bundes nach, welche eine gesamtheitliche Planung verlangen, um künftig wieder von Bundesgeldern im Rahmen der Agglomerationsprogramme profitieren zu können.

Das Gesamtbild soll auch die Richtung für die anstehenden Anpassungen der Rahmennutzungspläne der Gemeinden vorgeben sowie richtungsweisend sein für Gestaltungspläne und Infrastrukturvorhaben.

1.2 Abstimmung Freiraum, Verkehr und Siedlung

Die Agglomeration Frauenfeld möchte, dass das prognostizierte Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes durch Umstrukturierung und Verdichtung aufgefangen wird. Die Siedlungsentwicklung nach innen kann zu Zielkonflikten zwischen Siedlung und Freiraum führen. Die Frei- und Grünräume müssen ihre ökologischen und sozialen Funktionen auch mit der baulichen Entwicklung wahrnehmen können.

Mit der Zunahme der Einwohner- und Beschäftigtenzahl steigen die Mobilitätszahlen. Die Nutzung der einzelnen Verkehrsträger hängt stark von der Anordnung der verschiedenen Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung und Dienstleistungen innerhalb der Agglomeration ab. Weiter wird das Mobilitätsverhalten vom Verkehrsangebot und der Gestaltung der öffentlichen Räume beeinflusst. Die Verkehrszunahme muss umgekehrt mit den bestehenden Verkehrskapazitäten korrespondieren. Die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehrsangebot muss deshalb schon frühzeitig im Rahmen dieses Gesamtbildes erfolgen.

1.3 Aufbau Gesamtbild

Das Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld bildet den übergeordneten Rahmen für Planungen und Projekte in den Themen Freiraum, Verkehr und Siedlung. Der Grundlagenbericht fasst die Ergebnisse des Planungsprozesses zusammen, zeigt die Leitsätze sowie Massnahmenfelder für die Bereiche Freiraum, Verkehr und Siedlung. Zudem finden von einzelnen Themen Fokusbetrachtungen statt. Die Massnahmenfelder der drei Themen werden nachfolgenden Planungen und Konzepten vertieft.

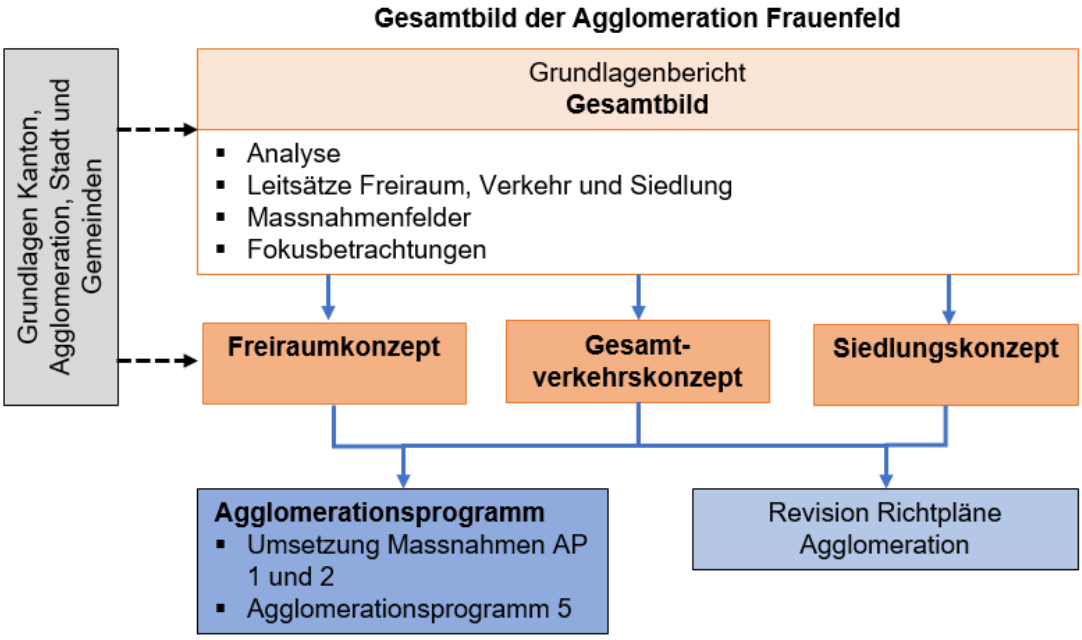

Abbildung 1; Aufbau Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld

Mit dem vorliegenden Grundlagenbericht für das Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld wird eine von Kanton und Gemeinden konsolidierte Grundlage für die weiteren Planungen und Projektierungen zur Agglomerationsentwicklung geschaffen. Dabei soll eine Zielvorstellung erarbeitet werden, wie sich die Freiräume, das Verkehrsangebot und Siedlung entwickeln sollen (Zeitraum Kantonaler Richtplan (KRP) bis 2040).

Beim im Bericht enthaltenen Zielbild 2040 handelt es sich um ein möglichst realistisches Bild der Agglomeration Frauenfeld in der Zukunft. Dabei gilt es, bei der Entwicklung die allgemein rechtlichen Vorgaben für Kanton und Gemeinden, die Vorgaben des KRP, aber auch kommunale Ziele (gemäss aktueller Legislaturschwerpunkte, Leitbilder und Leitsätze der Gemeinden) mit sichtbaren und lebendigen Quartieren und Begegnungsräumen und einer nachhaltigen Entwicklung hinsichtlich Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt zu berücksichtigen.

Aufgrund des Zielbildes 2040 wird der Handlungsbedarf für die einzelnen Themenfelder definiert. Zur Erreichung des Zielbildes 2040 werden daraus die entsprechenden strategischen Stossrichtungen abgeleitet. Diese dienen zur Abstimmung von Freiraum, Verkehr und Siedlung. Sie zeigen auf, welche Massnahmenfelder künftig vertieft bearbeitet werden müssen, um das Zielbild 2040 umzusetzen.

Mit Fokusbetrachtungen werden schliesslich für einzelne Themen und Gebiete aufgezeigt, wie diese umgesetzt werden sollen. Diese Konkretisierungen bilden eine wichtige Grundlage u.a. für die nachfolgenden Konzepte.

1.4 Grundlagen und übergeordnete Vorgaben

Nachfolgend werden die wichtigsten bestehenden Grundlagen und übergeordneten Planungen aufgeführt.

Kanton	▪ Richtplan (2017) ▪ Gesamtverkehrskonzept (2011 / 2019) ▪ Raum+ (2018)
Agglomeration Frauenfeld	▪ Leitbild Siedlung und Verkehr (2007) ▪ Richtplan Verkehr (2011) ▪ Richtplan Siedlung (2011) ▪ Agglomerationsprogramme 1 (2007) und 2 (2012) ▪ Differenzierte Gewerbeentwicklung (2021)
Stadt Frauenfeld	▪ Richtplan Natur und Landschaft (1999 / 2010) ▪ Masterplan Stadt Frauenfeld (2011) ▪ Konzept Mobilität 2030 (2016) ▪ Siedlungsstrategie 2030 (2016) ▪ Stadtbus Frauenfeld, Strategie 2030 (2017) ▪ Legislaturschwerpunkte 2019 – 2023 (2019) ▪ Fuss- und Veloverkehrskonzept 2030 (2020) ▪ Zukunftsbilder Murgbogen (2020)
Gemeinde Gachnang	▪ Ziele und Leitsätze (2019)
Gemeinde Felben-Wellhausen	▪ Leitbild (2003 / 2019)

Tabelle 1; Wichtigsten Grundlagen und übergeordneten Planungen

Diese Grundlagen werden wo nötig weiterentwickelt und zu einem einheitlichen Gesamtbild für die Agglomeration zusammengeführt.

2 Situations- und Trendanalyse

Die Situationsanalyse basiert auf den vorhandenen Grundlagen (Kap. 1.4) und einer Einschätzung des interdisziplinären Planerteams. Die Situations- und Trendanalyse ist deshalb als Zusammenfassung zu verstehen beziehungsweise weist auf fehlende Grundlagen hin. Die nachfolgenden Kapitel geben einen Eindruck über die wichtigsten Erkenntnisse.

2.1 Freiraum und Landschaft

Für die Agglomeration fehlen aktuelle Grundlagen in Bezug auf die Freiräume im Siedlungsgebiet. Themen wären die Freiraumgestaltung (bestehende Qualitäten, Atmosphäre, Umfeld), Freiraumnutzungen (Bewegungsfreundlichkeit, Erreichbarkeit, Ansprüche der Nutzergruppen) und ökologische Aspekte (Biodiversität, Potenziale, Vernetzung). Aufgrund der fehlenden Grundlagen sind spezifische qualitative und quantitative Aussagen zu den Siedlungsfreiräumen nicht möglich. Nachfolgend werden die Einschätzungen beschrieben.

2.1.1 Landschaftliche Grundstrukturen

Prägende Elemente der Landschaft sind die Talbildungen der Murg und der zahlreichen Bäche sowie die grosszügige Thurebene. Der Thurraum ist der Rest einer einst ausgedehnten und natürlichen dynamischen Flusslandschaft. Die Gewässer sind nur noch teilweise erlebbar. Insbesondere der Murgraum vernetzt die Landschaftskammern. Bestehende Grünkorridore ragen wie Finger in das Siedlungsgebiet hinein. Demgegenüber bildet die Autobahn eine Zäsur in der Landschaft. Die Abbildung zeigt die landschaftlichen Grundstrukturen.

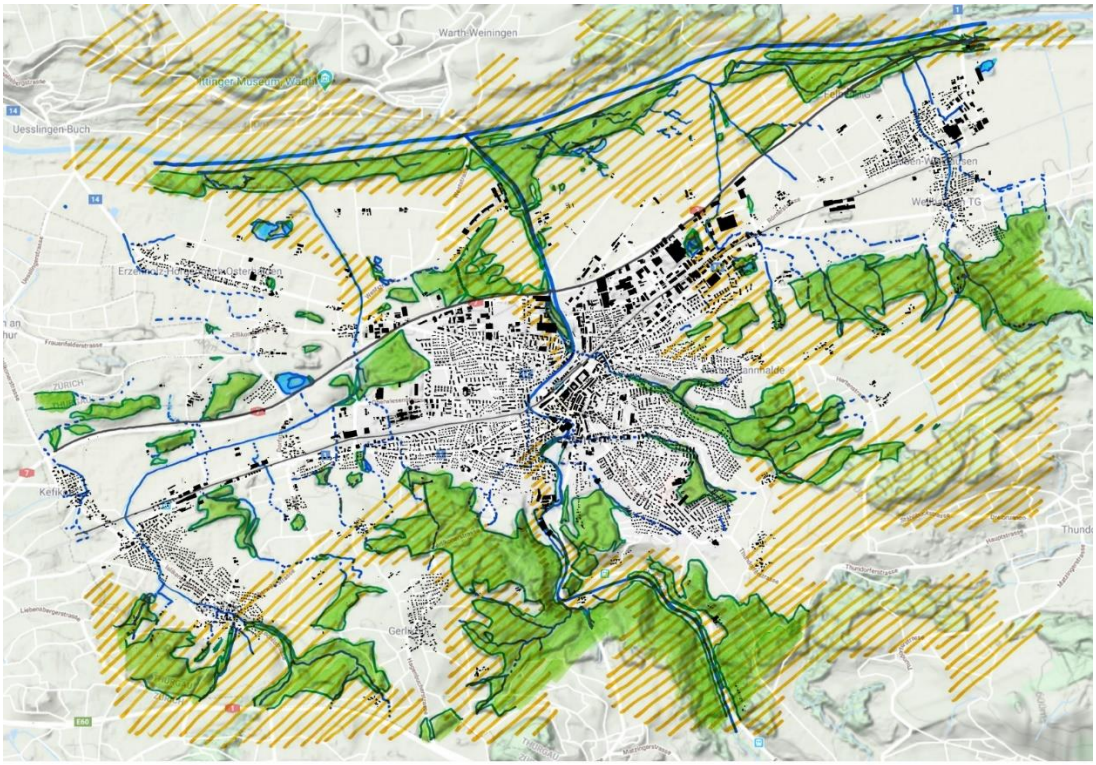

Abbildung 2; Landschaftliche Grundstrukturen

2.1.2 Defizite

In der Agglomeration besteht ein ausgedehntes Gewässernetz. Die Bäche und Weiher sind aber an vielen Stellen nicht erlebbar oder sind eingedolt. Den Gewässern fehlt vielerorts der Raum für eine dynamische Entwicklung.

Die Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft sind an einigen Stellen schlecht gestaltet. Übergänge am Siedlungsrand fehlen.

In den Siedlungsgebieten und für die Siedlungsränder fehlt insbesondere für die öffentlichen Grün- und Freiräume eine koordinierte Entwicklungs- und Pflegeplanung, die auch die Gestaltung der Strassenräume einbezieht. Dies wäre für die Zukunft unter den Aspekten der laufenden Klimaentwicklung sehr wichtig. So sind beispielweise gestaltete Strassenräume vorhanden (z.B. Alleen), jedoch nur abschnittsweise. Viele Strassenräume sind verkehrsorientiert gestaltet. Darunter leidet die Aufenthaltsqualität, was sich insbesondere in den Zentrumsbereichen auswirkt. Die Potenziale des Murgraums (Frauenfeld), des Tegelbachs (Gachnang / Islikon) und des Dorfbachs (Felben / Wellhausen) sind heute im Siedlungsgebiet wenig erlebbar. Auch die vielen Brunnenplätze in der Agglomeration werden kaum als Aufenthaltsräume genutzt. Eine Vernetzung zwischen den Freiräumen mit attraktiven Verbindungen fehlt.

2.1.3 Trend

Mit der weiteren Siedlungsentwicklung nimmt der Druck auf Freiraum und Landschaft weiter zu. Die Gemeinden wachsen mehr und mehr zusammen. Die Grünkorridore drohen teilweise, ihre landschaftlichen Qualitäten und ihre ökologische Wirksamkeit zu verlieren.

Auch die Nutzungsansprüche auf die Gewässer und öffentlichen Freiräume verstärken sich. Die Ansprüche an die Freiräume in qualitativer und quantitativer Hinsicht steigen. Die wichtigen Freiraumthemen (Stadtklima, Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten, ökologische Qualitäten, Identität) gewinnen mehr an Bedeutung. Ebenfalls in ihrer Bedeutung steigen die Freiräume der Wohnumgebungen.

2.1.4 Erkenntnisse

Bisher bestehen für die Agglomeration keine quantitativen und qualitativen Analysen für den Freiraum. Es fand bisher keine koordinierte Planung statt. So sind einzelne Freiraumperlen mit hohen Qualitäten zu erkennen, jedoch sind diese nicht zusammenhängend. Mit der zu erwartenden Siedlungsentwicklung und den erhöhten Mobilitätszahlen kommt der öffentliche Freiraum weiter unter Druck. Gleichzeitig steigen die Ansprüche an diesen.

2.2 Verkehr

2.2.1 Verkehrsstruktur

Gemäss dem Amt für Statistik des Kantons Thurgau bzw. Bundesamt für Statistik wohnen und arbeiten etwa 48% der Arbeitspendler in Frauenfeld. Weitere 16% zieht es nach Winterthur oder Zürich. Damit arbeiten knapp zwei Drittel der Frauenfelder Arbeitspendler in einer dieser drei Städte (vgl. Abbildung 3). Die Zahl der Zupendler ist etwa gleich gross wie jene der Binnen- und Wegpendler zusammen. Die Zupendlerströme verteilen sich stärker über die Regionen als jene der Wegpendler. Die meisten Zupendler stammen aus Win-

terthur, Deutschland (Ausland), Kreuzlingen oder den Agglomerationsgemeinden. Dementsprechend dürfte der Anteil der ÖV-Pendler bei den Zupendlern deutlich geringer sein als bei den Wegpendlern in den Ballungsraum Zürich.

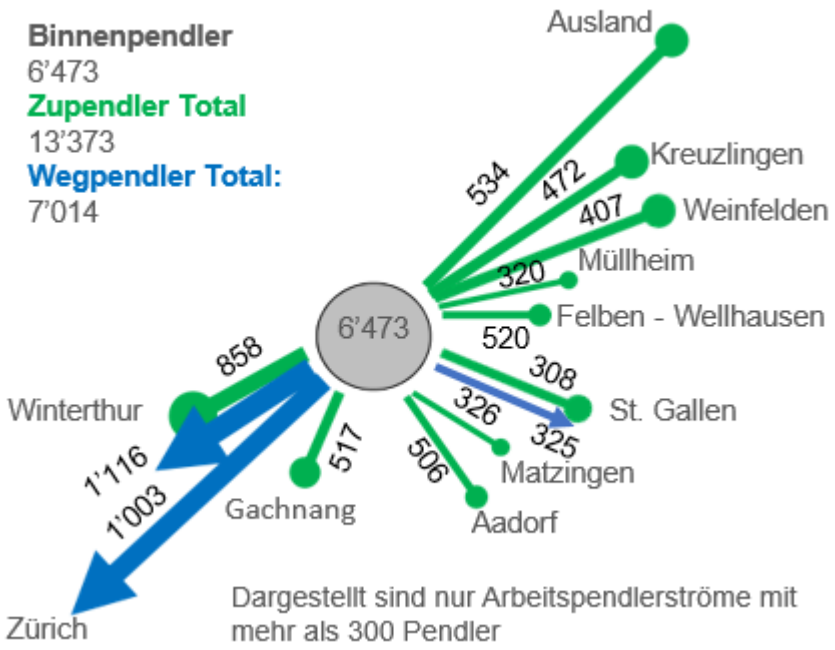

Abbildung 3; Pendlerstatistik Stadt Frauenfeld (Quelle: Bundesamt für Statistik / Amt für Statistik Kt. TG, 2018)

Präzisere Aussagen zum Modalsplit der Pendler in der Agglomeration Frauenfeld sind mit den vorhandenen Daten nicht möglich. Insbesondere zum Fuss- und Veloverkehr liegen keine Daten vor.

2.2.2 Bestehendes Strassennetz

Zu den Verkehrsspitzenzeiten sind die für die Verkehrsqualität massgebenden Knoten im Zentrum sowie im östlichen Teil von Frauenfeld ausgelastet. Die Qualität ist mangelhaft oder gar ungenügend. Für den MIV bestehen zu den Verkehrsspitzenzeiten keine Leistungsreserven mehr. Die Folge davon sind Ausweichverkehre sowie Behinderungen für den öffentlichen Verkehr.

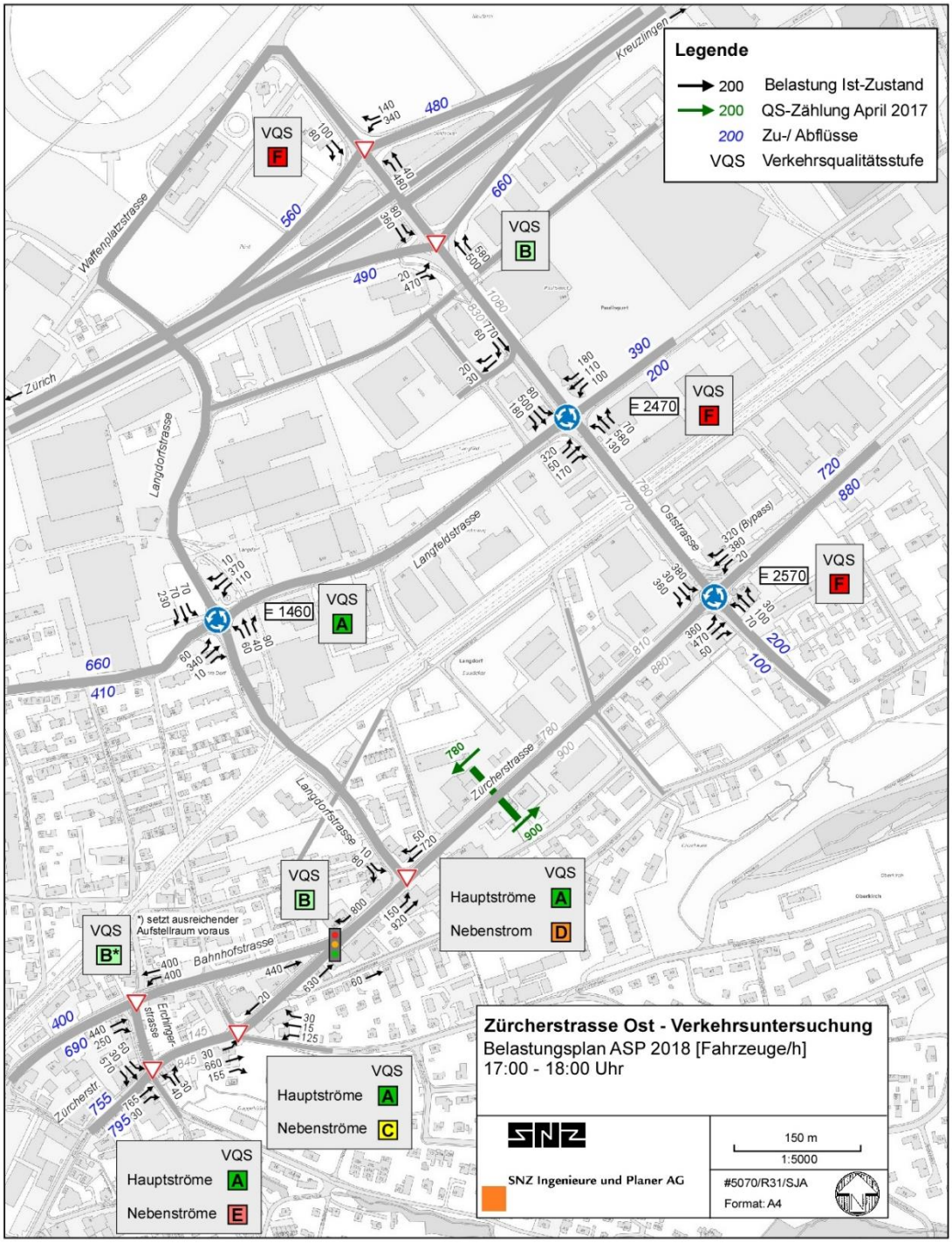

Abbildung 4; Verkehrsbelastung ASP (Quelle: Verkehrsstudie N07, Anschluss Ost, SNZ 2020)

Aktuell (2020 / 2021) läuft die Planung für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Osten (Langdorf) der Stadt. Die Kreisel «Swisscom» und «Tower» auf der Oststrasse sollen zu LSA-Knoten umgebaut werden. Zudem werden auch die Autobahnein- und abfahrten mittels einer LSA geregelt. Damit wird ein Verkehrsmanagement möglich. Die Hauptverantwortung für diese Massnahmen liegt beim Bundesamt für Verkehr (ASTRA) als Strasseneigentümerin. Wird die Sanierung gemäss den Plänen durchgeführt, ist die Verkehrsqualitätsstufe im Osten der Stadt mindestens ausreichend. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Planung umgesetzt und sie somit in den Referenzzustand aufgenommen werden kann.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrstrassen der Agglomeration. Es ist gut erkennbar, dass insbesondere die Kantonstrassen hoch belastet sind. Die kommunalen Strassen in Felben-Wellhausen und Gachnang haben eine Verkehrsbelastung von weniger als 3'000 Fahrzeugen pro Tag. Vergleichsweise stark belastet ist in Frauenfeld die kommunale Ringstrasse.

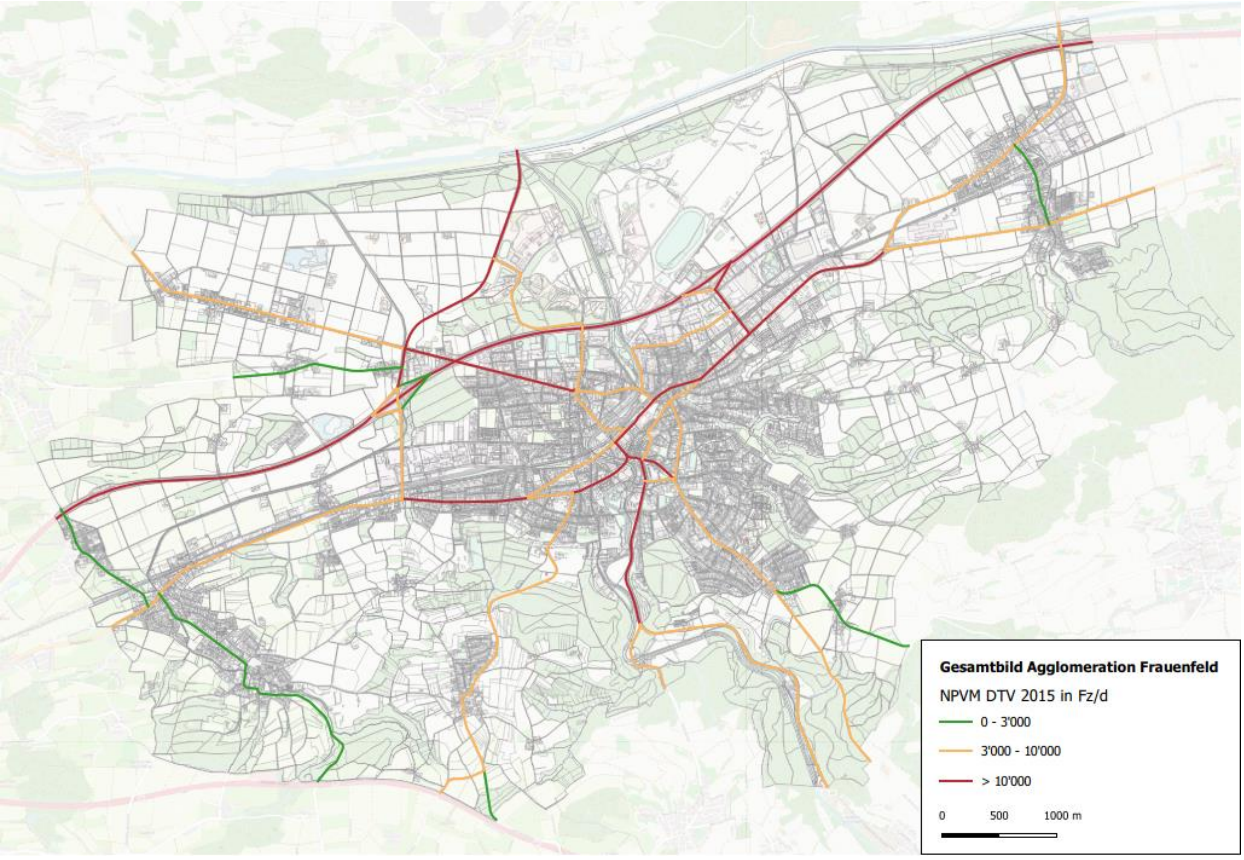

Abbildung 5; Verkehrsbelastungen 2015 (Quelle; Nationales Personenverkehrsmodell, NPVM Zustand 2015, Bundesamt für Raumentwicklung ARE)

Gemäss Angaben des Kantonalen Tiefbauamtes nahm der Verkehr auf den Kantonsstrassen in den letzten Jahren jährlich um jeweils rund 1% zu. Mit den beschriebenen Massnahmen im Osten der Stadt werden für den MIV zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Im Osten der Stadt sind neben dem allgemeinen Mobilitätswachstum damit ohne Überlastung des Strassennetzes 5'000 zusätzliche Raumnutzer möglich, sofern für diese autoarmes Wohnen / Arbeiten, d.h. geringer MIV-Anteil am generierten Verkehrsaufkommen, vorausgesetzt wird. Im Westen der Stadt bestehen im Strassennetz noch grössere Leistungsreserven.

2.2.3 Veloverkehr

Im Rahmen des Fuss- und Veloverkehrskonzepts 2030 für die Stadt Frauenfeld wurde die Situation für den Veloverkehr analysiert. An dieser Stelle werden nur die wichtigsten Erkenntnisse wiedergegeben und für die Agglomeration adaptiert.

Das Velo nimmt in der Agglomeration Frauenfeld eine gewisse Präsenz im öffentlichen Raum ein. Es werden punktuell spezifische Lösungen für Velofahrende umgesetzt (z.B. Querungs- und Abbiegehilfen). Die vielen und meist sehr gut belegten Veloparkplätze am Bahnhof Frauenfeld zeigen einerseits die Nutzung, aber auch das Ausbaupotenzial auf. Positiv fällt die Menge an Veloparkplätzen bei Schulen auf. Sie sind nicht nur sehr prominent,

sondern teilweise auch sehr ansprechend gestaltet. Mit den Mitteln aus dem Agglomerationsprogramm wurde in den letzten Jahren etappenweise der Agglomerationsradweg entlang der Bahnlinie erstellt. Dieser besteht zwischen Gachnang und Frauenfeld. Die Stimmberechtigen von Felben-Wellhausen lehnten den Investitionskredit ab, so dass der Radweg nun an der Gemeindegrenze endet. Der letzte Abschnitt des Regionalen Radwegs zwischen der Erchingerstrasse bis Sägereistrasse wird im 2021 erstellt.

Bei der Qualität der Veloverbindungen zeigt sich ein eher zwiespältiges Bild. Einerseits gibt es einzelne Abschnitte mit hohem Standard, wie etwa dem Regionalen Radweg. Andererseits gibt es viele Verbindungen (insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen), die keine oder nur eine ungenügende Veloinfrastruktur anbieten. Damit wird am ehesten die kleine Zielgruppe der sehr routinierten und sicheren Velofahrenden angesprochen. Für die ungeübten Velofahrenden fehlt mehrheitlich ein durchgehendes Angebot.

2.2.4 Fussverkehr

Der Fussverkehr wurde ebenfalls im Rahmen des Fuss- und Veloverkehrskonzepts 2030 analysiert. Auch dem Fussverkehr kommt in der Agglomeration Frauenfeld eine gewisse Bedeutung zu. Fussgängerfreundliche Einzellösungen sind immer wieder anzutreffen. Als positives Beispiel ist das Fussgängerleitsystem in der Stadt Frauenfeld zu nennen. Auch die weitverbreiteten Tempo-30-Zonen in den Quartieren der gesamten Agglomeration sind für den Fussverkehr sehr positiv. Ein sehr wichtiger Punkt zum Schutz des Fussverkehrs ist, dass in der Stadt Frauenfeld - wo immer möglich - konsequent auf eine Trennung zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden gesetzt wird.

Entlang den Hauptverkehrsstrassen beschränken sich die Massnahmen für den Fussverkehr oft auf ein Minimum. Die Aufenthaltsqualität leidet aufgrund der verkehrsorientierten Gestaltung und des hohen MIV-Aufkommens. Auch fehlen kleine Aufenthaltsflächen wie Plätze oder Parks und Sitzgelegenheit in den Zentrumsbereichen der Agglomeration.

2.2.5 Öffentlicher Verkehr

Das ÖV-Angebot in der Agglomeration Frauenfeld wurde in den letzten Jahren stetig ausgebaut. Entsprechend ist die Zahl der Nutzenden gestiegen, wobei in den letzten Jahren das Wachstum abgenommen hat.

Schwachstellen bestehen in den Ortsteilen Gachnang, Gerlikon und Erzenholz. Diese sind nur im 1-h Takt (teilweise Verdichtungen während den Hauptverkehrszeiten) erschlossen. Die «geringe Erschliessung» ist für den Dorfkern von Gachnang ungenügend. Ortsteile wie Kefikon, Strass oder Herten sind mit dem ÖV nicht erschlossen. Die gemäss ÖV-Güteklasse «mittelmässige Erschliessung» der dichten Siedlungsgebiete ist für eine Agglomeration der Grösse von Frauenfeld akzeptabel. Das Zentrum von Frauenfeld ist mit dem ÖV sehr gut erreichbar und zeigt das mögliche Potenzial für Wohnen und Arbeiten im Zentrum.

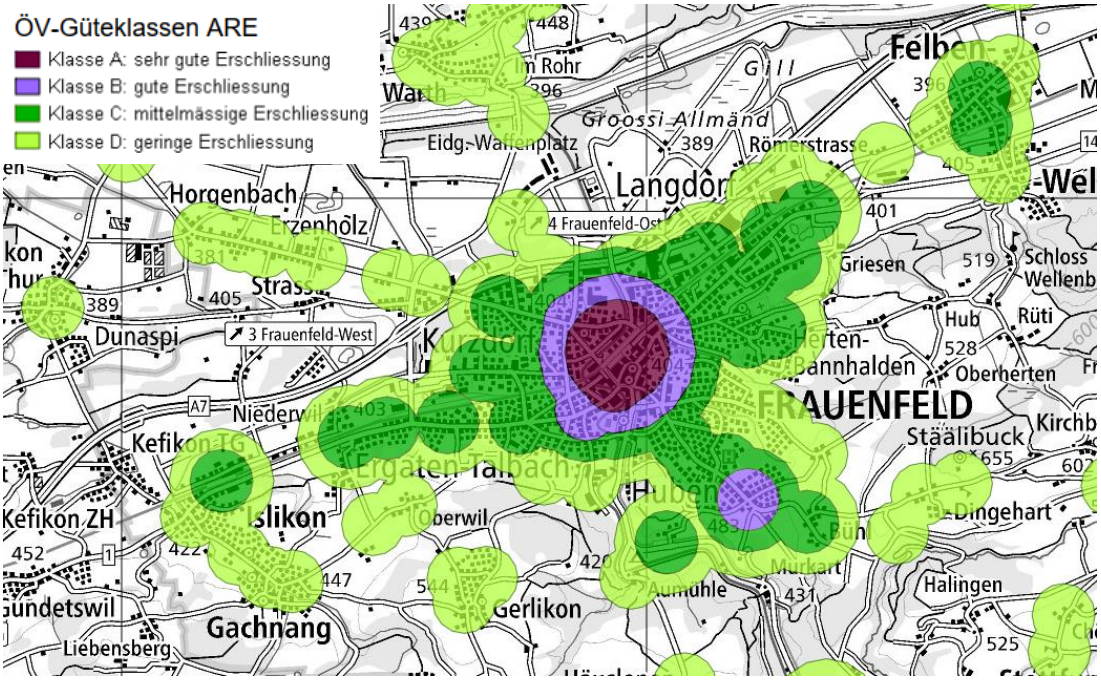

Abbildung 6; ÖV Güteklassen (Quelle: map.geo.admin,ch; Bundesamt für Raumentwicklung, FPL 2021)

Der Bahnhof Frauenfeld ist der Umsteigeknoten der Agglomeration Frauenfeld. Hier treffen sich Bahnen (SBB, FWB) und Bus (Stadtbus, Postauto) zum Umsteige-Rendez-Vous mit guten Anschlüssen. Für den Ortsteil Gachnang ist in Islikon der Bus - S-Bahnanschluss wichtig.

2.2.6 Ruhender Verkehr

Die Stadt Frauenfeld setzte in den letzten Jahren ein Parkierungskonzept um. Damit wird das öffentliche Parkieren in den zentrumsnahmen Quartieren zeitlich beschränkt. Anwohnende können kostengünstig eine Berechtigung beziehen.

Die grossen öffentlichen Parkplätze der Innenstadt sind alle zeitlich und monetär bewirtschaftet. Es stehen in der Innenstadt genügend öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Eine Parkplatzbewirtschaftung kennen die beiden weiteren Agglomerationsgemeinden Felben-Wellhausen und Gachnang nur bei den P+R-Anlagen beim Bahnhof.

Die Stadt Frauenfeld verfügt über ein Parkierungs- und Abstellplatzreglement. Beide Reglemente sind aus den 90er Jahren und bilden die Praxis nicht mehr in jedem Fall ab. Die Bestimmungen sind nicht mehr zeitgemäss. So fordert etwa das Abstellplatzreglement ein Minimum an Abstellplätzen. Diese sind je nach Gebäude und Nutzung sehr hoch. Eine Obergrenze der Anzahl Parkfelder fehlt jedoch.

2.2.7 Trend

Mit dem stetigen Mobilitätswachstum werden sich die Verkehrsprobleme an den neuralgischen Knoten weiter verschärfen. Die höheren Frequenzen, auch beim Fussverkehr, beeinträchtigen die Leistungsfähigkeit des MIV und die Fahrplanstabilität der Buslinien. Neben vermehrtem Ausweichverkehr des MIV auf das untergeordnete Strassennetz wird ohne Massnahmen die Dauer von Verkehrsbehinderungen zunehmen.

Durch die starke Auslastung in den Hauptverkehrszeiten sowie vermehrten Behinderungen durch den MIV wird der Busverkehr an Attraktivität verlieren. Es ist deshalb davon auszugehen, dass das Wachstum der letzten Jahre und damit eine Verbesserung des Modalsplitanteils hin zum ÖV nicht im erwünschten Masse stattfinden wird, sofern keine Priorisierung und kein Ausbau des Angebots stattfinden.

Für den Fuss- und Veloverkehr ist keine Trendanalyse möglich, da keine Datengrundlagen vorhanden sind. Jedoch zeichnet sich aufgrund der allgemeinen Veloverkäufe eine Steigerung des Veloverkehrs ab. Jedoch wird mit der zunehmenden Verkehrsbelastung durch den MIV das Velofahren im Zentrum und entlang der Hauptverbindungsstrassen unattraktiver. Durch den demografischen Wandel werden die Ansprüche an die Fussgängerinfrastruktur grösser werden.

2.2.8 Erkenntnisse

Die Agglomeration Frauenfeld hat gute Ansätze, um den Modalsplitanteil für den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Jedoch fehlt insbesondere beim Fuss- und Veloverkehr ein hochwertiges, durchgehendes Netz. Der ÖV bietet ein gutes Netz. Im Hinblick auf die steigende Nachfrage ist das Angebot zielgerichtet auszubauen. Auch fehlen die rechtlichen Grundlagen (Abstellplatzreglement) zur weiteren Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.

Das Strassennetz kann mit der bestehenden Infrastruktur noch die Mobilitätszahlen von rund 5'000 Raumnutzern aufnehmen. Ohne entsprechende technische, bauliche, betriebliche, verkehrslenkende, -beschränkende oder -beruhigende Massnahmen droht das Verkehrsnetz überlastet zu werden, was zu unerwünschtem Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz sowie vermehrten Verkehrsbehinderungen führt.

2.3 Siedlung

2.3.1 Siedlungsentwicklung

Die Einwohner- und Beschäftigtenzahlen in der Agglomeration sind in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Die Einwohnerzahl stieg in den letzten 20 Jahren um 24% (+6'800 EW) - jährlich um 1.2%. Davon entfallen 4'500 zusätzliche Einwohner auf Frauenfeld.

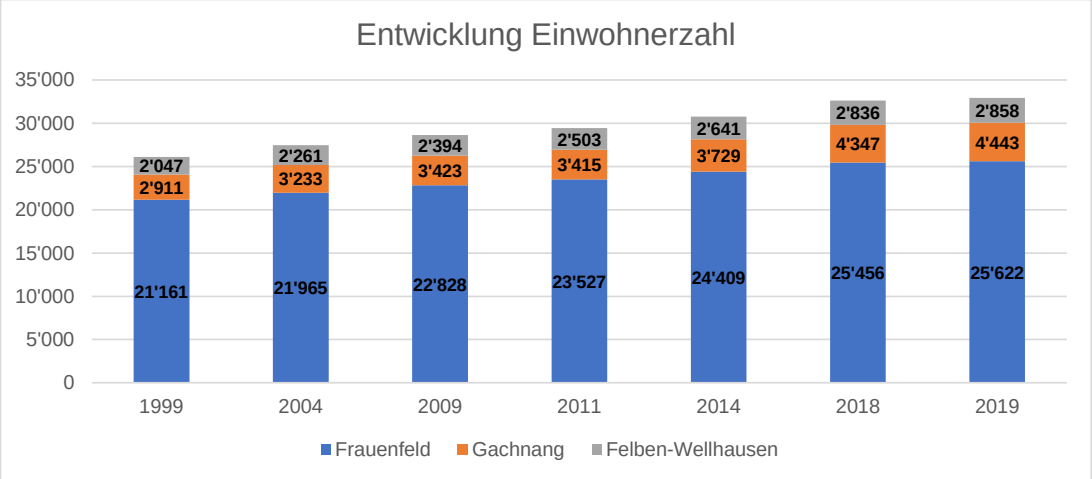

Abbildung 7; Einwohnerentwicklung

Prozentual war das Einwohnerwachstum in den letzten 20 Jahren in den Gemeinden Gachnang (+53%) und Felben-Wellhausen (+40%) deutlich höher als in Frauenfeld (+21%).

Die Anzahl der Beschäftigten kann aufgrund der vorhandenen Daten nur für den Zeitraum von 2011 bis 2018 analysiert werden. In dieser Zeit stieg die Anzahl der Vollzeitäquivalenten um knapp 1'500. Dies entspricht einem Wachstum von jährlich 1,1%. Im vergleichbaren Zeitraum (2011-2018) stieg die Anzahl Einwohner jährlich um 1,5%.

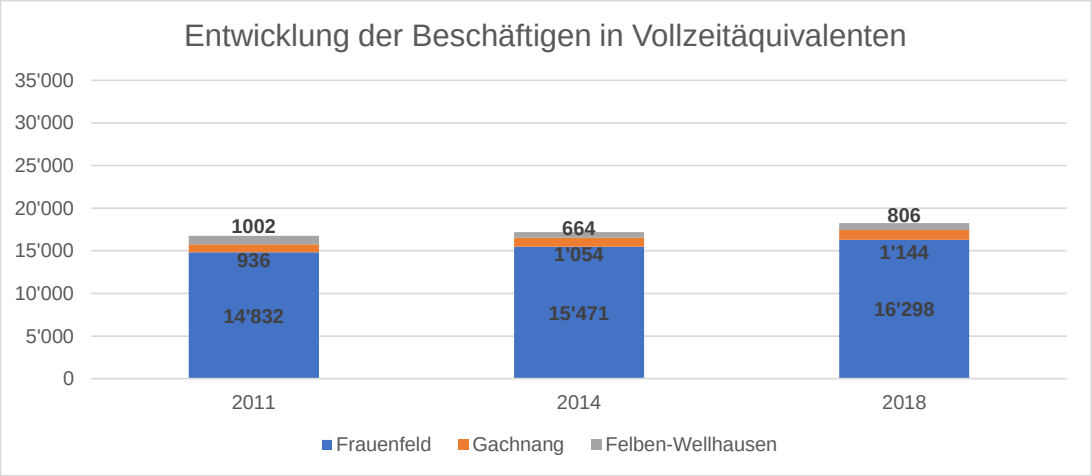

Abbildung 8; Entwicklung der Beschäftigten in Vollzeitäquivalenten

Die beiden nachfolgenden Abbildungen stellen die Siedlungsentwicklung zwischen den Jahren 1970 und 2020 dar. Die Siedlungsentwicklung (rot) fand in die Fläche statt. Die Entwicklung fand in Frauenfeld in erster Linie in den Gebieten Langdorf (Arbeitsplätze) und Huben (Wohnen) statt, also eher dezentral auf der grünen Wiese und wenig abgestimmt auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Weitere Entwicklungen auf der «grünen Wiese» fanden in Felben-Wellhausen und in der gesamten Gemeinde Gachnang statt. In der Stadt Frauenfeld gab es auch Innenverdichtungen bzw. Umnutzungen bestehender Areale wie die Trio-Überbauung direkt beim Bahnhof oder Laubwiesen (ehem. Gewerbeareal). Im kleineren Rahmen fand dies auch in Gachnang statt (bspw. Mosterei).

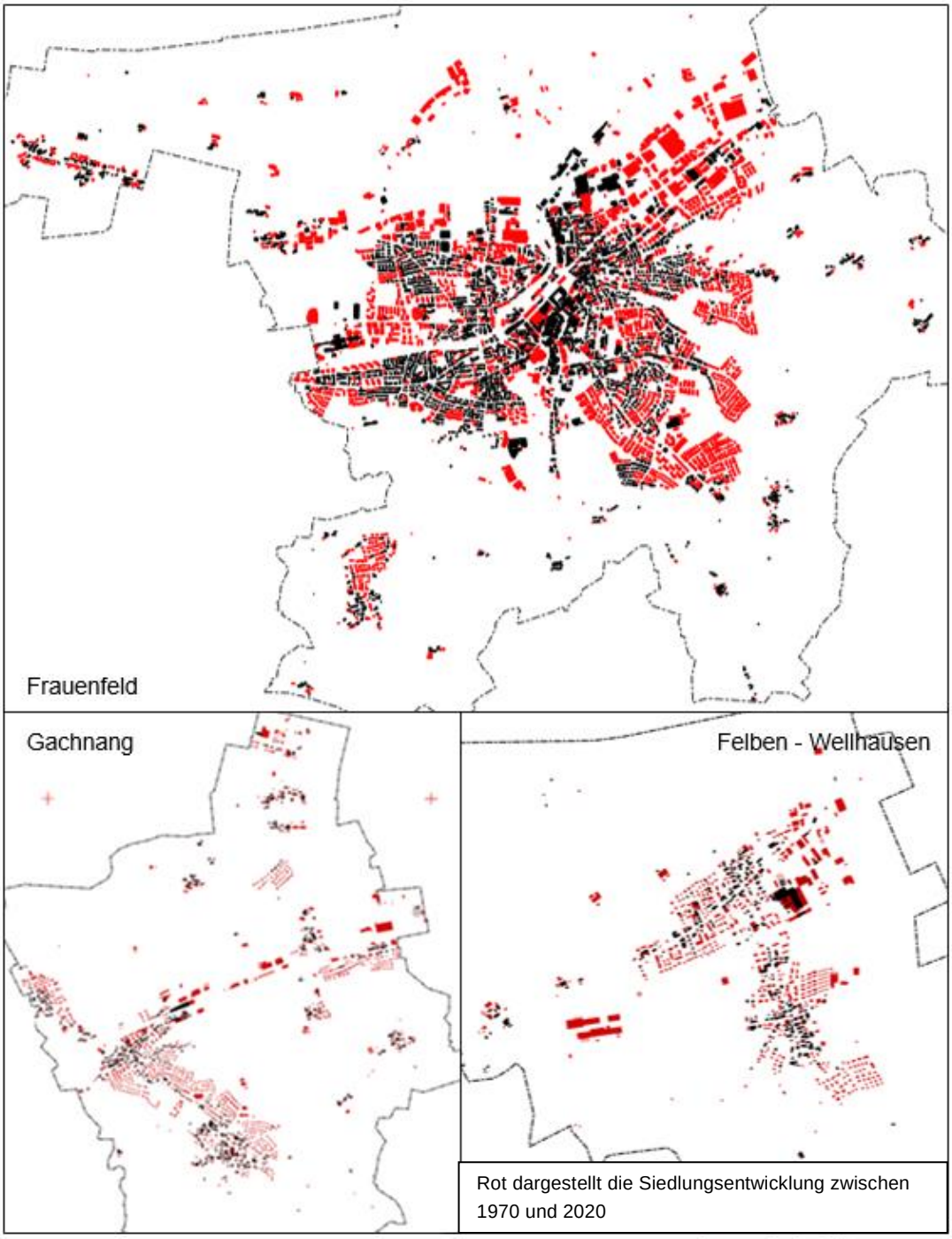

Abbildung 9; Agglomeration Frauenfeld, Siedlungsveränderung 1970 – 2020 (Quelle: Stadt Frauenfeld)

2.3.2 Bestehende Siedlungsreserven

Gemäss den übergeordneten Vorgaben soll das Wachstum im Kanton Thurgau künftig auf die urbanen Räume gemäss Zukunftsbild des kantonalen Richtplans konzentriert werden. Die Entwicklung soll primär innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes erfolgen. Die Abbildung 10; zeigt die Gebiete mit Innenentwicklungspotenzial innerhalb der bestehenden Zonierung und die Aussenreserven. Gemäss einer vorgenommenen Abschätzung auf Grundlage der Raum⁺-Daten liegen die Reserven in der Stadt Frauenfeld bei vollständiger

Überbauung und der heutigen Zonierung bei rund 2'400 Einwohnern und 2'900 Beschäftigen bzw. insgesamt 5'300 Raumnutzern (exklusive Umstrukturierungsgebiet Murgbogen). In den beiden Nachbargemeinden bestehen innerhalb der bestehenden Zonierung weitere Reserven von total 800 Einwohnern und 1'850 Beschäftigten. Insgesamt bestehen also Reserven von ca. 3'200 Einwohnern und 4'750 Beschäftigten (ca. 8'000 Raumnutzern) in der Agglomeration Frauenfeld.

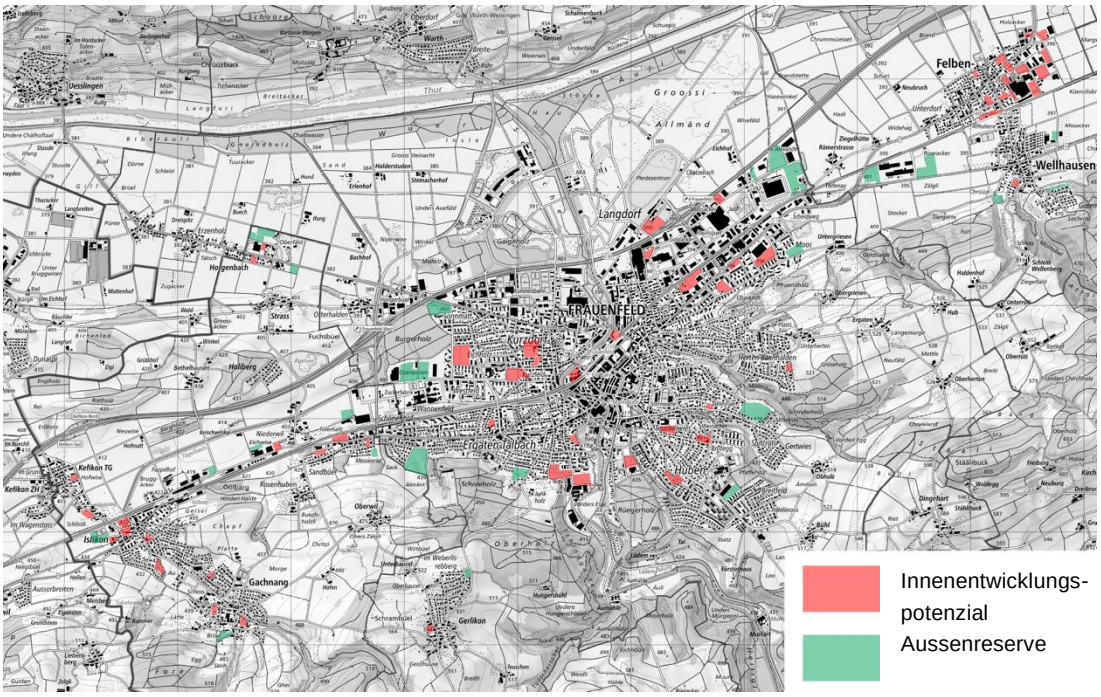

Abbildung 10; Siedlungsreserven gemäss Raum+(Quelle: ARE, Kanton Thurgau, 2018)

Nicht enthalten sind in dieser Analyse die Potenziale der Entwicklungsgebiete Murgbogen und Bahnhofsumfeld Islikon.

2.3.3 Differenzierte Gewerbeentwicklung

Die Regio Frauenfeld hat 2019-2021 ein Zukunftsbild zur differenzierten Gewerbeentwicklung für die Kerngemeinden Frauenfeld, Gachnang, Matzingen, Felben-Wellhausen und Müllheim erarbeiten lassen. Dieses zeigt verschiedene Facetten der anzustrebenden Entwicklung im Bereich Gewerbe und Dienstleistungen im Sinne einer Positivplanung und bezieht sich auf das Jahr 2040.

Auf Grundlage von Analysen zu Trends und zur Angebots- und Nachfrageseite sowie einem Expertenworkshop wurden drei Entwicklungsszenarien entworfen. Die Szenarien, welche von Laisser-Passer bis zu einem zentralisierten Hub im Bereich Murgbogen reichen, gehen von 29’000 bis 34’000 Arbeitsplätzen bis 2040 aus.

In das Zukunftsbild aufgenommen wurde schliesslich eine Mischung aus verschiedenen Szenarien. Der Fokus soll einerseits auf einen qualitativ hochwertig verdichteten Murgbogen, andererseits auf die Vernetzung und Koordination der bestehenden Betriebe gelegt werden. Es wird von 32’000 Arbeitsplätzen bis 2040 ausgegangen.

Der Murgbogen soll mit durchmischten Nutzungen qualitativ hochwertig verdichtet werden. Die Arbeitsplätze sollen vorwiegend im Dienstleistungsbereich und durch arbeitsplatzintensive Firmen entstehen. Im Erdgeschoss sind auch Cafés und kleine Versorgungseinrichtungen angedacht.

Die Gebiete links und rechts der Murg und des Murg-Auen-Parks zwischen SBB-Trassee und Autobahn A7 sollen künftig durch dicht bebaute Areale geprägt werden. In den Gebieten Oberwiesen/Gumpismatt (Frauenfeld West) sind auch flächenintensivere und auf den MIV ausgerichtete Betriebe möglich. Die weiteren Arbeitsplatzgebiete sollen durch vielfältige KMUs geprägt werden.

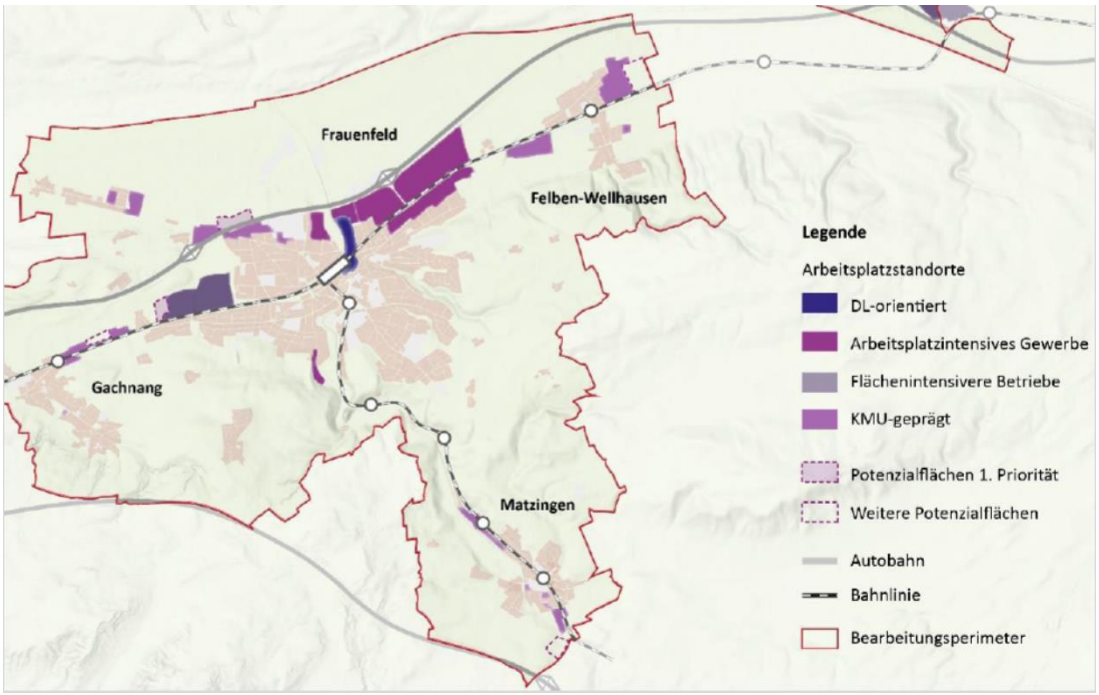

Abbildung 11; Zukunftsbild "klein, fein, vielfältig" (Quelle: Differenzierte Gewerbeentwicklung Regio Frauenfeld, 2021)

2.3.4 Lärm

Insbesondere die Hauptstrassen in der Region Frauenfeld weisen hohe Lärmbelastungen auf. Weniger ausgeprägt ist die Lärmproblematik entlang der Bahnlinien und weiterer Emittenten. Die Hauptstrassen führen oft entlang oder durch potenzielle Entwicklungsgebiete. Seit das Bundesgericht die Praxis des massgeblichen Lüftungsfensters als nicht rechtskonform eingestuft hat, müssen die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung an allen Fenstern lärmempfindlicher Räume eingehalten werden. Sobald die Grenzwerte entlang einer Lärmquelle überschritten werden, wird somit eine städtebaulich gewünschte, auf den Strassenraum ausgerichtete Bebauung erschwert. In der Agglomeration Frauenfeld betrifft dies insbesondere die Innenstadt Frauenfelds, die Verbindungsstrassen zu den Nachbargemeinden und zur Autobahn sowie die Bahnhofsgebiete von Islikon und Felben-Wellhausen (Bahn/Strasse kombiniert). Erschwerend kommt in der Stadt Frauenfeld dazu, dass entlang von vielen stark befahrenen Hauptachsen reine Wohngebiete liegen, welche die Empfindlichkeitsstufe II mit strengeren Grenzwerten aufweisen (St. Gallerstrasse, Bahnhofstrasse, Eisenwerkstrasse, Ringstrasse etc.).

Die nachfolgende Abbildung 12 zeigt eine grobe Übersicht über die Strassenlärmbelastung am Tag. Es ist zu beachten, dass die sonBASE-Karte des BAFU auf einem Modell mit geringem Detaillierungsgrad aufbaut und daraus keine Rückschlüsse auf Grenzwertüberschreitungen bei einzelnen Strassenzügen oder Gebäuden gezogen werden können. Dazu wäre eine Konsultation der Lärmbelastungskataster (LBK) der einzelnen Gemeinden notwendig.

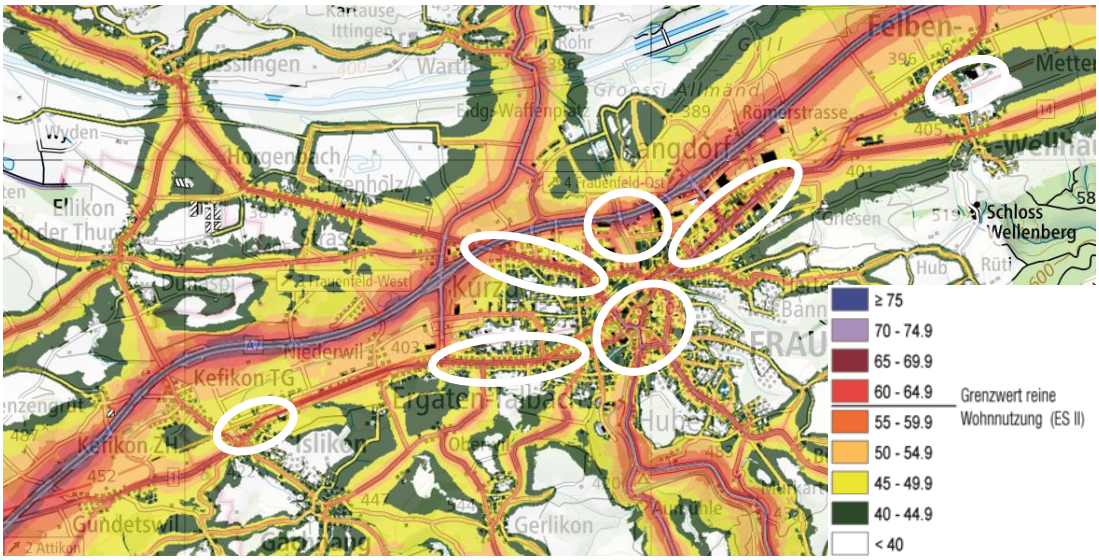

Abbildung 12; Strassenlärmbelastung Tag gem. sonBASE 2015 der Region Frauenfeld

2.3.5 Trend

Das mittlere Bevölkerungsszenario des Kantons Thurgau sieht für die Agglomeration Frauenfeld sowohl für die Bevölkerung wie auch die Beschäftigten ein Wachstum von jährlich einem Prozent vor. Über die gesamte Agglomeration sind dies ab dem Jahr 2018 bis zum Jahr 2040 zusätzlich 7'000 Einwohner und 4'000 Vollzeitäquivalente (11'000 Raumnutzer). Wird der Trend seit 2011 fortgeschrieben, wären es bis zum Jahr 2040 rund 14'000 zusätzliche Raumnutzer. Der kantonale Richtplan sieht eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die urbanen Gebiete vor. Deshalb dürfte die Entwicklung eher beim Trend als beim Szenario des Amts für Statistik «Mittlere Zuwanderung» liegen.

	2011	2018	Wachstum pro Jahr	2040	Zusätzliche Raumnutzer
Trend	46’215	50’887	+1,3%	64’000	ca. +14’000
Szenario Kanton Mittlere Zuwanderung		50’887	+1.0%	62’000	ca. +11’000

Tabelle 2; Trendentwicklung Raumnutzer / Szenario Kanton gem. Amt für Statistik Kt. Thurgau (2016)

Mit dem Ausbau des Bahnangebots im Jahr 2035 wird die Attraktivität als Wohn- und Arbeitsort weiter zunehmen. Deshalb dürfte die bestehende Entwicklung weiter Bestand haben.

In den Siedlungsreserven, welche heute teilweise wichtige Freiräume für die bestehende Bebauung darstellen, finden rund 8'000 zusätzliche Raumnutzer, also rund zwei Drittel der zu erwartenden Entwicklung, Platz (Kap.2.3.2). Deshalb wird der Druck auf unternutzte und

unbebaute Gebiete zunehmen. Dabei werden auch die privaten Frei- und Grünräume innerhalb des Siedlungsgebietes unter Druck geraten.

Weiter zeigt sich, dass insgesamt genügend Reserven für Gewerbenutzungen (Abschätzung Reserven Bestand aus Raum+: +4'750 Beschäftigte; Trend: +4'000 Beschäftigte) vorhanden sind. Aufgrund der vorgesehenen Aufwertung der Quartiere Kurz- und Langdorf zu arbeitsplatzintensiven Arbeitsgebieten und der Entwicklung des Murgbogens steht langfristig tendenziell ein Überangebot an Gewerbeflächen zur Verfügung, sofern alle Reserven ausgeschöpft werden. Hingegen sind die heutigen Reserven für Wohnnutzungen (Abschätzung Raum+: +3'200 Einwohner; Trend: +7'000 Einwohner) ohne eine Umstrukturierung des Murgbogens zu knapp bemessen.

2.3.6 Erkenntnisse

Die Agglomeration Frauenfeld wird weiterwachsen und der Siedlungsdruck dementsprechend weiter zunehmen. Die bestehenden Siedlungsreserven genügen nur, um etwa die Hälfte des erwarteten Bevölkerungswachstums aufzunehmen. Es müssen zusätzliche Kapazitäten für die Siedlungsentwicklung, insbesondere für Wohnnutzungen geschaffen werden.

2.4 MOCA Indikatoren

Die MOCA Indikatoren des Bundes dienen zur Vergleichbarkeit der Agglomeration sowie zur Beobachtung der Entwicklung der einzelnen Indikatoren. Die Agglomeration Frauenfeld zählt gemäss der Definition des Bundes zu den kleinen Agglomerationen. Deshalb wird Frauenfeld nachfolgend mit ähnlichen Agglomerationen verglichen.

Indikator	Durchschnitt kleine Agglomerationen	Frauenfeld	Amriswil-Romanshorn	Lenzburg	Burgdorf
Modalsplit Anteil Tagesdistanz im MIV (2015)	66.1%	68.5%	67.0%	62.6%	55.0%
Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen (2017)	1.69	1.78	2.81	2.15	1.81
Anteil Einwohner/innen nach ÖV Güteklassen (2017)	A: 6.7% B: 14.2% C: 30.9% D: 34.3% E: 13.9%	A: 8.9% B: 14.6% C: 51.5% D: 20.4% E: 4.5%	A: 3.8% B: 13.1% C: 18.0% D: 45.9% E: 19.2%	A: 7.8% B: 11.1% C: 35.8% D: 33.8% E: 11.4%	A: 11.7% B: 14.6% C: 28.3% D: 35.3% E: 11.8%
Anteil Beschäftigte nach ÖV Güteklassen (2017)	A: 15.4% B: 18.9% C: 26.1% D: 26.2% E: 13.3%	A: 28.4% B: 11.2% C: 34.5% D: 21.3% E: 4.6%	A: 7.2% B: 18.9% C: 14.6% D: 33.8% E: 25.5%	A: 12.7% B: 20.7% C: 23.4% D: 27.7% E: 15.5%	A: 19.2% B: 8.2% C: 36.4% D: 27.1% E: 9.1%

Anzahl Einwohner und Beschäftigte pro Hektare der überbauten Bauzonen (2017)	65.0	70.4	58.7	54.9	72.8

Tabelle 3; Zusammenfassung MOCA-Indikatoren (Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE)

Aus der Tabelle 3 ist ersichtlich, dass die Agglomeration Frauenfeld einen überdurchschnittlich hohen Anteil MIV an der Tagesdistanz hat. Dies, obwohl die Agglomeration überdurchschnittlich gut mit dem ÖV erschlossen ist. Knapp ¾ der Einwohner/innen und Beschäftigten ist mindestens mittelmässig (Güteklassen A-C) mit dem ÖV erschlossen. Durchschnittlich sind nur 50% mindestens mittelmässig erschlossen. Auch die Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte ist überdurchschnittlich. Deshalb ist der hohe Anteil des MIV an den Tagesdistanzen umso erstaunlicher. Mit der guten ÖV-Erschliessung und der vorhandenen Dichte wäre ein besserer Modalsplit zu erwarten.

2.5 Referenzzustand

In den letzten 20 Jahren wurden verschiedene Infrastrukturmassnahmen in Frauenfeld umgesetzt. Das Verkehrsnetz erfuhr jedoch die letzten grossen Änderungen um die Jahrtausendwende. Aktuell weit fortgeschritten sind die Pläne für die Optimierung der Leistungsfähigkeit der Knoten im Langdorf. Ebenfalls schon definiert ist der Ausbau des Bahnangebots STEP 2035. Mit diesem Angebotsausbau werden künftig vier Fernverkehrszüge pro Stunde von/nach Zürich verkehren. Voraussetzung für die Einführung dieses Angebots ist die Realisierung des Brüttener-Bahntunnels.

Diese beiden Massnahmen werden in den Referenzzustand aufgenommen.

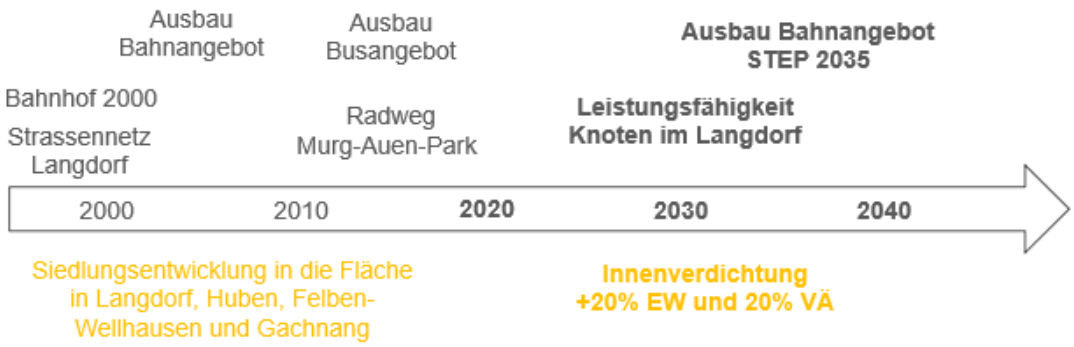

Abbildung 13; Referenzzustand 2040

Weitere im Richtplan aufgeführte Infrastrukturmassnahmen wie eine verkehrliche Stadtentlastung (Stadttunnel) oder die S-Bahnhaltestelle Langdorf sind stark abhängig von der künftigen städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung. Sie sind deshalb nicht Bestandteil des Referenzzustandes. Vielmehr werden sie aufgrund des Zielbildes und Strategien hinterfragt und sind gegebenenfalls Massnahmen zur Umsetzung des Zielbildes 2040.

3 Zielbild 2040 mit den Leitsätzen

Das Zielbild 2040 der Agglomeration soll die Leitbilder der drei Gemeinden umsetzen und konkretisieren. Um ein möglichst verständliches Zielbild 2040 zu erhalten, fokussieren sich die Leitsätze des Gesamtbildes auf sechs Schwerpunkte. Sie sollen die Richtung für die künftige Entwicklung der Agglomeration Frauenfeld vorgeben. Ziel ist es, eine koordinierte Entwicklung der Landschaft, des öffentlichen Freiraums, des Verkehrs und der Siedlung zu erreichen. Deshalb haben je zwei strategische Stossrichtungen ihren Schwerpunkt im Bereich Freiraum / Landschaft, dem Verkehr und der Siedlungsentwicklung.

Die Leitsätze wurden zusammen mit der Projektleitung (Begleitgruppe) und dem Lenkungsausschuss (Projektsteuerung) der Agglomeration Frauenfeld entwickelt.

3.1 Leitsätze

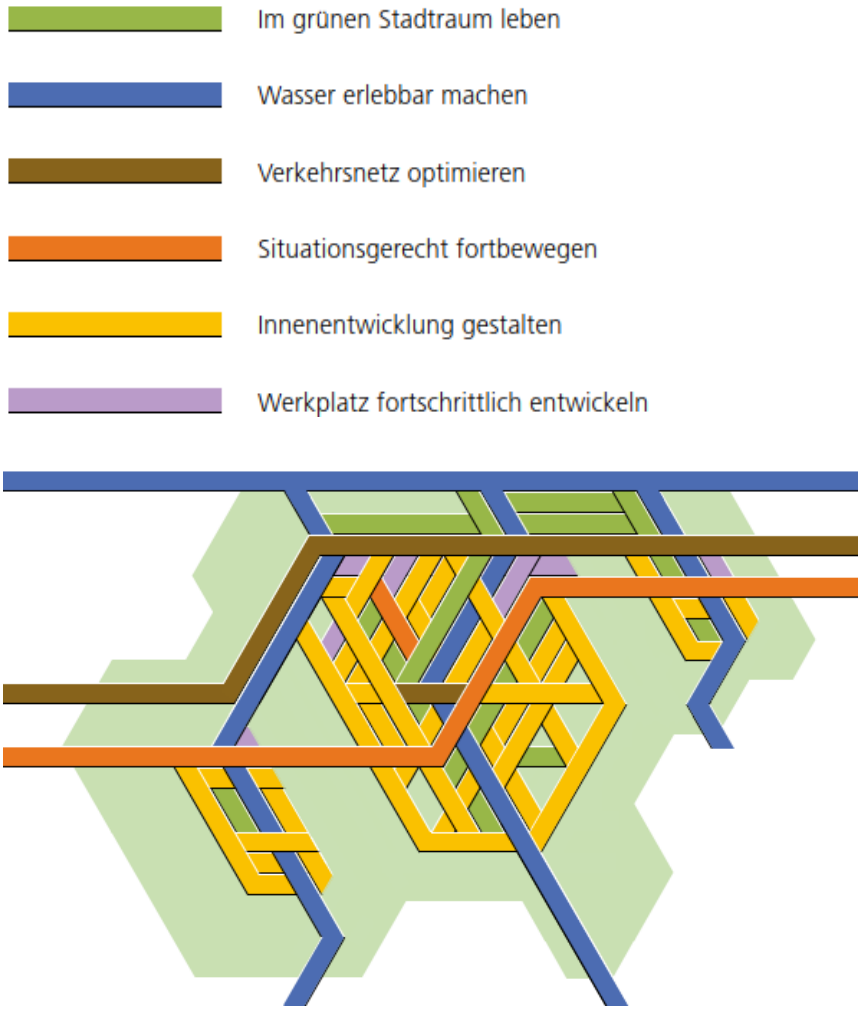

Abbildung 14; Leitsätze der Agglomeration Frauenfeld
(Illustration: Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld)

Mit den nachfolgenden Umsetzungszielen werden die sechs Leitsätzen konkretisiert und den Themen Freiraum / Landschaft, Verkehr und Siedlung zugeordnet.

Umsetzungsziele Landschaft und öffentlicher Freiraum	
Leitsätze	*Umsetzungsziele*
Im grünen Stadtraum leben.	Die Vernetzung der Wälder mit Grünkorridoren wird gewährleistet.
	Die Grünkorridore werden gesichert und entwickelt.
	Die Natur- und Landschaftsschutzgebiete werden gesichert und aufgewertet.
	Die wichtigen Naherholungsgebiete der Landschaft sollen in Wert gesetzt werden.
	Hochwertige Freiräume sollen die urbanen Zentren definieren.
	Die Entwicklung landschaftlicher Übergänge am Siedlungsrand ist zu fördern.
	Die Freiräume in der Siedlung sollen aufgewertet werden.
	Siedlungsnahe Freiräume sollen für die Alltagserholung nutzbar sein.
	Das Potenzial der Gewässer ist zu nutzen.
Das Wasser erlebbar machen.	Die gewässerbezogenen Freiraumkorridore in der Siedlung werden hochwertig entwickelt.
	Die Brunnenplätze werden ortsbaulich und gestalterisch eingebettet und stehen als Aufenthaltsorte zur Verfügung.

Tabelle 4; Umsetzungsziele Landschaft / Freiraum

Umsetzungsziele Verkehr	
Leitsätze	*Umsetzungsziele*
Verkehrsnetz optimieren	Die Massnahmen orientieren sich am kantonalen Gesamtverkehrskonzept (gleichberechtige Entwicklung von MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr).
	Der MIV wird auf den Hauptverkehrsachsen abgewickelt.
	Neue MIV-Infrastrukturmassnahmen werden zielgerichtet umgesetzt und tragen zur Verstetigung des Verkehrs, zu einem attraktiven Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV bei.
	Die Dorf- und Quartierzentren sind aufzuwerten und es ist aufgrund der beschränkten räumlichen Verhältnisse eine Koexistenz der Verkehrsträger anzustreben.
	Die öffentliche und private Parkierung wird so geregelt, dass autoarme Siedlungsentwicklungen möglich sind.
Situationsgerecht fortbewegen	Das multimodale Angebot an den Bahnstationen wird gefördert.
	Das ÖV Angebot am Umsteigehub Frauenfeld wird zusammen mit dem Bahnangebotsausbau (STEP 2035) ausgebaut.
	Zwischen den Gemeinden wird der Regionale Radweg als Rückgrat eines lückenlosen Velowegnetzes weiterentwickelt.
	In den Zentren und dichten Siedlungsgebieten werden eine hochwertige ÖV-Erschliessung angeboten sowie der Fuss- und Veloverkehr priorisiert.
	Die Naherholungsgebiete werden mit dem Fuss- und Veloverkehr mit attraktiven Wegen erschlossen.
	Mit neuen Ansätzen im Mobilitätsmanagementbereich wird die Verlagerung hin zum ÖV, Fuss- und Veloverkehr unterstützt.
	Fahrgemeinschaften und die kombinierte Mobilität werden gefördert.

Tabelle 5; Umsetzungsziele Verkehr

Zielsystem Siedlung	
Leitsätze	*Umsetzungsziele*
Innenentwicklung gestalten	Die Wohngebiete ausserhalb der Zentren sind massvoll und qualitätsbezogen aufzuwerten. Ortsbauliche Mängel sind zu beheben.
	Das Innenentwicklungspotenzial ist konsequent auszunutzen und im Gleichschritt mit hohen Freiraumqualitäten zu entwickeln. Notwendige Umstrukturierungen und Umnutzungen sind zielgerichtet vorzunehmen.
	Die urbanen Zentrumsgebiete sind durch dichte, durchmischte und qualitativ hochwertig gestaltete Bauten und qualitätsvolle Aussenräume aufzuwerten. Wertvolle Siedlungsstrukturen sind zu erhalten und den sozialräumlichen Aspekten Rechnung zu tragen.
	Die Quartier- und Dorfzentren sind durch vielfältige Erdgeschossnutzungen, einem hohen Anteil an öffentlichen Nutzungen und mit einem hohen Anspruch an die Freiraumqualität aufzuwerten.
Werkplatz fortschrittlich entwickeln	Die Gewerbegebiete sind gemäss dem Zukunftsbild der «Differenzierte Gewerbeentwicklung Regio Frauenfeld» nachhaltig weiterzuentwickeln. Der Werkplatz wird vernetzt und räumlich koordiniert. Zudem wird der Murgbogen zu einem dienstleistungsorientierten Standort entwickelt. Die Gewerbegebiete übernehmen ihren Anteil an ökologischen Vernetzungsstrukturen.

Tabelle 6; Zielsystem Siedlung

3.2 Zielbild 2040

Im Zielbild 2040 sind die räumlich darstellbaren Umsetzungsziele dargestellt. Am Zielbild 2040 orientieren sich die künftigen Konzepte und Planungen

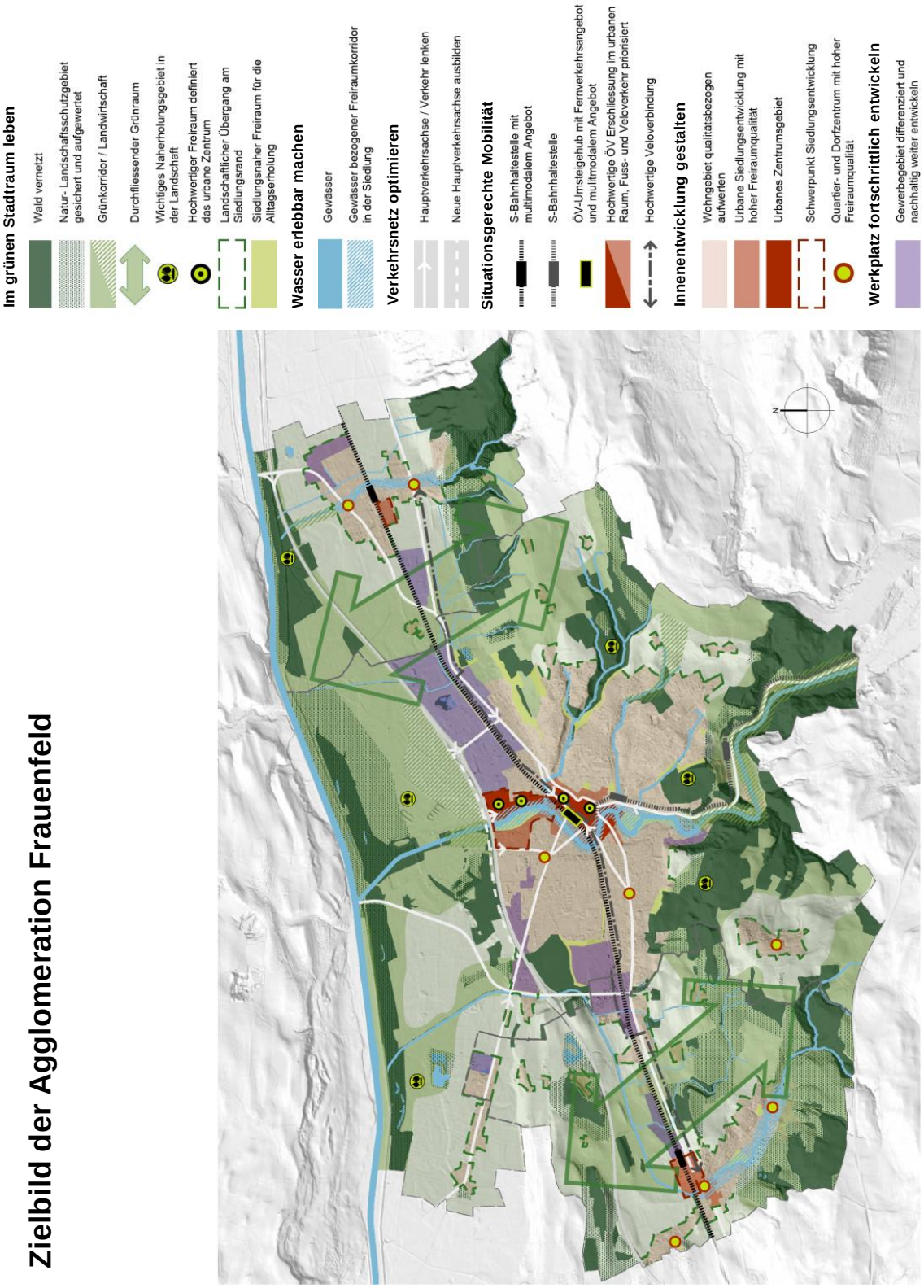

Abbildung 15; Zielbild 2040 Agglomeration Frauenfeld

4 Handlungsbedarf

Basierend auf den Analysen, den Trends und dem Referenzzustand (Kap. 2) und ausgerichtet auf das Zielbild 2040 (Kap. 3) wird der Handlungsbedarf abgeleitet. Dabei wird der Handlungsbedarf zur Erreichung der sechs Leitsätze aufgezeigt. Weiterer Handlungsbedarf, welcher sich aufgrund der übergeordneten Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan ergibt, wird nicht konkretisiert. Dieser wird im Rahmen von entsprechenden Konzepten und Planungen im Sinne von Daueraufgaben umgesetzt.

4.1 Handlungsfeld Landschaft

Handlungsbedarf	Begründung
Definieren der künftigen Landschaftsnutzungen	Die Agglomeration Frauenfeld ist geprägt von Grünräumen und Kulturland. Sie erfüllen wichtige Funktionen in der Agglomeration. Diese Gebiete geraten vermehrt unter Nutzungsdruck. Deshalb muss die jeweilige Vorrangnutzung definiert und festgelegt werden. So können Gebiete geschützt, klaren Funktionen zugewiesen und gezielt aufgewertet werden.
Grünkorridore erhalten und expandieren	Die bestehenden Grünkorridore geraten durch die Siedlungsentwicklung vermehrt unter Druck. Die Vernetzung ist gefährdet. Es besteht derzeit kein Konzept, diese Grünkorridore weiterzuentwickeln. Sie sind für die Zukunft sowohl als Naherholungsorte und aus ökologischen Gründen wichtig als auch multifunktional zu nutzen.
Gewässernetz aufwerten	In der Agglomeration besteht ein ausgeprägtes Gewässernetz mit Potenzial. Die Bäche sind an vielen Stellen nicht erlebbar und eingedolt. Damit wird sowohl ökologisches Potenzial als auch Potenzial für die Naherholung nicht genutzt. Mit einem klaren Konzept gilt es, die Gewässer aufzuwerten und mehr Raum im Siedlungsgebiet und der Landschaft zur Verfügung zu stellen.
Anbindung an die Thur und die weiteren Naherholungsgebiete verbessern	Mit der Innenentwicklung steigt das Bedürfnis an Naherholung ausserhalb des Siedlungsgebietes. Die Landschaft in der Agglomeration Frauenfeld bietet dafür viel Potenzial. Heute fehlen zum Teil aus dem Siedlungsgebiet klare und attraktive Verbindungen in diese wichtigen Naherholungsgebiete. Diese sind spezifisch zugänglich zu machen und mit einem attraktiven Fuss- und Veloverkehrswegnetz zu erschliessen.
Siedlungsränder mit landschaftlichen Übergängen gestalten	Die Siedlungsränder nehmen in der Wahrnehmung einer Landschaft eine wichtige Rolle ein. Sie sind Teil des Quartiers. Die Bebauung orientiert sich zur Landschaft und es entsteht eine belebte, attraktive räumliche Kante. Die Wegeführung wird auf die Zugänge zum Landschaftsraum ausgerichtet.

Tabelle 7; Handlungsbedarf Landschaft

4.2 Handlungsfeld Öffentlicher Freiraum

Handlungsbedarf	Begründung
Aufenthaltsqualität im Strassenraum steigern	In den Zentren der Agglomeration sind die Strassenräume sehr verkehrsorientiert gestaltet. Mit der Aufwertung der Freiräume, insbesondere in den Zentren (Innenstadt, Quartier- und Dorfzentren), kann ein wichtiger Beitrag zur Stärkung der Aufenthaltsqualität und des Fuss- und Veloverkehrs erzielt werden. Neben den Strassen kommt hier den Plätzen eine besondere Bedeutung zu. Auf diesen sollen auch sozialräumliche Interaktionen möglich sein.
Stadtklima verträgliche Gestaltung des Siedlungsraums	Beschattung, mehr Grünflächen und unversiegelte Flächen im öffentlichen Freiraum können ein Beitrag zu einem angenehmen Stadtklima für die Zukunft leisten.
Ausreichende und umfassende Freiraumversorgung im Siedlungsraum	Mit wachsender Bevölkerung steigt auch der Bedarf an hochwertigen Freiräumen für unterschiedliche Freiraumnutzungen. Hier braucht es eine umfassende Betrachtung, Bestandesaufnahme und Bedarfsabklärung für die Zukunft und eine möglichst multifunktionale Nutzung.
Murg als urbanes Vernetzungselement und als Aufenthaltsort aufwerten	Der Murgraum ist für die Stadt Frauenfeld ein verbindendes Element mit grossem Potenzial. Im Zentrum ist dieser wichtige Raum stellenweise kaum erlebbar. Er bietet als identitätsstiftendes Element und als Vernetzungsachse grosses Aufwertungspotenzial sowie die Möglichkeit für durchgehende Uferwege.
Stärken des Tegelbachs und Dorfbachs als identitätsstiftendes Element	Die Bäche in Gachnang / Islikon (Tegelbach) und in Felben / Wellhausen (Dorfbach) sind an vielen Stellen kaum erlebbar. Sie können gestärkt und zusammen mit weiteren Bächen als wichtige verbindende Elemente mit hoher Gestaltungs-, Nutzungs- und ökologischer Qualität aufgewertet werden.
Verbinden und ergänzen der Freiraumperlen	In der Agglomeration sind verschiedene Freiraumperlen wie naturnahe Gewässer, Weiher oder attraktive Wege durch die Landschaft vorhanden. Sie sind jedoch teilweise ungenügend zugänglich oder nicht untereinander vernetzt. Stellenweise besteht Aufwertungspotenzial. Mit sicheren und landschaftlich attraktiven Fuss- und Velowegverbindungen kann ein wichtiger Beitrag für eine nachhaltige Naherholung geleistet werden.

Tabelle 8; Handlungsbedarf öffentlicher Freiraum

4.3 Handlungsfeld Verkehr

Handlungsbedarf	Begründung
Verkehrssteuerung	Das heutige, von Kreiseln geprägte Verkehrssystem lässt sich nicht steuern. Im Osten der Stadt besteht ein entsprechendes Verkehrsmanagementkonzept, welches im Grundsatz für die gesamte Stadt Frauenfeld zu übernehmen ist. Damit kann die Leistungsfähigkeit in den Spitzenstunden erhöht und der Verkehr auf die Hauptverkehrsachsen gelenkt werden. Dies hilft, die Wohnquartiere vor ungewollter Belastung durch den MIV zu schützen.
Beruhigung MIV im Siedlungsgebiet und Koexistenz	Die verkehrsorientierte Gestaltung der Hauptverkehrsstrassen führt zu einer Verminderung der Aufenthaltsqualität insbesondere in den Zentren sowie Erschwerungen für den Fuss- und Veloverkehr. Die Strassenräume sollen siedlungsverträglich gestaltet sein und einen stetigen Verkehrsfluss für alle Verkehrsarten zulassen.
Autoarme Nutzungen zulassen.	Das bestehende Abstellplatzreglement der Stadt Frauenfeld lässt autoarme Nutzungen nur in Ausnahmen zu. Damit die in der Kantonsverfassung geforderte qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen stattfinden kann, muss ein Umdenken stattfinden. Die reglementarischen Voraussetzungen für autoarme Nutzungen als Standard für gut mit dem ÖV erschlossene Gebiete müssen gefestigt werden.
Zielgerichtete Kapazitätserweiterung	Die Verkehrssteuerung und die autoarmen Nutzungen genügen nicht, um das künftige Verkehrsaufkommen zu bewältigen. In diesem Zusammenhang sind Kapazitätsausbauten zu prüfen und das Verkehrsnetz zielgerichtet und abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung weiterzuentwickeln.
Stadt- und Regionalverkehrsangebot dem Fernverkehrsangebot anpassen	Mit dem Bahnangebotsausbau STEP 2035 werden von / nach Zürich vier Fernverkehrszüge pro Stunde verkehren. Damit steigt die Attraktivität für Reisen ab Frauenfeld gegenüber der S-Bahn. Entsprechend ist das Angebot auf den Zubringerlinien auszubauen. Die S-Bahn aus Zürich und aus Richtung Weinfelden enden jeweils in Frauenfeld. In diesem Zusammenhang ist die Notwendigkeit einer S-Bahnhaltestelle Langdorf zu überprüfen. Für Islikon muss weiterhin eine direkte Bahnverbindung ins Thurtal bestehen sowie für Felben-Wellhausen eine direkte Verbindung nach Winterthur.
ÖV-Erschliessungslücken schliessen	Aussenweiler in der gesamten Agglomeration sind teilweise nicht mit dem ÖV erschlossen. Neue technologische Möglichkeiten können dazu führen, dass diese Gebiete kostengünstiger erschlossen werden können (Rufbussysteme). Die Möglichkeiten solcher Systeme sind zu prüfen.

Regionaler Radweg als Rückgrat des Veloverkehrs entwickeln	Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Velos besteht für den Veloverkehr ein noch unbekanntes Potenzial in der Thurebene. Durch die hohen Geschwindigkeiten besteht ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit dem übrigen Verkehr. Eine attraktive Veloverbindung ist für Pendler von den Agglomerationsgemeinden zum Bahnhof und den publikumsorientierten Nutzungen zu entwickeln und als Rückgrat für ein zusammenhängendes Velowegnetz zu nutzen.
Velo Komfortroutennetz	Die Veloinfrastruktur in der Agglomeration ist für Velofahrende lückenhaft. Das bestehende Konzept aus der Stadt Frauenfeld ist auf die gesamte Agglomeration zu übertragen.
Fussverkehr priorisieren	Im Umfeld des Stadtzentrums, der Dorf- und Quartierzentren muss dem Fussverkehr eine höhere Bedeutung beigemessen werden. Die objektive und subjektive Sicherheit ist einer der wichtigsten Faktoren für das vermehrte zu Fuss Gehen. Bei der Sanierung der Verkehrsnetze ist einem durchgängigen Fussverkehrsnetz, insbesondere in den Zentren, eine hohe Bedeutung beizumessen.

Tabelle 9; Handlungsbedarf Verkehr

4.4 Handlungsfeld Siedlung und Siedlungsumgebung

Handlungsbedarf	Begründung
Umstrukturierung initiieren und steuern	Die bestehenden Siedlungsreserven genügen nicht. Eine Entwicklung auf der «grünen Wiese» soll möglichst vermieden werden. Mit dem Gebiet Murgbogen (siehe Abb. 14), von der Stadtkaserne bis zur Autobahn, werden in den nächsten Jahren Flächen von der Armee, der Industrie sowie der öffentlichen Hand frei. Der Raum soll für urbanes Wohnen, arbeitsplatzintensive und innovative Dienstleistungen sowie durch auf zentrale Lagen angewiesene Gewerbebetriebe genutzt werden. Auch in Islikon und in Felben besteht im kleineren Mass im Bahnhofsumfeld Umnutzungspotenzial.
Autoarme Entwicklung und hohe Freiraumqualität	Die Siedlungsentwicklung soll in Gebieten mit einer guten ÖV-Erschliessung stattfinden. Neben dem Gebiet Murgbogen sind auch Gebiete im Einzugsbereich der Bahnstationen Islikon und Felben-Wellhausen hierfür zu nutzen. Die hochwertige ÖV-Erschliessung ist eine Grundvoraussetzung für ein autoarmes Wohnen. Mit hohen Ansprüchen an die Freiraumqualitäten können hohe Aufenthaltsqualitäten erzielt werden und zudem gute Voraussetzung für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden. Diese Art von Entwicklung ist notwendig, um die steigenden Frequenzen im Verkehrsnetz abzuwickeln.
Weitere Siedlungsreserven ortsbildverträglich entwickeln	Mit der Entwicklung des Murgbogens erhält das Zentrum Frauenfelds eine neue Identität. Ebenso wichtig ist es, dass die übrigen Siedlungsreserven ortsbildverträglich und in angemessener hoher Dichte entwickelt werden.
Die Altstadt von Frauenfeld stärken	Das Stärken der Altstadt als stimmungsvoller Begegnungsort sowie die Förderung von vielfältigen Erdgeschossnutzungen ist weiterzuführen.
Quartier- und Dorfzentren weiterentwickeln	Die Zentren sind heute weitgehend verkehrsorientiert gestaltet. Um die Wege möglichst kurz zu halten, sind attraktive Zentren und kurze Fussdistanzen wichtig. Die Nahversorgung ist elementar, um lebendige Orte zu erhalten. Hierfür sind hohe Freiraumqualitäten eine Grundvoraussetzung.
Lärmbelastungen im Siedlungsgebiet reduzieren	Die Entwicklung von städtebaulich wichtigen Umstrukturierungsgebieten wie der Zürcherstrasse Ost wird gebremst durch die hohe Lärmbelastung. Es müssen ortsbaulich verträgliche Massnahmen zur Lärmreduktion getroffen werden, einerseits an der Quelle, anderseits mit baulichen Massnahmen.

Tabelle 10; Handlungsbedarf Siedlung und Siedlungsumgebung

5 Massnahmenfelder

Um die sechs Leitsätze und das Zielbild 2040 umsetzen zu können, sind unterschiedliche Massnahmen aus den Themenbereichen Freiraum, Landschaft, Verkehr und Siedlung notwendig. Damit die Abstimmung dieser Themen erfolgen kann, sind Massnahmenfelder definiert. Diese wirken gesamthaft auf unterschiedliche Leitsätze. Zugeordnet sind die Massnahmenfelder dem jeweiligen Leitsatz mit der grössten Wirkung.

5.1 Im grünen Stadtraum leben

Die Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet vernetzen sich untereinander und mit der freien Landschaft. Attraktive Grün- und Freiräume im besiedelten Gebiet erhöhen die Lebensqualität für die Menschen. Sie werden vielseitig genutzt sowie biodiversitäts- und stadtklimafreundlich gestaltet.

Für die gesamte Wohn- und Arbeitsbevölkerung sollen kurze, attraktive und sichere Wege zu den öffentlich zugänglichen Grün- und Freiräumen entstehen. Damit werden diese Gebiete in Wert gesetzt.

Abbildung 16; Murgraum im Gebiet Bleiche – mögliches Zukunftsbild
(Illustration: Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld)

Massnahmenfelder

FR1	Planungsgrundlagen Freiraum schaffen	Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:
Aktuelle Grundlagen für die Freiraumplanung im Siedlungsgebiet und der Landschaft fehlen. Wichtig für künftige Planungen ist der Fokus auf öffentliche Freiräume, deren Qualität und der Versorgungsgrad der Quartiere mit solchen Freiräumen. Sie beinhaltet weiter die Bestandesaufnahme und Analyse der landschaftlichen und siedlungsbezogenen Freiräume in Bezug auf den übergeordneten Frei- und Landschaftsraum. Das Ziel ist die Erarbeitung von strategischen Zielen für die Freiraumentwicklung und deren gewünschte Qualität. Es wird ein Richtplan Natur und Landschaft über die Agglomeration Frauenfeld angestrebt. Eine Freiraumstrategie ermöglicht die integrale Koordination und Einbettung der Freiraumplanung in die Gesamtplanung. Ein Teil der strategischen Ziele kann bereits aus den Ergebnissen und Leitsätzen des Gesamtbildes abgeleitet werden. Darauf aufbauend kann ein Freiraumkonzept mit folgenden Inhalten erstellt werden (nicht abschliessend): ▪ Ermittlung des Freiraumversorgungsgrades der Quartiere für den aktuellen Zustand und Prognosen bis 2040 ▪ Definition der bestehenden Freiräume und des zusätzlichen Freiraumbedarfes ▪ Handlungsbedarf, Empfehlungen und Massnahmen für eine geeignete Freiraumqualität ▪ angestrebte Qualität und Funktionen der öffentlichen Freiräume in den Quartieren ▪ Verteilung, angestrebte Qualität und Funktionen der öffentlichen Freiräume in den Verdichtungs- und den grossen Entwicklungsgebieten ▪ Aussagen zu ökologischen Werten, Vernetzungsaspekten und Biodiversitätsthemen im Siedlungsgebiet ▪ Aussagen und Massnahmen für eine klimagerechte Stadtentwicklung ▪ Aussagen zu Freiräumen in Gewerbegebieten etc. ▪ Aussagen zum Umgang mit und zur Aufwertung der Gewässer ▪ Baum- und Alleenkonzept für die wichtigsten Strassenräume ▪ Entwicklungs- und Pflegekonzepte für einzelne Gebiete Aussagen zur verkehrlichen Erschliessung und Nutzung		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln

Massnahmen	Federführung	Umsetzungshorizont:
FR 1.1 Freiraumstrategie	Stadt AHS, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2025
FR 1.2 Freiraumkonzept	Stadt AHS, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2025
Nächste Schritte	▪ Projektorganisation	

FR2	**Umsetzen des Freiraumkonzepts insb. der Naherholungsgebiete**		**Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:**
Mit dem Bevölkerungswachstum steigt auch der Druck auf die Naherholungsgebiete. Dieses gilt es mit entsprechenden Massnahmen aufzufangen und die Naherholungsgebiete in Wert zu setzen.			Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln
Massnahmen		**Federführung**	**Umsetzungshorizont:**
abhängig vom Massnahmenfeld FR1			bis 2030
Nächste Schritte ■ Massnahmenfeld FR1 umsetzen			

LA1	**Siedlungsränder hochwertig landschaftsbezogen entwickeln**	**Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:**
Die Siedlungsränder bilden die Übergangsbereiche von Siedlung und Landschaft. Sie prägen das Bild einer Gegend massgeblich mit. Der Umgang mit den Siedlungsrändern ist zu klären, die bestehenden Siedlungsbegrenzungslinien sind zu überprüfen und gegebenenfalls zu ergänzen. Ein Konzept zeigt den Handlungsbedarf und die besonders empfindlichen Siedlungsränder auf. Eine ausreichende Durchlüftung der Siedlungsränder ist langfristig sicherzustellen. Wie sehen landschaftsgerechte Siedlungsränder in der Agglomeration aus (Typologien, positive Beispiele, Empfehlungen Umgebungsgestaltung, Materialisierungsvorschläge, No-Gos etc., Einbezug von Art und Höhe der Bebauung)? Mittels Empfehlungen oder Leitlinien soll in einem nächsten Schritt ein Arbeitsinstrument entstehen, welches die Ausgestaltung von landschaftsgerechten Siedlungsrändern der Agglomeration aufzeigt (Typologien, positive Beispiele, Empfehlungen Umgebungsgestaltung, Materialisierungsvorschläge, No-Gos etc., Einbezug von Art und Höhe der Bebauung)		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln
Massnahmen	**Federführung**	**Umsetzungshorizont:**
LA 1.1 Konzept Siedlungsränder	Stadt AHS, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2030
LA 1.2 Leitlinien als Arbeitsinstrument zur Umsetzung	Stadt AHS, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2030
Nächste Schritte ■ Projektorganisation, Finanzierung		

FR3	Sensibilisierung für Freiraumanliegen		Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:
Eine intakte Umwelt, ein attraktives Wohnumfeld und gute Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten sind für die Bevölkerung sehr wichtig. Diese Qualitäten müssen neu gesichert und neu geschaffen werden. Sensibilisierungskampagnen für Politik, Verwaltung und Bevölkerung können hier unterstützen. Für die entsprechende Öffentlichkeitsarbeit sind verwaltungsintern die Ressourcen personell und finanziell zu schaffen. Mit dem Freiraumkonzept (FR1) werden die Anforderungen an die Freiräume in Qualität und Quantität sichergestellt und die Weichen für eine gute Umgebungsqualität gestellt. Mittels eines Merkblatts sollen die Anforderungen definiert und so bei anstehenden Sondernutzungs- und Gestaltungsplänen umgesetzt werden.			Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln
Massnahmen	**Federführung**		**Umsetzungshorizont:**
FR 3.1 Öffentlichkeitsarbeiten für Freiraumanliegen	Stadt AHS, Gachnang, Felben-Wellhausen		bis 2025
FR 3.2 Merkblatt für Planer und Investoren	Stadt AHS, Gachnang, Felben-Wellhausen		bis 2025
Nächste Schritte ▪ Bereitstellen der finanziellen und personellen Ressourcen in der Verwaltung			

5.2 Wasser erlebbar machen

Flüsse und Bäche vernetzen auf natürliche Weise die Landschaftskammern und versorgen hitzebelastete Räume mit frischer und kühler Luft. Der öffentliche Zugang und die Begehung entlang der Gewässer soll situationsgerecht ermöglicht werden. Die öffentlichen Brunnen und ihre Umgebung werden als hochwertige Aufenthaltsräume für die Bevölkerung gestaltet.

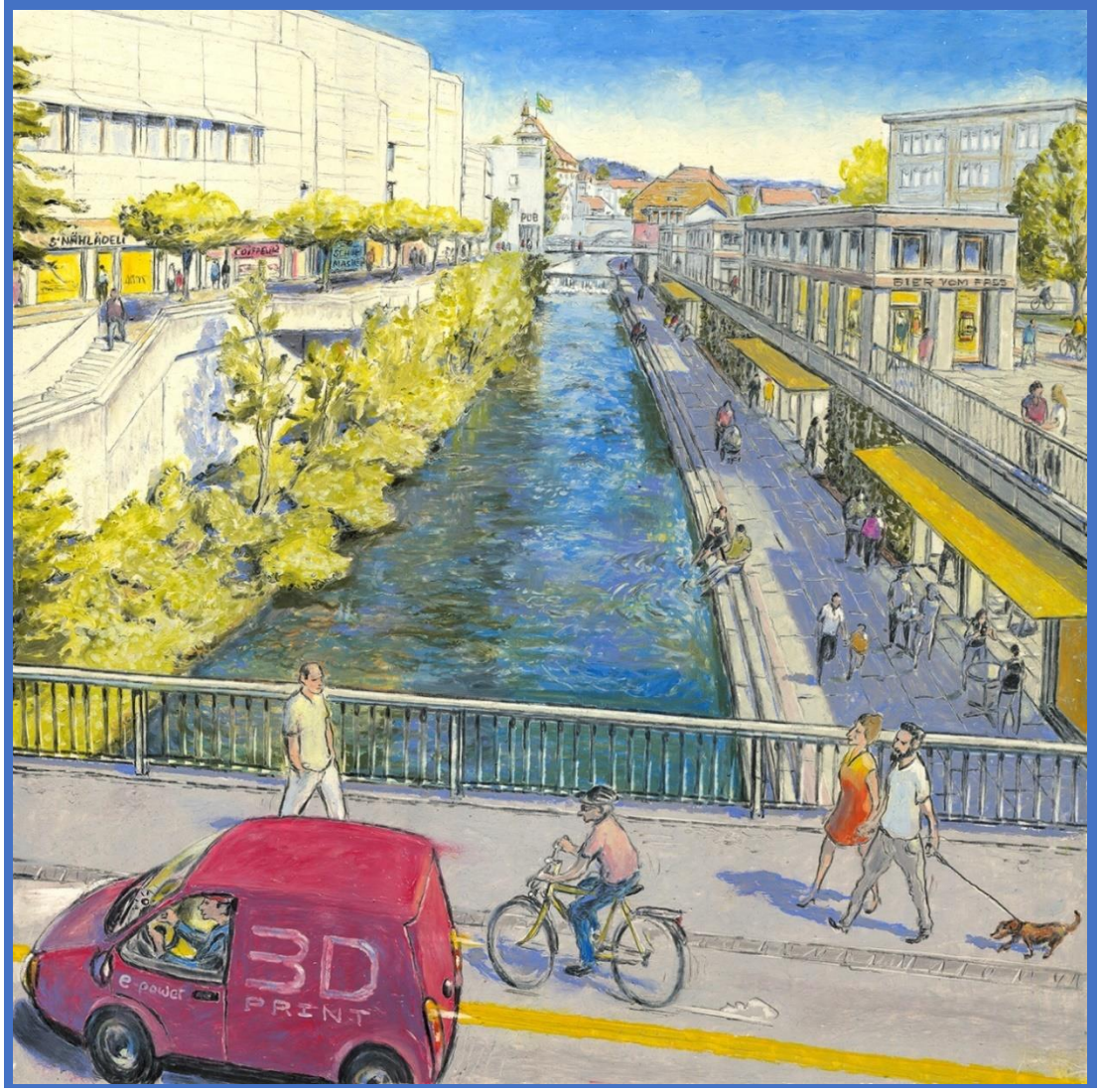

Abbildung 17; Murgraum im Gebiet Untere Vorstadt – mögliches Zukunftsbild
(Illustration: Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld)

Massnahmenfelder

FR4	Entwicklung der Gewässerräume als hochwertige Freiräume in den Zentren und Landschaft		Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:
Das Fliessgewässernetz und die Weiher bilden ein wichtiges identitätsstiftendes Grundgerüst der Agglomeration. Vielerorts besteht jedoch Aufwertungspotenzial. Dieses gilt es zu ermitteln und die Gewässer, wo möglich ökologisch und für eine naturbezogene Nutzung, als Erholungsräume aufzuwerten. Auf Basis des Freiraumkonzepts soll dieser Aspekt vertieft werden. Für die Murg, den Tegelbach und den Dorfbach sollen Machbarkeitsstudien das Potenzial dieser Gewässerräume aufzeigen. Dabei sind wasserbauliche, ökologische Aspekte und Aspekte der Gewässer als Naherholungsräume zu berücksichtigten.			Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln
Massnahmen		**Federführung**	**Umsetzungshorizont:**
FR 4.1 Vertiefungsstudie Aufwertung Gewässer und Weiher		Stadt AHS, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2025
FR 4.2 Machbarkeitsstudie Murgraum unter Einbezug wasserbaulicher und ökologischer Aspekte		Stadt AHS	bis 2025
FR 4.3 Machbarkeitsstudien für die Gewässer in den Zentren von Gachnang (Tegelbach) und Felben-Wellhausen (Dorfbach)		Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2025
FR 4.4 Machbarkeitsstudie Gewässer in der Landschaft «zu den drei Weihern», Gachnang		Gachnang	bis 2025
Nächste Schritte ■ Projektaufträge für die Studien			

FR5	**Aufwertung der Brunnenplätze und Einbezug ins Freiraum- und Fussverkehrsnetz**		**Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:**
In der Agglomeration sind an vielen Standorten Brunnenplätze zu finden. Diese Plätze sind heute teilweise kaum wahrnehmbar. Sie können für die Steigerung der Aufenthaltsqualität einen wichtigen Beitrag leisten und fördern als Aufenthaltsorte und Verbindungspunkte den Fussverkehr. Deshalb sollen sie besser in Szene gesetzt. Im Rahmen von anstehenden Strassensanierungen sind die Brunnenplätze entsprechend aufzuwerten.			Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln
Massnahmen		**Federführung**	**Umsetzungshorizont:**
FR 5.1 Merkblatt Brunnenplätze		Stadt AHS	bis 2025
Nächste Schritte ▪ Definieren der Anforderungen an die Brunnenplätze ▪ Abstimmen mit der Fusswegnetzplanung			

5.3 Verkehrsnetz optimieren

Der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr bilden vier gleichwertige Elemente des Personenverkehrs. Sie sind sowohl untereinander wie auch hinsichtlich der Siedlungs- und Freiräume zu koordinieren. Dabei steht eine Verflüssigung des Verkehrs, eine hohe Erreichbarkeit und ein rücksichtsvolles Miteinander im Mittelpunkt.

Der motorisierte Individualverkehr ist – möglichst unter Vermeidung von Fahrten durch Wohngebiete und Begegnungsräume – auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken.

Der öffentliche Verkehr ist benutzerfreundlich auszurichten.

Die Velorouten werden sicher und möglichst direkt oder komfortabel zum Zielort geführt.

Ein engmaschiges Fusswegenetz verbindet Wohn- und Arbeitsgebiete, Einkaufsmöglichkeiten sowie Schulen und andere öffentliche Einrichtungen.

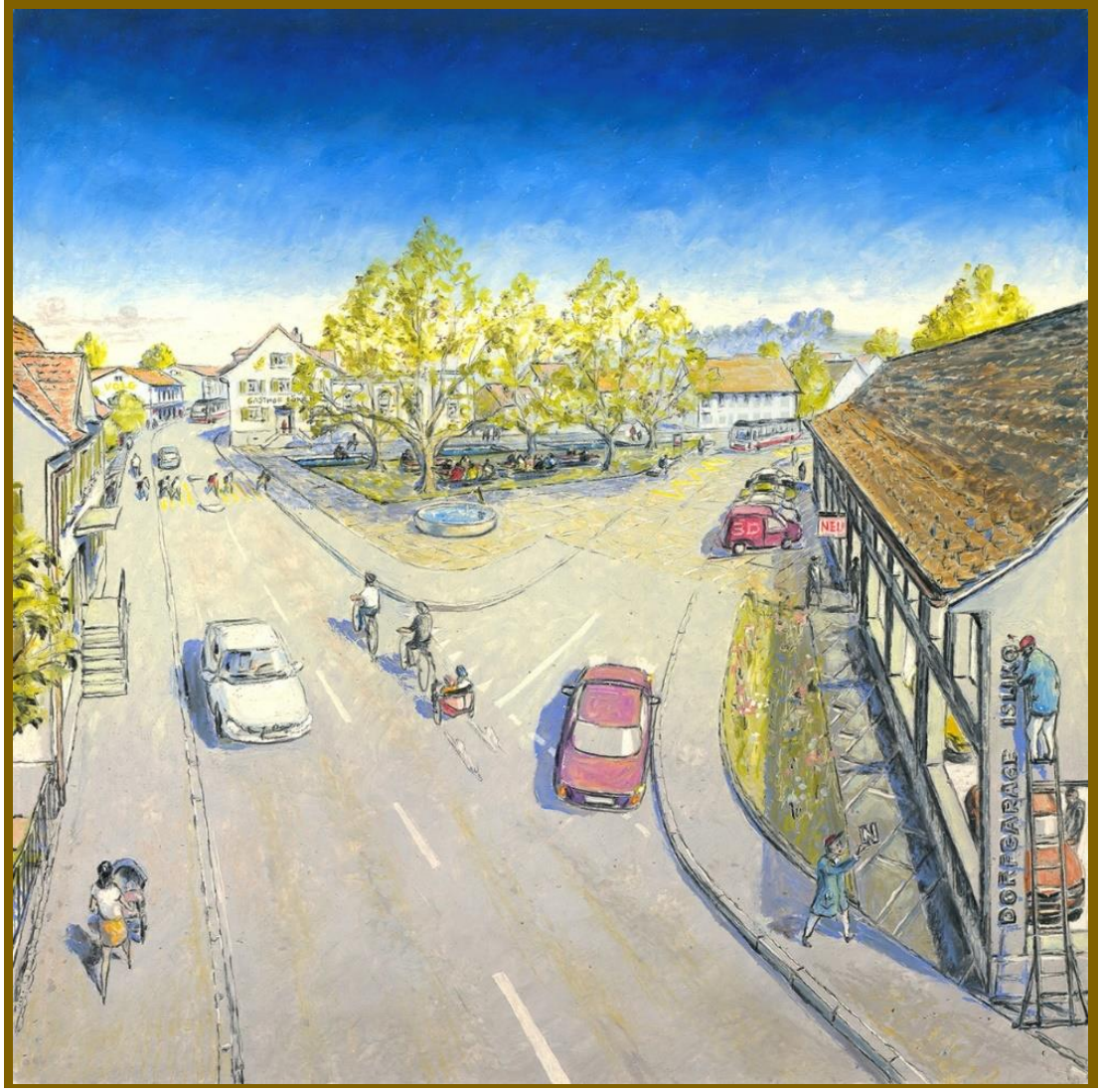

Abbildung 18; Ortszentrum Islikon – mögliches Zukunftsbild;
(Illustration: Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld)

Massnahmenfelder

V1	Verkehrslenkung / -beeinflussung zum Verstetigen des Verkehrsflusses im Zentrumsbereich	Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:
Mit einer Verkehrsbeeinflussung an den neuralgischen Knoten wird verhindert, dass sich der Verkehr in den Hauptverkehrszeiten gegenseitig behindert. Damit sollen Staubildungen vermieden werden. Der Verkehr wird aufgrund der Strassenhierarchie prioritär gelenkt. Es soll verhindert werden, dass der Verkehr in die Wohnquartiere ausweicht. Die Verkehrsabläufe auf der bestehenden Infrastruktur können verbessert werden und die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs wird erhöht (Fahrplanstabilität). Hierfür ist bei den Autobahnzubringern im Osten und Westen der Stadt der Umbau der heute ungeregelten Knoten, respektive Kreisel zu lichtsignalgeregelten Knoten notwendig. Aus Richtung Süden ist der Zufluss in die Stadt ebenfalls zu steuern, damit eine Überlastung der Kreisel in der Innenstadt vermieden werden kann. Im Rahmen der Sanierungsarbeiten an der St. Gallerstrasse wurden hierfür bereits Vorkehrungen getroffen. Die Umsetzung dieser Massnahmen soll etappiert im Rahmen der Sanierungsmassnahmen erfolgen. Langfristig ist zu prüfen, ob die Kreisel im erweiterten Bereich der Innenstadt (Talbach, Schaffhauserplatz, Zeughauskreisel und Schweizerhofkreisel) ebenfalls zu Knoten mit Verkehrslenkungsmöglichkeiten umgebaut werden sollen. Die Kreisel der Altstadt (Post- und Holdertorkreisel) sind aus städtebaulichen Gründen (Platzbedarf Vorsortierung) nicht lichtsignalgesteuert zu betreiben.		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen **Verkehrsnetz optimieren** **Situationsgerecht fortbewegen** Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln

Massnahmen	Federführung	Umsetzungshorizont:
V 1.1 Kurzfristige Verkehrslenkung Ost	ASTRA, Kanton TBA, Stadt ATV	bis 2030
V 1.2 Mittelfristige Verkehrslenkung West	ASTRA, Kanton TBA, Stadt ATV	bis 2030
V 1.3 Mittelfristige Verkehrslenkung Süd	Kanton TBA, Stadt ATV	ab 2030
V 1.4 Langfristige Verkehrslenkung Innenstadt	Kanton TBA, Stadt ATV	ab 2030

Nächste Schritte

- Umsetzung Verkehrslenkung Ost, anschliessend Planung Verkehrslenkung West

V2	Siedlungsgerechte Verkehrsabwicklung	Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:
Mit der konsequenten Aufwertung der Strassenräume in den Bereichen der Innenstadt, der Quartier- und Dorfzentren können diese öffentlichen Räume für den Fussverkehr attraktiver gestaltet werden. Die Gestaltung der Strassenräume ist auf die schwächeren Verkehrsteilnehmenden auszurichten, für die eine sichere und hindernisfreie Fortbewegung zentral ist. Dies kommt einer urbaneren Gesellschaft entgegen, ist im Hinblick auf den demografischen Wandel wichtig und erhöht damit einhergehend die Verkehrssicherheit für die jüngsten Verkehrsteilnehmenden. In der Agglomeration Frauenfeld sind die meisten Wohnquartiere gemäss dem Agglomerationsrichtplan mit Tempo-30-Zonen verkehrsberuhigt. Mit dem weiteren Ausbau von verkehrsberuhigten Zonen soll die Verkehrssicherheit, die Lärmsituation und die Qualität im öffentlichen Raum gezielt verbessert werden. In diese Überlegungen sind Hauptverkehrsstrassen miteinzubeziehen und auf Strassen mit einer hohen Verkehrs- und damit korrespondierenden Lärmbelastung ist eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit zu prüfen. Damit kann die Geschwindigkeit zwischen dem MIV, Fuss- und Veloverkehr angeglichen werden, was ebenfalls zur Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs, aber auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt. In den Entwicklungsgebieten soll die Chance der Neugestaltung genutzt werden. Die öffentlichen Räume und die Strassenräume sind analog den Zentrumsbereichen zu gestalten. Um die qualitativen Anforderungen an den Aussenraum zu erfüllen und um den neu indizierten Verkehr möglichst auf den Fuss- und Veloverkehr zu lenken, sind die Entwicklungsgebiete vom Freiraum her zu planen.		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen **Verkehrsnetz optimieren** **Situationsgerecht fortbewegen** **Innenentwicklung gestalten** Werkplatz fortschrittlich entwickeln

Massnahmen	Federführung	Umsetzungshorizont:
V 2.1 Prüfen abweichender Höchstgeschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstrassen	Kanton TBA	bis 2025
V 2.2 Umsetzen verkehrsberuhigter Zonen in Quartieren insb. im Umfeld von Schulen	Stadt ATV	bis 2025
V 2.3 Aufwerten der Strassenräume in der Innenstadt (Fokusbetrachtung Innenstadt)	Kanton TBA, Stadt ATV	bis 2030
V 2.4 BGK Islikon	Kanton TBA, Gachnang	bis 2025
V 2.5 BGK Erzenholz	Kt. TBA, Stadt ATV, Gachnang	bis 2025
V 2.6 / V 2.7 Prüfen von Massnahmen Ortsdurchfahrten Felben und Wellhausen	Kanton TBA, Felben-Wellhausen	bis 2030

Nächste Schritte

- Bauprojekte für BGK Islikon und Erzenholz erarbeiten
- Prüfen abweichender Höchstgeschwindigkeiten auf Hauptverkehrstrassen der Innenstadt

V3	Neuorganisation Parkierung	Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:
Abstellplatzreglement und Parkierungsreglement der Stadt Frauenfeld stammen aus den 90er Jahren. Das Abstellplatzreglement schreibt eine Mindestanzahl von Pflichtparkplätzen vor. Damit autoarmes Wohnen ermöglicht werden kann, ist diese Parkplatzerstellungspflicht zu überdenken und flexibler zu gestalten. Neben Vorgaben zur Autoparkierung sind zugleich Anforderungen an die Abstellplätze von Velos, FäGs und weiteren Fahrzeugen zu definieren. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die Distanz zur Innenstadt sind dabei zu berücksichtigen. Sinngemäss sind die Regelungen auch auf die Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen zu übertragen. In den Entwicklungsgebieten können Quartierparkhäuser dazu dienen, private Parkplätze räumlich zu konzentrieren und so den Freiraum von abgestellten Fahrzeugen freizuhalten. Im öffentlichen Raum der Innenstadt sollen Oberflächenparkplätze idealerweise in unterirdische Sammelparkierungsanlagen verlagert werden. Die gewonnenen Flächen sind dem öffentlichen Raum zuzuführen und als Lebensraum attraktiver zu gestalten. Neben der Bereitstellung der entsprechenden unterirdischen Parkierungsanlagen soll eine Steuerung mittels Parkgebühren erfolgen. In diesem Sinne ist das Parkierungsreglement der Stadt Frauenfeld anzupassen.		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln

Massnahmen	Federführung	Umsetzungshorizont:
V 3.1 Überarbeiten Parkierungsreglement	Stadt ATV	bis 2025
V 3.2 Überarbeiten Abstellplatzreglement	Stadt AHS	bis 2025
V 3.3 Oberflächenparkplätze in unterirdische PP verschieben	Stadt ATV	bis 2030

Nächste Schritte

- Revision der Reglemente
- Konzept / Potenzial der Oberflächenparkplätze in unterirdische Parkhäuser

V4	Fördern einer effizienten und städtischen Logistik		Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:
Für das Gewerbe ist eine funktionierende Versorgung mit Gütern zentral. Die Bereitstellung der notwendigen Flächen ist zu gewährleisten. Die Ver- und Entsorgung der Haushalte befindet sich in einem Wandel. Mit dem zunehmenden Onlinehandel steigt die Fahrtenanzahl der Lieferservice. Die Entsorgung ist heute auf den Autoverkehr ausgerichtet. Die Agglomerationsgemeinden sollen im Verbund die Einführung von innovativen und energieeffizienter Logistikmodellen für die Ver- und Entsorgung prüfen.			Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln
Massnahmen	**Federführung**		**Umsetzungshorizont:**
V 4.1 Innovative Modelle entwickeln	Stadt ATV		ab 2030
Nächste Schritte			

V5	**Kapazitätserweiterung Strassennetz**	**Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:**
Neue Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sollen primär dann erfolgen, wenn die Steuerungsmassnahmen nicht ausreichen. Aufgrund der erwarteten Siedlungsentwicklung im Gebiet Murgbogen zeichnet sich eine Überlastung der bestehenden Infrastruktur ab. Mit einer Verbindungsstrasse vom Autobahnzubringer Ost parallel zur Autobahn bis zur Thurstrasse kann der Murgbogen erschlossen werden (Römerstrasse), ohne die bereits stark belasteten Knoten Schweizerhof und das Gebiet Zürcherstrasse Ost zusätzlich zu belasten. Zusammen mit der Erstellung dieser Strassenverbindung kann auch der Autobahnzubringer Felben zu einer weiteren Entlastung des Verkehrssystems im Osten der Stadt Frauenfeld beitragen. Eine verkehrliche Entlastung der Innenstadt soll im Zusammenhang mit den weiteren Massnahmen der Innenstadt betrachtet werden (vgl. Fokusbetrachtungen Murgbogen / Innenstadt).		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln

Massnahmen	**Federführung**	**Umsetzungshorizont:**
V 5.1 Römerstrasse	Stadt ATV	bis 2030
V 5.2 Zentrumsnahe Stadtentlastung	Kanton TBA, Stadt ATV	ab 2030
V 5.3 Halbanschluss Felben-Pfyn	ASTRA, Kanton TBA	ab 2030

Nächste Schritte

- Masterplanung Gebiet Murgbogen

5.4 Situationsgerecht fortbewegen

Raumsparende und emissionsarme Verkehrsmittel bilden das Rückgrat der künftigen Mobilität. Das Fusswegenetz ist so angelegt, dass möglichst von jedem Wohnquartier die Güter des täglichen Bedarfs, Kindergärten und Primarschulen, ein öffentlich zugänglicher Grün- und Freiraum sowie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs problemlos zu Fuss erreicht werden können.

Die Ortszentren der Gemeinden und das Entwicklungsgebiet Murgbogen sind mit direkten, durchgehenden und sicheren Velohauptrouten verbunden und mit dem übrigen Veloverkehrsnetz verflochten.

Die S-Bahnhaltestellen innerhalb des Siedlungsgebiets sind als leistungsfähige und attraktive Umsteigeorte zwischen Bus und Bahn konzipiert und für raumsparende, emissionsarme Verkehrsmittel gut zugänglich.

Durch Anreize ist das gemeinsame Fahren im Auto zu fördern.

Abbildung 19; Entwicklungsgebiet Murgbogen - mögliches Zukunftsbild
(Illustration: Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld)

Massnahmenfelder

M1	Fördern des öffentlichen Verkehrs	Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:
Mit dem Bahnangebotsausbau (STEP 2035) wird das Fernverkehrsangebot ab Frauenfeld auf vier Züge pro Stunde von / nach Zürich verdoppelt. Mit diesem Angebotsausbau gewinnt der Bahnhof Frauenfeld für Reisen aus der Region Frauenfeld in Richtung Zürich deutlich an Bedeutung. Damit dieser Ausbau nicht zu zusätzlichen Autofahrten aus der Region zum Bahnhof Frauenfeld führt (P+R), ist das Angebot auf den ÖV-Zubringerlinien ebenfalls auszubauen. Die S-Bahnen aus Richtung Winterthur und dem Thurtal enden gemäss Angebot STEP 2035 in Zukunft am Bahnhof Frauenfeld. Damit ist innerhalb der Agglomeration keine umsteigefreie Fahrt mehr zwischen den drei Agglomerationsgemeinden möglich. Ab Islikon fällt die direkte S-Bahnverbindung ins Thurtal weg. Zudem reduziert sich mit dem neuen S-Bahnangebot die Attraktivität für die vorgesehene S-Bahnhaltestelle Langdorf (vgl. Fokusbetrachtung öffentlicher Verkehr). Erschliessungslücken bestehen heute bei einigen Aussenweilern, insb. der Gemeinde Gachnang. Aufgrund des eher geringen Nachfragepotenzials sind hierzu neue Möglichkeiten durch die fortlaufende Digitalisierung, wie On-Demand Angebote zu prüfen. Weiter ist die zeitliche Verfügbarkeit für den Ortsteil Gachnang zu verbessern. Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs können neben Angebotsausbauten auch Tarifmassnahmen beitragen. Heute sind Frauenfeld und die Gemeinde Gachnang innerhalb einer Tarifzone. Felben-Wellhausen bildet eine Tarifzone mit Pfyn und Hüttlingen-Mettendorf. Mit dem Ausbau des ÖV-Angebots soll geprüft werden, ob das Gemeindegebiet von Felben-Wellhausen ebenfalls der «Frauenfelder» Tarifzone zugeteilt werden kann.		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln

Massnahmen	Federführung	Umsetzungshorizont:
M 1.1 Durchgehendes S-Bahnangebot	Kanton AÖV	ab 2030
M 1.2 Erschliessung Gemeinde Gachnang	Kanton AÖV	bis 2030
M 1.3 Angebotsausbau Zubringerlinien Bahnhof Frauenfeld	Kanton AÖV , Stadt ATV	ab 2030
M 1.4 Prüfen von Tarifmassnahmen	Stadt ATV, Felben-Wellhausen	bis 2030

Nächste Schritte

- Im Hinblick auf STEP 2035 die entsprechenden Konzepte erarbeiten

M2	**Stärken des Fussverkehrs**	**Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:**
Die Stärkung des Fussverkehrs erfolgt mit der konsequenten Umsetzung von hohen Ansprüchen an die Freiraumqualität sowie der Förderung von möglichst kurzen Wegen bei der Siedlungsentwicklung nach innen. Voraussetzung in den Zentrums- und Entwicklungsgebieten ist die weitere Förderung eines dichten und attraktiven Fusswegnetzes.		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln
Massnahmen	**Federführung**	**Umsetzungshorizont:**
M 2.1 Schliessen von Netzlücken	Stadt ATV, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2030
M 2.2 Priorisieren des Fussverkehrs insb. in den Zentrumsbereichen	Stadt ATV, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2030
M 2.3 Schaffen von Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum (Brunnenplätze)	Stadt ATV, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2030
M 2.4 Neue Fusswege entlang attraktiven Freiräumen (Bspw. Gewässer)	Stadt ATV, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2030
Nächste Schritte ▪ Aufgrund Umfrage Fussverkehr die Mängel eruieren. Fussverkehrsanliegen konsequent in die laufenden Sanierungsprojekte einbringen.		

M3	Ausbau des Veloroutennetzes	Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:
Die Agglomeration Frauenfeld bietet aufgrund ihrer Topografie und relativ kurzen Distanzen ein grosses Potenzial für den Veloverkehr. Das Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt Frauenfeld sieht bis 2030 die Entwicklung eines radialen Komfortroutennetzes vor. Zudem sind entlang der Hauptstrassen Direktrouten für den Alltagsverkehr vorgesehen. Dieses Routennetz ist auf die Agglomeration auszuweiten. Neben den Radialverbindungen sind auch Tangentialverbindungen zu schaffen. Dabei ist das Entwicklungsgebiet Murgbogen möglichst direkt zu erschliessen. Es gilt innerhalb der Agglomeration sichere und schnelle Veloverbindungen zu schaffen. Als Rückgrat des Velonetzes soll in Ost-West Richtung der Agglomerationsradweg weiter ausgebaut werden. Weiter sind Verbesserungen für den Veloverkehr in der Innenstadt Frauenfeld wichtig. Nur bei einem durchgehenden und attraktiven Netz ist es möglich den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern.		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln

Massnahmen	Federführung	Umsetzungshorizont:
M 3.1 Ausbau Komfortroutennetzes bis in die Agglomerationsgemeinden	Stadt ATV, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2030
M 3.2 Ausbau Regionaler Radweg als Rückgrat	Stadt ATV, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2030
M 3.3 Schliessen von Netzlücken	Stadt ATV, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2025
Nächste Schritte		

M4	**Fördern der kombinierten Mobilität**	**Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:**
Die Verkehrssysteme werden fortlaufend vernetzter und die Sharing-Mobility gewinnt an Bedeutung. An den Bahnhaltestellen in Frauenfeld, Gachnang und Felben-Wellhausen sind Mobilitätshubs zu entwickeln, die das optimale Verknüpfen des öffentlichen Verkehrs mit dem Fuss- und Veloverkehr und Individualverkehr wie Carsharing, Taxi usw. zulassen. Entsprechend sind bei Entwicklungen im direkten Bahnhofsumfeld Flächen für die kombinierte Mobilität vorzusehen. Bei den Autobahnzubringern sind die Car-Pooling Parkplätze weiterzuentwickeln.		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln

Massnahmen	**Federführung**	**Umsetzungshorizont:**
M 4.1 Fördern der Sharing Mobility	Stadt ATV, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2025
M 4.2 Bereitstellen der notwendigen Infrastruktur an den Bahnhöfen	Stadt ATV, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2030
M 4.3 Carpooling weiterentwickeln	Stadt ATV	bis 2030

Nächste Schritte

- Einführung E-Trottinett in Stadt Frauenfeld prüfen

M5	**Ausbau Mobilitätsmanagement**	**Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:**
Beim Pendlerverkehr besteht in der Agglomeration Frauenfeld grosses Potenzial zum Umsteigen auf den ÖV oder den Fuss- und Veloverkehr. Es ist wichtig, dass künftig grosse Verkehrserzeuger für Mitarbeitende und Kunden Alternativen zum Auto bereitstellen. Entsprechend ist bei Arealentwicklungen ein Mobilitätskonzept einzufordern. In diesem muss aufgezeigt werden, wie ein möglichst hoher Modalsplitanteil für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr erreicht werden kann. Die Gemeinden sollen dabei eine Vorbildrolle einnehmen. Mit einer aktiven Informationspolitik ist die Einstellung und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden in Richtung vermehrter Nutzung des Fuss-, Velo und öffentlichen Verkehrs zu fördern. Die Arbeitgeber sind bei entsprechenden Projekten zu unterstützen. Weiter kann langfristig ein Mobility Pricing die Bestrebungen der Agglomeration für ein leistungsfähiges Strassennetz unterstützen. Deshalb ist in Zusammenarbeit mit dem Bund und Kanton die Überprüfung der Machbarkeit eines Mobility Pricing anzustreben. Die Chancen sind zu nutzen, mit E-Mobilität die Dekarbonisierung von Verkehrsträgern voranzutreiben.		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln
Massnahmen	**Federführung**	**Umsetzungshorizont:**
M 5.1 Verwaltung als vorbildliches Beispiel etablieren	Stadt AHS, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2025
M 5.2 Beratungen von Unternehmungen	Stadt ATV	bis 2025
M 5.3 Mobilitätskonzepte für Arealentwicklungen einfordern	Stadt AHS, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2025
M 5.4 Machbarkeit Mobility Pricing prüfen	Stadt ATV	bis 2025
M 5.5 Entwicklung Modellgemeinde E-Mobilität	Stadt AHS	bis 2025
Nächste Schritte ▪ Leitfaden für Mobilitätskonzepte erarbeiten ▪ Projektorganisation und Massnahmenkatalog Modellgemeinde E-Mobilität entwickeln		

5.5 Innenentwicklung gestalten

Der Lebensraum ist für den Menschen sowie Flora und Fauna von grundlegender Bedeutung. Eine zweckmässige und haushälterische Nutzung und Überbauung des Bodens ist daher unentbehrlich und Voraussetzung, dass sich die freie Landschaft in ihrer Vielfalt weiter entfalten kann. Die Siedlungsentwicklung nach innen sowie die Ausgestaltung der Grün- und Freiräume sind qualitativ hochwertig umzusetzen. Ebenso ist die Siedlungserneuerung mit Massnahmen zu stärken.

Durch das Ermöglichen von Zwischennutzungen bleiben vorhandene Gebäude und bebaute Areale belebt.

Sichtbezüge zu Naturelementen wie Gewässer oder Berge sowie zu Orientierungspunkten mit identitätsstiftender Wirkung wie Kirchtürme und Schlösser sind zu erhalten und zu schaffen.

Abbildung 20; Murgraum beim Lindenpark – mögliches Zukunftsbild
(Illustration: Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld)

Massnahmenfelder

SD1	**Entwicklung der Schwerpunktgebiete**	**Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:**
Die Entwicklung des Murgbogens inkl. des Stadtkasernenareals als Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung muss sorgfältig aufgegleist werden. Die komplexen Rahmenbedingungen und die Anforderungen an Gestaltung und Nutzungen sind in einem Masterplan festzuhalten. Anschliessend kann die planerische Umsetzung angegangen werden. Wichtig ist, in diesem Rahmen die qualitativen und soziokulturellen Anforderungen an den Freiraum und die Verkehrserschliessung zu definieren. Dieselben Ansprüche gelten für die Bahnhofsgebiete in Islikon und Felben-Wellhausen. Diese sind ebenfalls gesamtheitlich zu entwickeln		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln
Massnahmen	**Federführung**	**Umsetzungshorizont:**
SD 1.1 Markt Thurgau (Stadtkaserne) weiterentwickeln	Stadt AHS	bis 2025
SD 1.2 Entwicklung Murgbogen vorantreiben, anschliessend planerische und bauliche Umsetzung	Stadt AHS	bis 2025
SD 1.3 Entwicklung Bahnhofsgebiet Islikon anstossen, anschliessend planerische und bauliche Umsetzung	Gachnang	bis 2025
SD 1.4 Entwicklung Bahnhofsgebiet Felben-Wellhausen anstossen, anschliessend planerische und bauliche Umsetzung	Felben-Wellhausen	bis 2030
Nächste Schritte ▪ Fortsetzung Prozess Stadtkaserne ▪ Erarbeitung von Masterplänen für das Gebiet Murgbogen und die Bahnhofsgebiete in Gachnang und Felben-Wellhausen über Partizipation und Konkurrenzverfahren		

SD2	Attraktive Innenstadt Frauenfeld, Dorf- und Quartierzentren	Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:
Die Innenstadt Frauenfelds ist das Herzstück der Region. Durch den Strukturwandel stehen Kultur und Detailhandel jedoch unter Druck. Zur Unterstützung der Attraktivität des Zentrums ist deshalb eine zentrale Anlaufstelle hilfreich, welche gestalterische, immobilienwirtschaftliche und nutzungsbezogene Angelegenheiten koordiniert, Veranstaltungen organisiert, Projekte initiiert oder Beratung und Information anbietet. Attraktive Dorf- und Quartierzentren sorgen durch das Angebot der Nahversorgung und die Naherholungsmöglichkeiten für kurze Wege und erhöhen die Wohn- und Arbeitsqualität und somit die Standortattraktivität. Um zielgerichtete Entwicklungen anzustossen, sollen Leitbilder für die verschiedenen Dorf- und Quartierzentren erarbeitet werden.		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln

Massnahmen	Federführung	Umsetzungshorizont:
SD 2.1 Fortsetzung Projekt "MFG", Ausbau zu gesamthaftem Zentrumsmanagement	Stadt AKW	bis 2025
SD 2.2 Erarbeitung Quartierentwicklungsstrategie	Stadt Frauenfeld	Bis 2025
SD 2.3 Erarbeitung von Leitbildern zu den Quartier- und Dorfzentren	Stadt AHS, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2030

Nächste Schritte

- Etablierung Zentrumsmanagement
- Aufgleisung Leitbild-Prozesse

SD3	**Aktive Bodenpolitik für Wohn-, Detailhandel- und Gewerbeflächen**	**Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:**
Mit aktiver Bodenpolitik wird das öffentliche Landeigentum gezielt eingesetzt und aktiv bewirtschaftet. Strategisch wichtige Grundstücke werden durch die öffentliche Hand erworben. Mit der Abgabe von Boden im Baurecht werden zielführende Anreizsysteme formuliert. So können gezielt Nutzungen im öffentlichen Interesse gefördert und Ansprüche an die Freiraumqualität formuliert werden.		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln
Massnahmen	**Federführung**	**Umsetzungshorizont:**
SD 3.1 Erwerb geeigneter Grundstücke	Stadt AHS, Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2025
SD 3.2 Abgabe von Grundstücken im Baurecht	Stadt AHS	bis 2025
Nächste Schritte ▪ Analyse strategisch wichtiger Grundstücke		

SD4	Qualitative Arealentwicklung	Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:
Es ist wichtig, dass neu entwickelte Areale eine hohe städtebauliche, architektonische und freiräumliche Qualität aufweisen, da diese die Stadt für eine lange Zeit prägen werden. Daneben gilt es die klimabezogenen Anforderungen für die Zukunft einzubeziehen respektive zu erarbeiten. Qualitativ hochwertige Entwicklungen können über Konkurrenz- oder Workshopverfahren erreicht werden. Es sind jedoch auch weitere Möglichkeiten denkbar. Es sind deshalb Massnahmen zu erarbeiten, welche die Qualitätsvorgaben von den Grundeigentümern einfordert. Neben diesen formulierten Ansprüchen sindzukunftsgerichtete Wohnformen zu fördern. Aufgrund der sich verändernden Demografie und der Individualisierung gewinnen neue Wohnformen an Bedeutung. Oft führen diese zu höheren Einwohnerdichten und tragen so zur Innenentwicklung bei. Zur Förderung der Standortattraktivität und der Siedlungsentwicklung nach innen sind solche Wohnformen gezielt zu fördern. Dabei sind auch hohe Ansprüche an die Freiraum- und Umgebungsqualitäten zu formulieren.		Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln

Massnahmen	Federführung	Umsetzungshorizont:
SD 4.1 Umsetzung konkreter Massnahmen zur Sicherung von Qualitätsvorgaben in Arealentwicklungen	Stadt AHS	bis 2030
SD 4.2 Förderung von zukunftsgerichteten Wohnformen im Rahmen von Arealentwicklungen	Stadt AHS	bis 2030

Nächste Schritte

- Erarbeitung Arbeitspapier

5.6 Werkplatz fortschrittlich entwickeln

Die Agglomeration Frauenfeld entwickelt sich zu einem bezüglich Leistungsfähigkeit und Arbeitszufriedenheit fortschrittlichen Werkplatz. Synergien, Vernetzung, Erreichbarkeit sowie das Nutzen des Arbeitskräftepotentials und zukunftsgerichteter Technologien werden genauso gefördert wie innovatives Unternehmertum. Dazu gehört auch das Schaffen von guten Rahmenbedingungen für Startups und Bildungseinrichtungen sowie für eine Vielfalt an Branchen.

Für Laufkundschaft, Güterumschlag und raumsparende Verkehrsmittel ist genügend Raum vorzusehen. Die Gewerbeentwicklung erfolgt bezüglich Standorteignung differenziert.

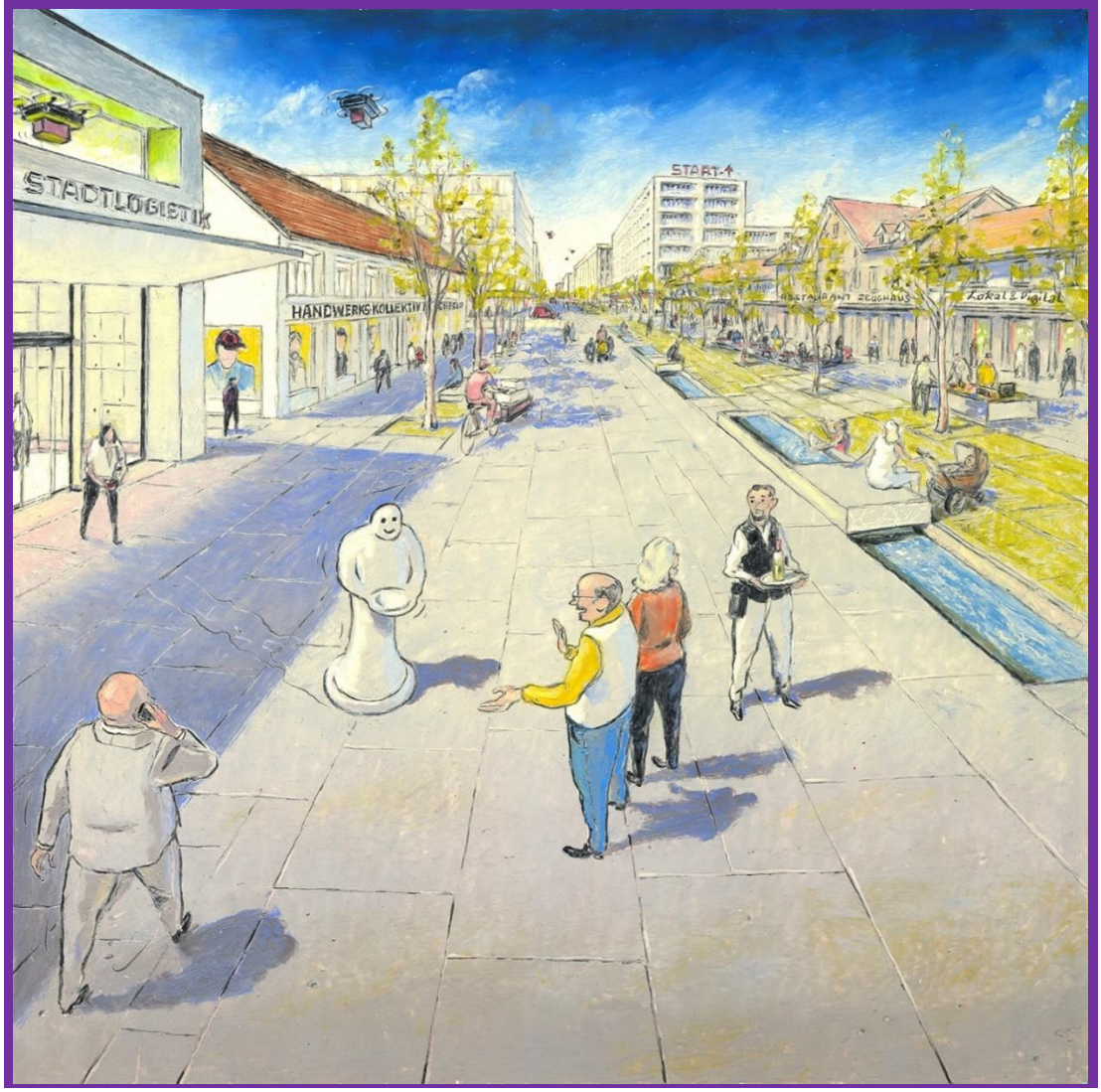

Abbildung 21; Entwicklungsgebiet Murgbogen – mögliches Zukunftsbild
(Illustration: Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld)

Massnahmenfelder

GE1	Ansässige Industrie- und Gewerbebetriebe als Standorttreiber zur Weiterentwicklung anregen		Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:
Zur Umsetzung des Zukunftsbild "Differenzierte Gewerbeentwicklung" sind die bereits ansässigen Betriebe eminent wichtig. Es gilt, die Bedürfnisse der Betriebe einzubeziehen und diese anzuregen, Leuchtturmprojekte anzustossen und mitzuentwickeln. Durch eine breite Vernetzung kann ein fortschrittlicher Werkplatz entstehen. Hierfür sind die entsprechenden Flächen zur Verfügung zu stellen.			Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln
Massnahmen	**Federführung**		**Umsetzungshorizont:**
GE 1.1 Vernetzung und Information des ansässigen Gewerbes im Rahmen der Standortförderung	Stadt AKW, Gachnang, Felben-Wellhausen		bis 2030
GE 1.2 Die Standortförderung auf die ansässigen Unternehmen ausrichten	Stadt AKW, Gachnang, Felben-Wellhausen		bis 2030
GE 1.3 Zeitgerechte Erschliessung von Land für Industrie und Gewerbe	Stadt ATV, Gachnang, Felben-Wellhausen		Bis 2030
Nächste Schritte ▪ Erarbeitung Strategie der Standort- und Wirtschaftsförderung			

GE2	Neue (Klein-)Unternehmen und eine Startup-Kultur im Bereich des Murgbogens fördern		Beitrag zur Umsetzung der Leitsätze:
Ein wichtiger Teil des Zukunftsbilds "Differenzierte Gewerbeentwicklung" ist die Förderung von KMU und einer Startup-Kultur im Bereich des Murgbogens und anderen Gebieten wie im Bahnhofsumfeld Islikon.			Im grünen Stadtraum leben Wasser erlebbar machen Verkehrsnetz optimieren Situationsgerecht fortbewegen Innenentwicklung gestalten Werkplatz fortschrittlich entwickeln
Massnahmen		**Federführung**	**Umsetzungshorizont:**
GE 2.1 Förderung von KMU und Startups im Rahmen der Entwicklung des Murgbogens		Stadt AKW, Gmd. Gachnang, Felben-Wellhausen	bis 2030
Nächste Schritte ▪ Einbindung des Themas in die Erarbeitung des Masterplans Murgbogen ▪ Erarbeitung einer Marktanalyse und einer Strategie zur Förderung von KMU und Startups im Murgbogen in Zusammenarbeit mit der Standortförderung			

6 Fokusbetrachtungen

6.1 Entwicklungsgebiet Murgbogen

In Frauenfeld erweitert zurzeit die Armee die Kaserne Auenfeld Frauenfeld. Damit werden im Zentrumsbereich grössere Parzellen der Armee frei. Zudem zieht sich im Gebiet Murgbogen ein Industriebetrieb zurück. In diesem Gebiet besteht damit grosses Umstrukturierungspotenzial und es werden erhebliche zusätzliche Reserven für die Siedlungsentwicklung frei. Ziel der Agglomeration Frauenfeld ist es, einen Grossteil der künftigen Siedlungsentwicklung im Gebiet Murgbogen aufzunehmen.

Das mögliche Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial (Raumnutzer) im Gebiet Murgbogen hängt stark von der künftigen städtebaulichen Bebauungsstruktur sowie den verkehrlichen Infrastrukturen und Konzeptionen ab.

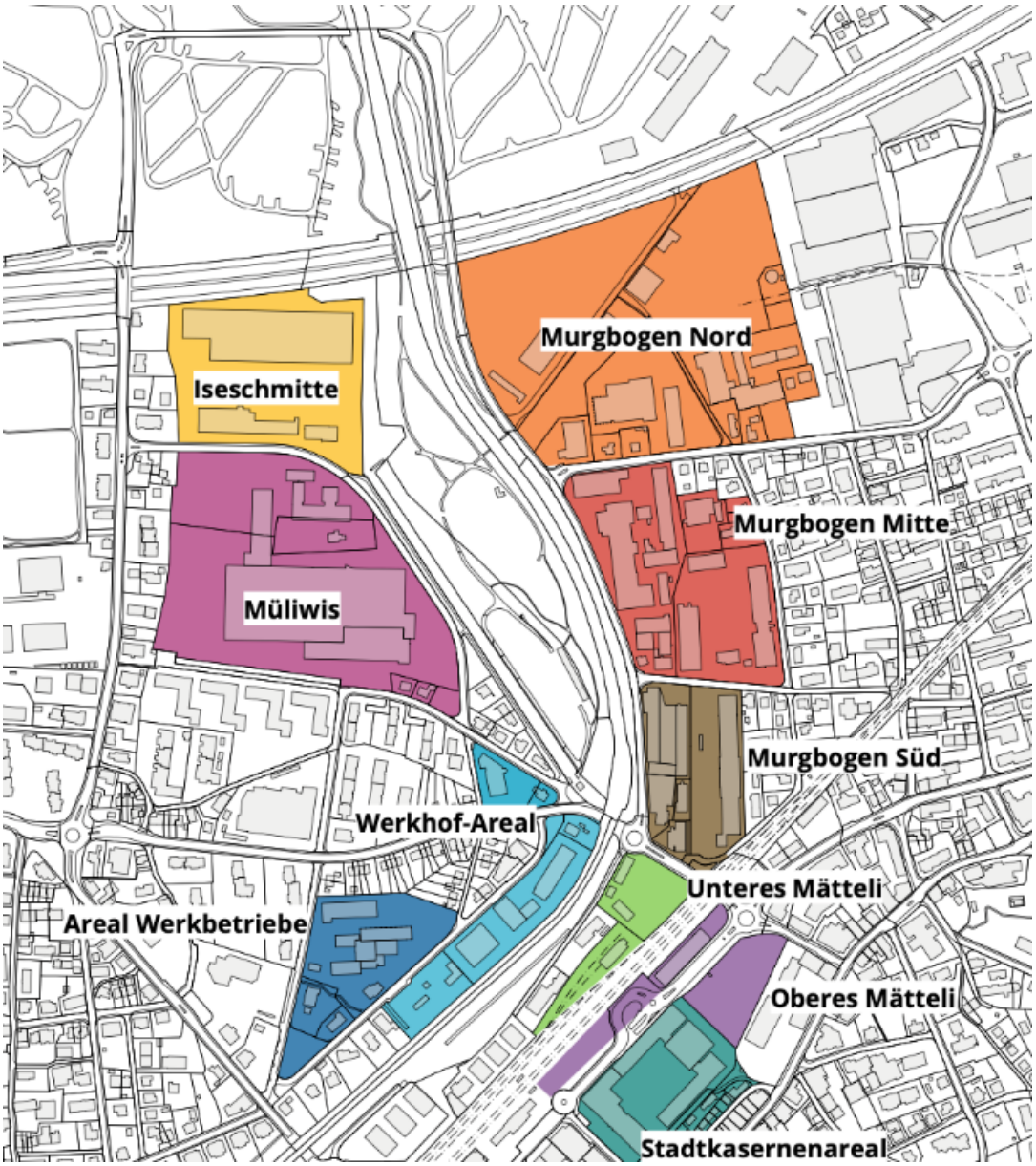

Abbildung 22; Entwicklungsgebiet Murgbogen mit Teilgebieten

6.1.1 Potenzial Raumnutzer

Um das künftige Potenzial abzuschätzen, wurde das Umstrukturierungsgebiet Murgbogen in Teilgebiete unterteilt. Anschliessend wurden für vier mögliche städtebauliche Szenarien die Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze abgeschätzt. Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Resultate einzelner Szenarien.

Szenario	Struktur	Kapazität / Kennziffern
Grossformen	Wertvolle Bausubstanzen bleiben erhalten (Referenz Lager-Platz-Areal Winterthur) Restliches Areal Grossformen mit 6-8 Geschossen (Referenz Neuhegi Winterthur, Zellwegerpark Uster) Keine Schule integriert	AZ ca. 2.0 250-400 RN/ha 4'600 EW und 3'300 AP

Grossformen und Schule	Wertvolle Bausubstanzen bleiben erhalten (Referenz Lager-Platz-Areal Winterthur) Restliches Areal Grossformen mit 6-8 Geschossen (Referenz Neuhegi W'thur, Zellwegerpark Uster) Schule im Gebiet Murgbogen Nord (Referenz Schule Neuhegi Winterthur)	AZ ca. 2.0 250-400 RN/ha 3'200 EW und 3'300 AP

Blockrand	Wertvolle Bausubstanzen bleiben erhalten (Referenz Lager-Platz-Areal Winterthur) Murgbogen mit Blockrand, 6 Geschossen (Referenz Richti-Areal Wallisellen) Restliche Areale mit Grossformen mit 6-8 Geschossen (Referenz Zellwegerpark Uster) Keine Schule integriert	AZ ca. 2.0-2.5 350 RN/ha 4'800 EW und 3'700 AP
Hohe Dichte	Wertvolle Bausubstanzen bleiben erhalten (Referenz Lager-Platz-Areal Winterthur) Überbauung Murgbogen mit dichten, achtgeschossigen Grossformen mit Hochpunkten (Referenz Limmatfeld Dietikon) Restliche Areale mit eigenständigen, max. achtgeschossigen Grossformen (Referenz Zellwegerpark Uster) Keine Schule integriert	Dichte Murgbogen AZ ca. 3.0-5.5, Rest AZ 2.0-2.5 Murgbogen 500-800 RN/ha Rest 300 RN/ha 6'800 EW und 4’300 AP

Tabelle 11; Städtebauliche Szenarien Murgbogen

Je nach Entwicklungsform liegt das Potenzial im Gebiet Murgbogen zwischen 6'500 und 11'100 Raumnutzern. Für den Entscheid, welches Szenario am Murgbogen umgesetzt werden kann, spielt neben den städtebaulichen und sozialräumlichen Überlegungen die verkehrliche Konzeption eine Rolle.

6.1.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Neben der Bebauungsstruktur wurde auch die verkehrliche Auswirkung eines solchen Wachstums in diesem zentralen Gebiet analysiert. Nach der Sanierung des Strassennetzes im Langdorf (vgl. Kap. 2.2) verträgt das bestehende Strassennetz für das Gebiet Murgbogen eine Entwicklung von rund 3'000 Einwohnern und 2'000 Arbeitsplätzen (5'000 Raumnutzer), sofern autoarme Nutzungen im Entwicklungsgebiet vorausgesetzt werden.

Sämtliche städtebaulichen Szenarien gehen von einem grösseren Wachstum aus. Raumplanerisch ist es sinnvoll dieses Potenzial zu nutzen, um das erwartete Bevölkerungswachstum möglichst innerhalb des bestehenden Siedlungsraums abzuwickeln. Deshalb ist eine Erweiterung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur nötig.

Erschliessung Murgbogen ab neuer Verbindungsstrasse (Römerstrasse)

Damit im Gebiet Murgbogen ein Grossteil des städtebaulichen Potenzials genutzt werden kann, ist eine zusätzliche Erschliessung des Gebiets notwendig. Eine neue Verbindungsstrasse zwischen dem Autobahnzubringer Ost und der Thurstrasse (Römerstrasse) soll als Haupterschliessung des Gebiets Murgbogen dienen. Diese neue Strassenverbindung hat zudem den Vorteil, dass sie das Verkehrssystem im Osten der Stadt entlasten kann und neben eine bestehende Hauptverkehrsachse zu liegen kommt und so keine neuen Gebiete mit Emissionen belastet. Für den Verkehr ab Autobahnausfahrt Ost ergeben sich künftig drei Zufahrtsmöglichkeiten (Oststrasse, Murgbogen und Thurstrasse) in das Zentrum, welche jedoch zu steuern sind um eine (aus städtebaulicher Sicht) optimale und gewünschte Belastung zu erreichen.

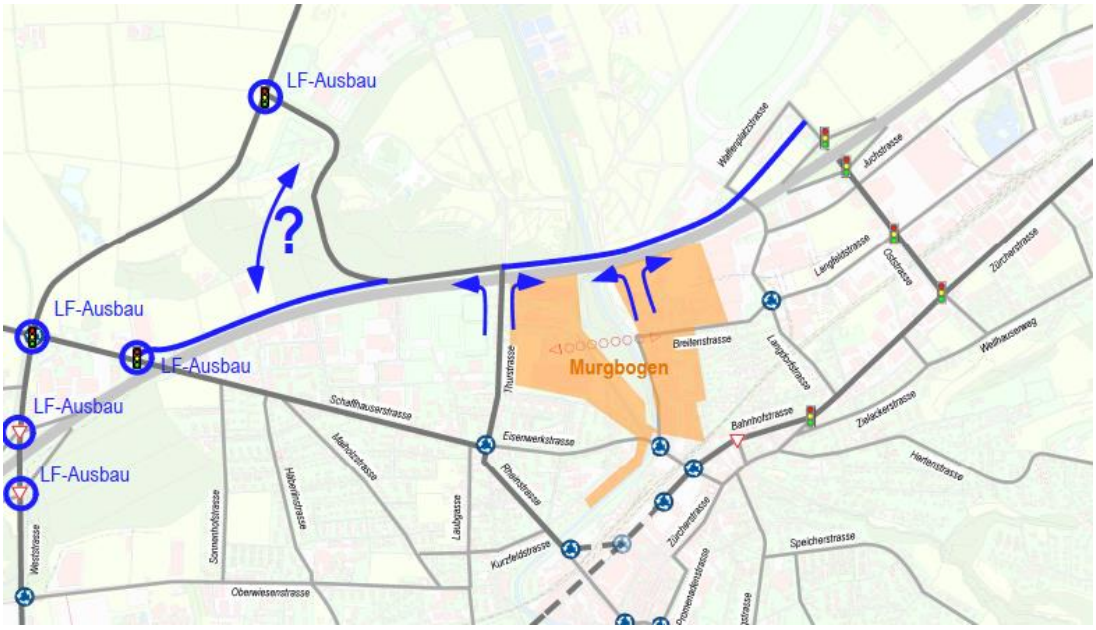

Abbildung 23; Neue Strassenverbindung Römerstrasse

Die neue Verbindungsstrasse ermöglicht im Gebiet Murgbogen rund 3'000 zusätzliche Raumnutzer. Weitere bestehende Strasseninfrastrukturprojekte, wie die Stadtentlastung (V20), bringen für die Erschliessung des Gebiets Murgbogen gesamthaft keinen zusätzlichen Nutzen. Eine Anbindung der Stadtentlastung im Bereich Schweizerhof würde das Strassennetz zusätzlich belasten und die Entwicklungsabsichten beeinträchtigen. Eine direkte Erschliessung aus Süden wäre für das Gebiet Murgbogen der einzige Nutzen.

Erkenntnisse

Um in der Stadt Frauenfeld - mit der Entwicklung des Gebiets Murgbogen – künftig eine genügende Leistungsfähigkeit anbieten zu können, müssen folgende Rahmenbedingungen umgesetzt werden:

- Umsetzen Verkehrslenkung Frauenfeld Ost (Referenzzustand)
- Ermöglichen und Umsetzen autoarme Nutzungen im Gebiet Murgbogen
    - Revision Abstellplatz- und Parkierungsreglement
    - Freiraumplanung
    - Mobilitätskonzept für grössere Überbauungen / Masterplan Murgbogen
- Neue Verbindungsstrasse zwischen Autobahnzubringer Ost und Thurstrasse
    - Anbindung Murgbogen
    - Verbindung zwischen Römerstrasse und Zeughausstrasse

Wird die Verkehrslenkung, die autoarmen Nutzungen sowie die Verbindungsstrasse (Römerstrasse) umgesetzt, kann das Strassennetz im Umfeld des Murgbogens eine verkehrliche Entwicklung von rund 8'000 Raumnutzern aufnehmen. Diese Entwicklung entspricht dem städtebaulichen Szenario Grossformen.

6.1.3 Grundsätzliche Erschliessungsmöglichkeiten

Für das Gebiet Murgbogen ist eine Erschliessung mit dem Autoverkehr grundsätzlich entlang der Murg (Militärstrasse) oder in zweiter Bautiefe (Langdorfallee) denkbar. Beide Optionen lassen eine Anbindung an die Römerstrasse und die Zeughausstrasse zu. Die Linienführung ist abhängig vom gesamtheitlichen städtebaulichen Konzept, welches in weiteren Planungsschritten erarbeitet werden muss. Je nachdem ergeben sich so für den Strassenraum entlang der Murg oder in der Langdorfallee unterschiedliche Ausgestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten.

Damit gute Voraussetzungen für eine autoarme Nutzung geschaffen werden können, ist eine hochwertige Verbindung zum Bahnhof sowie zum Kasernenareal für den Fuss- und Veloverkehr wichtig. Zudem soll eine attraktive Verbindung ins Naherholungsgebiet Allmend bestehen. Auch eine gut ausgebaute Querverbindung durch den Murg-Auen-Park ist von zentraler Bedeutung. Die genauen Linienführungen sind zusammen mit einem städtebaulichen Konzept auszuarbeiten.

Der nördliche Teil des Entwicklungsgebietes liegt nicht mehr im Einzugsbereich des Bahnhofs. Für autoarme Nutzungen ist eine hohe räumliche und zeitliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs eine Grundvoraussetzung. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Zubringerlinien (STEP 2035) ist die Erschliessung des Gebiets Murgbogen mitzuberücksichtigen. Es ist denkbar, dass auch Regionalbuslinien durch das Gebiet geführt werden. Beispielsweise könnten statt einer parallelen Führung der Regionalbuslinien Müllheim / Steckborn bzw. Stein am Rhein / Diessenhofen jeweils eine dieser Linien via Römerstrasse und Murgbogen zum Bahnhof geführt werden. Damit wäre das Gebiet für auswärtige Pendler ebenfalls attraktiv mit dem ÖV erschlossen.

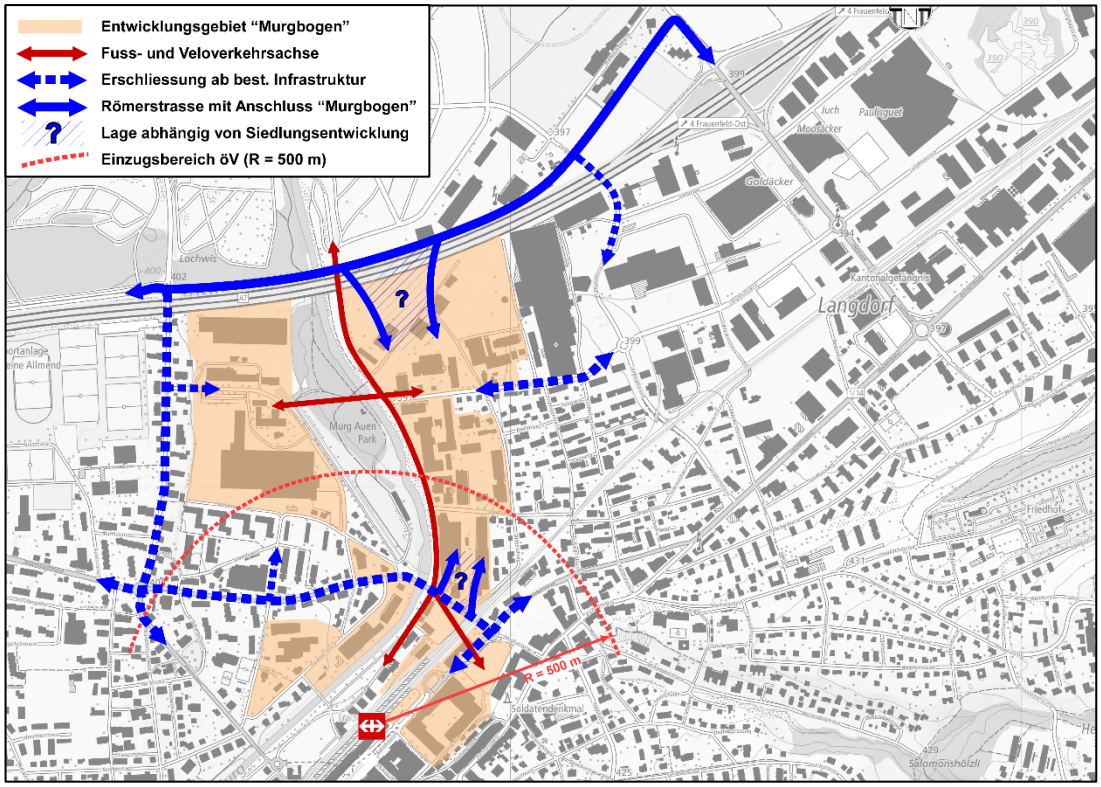

Abbildung 24; Verkehrserschliessungskonzept Murgbogen

6.2 Innenstadt

Gemäss dem Zielbild 2040 soll in der Innenstadt Frauenfeld der Fuss- und Veloverkehr stark aufgewertet werden. Dabei ist die Funktion der Kantonsstrasse als Durchgangsstrasse zu berücksichtigen. Es muss auch in Zukunft eine Verkehrsmenge von 15'000 Fahrzeuge pro Tag bewältigt werden können.

Um die Attraktivität und die Qualität für den Fussverkehr im Bereich der Innenstadt von Frauenfeld zu steigern, sind Netzlücken zu schliessen und Aufenthaltsflächen zu schaffen.

6.2.1 Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr

Die Schwachstellen im Fusswegnetz in der Innenstadt sind die folgenden (Abbildung 25):

F1, Kreuzung Schlossberg: Unklare Verkehrsführung, dadurch schlechtes subjektives Sicherheitsgefühl.

F2, Rheinstrasse Seite Post: Schmales Trottoir im Bereich Post bis Kreisel Postplatz.

F3, Rathausplatz: Schmales Trottoir Seite Rathaus, kein durchgehendes Trottoir Seite Spiegelhof (Einfahrt Freie-Strasse).

F4, Aufgang Falken: Der Höhenversatz auf dieser wichtigen, direkten Fusswegverbindung kann nur mittels Treppe überwunden werden.

F5, Promenadenstrasse: Grundsätzlich bestehen hier unter den Bäumen grosszügige Verhältnisse für den Fussverkehr. Jedoch wird die Längsverbindung durch vier Strasseneinmündungen unterbrochen. Insbesondere während dem Wochenmarkt entstehen gefährliche Situationen.

F6, Kirchgasse: Die Kirchgasse übernimmt im Fusswegnetz der Altstadt eine wichtige Funktion. Hierfür ist die Fussgängerinfrastruktur mit dem schmalen Trottoir ungenügend.

F7, Oberstadtstrasse: Die Oberstadtstrasse bietet eine wichtige Verbindung vom Bahnhof zur Alt-/ Vorstadt. Mit dem Ausbau des Regierungsgebäudes wird diese Verbindung noch wichtiger. Bei der Kreuzung Oberstadt- / Grabenstrasse ist die Querungsmöglichkeit für die zu Fussgehenden nicht vorhanden.

F8, Vorstadt: Die Trottoirs sind beidseits sehr schmal.

F9, Freie-Strasse: Die Strassenraumgestaltung entspricht nicht den Anforderungen einer Begegnungszone. Dadurch funktioniert das Prinzip mit dem flächigen und vortrittberechtigen Queren der zu Fussgehenden kaum.

F10, Baliere / Murgstrasse: Das Quartier hat diverse, neue Erdgeschossnutzungen. Zudem ist es eine wichtige Verbindung zwischen Bahnhof und Schlosspark. Mit Tempo 50 entspricht die signalisierte Höchstgeschwindigkeit nicht dem Siedlungsumfeld.

F11, Murg: Zwischen der Brücke Zürcherstrasse und Brücke Bahnhofstrasse besteht im Fusswegnetz entlang der Murg eine Netzlücke.

F12, Thundorferstrasse: Die Trottoirinfrastruktur ist insbesondere im westlichen Bereich eher schmal dimensioniert.

Für den Veloverkehr fehlt aus Platzgründen eine separate Infrastruktur. Die direkten Wege führen für die Velofahrenden entlang der Hauptverkehrsstrassen. Insbesondere bergaufwärts sind aufgrund der hohen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Auto und Velo diese Streckenabschnitte für den Veloverkehr unattraktiv. In den Nebenverkehrszeiten sind die Geschwindigkeitsunterschiede auch auf den Strecken in der Innenstadt hoch. In den Hauptverkehrszeiten stehen die Velofahrenden in der stehenden Fahrzeugkolonne. Ausgewichen wird oft auf die Trottoirs, was zu Konflikten mit den zu Fussgehenden führt.

Neben den Längsverbindungen sind auch einige Querungsmöglichkeiten an den Hauptverkehrstrassen für die Velofahrenden zu verbessern.

Folgende Schwachstellen bestehen für den Velofahrenden in der Innenstadt hauptsächlich (Abbildung 25):

V1, Kreuzung Schlossberg: Unklare Verkehrsführung, dadurch schlechtes subjektives Sicherheitsgefühl.

V2, Rheinstrasse: In Richtung Bahnhof ist die Längsparkierung ein grosses Sicherheitsdefizit für die Velofahrenden. In Richtung Postkreisel steht den Velofahrenden bergaufwärts zu wenig Platz zur Verfügung.

V3, Zürcherstrasse West: Bergaufwärts bei der Zufahrt zum Kreisel fehlt eine Veloinfrastruktur (fehlende Platzverhältnisse). In den Hauptverkehrszeiten stehen die Velofahrenden im Kolonnenverkehr mit.

V4, Promenadenstrasse: Enge Platzverhältnisse.

V5, Vorstadt: Enge Platzverhältnisse; aus der Spannerstrasse fehlt eine sichere Querungsmöglichkeit der Zürcherstrasse (Komfortroutennetz).

V6, Schlossmühlestrasse: Die Schlossmühlestrasse ist Bestandteil des Komfortroutennetzes. Die engen Platzverhältnisse entlang der Schlossmauer sowie die fehlende Querungsmöglichkeit bei der Zürcherstrasse entsprechen nicht den Anforderungen an das Komfortroutennetz.

V7, Freie-Strasse: Die Freie-Strasse ist mit dem Velo nicht in beide Richtungen befahrbar (Einbahnverkehr).

V8, Rathausplatz: Enge Platzverhältnisse.

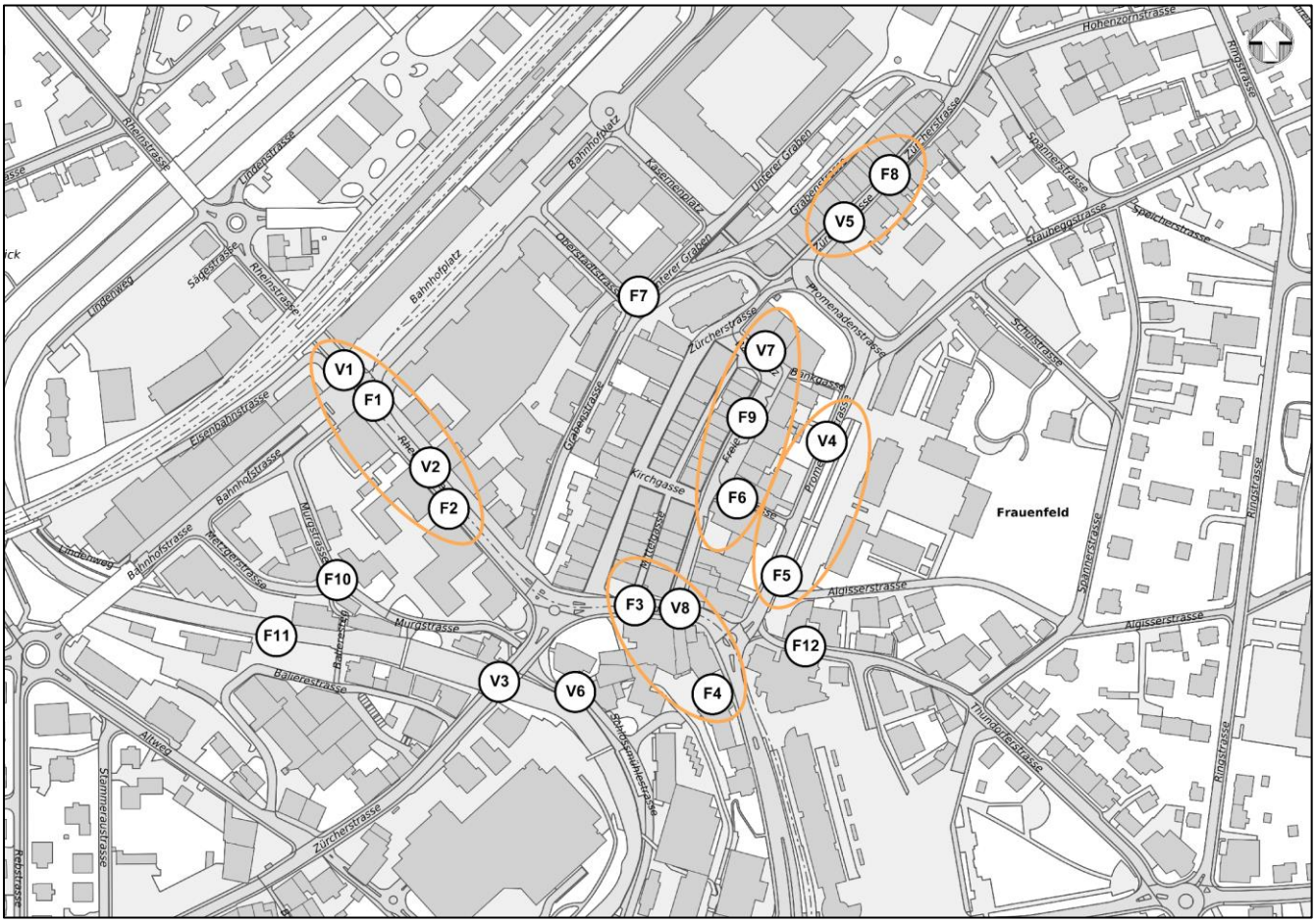

Abbildung 25; Verortung Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr

6.2.2 Lösungsansätze

Zur Verbesserung der Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr sind entlang der Hauptstrassen in der Innenstadt grundsätzlich vier Ansätze möglich.

a) Optimieren der Flächenverhältnisse mit einer Betrachtung des Strassenraums von Fassade zu Fassade.

b) Schaffen von zusätzlichem Raum für den Fuss- und Veloverkehr durch Verschieben von oberirdischen Parkplätzen in unterirdische Parkhäuser.

c) Reduktion des Temporegimes zur Angleichung der Geschwindigkeitsverhältnisse zwischen dem Fuss-, Veloverkehr und MIV.

d) Gestalterische Massnahmen.

In der nachfolgenden Abbildung 26 ist das vorgesehene Umsetzungskonzept für die Innenstadt abgebildet. Dieses beinhaltet die beschriebenen Lösungsansätze für einzelne Teilbereiche (Nr. 1 bis 9).

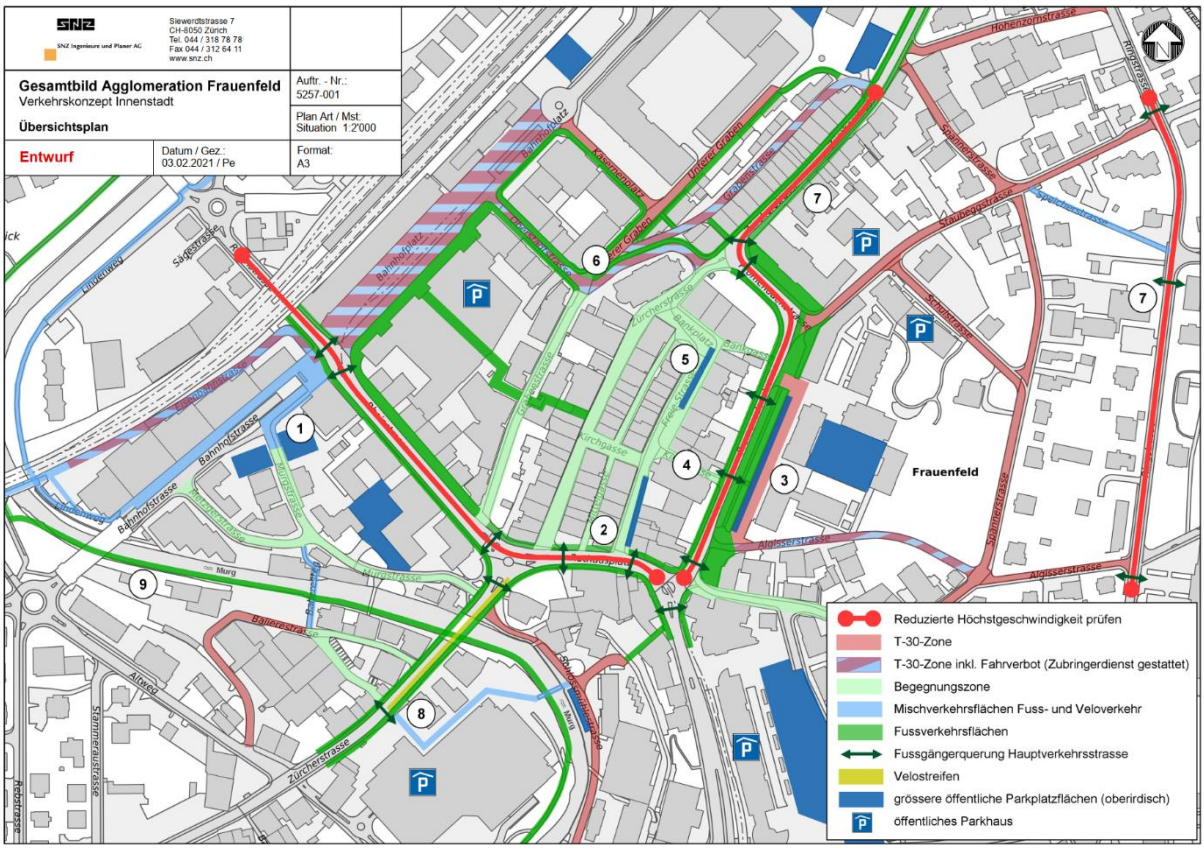

Abbildung 26; Übersicht Innenstadt (Zielzustand)

Teilbereiche	Lösungs-ansatz	Begründung
Baliere (Nr. 1, 9)	b, c	Der Strassenraum hat heute schon den Charakter einer Begegnungszone. Mit einer Anpassung des Temporegimes kann in diesem Gebiet der Fussverkehr priorisiert werden. Mit dem Verschieben der wenigen Längsparkierungsfelder in die neue Tiefgarage (Überbauung Lindenplatz) verbessert sich die subjektive Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und der Strassenraum kann städtebaulich aufgewertet werden.
Rheinstrasse (Nr. 2)	a, b, c	Der Strassenraum auf der Rheinstrasse ist breit. Der MIV und die FWB nehmen heute drei Fahrspuren ein. Deshalb ist eine Überprüfung der Raumaufteilung möglich. Zudem sollen die Längsparkierfelder verschoben werden (Lindenplatz). Dadurch entsteht zusätzlicher Raum für den Fuss- und Veloverkehr. Eine Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraum haben relativ hohe Investitionskosten zur Folge. Alternativ kann mit einer Reduktion der Geschwindigkeit sowie punktuellen Aufwertungsmassnahmen das subjektive Sicherheitsgefühl verbessert werden. Die Möglichkeiten für dieses Massnahmen sind zu prüfen.

Rathausplatz (Nr. 2)	c, d	Aufgrund der Radien, dem kurzen Abstand zwischen den beiden Kreiseln Postplatz und Holdertor sowie dem engen Strassenraum ist eine neue Raumaufteilung anspruchsvoll. Einzige Verbesserungsmöglichkeit sind gestalterische Massnahmen sowie Anpassungen des Temporegimes. Diese Massnahmen gilt es vertieft zu prüfen.
Zürcherstrasse West Schlosspark (Nr. 8)	a, d	Zwischen Schlosspark und Postkreisel sind die Vorbereiche der Gebäude schlecht genutzt. Der Strassenraum kann mit einer neuen Flächenaufteilung besser genutzt werden, um mindestens bergaufwärts Platz für einen Velostreifen zu schaffen. Allenfalls ist die Murgbrücke zu verbreitern. Mit einer besseren stadträumlichen Gestaltung kann die Verkehrsdominanz reduziert werden. Die Fusswegverbindung via Murgbrücke ist weiterzuführen und der Höhenunterschied bei der Falkentreppe mittels Liftes für mobilitätseingeschränkte Personen auszubauen.
Promenade (Nr. 3)	b, c, d	Eine Testplanung für den Strassenraum Promenade / Vorstadt hat aufgezeigt, welches Verbesserungspotenzial mit einer geänderten Raumaufteilung besteht. Verbesserungsmöglichkeiten bestehen bei den Strasseneinmündungen, gestalterischen Massnahmen sowie einer Überprüfung des Geschwindigkeitsniveaus.
Altstadt / Freie-Strasse (Nr. 4 / 5 / 6)	a, b, d	Die Altstadt bietet für den Fussverkehr ein grosses Potenzial für Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstrassen. Dementsprechend sind die Querverbindungen (Kirchgasse, Oberstadtstrasse) auf die Bedürfnisse des Fussverkehrs auszurichten; mitmöglichst breiten Flächen und sicheren Querungsmöglichkeiten.
Vorstadt (Nr. 7	c, d	Eine Testplanung für den Strassenraum Promenade / Vorstadt hat aufgezeigt, welches Verbesserungspotenzial mit einer geänderten Raumaufteilung besteht. Verbesserungsmöglichkeiten bestehen bei den Strasseneinmündungen, gestalterischen Massnahmen sowie einer Überprüfung des Geschwindigkeitsniveaus.

Tabelle 12; Lösungsansätze Innenstadt

6.3 Freiraum

6.3.1 Ausgangslage

Mit der Siedlungsentwicklung nach innen gewinnen die Freiräume zusehends an Bedeutung. Das Bedürfnis nach hochwertigen Grün- und Freiräumen steigt in der Bevölkerung. Die Freiraumplanung genoss in den letzten Jahren in der Agglomeration Frauenfeld ein Schattendasein. Ausnahme ist der mehrfach ausgezeichnete Murg-Auen-Park.

Gemäss den Leitsätzen des Gesamtbildes soll die Qualität der Freiräume gesteigert werden. Eine ausreichende Freiraumversorgung mit unterschiedlichen, sicher erreichbaren Freiräumen mit hoher Nutzungsqualität ist für die Zukunft sicherzustellen.

Insbesondere das ausgeprägte Gewässernetz bietet grosses Potenzial als Naherholungsraum mit hohen Aufenthaltsqualitäten und ökologischen Werten. Heute sind die Bäche und Weiher an vielen Stellen nicht erlebbar, schlecht zugänglich oder eingedolt.

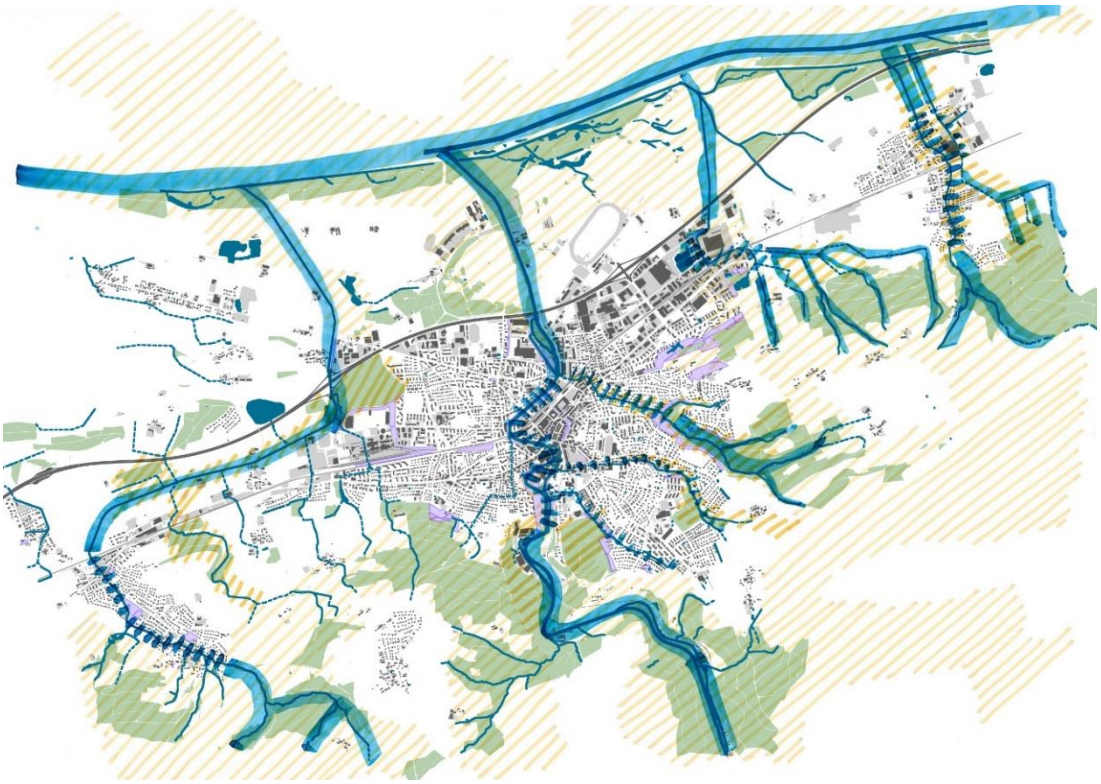

Abbildung 27; Gewässernetz Agglomeration Frauenfeld

Mit der Aufwertung der Gewässer im Siedlungsgebiet und in der angrenzenden Landschaft können identitätsstiftende Elemente und Hotspots geschaffen werden. Der bessere Zugang und die verbesserte Aufenthaltsqualität steigern die Attraktivität des Lebensraums für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung.

Neben den Gewässern sind in der Agglomeration Frauenfeld an unterschiedlichen Stellen Brunnenplätze zu finden. Diese Plätze bieten ebenfalls ein Potenzial für attraktive Aufenthaltsflächen innerhalb der Siedlung. Die Brunnen sind heute oft nicht in die Strassenraumgestaltung integriert und bieten wenig Qualität (Abbildung 28).

Abbildung 28; links Bankplatz Altstadt Frauenfeld, rechts Schaffhauserplatz Frauenfeld (SNZ)

6.3.2 Chancen Freiraumentwicklung

Freiraumvernetzung verknüpft mit Gewässern und Fuss- und Veloverkehr bieten eine grosse Chance, um die Freiraumqualitäten in der Agglomeration Frauenfeld zu verbessern und die Lebensqualität bei steigender innerer Verdichtung hochzuhalten. Daneben geben hohe Qualitäten der öffentlichen Räume, Anlagen und Strassenräume und eine ausgewogene Verteilung dieser Freiräume über das gesamte Siedlungsgebiet das Grundgerüst für die weitere Entwicklung vor. Die hohen Qualitätsanforderungen auf private Areale zu übertragen ist eine weitere Herausforderung, die sicher zu stellen ist. Die Landschaft gibt die identitätsstiftenden Elemente vor, welche es bei der Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen gilt.

6.3.3 Weiteren Planungsschritte

Aktuelle Grundlagen für die angepasste Entwicklung der Freiräume im Siedlungsgebiet und der Landschaft fehlen. Wichtig für künftige Planungen ist der Fokus auf öffentliche Freiräume, deren Qualität und der Versorgungsgrad der Quartiere mit solchen Freiräumen. Sie beinhaltet weiter die Bestandesaufnahme und Analyse der landschaftlichen und siedlungsbezogenen Freiräume in Bezug auf den übergeordneten Frei- und Landschaftsraum.

Das Ziel ist die Erarbeitung von strategischen Zielen für die Freiraumentwicklung und deren gewünschte Qualität. Es wird ein Richtplan Freiraum, Natur und Landschaft über die Agglomeration Frauenfeld angestrebt. Eine Freiraumstrategie ermöglicht die integrale Koordination und Einbettung der Freiraumplanung in die Gesamtplanung.

Ein Teil der strategischen Ziele kann bereits aus den Ergebnissen und Leitsätzen des Gesamtbildes abgeleitet werden. Darauf aufbauend kann ein Freiraumkonzept mit folgenden Inhalten erstellt werden (nicht abschliessend):

- Ermittlung des Freiraumversorgungsgrades der Quartiere für den aktuellen Zustand und Prognosen bis 2040.
- Definition der bestehenden Freiräume und Freiraumtypen, deren Zustand und Potenzial
- Ermittlung des zusätzlichen Freiraumbedarfes
- Handlungsbedarf, Empfehlungen und Massnahmen für eine geeignete Freiraumqualität

- angestrebte Qualität und Funktionen der öffentlichen Freiräume in den Quartieren
- Verteilung, angestrebte Qualität und Funktionen der öffentlichen Freiräume in den Verdichtungs- und den grossen Entwicklungsgebieten
- Aussagen zu ökologischen Werten, Vernetzungsaspekten und Biodiversitätsthemen im Siedlungsgebiet
- Aussagen und Massnahmen für eine klimagerechte Stadtentwicklung
- Aussagen zu Freiräumen in Gewerbegebieten etc.
- Aussagen zum Umgang mit und zur Aufwertung der Gewässer
- Baum- und Alleenkonzept für die wichtigsten Strassenräume
- Entwicklungs- und Pflegekonzepte für einzelne Gebiete

Aussagen zur verkehrlichen Erschliessung und Nutzung

Für die Murg, den Tegelbach und den Dorfbach sind mit Machbarkeitsstudien das Potenzial dieser Gewässerräume aufzuzeigen. Dabei sind wasserbauliche, ökologische Aspekte und Aspekte der Gewässer als Naherholungsräume zu berücksichtigten.

Abbildung 29; Murgraum in Frauenfeld mit grossem Freiraumpotenzial (SNZ)

6.4 Öffentlicher Verkehr im Zusammenhang mit STEP 2035

Mit dem Bahnangebotsausbau STEP 2035 wird das Fernverkehrsangebot in Richtung Zürich von heute zwei auf vier Verbindungen pro Stunde ausgebaut. Das Angebotskonzept sieht vor, dass die S-Bahn aus Zürich in Frauenfeld endet und ab Frauenfeld eine separate S-Bahn in Richtung Thurtal verkehrt. Es besteht kein Anschluss zwischen den S-Bahnen. Damit verliert die Agglomeration Frauenfeld eine durchgehende ÖV-Verbindung und Islikon hat keine direkte ÖV Verbindung ins Thurtal. Felben-Wellhausen verliert die direkte Verbindung nach Winterthur.

6.4.1 Alternativen für die wegfallenden S-Bahnverbindungen

Islikon

Als Alternative für die wegfallende S-Bahnverbindung wurde eine Verlängerung des Stadtbuslinie 2 «Sandbüel» geprüft. Eine Verlängerung der Stadtbuslinien ist gesamthaft betrachtet sehr kostenintensiv. Zudem ist die Verbindung für Islikon gegenüber der S-Bahn langsam und steht in Konkurrenz zur Buserschliessung von Gerlikon und dem Ortsteil von Gachnang.

Deshalb wurde als Möglichkeit die Verlängerung der «Thurtal S-Bahn» von Frauenfeld bis Islikon geprüft. Eine grobe Abklärung ergab, dass fahrplantechnisch die Standzeit in Frauenfeld für diese Verlängerung genutzt werden könnte. Jedoch muss hierfür in Islikon das ehemalige Gleis 1 reaktiviert und eine entsprechende Perronanlage erstellt werden. Die vertieften Machbarkeitsabklärungen müssen durch die SBB erfolgen. Dieser Infrastrukturausbau könnte zusammen mit der Gebietsentwicklung des Bahnhofumfelds Islikon erfolgen und Aufnahmen in den Bundeskredit STEP 2040 finden.

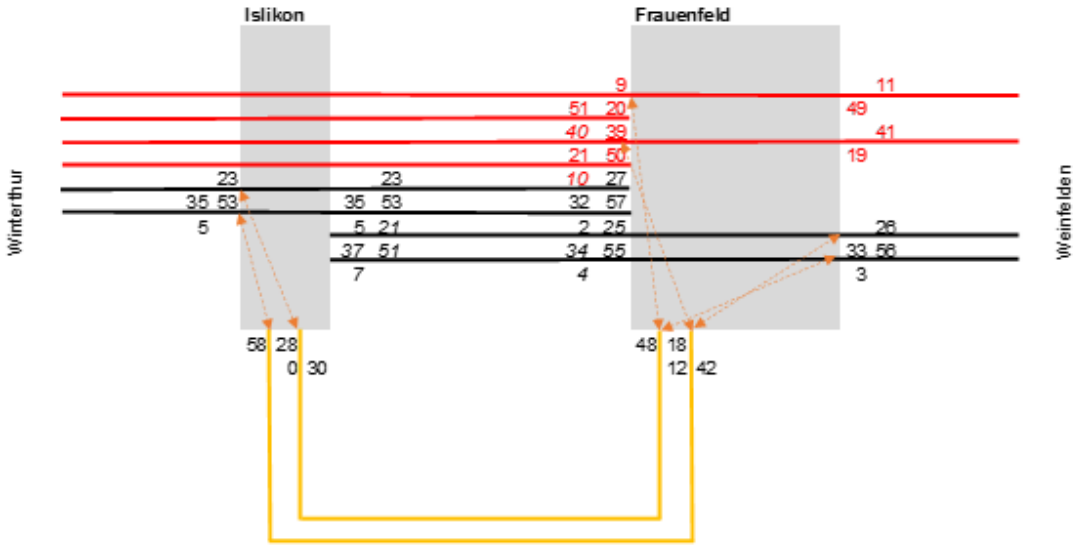

Abbildung 30; Fahrplankonzept S-Bahnverlängerung Thurtal nach Islikon

Abbildung 31; Situation Bahnhof Islikon

Felben-Wellhausen

Die S-Bahn aus Richtung Zürich hat in Frauenfeld eine Wendezeit von fünf Minuten. Dies genügt nicht, um die S-Bahn bis Felben-Wellhausen zu verlängern. Mit einer Umsteigezeit von 6-8 Minuten bestehen für Felben-Wellhausen in Frauenfeld schlanke Anschlüsse an den Fernverkehr von/nach Winterthur. Die Gesamtreisezeit nach Winterthur bleibt in etwa gleich. Trotzdem soll in der weiteren Angebotsplanungen eine direkte S-Bahnverbindung in der Agglomeration bzw. in Richtung Winterthur angestrebt werden.

6.4.2 S-Bahnhaltestelle Langdorf

Das Angebotskonzept STEP 2035 sieht fahrplantechnisch einen Halt der S-Bahn in Frauenfeld Langdorf im ½-h Takt vor. Jedoch bestünde mit dem neuen S-Bahnangebot ab dieser neuen Haltestelle keine direkte Verbindung nach Winterthur. Entsprechend verliert die Haltestelle für Pendler nach Winterthur aber auch aus Richtung Winterthur an Attraktivität. Das Angebot steht stark in Konkurrenz zum ausgebauten Fernverkehrsangebot ab dem Bahnhof Frauenfeld. Auf Basis der Berechnungen der Studie zur Nachfragepotenzialabschätzung «Zusätzliche S-Bahnhaltestellen Frauenfeld Ost und West» verliert die Haltestelle mit dem Angebot STEP 2035 ca. 1/3 des theoretischen Nachfragepotenzials und liegt damit bei unter 1'000 Einsteigern pro Tag. Für das ÖV-Gesamtsystem entsteht kein Nutzen.

In den nächsten Jahren findet die Siedlungsentwicklung in Frauenfeld schwerpunkmässig im Gebiet Murgbogen statt, welches im Einzugsbereich des Bahnhofs und nicht im Umfeld der geplanten S-Bahnhaltestelle liegt. Die hohen Investitionskosten der S-Bahnhaltestelle von ca. 23 Mio. CHF rechtfertigen eine Umsetzung der S-Bahnhaltestelle mit dem Angebot STEP 2035 nicht. Die S-Bahnhaltestelle Langdorf soll deshalb mit dem aktuellen Planungsstand nicht umgesetzt werden. Es macht aber langfristig Sinn, das Land für einen allfälligen späteren Bau der S-Bahnhaltestelle zu sichern.

6.4.3 Busangebot

Die Fernverkehrszüge von / nach Zürich werden mit STEP 2035 in einem 10/20 Minutentakt verkehren. Die Stadtbusstrategie 2030 sieht auf den drei Hauptlinien 1, 2 und 3 den Ausbau des Takts vom 15-Minutentakt auf einen 10-Minutentakt vor. Dieser Ausbau korrespondiert gut mit den neuen Anschlussmöglichkeiten am Bahnhof Frauenfeld. Um die gewünschte Anschlussqualität weiterhin anzubieten und das neue Potenzial für den ÖV zu nutzen,

macht dieser Ausbauschritt spätestens zum Zeitpunkt des Angebotsausbaus bei der Bahn Sinn.

Auch die Zubringerlinien beim Regionalverkehr sollen auf das neue Angebot ausgerichtet werden. Durch die neue Taktstruktur bestehen allenfalls Synergien zwischen Stadt- und Regionalverkehr. Diese sind in einem gesamtheitlichen Angebotskonzept zu prüfen und zu untersuchen.

7 Schwerpunkte zur Umsetzung

Für die Umsetzung des Gesamtbildes ist die Erarbeitung der planerischen Grundlagen für den Freiraum von zentraler Bedeutung. Damit ist eine Schärfung der strategischen Stossrichtungen möglich. Themenfelder der Freiraumbetrachtung sind Freiraumnutzungsaspekte, wie Begegnungsräume, Spiel- und Bewegungsräume, Einbezug unterschiedlicher NutzerInnen und Altersgruppen. Daneben sind auch ökologische, klimatische und stadträumliche gestalterische Aspekte wichtig.

Die Verbesserung der Freiraumqualität hat direkten Einfluss auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Insbesondere für die Entwicklungsgebiete sind die qualitativen Anforderungen an den Freiraum hoch. Zudem unterstützt sie die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Dies ist eine der Voraussetzung für das geforderte autoarme Wohnen. Entsprechend ist die Masterplanung für das Gebiet Murgbogen mit den definierten Anforderungen anzugehen.

Weitere wichtige Entwicklungsgebiete sind das Bahnhofumfeld in Islikon und das Bahnhofsumfeld von Felben-Wellhausen. Auch für diese sollen die definierten Anforderungen adaptiert werden, damit eine möglichst autoarme Nutzung angestrebt werden kann.

Um das erwartete Verkehrswachstum mit genügender Qualität abwickeln zu können, ist eine Verkehrslenkung notwendig. Die entsprechenden Konzepte sind vorzubereiten und etappiert umzusetzen. Weiter wird eine zielgerichtete Ergänzung des Strassennetzes notwendig sein (Römerstrasse). Erfahrungsgemäss dauert der Planungsprozess für Strassenneubauten lange. Entsprechend ist die Planung anzugehen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1; Aufbau Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld 6
Abbildung 2; Landschaftliche Grundstrukturen 8
Abbildung 3; Pendlerstatistik Stadt Frauenfeld (Quelle: Bundesamt für Statistik / Amt für Statistik Kt. TG, 2018) 10
Abbildung 4; Verkehrsbelastung ASP (Quelle: Verkehrsstudie N07, Anschluss Ost, SNZ 2020) 11
Abbildung 5; Verkehrsbelastungen 2015 (Quelle; Nationales Personenverkehrsmodell, NPVM Zustand 2015, Bundesamt für Raumentwicklung ARE) 12
Abbildung 6; ÖV Güteklassen (Quelle: map.geo.admin,ch; Bundesamt für Raumentwicklung, FPL 2021) 14
Abbildung 7; Einwohnerentwicklung 15
Abbildung 8; Entwicklung der Beschäftigten in Vollzeitäquivalenten 16
Abbildung 9; Agglomeration Frauenfeld, Siedlungsveränderung 1970 – 2020 (Quelle: Stadt Frauenfeld) 17
Abbildung 10; Siedlungsreserven gemäss Raum+(Quelle: ARE, Kanton Thurgau, 2018) 18
Abbildung 11; Zukunftsbild "klein, fein, vielfältig" (Quelle: Differenzierte Gewerbeentwicklung Regio Frauenfeld, 2021) 19
Abbildung 12; Strassenlärmbelastung Tag gem. sonBASE 2015 der Region Frauenfeld 20
Abbildung 13; Referenzzustand 2040 22
Abbildung 14; Leitsätze der Agglomeration Frauenfeld (Illustration: Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld) 23
Abbildung 15; Zielbild 2040 Agglomeration Frauenfeld 27
Abbildung 16; Murgraum im Gebiet Bleiche – mögliches Zukunftsbild (Illustration: Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld) 34
Abbildung 17; Murgraum im Gebiet Untere Vorstadt- mögliches Zukunftsbild (Illustration: Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld) 39
Abbildung 18; Ortszentrum Islikon – mögliches Zukunftsbild; (Illustration: Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld) 42
Abbildung 19; Entwicklungsgebiet Murgbogen - mögliches Zukunftsbild (Illustration: Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld) 48
Abbildung 20; Murgraum beim Lindenpark – mögliches Zukunftsbild (Illustration: Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld) 54
Abbildung 21; Entwicklungsgebiet Murgbogen – mögliches Zukunftsbild (Illustration: Matthias Gnehm im Auftrag der Stadt Frauenfeld) 59
Abbildung 22; Entwicklungsgebiet Murgbogen mit Teilgebieten 62
Abbildung 23; Neue Strassenverbindung Römerstrasse 65
Abbildung 24; Verkehrserschliessungskonzept Murgbogen 67
Abbildung 25; Verortung Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr 70
Abbildung 26; Übersicht Innenstadt (Zielzustand) 71
Abbildung 27; Gewässernetz Agglomeration Frauenfeld 73
Abbildung 28; links Bankplatz Altstadt Frauenfeld, rechts Schaffhauserplatz Frauenfeld (SNZ) 74

Abbildung 29; Murgraum in Frauenfeld mit grossem Freiraumpotenzial (SNZ) 75
Abbildung 30; Fahrplankonzept S-Bahnverlängerung Thurtal nach Islikon 76
Abbildung 31; Situation Bahnhof Islikon 77

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1; Wichtigsten Grundlagen und übergeordneten Planungen 7
Tabelle 2; Trendentwicklung Raumnutzer / Szenario Kanton gem. Amt für Statistik Kt. Thurgau (2016) 20
Tabelle 3; Zusammenfassung MOCA-Indikatoren (Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE) ... 22
Tabelle 4; Umsetzungsziele Landschaft / Freiraum 24
Tabelle 5; Umsetzungsziele Verkehr 25
Tabelle 6; Zielsystem Siedlung 26
Tabelle 7; Handlungsbedarf Landschaft 28
Tabelle 8; Handlungsbedarf öffentlicher Freiraum 29
Tabelle 9; Handlungsbedarf Verkehr 31
Tabelle 10; Handlungsbedarf Siedlung und Siedlungsumgebung 32
Tabelle 11; Städtebauliche Szenarien Murgbogen 64
Tabelle 12; Lösungsansätze Innenstadt 72