



Mobilität 2030

Vernehmlassungsbericht

Version 2.0 vom 21. April 2016

Verfasser:

Andy Heller, Kanton Thurgau, Tiefbauamt, Kantonsingenieur

Thomas Müller, Stadt Frauenfeld, Amt für Tiefbau und Verkehr, Stadtgenieur

Urs Ambühl, Stadt Frauenfeld, Amt für Tiefbau und Verkehr

Silvan Pleisch, Stadt Frauenfeld, Amt für Tiefbau und Verkehr

Verabschiedet vom Fachgremium am 8. März 2016

Alexander Biber, Kanton Thurgau, Amt für Raumentwicklung

Benedikt Eberle, Kanton Thurgau, Tiefbauamt

Heinz Egli, Stadt Frauenfeld, Amt für Stadtentwicklung

Christof Helbling, Stadt Frauenfeld, Amt für Hochbau und Stadtplanung

Werner Müller, Kanton Thurgau, Abt. öffentlichen Verkehr und Tourismus

Inhaltsverzeichnis

1	Übersicht und Methodik	1
1.1	Übersicht der Eingaben	1
1.2	Methodik der Beantwortung	3
2	Anpassungen am Mobilitätskonzept	3
3	Antworten Anträge Organisationen	4
4	Beantwortung Anträge Private	20
5	Anhang Fragebogen Vernehmlassung	24

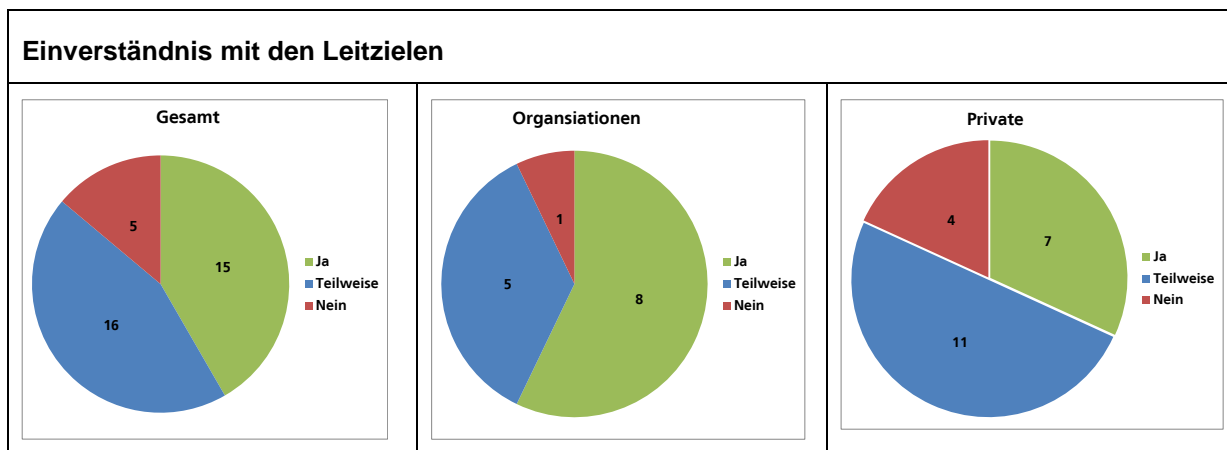
1 Übersicht und Methodik

Im Jahr 2015 erarbeitete die Stadt Frauenfeld zusammen mit dem Kanton Thurgau das Konzept Mobilität 2030 für die Stadt Frauenfeld. Das Mobilitätskonzept ist ein Strategiepapier von Kanton und Stadt zur Umsetzung der Massnahmen aus dem Agglomerationsrichtplan und den Agglomerationsprogrammen.

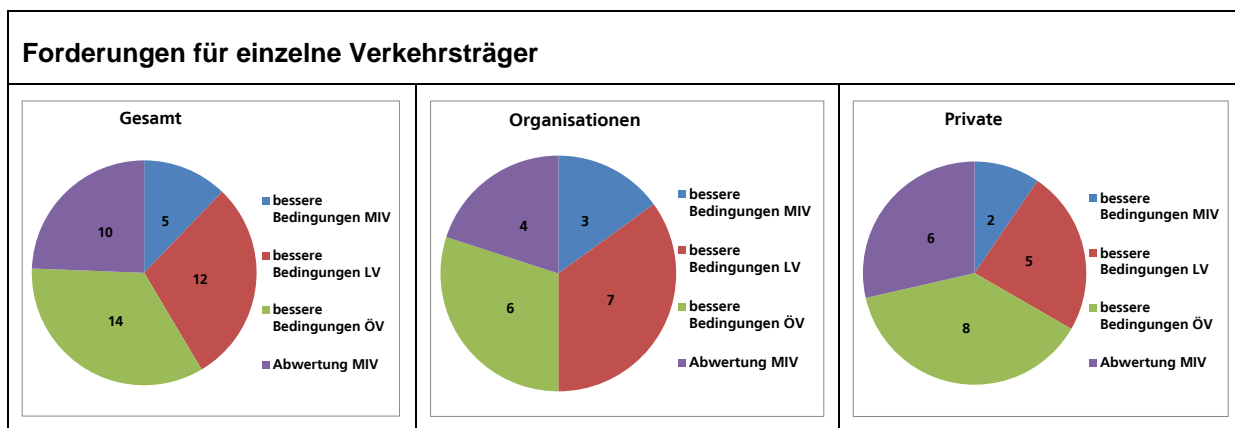
Nach Kenntnisnahme des Mobilitätskonzepts durch den Regierungsrat sowie der Genehmigung durch den Stadtrat wurde das Konzept an der Martini Mäss im November 2015 der Öffentlichkeit vorgestellt. Gleichzeitig begann die Vernehmlassung des Konzepts, welche bis zum 15. Januar 2016 dauerte.

1.1 Übersicht der Eingaben

Insgesamt nahmen 15 Organisationen und 26 Private an der Vernehmlassung teil. Die Privaten benutzten mehrheitlich das vorbereitete Formular. Organisationen äusserten sich mehrheitlich in anderer Form (z.B. Briefform). In den nachfolgenden Grafiken wurden die Hauptaussagen der Eingaben zusammengefasst. Sie geben eine Übersicht zu den wichtigsten Fragestellungen der Vernehmlassung.

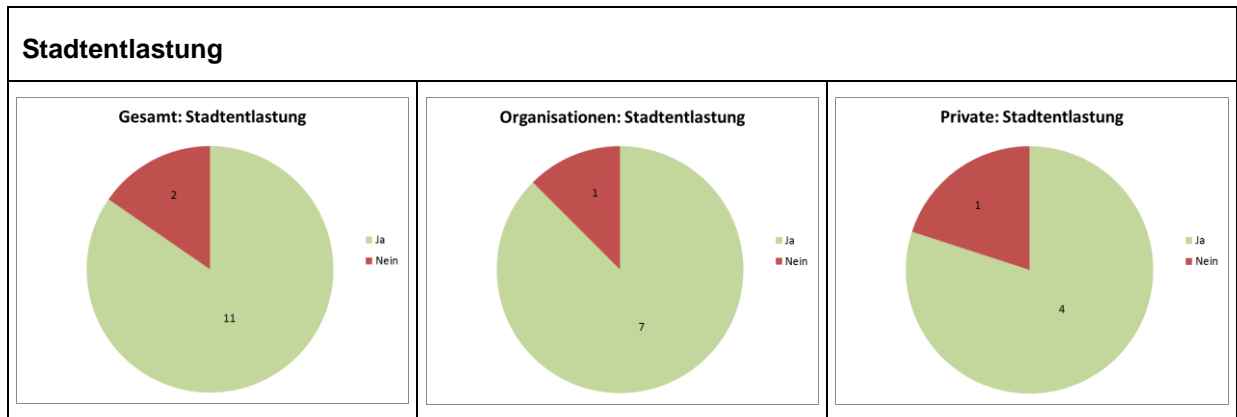


Die Teilnehmenden der Vernehmlassung sind mehrheitlich mit den Zielen des Mobilitätskonzepts einverstanden. Eine Organisation und vier Private sind mit den Zielen nicht einverstanden.



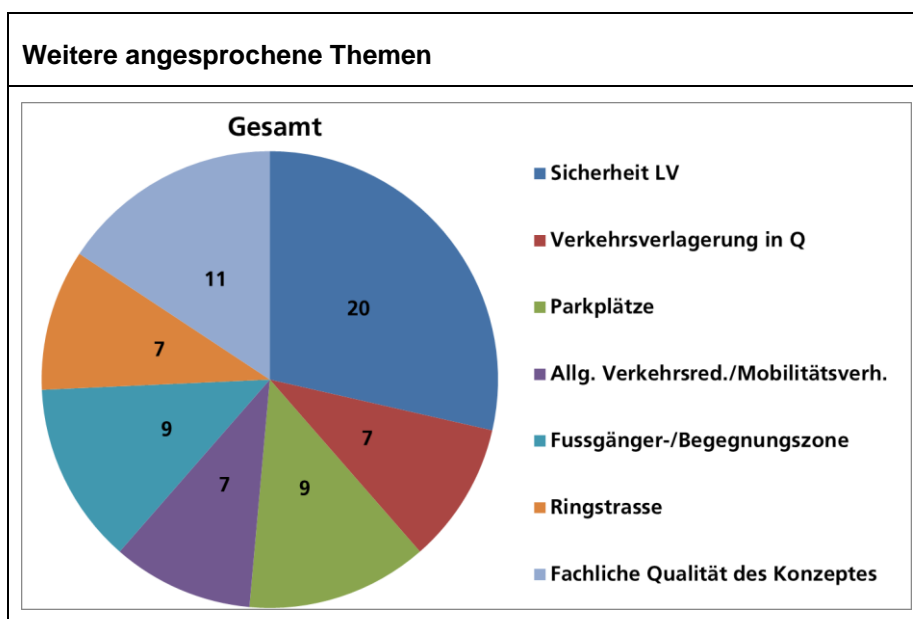
In den Stellungnahmen wurden mehrheitlich für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und für den Langsamverkehr (LV) bessere Bedingungen gefordert. Die Forderungen nach besseren Bedingungen für den

motorisierten Individualverkehr (MIV) waren weniger ausgeprägt als die Forderungen, den MIV abzuwerten bzw. ihm weniger Platz zuzugestehen.



Erwartungsgemäss unterschiedlich wurden die Stadtentlastung sowie die Parkplatzpolitik beurteilt. Eine Mehrheit befürwortet eine Umsetzung der Stadtentlastung. Davon spricht sich ein Teil explizit dafür aus, dass diese vor der Umgestaltung der Strassenräume in der Innenstadt erfolgen soll. Beim Parkplatzangebot decken die Eingaben zum Parkplatzausbau bis zur Halbierung des bestehenden Angebots ein breites Spektrum ab.

Neben den erwähnten Themen wurden in den Vernehmlassungsantworten weitere Punkte der Mobilität erwähnt.



Mehrheitlich forderten die Teilnehmenden sicherere Routen für den Langsamverkehr. Weiter wurde von mehreren Personen gefordert, dass sich der Verkehr nicht weiter in die Quartiere verlagern soll. Insbesondere die Ringstrasse wurde genannt.

Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Vernehmlassung erachten das Mobilitätskonzept als zu wenig konkret.

1.2 Methodik der Beantwortung

Insgesamt nahmen 15 Organisationen an der Vernehmlassung teil. Die Anträge der Organisationen werden einzeln beantwortet. Die 26 Stellungnahmen der Privaten werden pro Thema des Fragebogens zusammenfassend beantwortet. Auf Einzelinteressen oder Themen, die nicht das Mobilitätskonzept betreffen, wird nicht eingegangen.

Wurde ein Thema bei verschiedenen Punkten angesprochen, wird es im vorliegenden Bericht nur unter einem Punkt aufgeführt.

2 Anpassungen am Mobilitätskonzept

Forderungen auf Projektstufe können nicht ins Mobilitätskonzept einfließen

Wie im Kapitel 1 ersichtlich, ist die Bandbreite an Eingaben und Bemerkungen zum Mobilitätskonzept ausgesprochen gross. Viele Eingaben, insbesondere von Privaten, betreffen aber nicht die Bearbeitungsebene des Mobilitätskonzepts, sondern fordern bereits detaillierte Aussagen oder spezifische Massnahmen. Solche Forderungen können nicht ins Mobilitätskonzept einfließen. Stattdessen können sie später auf Projektstufe aufgenommen und beantwortet werden. Die Öffentlichkeit wird bei der Erarbeitung der Projekte die Möglichkeit zur Stellungnahme erhalten. Eine fristgerechte Umsetzung der Projekte wird angestrebt.

Zusätzlicher Handlungsbedarf im Langsamverkehr

Die Eingaben zeigen, dass der Handlungsbedarf im Langsamverkehr grösser ist, als er dem Mobilitätskonzept zugrunde gelegt wurde. Die Stadt nimmt als zusätzliche Massnahme ein Langsamverkehrskonzept in das Mobilitätskonzept auf. Dieses wird erarbeitet und laufend, mit dem in Erarbeitung stehenden kantonalen Langsamverkehrskonzept, abgeglichen.

Machbarkeitsabklärungen zur zentrumsnahen Stadtentlastung liegen bis 2017 vor

Verschiedene Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Vernehmlassung fordern eine schnellere Umsetzung der zentrumsnahen Stadtentlastung, teilweise vor der Umgestaltung der Strassenräume in der Innenstadt. Die Planung für eine Netzergänzung wird weitergeführt. Es ist vorgesehen, bestehende Varianten (allenfalls ergänzt) zu vergleichen. Die Federführung liegt dabei beim Tiefbauamt des Kantons Thurgau unter enger Begleitung durch den Stadtrat. Die Machbarkeitsabklärungen liegen gemäss Umsetzungsplan des Mobilitätskonzepts bis 2017 vor und sollen mithelfen, finanziell tragbare Varianten zu finden. Das Potential zur städtebaulichen Aufwertung, welches eine verkehrliche Entlastung zulässt, soll aufgezeigt werden.

3 Antworten Anträge Organisationen

CH		
Antrag		Antwort
1	Das Mobilitätskonzept 2030 ist so anzupassen, dass die Vorgaben des Richtplans Siedlung und Verkehr 2011 vollumfänglich eingehalten sind.	Die Massnahmen des Richtplans und der Agglomerationsprogramme sind im Mobilitätskonzept enthalten. Das Mobilitätskonzept ist ein nachgelagertes Umsetzungsinstrument des Richtplans Siedlung und Verkehr. Es ist ein Strategiepapier von Kanton und Stadt. Aufgrund der neuen Ausgangslage bzgl. Stadtentlastung musste eine neue Priorisierung der Massnahmen stattfinden.
2	Die Priorisierung der Massnahmen soll sich primär an der Dringlichkeit des Handlungsbedarfs gemäss Richtplan Siedlung und Verkehr 2011 orientieren.	Siehe Antwort 1.
3	Als generelles Ziel sind zusätzliche Aufenthaltsflächen für Fussgänger in das Mobilitätskonzept 2030 aufzunehmen.	Dieses Anliegen ist im Mobilitätskonzept berücksichtigt (vgl. 4.1 Teilziele, Teilziel 3).
4	Der Stadtrat entwickelt partizipativ (Politik, Bevölkerung, Fachleute – ohne Verkehrsplaner, Strassenbauer und Tiefbauämter) ein Leitbild «Gestaltung öffentlicher Räume, Plätze und Lebensadern» und richtet die weitere Planung, insbesondere Richtpläne daran aus.	Die Strassenräume werden im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten geplant und umgesetzt. Dabei sind Fachleute verschiedenster Prägungen dabei. Die Strassenräume müssen aber weiterhin verkehrlich funktionieren, weshalb der Einbezug von städtischen und kantonalen Verkehrsplanern notwendig ist. Die Bevölkerung wird in geeigneter Form in die Projekte einbezogen.
5	Seite 7, Abschnitt 3.2: Als zusätzliches Kriterium einer stadtverträglichen Mobilität sind Verträglichkeitsprobleme zwischen Siedlung und Verkehr zu berücksichtigen.	Zielkonflikte werden im Mobilitätskonzept Kapitel 4.2 behandelt.

6	<p>Unter Teilziele (Seite 8) ist zusätzlich der Aspekt Sicherheit explizit zu erwähnen.</p>	<p>Zur Attraktivität des Langsamverkehrs gehört generell ein hohes Sicherheitsgefühl. Diesem Aspekt wird mit Teilziel 1 Rechnung getragen (vgl. 4.1 Teilziele).</p>
7	<p>Das Mobilitätskonzept 2030 ist im Kapitel 8. Umsetzungspläne wie folgt zu ergänzen:</p> <p>a) Auf der Promenadenstrasse und auf der Zürcherstrasse im Abschnitt Vorstadt bis Zeughaus ist bis spätestens Ende 2017 eine Tempo 30-Zone einzuführen.</p> <p>b) Nach Abschluss der Bauarbeiten am Postgebäude ist eine Umgestaltung der Rheinstrasse (südlich Bahngleis bis und mit Rathausplatz) zu realisieren, die eine Tempo 30-Zone, bessere Querungsmöglichkeiten sowie Massnahmen zur Priorisierung des Stadtbusses umfasst.</p>	<p>a) Dieses Anliegen wird im Rahmen der Massnahme Promenade geprüft.</p> <p>b) Eine Neugestaltung wird im Rahmen der Massnahme Rheinstrasse - Rathaus geprüft.</p>
8	<p>Auf weitere Studien zu Entlastungsstrassen ist zu verzichten.</p>	<p>Die Stadtentlastung ist Teil des Richtplans Siedlung und Verkehr und wird von verschiedenen Seiten auch in der öffentlichen Vernehmlassung gefordert. Deshalb müssen weitere Vorbereitungsarbeiten zur Umsetzung getroffen werden.</p>
9	<p>Fuss- und Veloverkehr: Die Stadt Frauenfeld gibt sich ein verbindliches Ziel bezüglich Modal Split im Jahr 2030 entsprechend den Zielen in Richtplan und Mobilitätskonzept. Die Massnahmen richten sich auf dieses Ziel aus.</p>	<p>Um eine Verkehrsverlagerung zu erreichen, wird das Konzept Mobilität 2030 mit dem noch nicht vorliegenden Langsamverkehrskonzept des Kantons abgeglichen. Es wird ein städtisches Langsamverkehrskonzept erarbeitet.</p>
10	<p>Die Stadt Frauenfeld prüft die Übernahme der Kantonsstrassen in der Innenstadt als Massnahme zur Stärkung der Planungsautonomie.</p>	<p>Solange keine Alternative für den Durchgangsverkehr besteht, ist eine Übernahme aus verkehrlichen und rechtlichen Gründen (Durchgangsstrassenverordnung des Bundes) nicht möglich. Kanton und Stadt suchen nach einer gemeinsamen Lösung. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr und den Ziel-/Quellverkehr zu trennen.</p>

11	Die Kosten/Nutzenanalyse zur Beurteilung der Schlüsselprojekte (M 2030 S. 23) ist zu veröffentlichen.	Die Kosten-Nutzenanalysen wurden von Stadt und Kanton in Workshops einzeln durchgeführt. Bei der vertieften Bearbeitung der einzelnen Projekte wird eine Kosten-Nutzenanalyse dargestellt.
12	Der Kanton Thurgau und die Stadt Frauenfeld erarbeiten je ein (möglichst aufeinander abgestimmtes) Mobilitätsmanagement für das Personal und die Besucher ihrer Verwaltungen.	Fördermassnahmen für die Nutzung des ÖV finden bei der Stadt- und Kantonalverwaltung schon heute statt (Beitrag an ÖV-Abo). Weiterführende Massnahmen sind Sache der entsprechenden Verwaltungsstellen.
13	Die vorhandenen Studien/Berichte zu den Schlüsselprojekten (siehe Liste M 2030 S. 23), die im Auftrag von Stadt und Kanton erstellt wurden, sind auf der Website der Stadt Frauenfeld zu veröffentlichen. Dazu gehören insbesondere die Studien/Berichte zur Zürcherstrasse Ost und zur Arealentwicklung Langdorf (u.a. Bericht vom Juli 2013).	Das Mobilitätskonzept 2030 befindet sich auf Konzeptebene. Auf Berichte und Studien, welche unterschiedliche Zwischenstände in der Planung darstellen, wird bewusst verzichtet, um eine Diskussion auf detaillierter Projektebene zu verhindern. Im Rahmen von projektspezifischen Mitwirkungen ist eine Veröffentlichung aber vorgesehen.

CVP		
Antrag		Antwort
14	Klares und unmissverständliches Bekenntnis mit dem Ziel der Realisierung einer zentrumsnahen Umfahrung	Die Planung einer zentrumsnahen Stadtentlastung wird weiterverfolgt. Sie ist Bestandteil der Mobilität 2030. Ein Vergleich finanziell tragbarer Varianten (Machbarkeitsstudie) liegt bis 2017 vor.
15	Es ist ein ausgewogenes Miteinander von MIV, LV und ÖV anzustreben.	Derzeit werden die Strassenräume der Innenstadt stark durch den motorisierten Individualverkehr MIV dominiert. Ein ausgewogenes Miteinander wird im Rahmen der BGK's (Betriebs- und Gestaltungskonzept) angestrebt. Aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse, können aber nicht alle Forderungen der einzelnen Verkehrsträger erfüllt werden. Zielkonflikte bleiben immer bestehen.

16	<p>Sämtliche konkreten Massnahmen sind somit auf ihre Wirkung zu prüfen und in Bezug auf mögliche Zielkonflikte abzustimmen. In gleicher Weise sind auch die finanziellen Kosten und Folgen in jedem Einzelfall genau zu analysieren.</p>	<p>Eine Kosten-/Wirksamkeitsanalyse fand bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts statt. Sie wurden von Stadt und Kanton in Workshops einzeln durchgeführt und anschliessend harmonisiert. Sie war die Basis für die Priorisierung. Bei der Erarbeitung der konkreten Konzepte soll dieselbe Methodik weiterhin angewendet werden.</p>
----	---	--

EDU		
Antrag		Antwort
17	<p>Der MIV darf nicht stark behindert werden. Bei der Innenverdichtung soll das Baugesetz zu Gunsten der Bauherrschaft ausgelegt werden.</p>	<p>Die Kapazität des bestehenden Strassennetzes ist in den Spitzenstunden teilweise stark ausgereizt. Derzeit werden die Strassenräume der Innenstadt durch den motorisierten Individualverkehr MIV dominiert. Ein ausgewogenes Miteinander wird im Rahmen der BGK's (Betriebs- und Gestaltungskonzept) angestrebt, dabei ist insbesondere auch der Sicherheit und der Lebensqualität sowie der Umwelt Rechnung zu tragen. Aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse, können aber nicht alle Forderungen der einzelnen Verkehrsträger erfüllt werden. Zielkonflikte bleiben immer bestehen.</p> <p>Grundsätzlich gilt für sämtliche Bauten das Baureglement der entsprechenden Bauzonen. Eine Abweichung erfolgt nur in begründeten Fällen.</p>
18	<p>Massnahmen zur Fahrplanstabilität werden unterstützt. Die Hauptachsen sind für den MIV und nicht Aufenthaltsflächen.</p>	<p>Die Fahrplanstabilität ist ein wichtiger Eckpfeiler, zumal der zukünftige Mehrverkehr zu einem grösseren Teil mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden soll.</p> <p>Im Weiteren siehe Antwort 17.</p>

19	<p>Stadtentlastung muss weiter verfolgt werden. Flankierende Massnahmen dürfen nicht umgesetzt werden wie wenn es eine Stadtentlastung geben würde.</p> <p>Frauenfeld muss sich gegenüber dem Kanton für die Mobilitätsansprüche einsetzen.</p>	<p>Die Planung einer Stadtentlastung wird weiterverfolgt. Sie ist Bestandteil der Mobilität 2030.</p> <p>Das Mobilitätskonzept wurde zusammen mit dem Kanton erarbeitet. Mit dem Mobilitätskonzept besteht eine gemeinsame Umsetzungsstrategie.</p>
----	---	---

EVP		
Antrag		Antwort
20	<p>Der Stadtrat muss bezüglich „Verkehr“ und „Mobilität“ couragierter vorgehen. Dabei darf ihn auch die Erfahrung mit der vor Jahren abgelehnten F21 nicht zurückhalten. Der Stadtrat muss sich auch mit der sehr wahrscheinlichen Möglichkeit auseinandersetzen, dass der MIV stärker wächst als er sich dies wünscht. Wenn er dies nicht tut, plant er schlussendlich an den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer vorbei. Dieser Tatsache trägt das Konzept zu wenig Rechnung, hier wünschen wir einen breiteren Fokus.</p>	<p>Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die angestrebten Ziele ehrgeizig sind. Bei der Ausarbeitung der Projekte werden unter der Berücksichtigung der Zielkonflikte die Ansprüche der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt.</p>
21	<p>Wir fordern den Stadtrat auf, nun konkrete Projekte auszuarbeiten und umsetzbare Massnahmen vorzuschlagen.</p>	<p>Dies ist mit der Umsetzung gemäss Massnahmenplan vorgesehen.</p>

FDP		
Antrag		Antwort
22	Die Aufteilung des Mehrverkehrs wird als unrealistisch betrachtet. Mehrverkehr ist auch durch die Strassen (MIV) aufzunehmen	Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die angestrebten Ziele ehrgeizig sind. Bei der Ausarbeitung der Projekte werden unter der Berücksichtigung der Zielkonflikte die Ansprüche der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt. Insbesondere gilt es auch, die Sicherheit für zu Fussgehende sowie für Velofahrende zu gewährleisten. Zudem sind die Aspekte der Lebensqualität und Umwelt zu berücksichtigen.
23	Der Begriff konsequente Innenverdichtung ist zu umschreiben.	Basierend auf den Vorgaben des Raumplanungsgesetzes wird künftig eine Siedlungsentwicklung nach Innen angestrebt, das heisst: eine dichtere Wohn- und Arbeitsplatznutzung in bestehenden Siedlungsgebieten. Dies erfolgt im Rahmen des Baureglements respektive der entsprechenden Stadtplanungsprojekte. Analysen zeigen, dass eine Innenverdichtung zur Zielerreichung des Mobilitätskonzepts beiträgt.
24	Die Frauenfeld-Wil Bahn ist in die Planung miteinzubeziehen. Der Rathausplatz und die St. Gallerstrasse sollen von der Bahn befreit werden. Die Bahn ist in das Entwicklungsgebiet Langdorf und Auenfeld zu verlängern.	Die vorgeschlagenen Tramvarianten werden als utopisch beurteilt. Das Nachfragepotenzial ist (auch aufgrund des nicht mehr direkt erschlossenen Bahnhofs) viel zu klein und steht in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden Investitions- und Betriebskosten.

25	Eine Planung (Variante Stäheli / IG Schmetterling) der Stadtentlastung muss heute beginnen, damit ein Spatenstich 2025 erfolgen kann.	Im Rahmen des Richtplans Siedlung und Verkehr wurden unterschiedlichste Varianten geprüft. Die Variante 3 Altstadttring, welche u.a. im Rahmen des Richtplans Siedlung und Verkehr geprüft wurde, entspricht von den verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen her der Variante Stäheli resp. IG Schmetterling. Von den kleinräumigen Varianten wurde im Rahmen des Richtplans eine andere Variante für die weitere Planung bevorzugt. Aufgrund der neuen Ausgangslage bei der Finanzierung werden bei der weiteren Projektbearbeitung verschiedenen Varianten einander gegenübergestellt. Die Variante Stäheli / IG Schmetterling kann aufgenommen werden.
26	¼-h Takt von 6-23 beim öffentlichen Verkehr und Abstimmung der Abfahrtszeiten auf die Züge nach Winterthur und Weinfelden.	Ein Ausbau des durchgehenden ¼-h Takt wird im Rahmen des Konzepts ÖV 2030 geprüft. Fahrplantechnisch sind bei einem ¼-h Takt am Bahnhof nur in eine Richtung schlanke Schnellzugsanschlüsse möglich.
27	Genügend Abstellplätze beim Bahnhof	Gemäss Erhebungen stehen auf dem unteren und oberen Mätteli genügend Parkplätze zur Verfügung.
28	Es sind neue Finanzierungsformen für grosse Projekte zu eruieren.	Im Rahmen der Agglomerationsprojekte können heute Bundesgelder beantragt werden. Weitere Möglichkeiten wie Road-Pricing o.ä. sind langfristig prüfenswert.

Gewerbeverband und Industrie und Handelsverein		
Antrag		Antwort
29	Mobilitätskonzept setzt den falschen Schwerpunkt. Die Entlastungsstrasse muss forciert werden. Bauarbeiten in der Stadt für Massnahmen, die wenig bringen, führen zu Verkehrsbehinderungen.	<p>Die Planung einer Stadtentlastung wird weiterverfolgt. Sie ist Bestandteil der Mobilität 2030. Ein Vergleich finanziell tragbarer Varianten (Machbarkeitsstudie) liegt bis 2017 vor.</p> <p>Die Kapazität des bestehenden Strassennetzes ist in den Spitzenstunden teilweise stark ausgereizt. Derzeit werden die Strassenräume der Innenstadt durch den motorisierten Individualverkehr MIV dominiert. Ein ausgewogenes Miteinander wird im Rahmen der BGK's (Betriebs- und Gestaltungskonzept) angestrebt, dabei ist insbesondere auch der Sicherheit und der Lebensqualität sowie der Umwelt Rechnung zu tragen. Aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse, können aber nicht alle Forderungen der einzelnen Verkehrsträger erfüllt werden. Zielkonflikte bleiben immer bestehen.</p>

Grüne Partei		
Antrag		Antwort
30	Die Anzahl Gebühren- und Kundenparkplätze muss radikal reduziert werden. Mit einer Halbierung wäre man im Bereich des historischen Zürcher Parkplatzkompromisses.	Die Bedürfnisse und Möglichkeiten werden mit der Massnahme „Abstell- und Parkplatzreglement“ eruiert und umgesetzt. Auf die Anzahl bestehender privater Parkplätze hat die Stadt keine Einflussmöglichkeiten.
31	Die Plätze von Frauenfeld sollen wieder den Menschen gehören und nicht den Autos.	Die Strassenräume werden im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten geplant und umgesetzt. Dabei sind Fachleute verschiedenster Prägungen dabei. Die Strassenräume müssen aber weiterhin verkehrlich funktionieren.

32	Attraktivitätssteigernde Massnahmen um die Menschen in den Quartieren zu halten.	<p>Im Mobilitätskonzept sieht die Massnahme „Quartierzentren“ solche Massnahmen vor. Sie sind auch Bestandteil der Agglomerationsprogramme.</p> <p>Im Rahmen der Stadtplanung werden entsprechende Massnahmen ebenfalls forciert (Bsp. Quartierladen Huben).</p>
33	Es braucht durchgängige, umweg- und schwellenfreie Fusswege.	Um eine Verkehrsverlagerung zu erreichen, wird das Konzept Mobilität 2030 mit dem noch nicht vorliegenden Langsamverkehrskonzept des Kantons abgeglichen. Zudem wird ein städtisches Langsamverkehrskonzept erarbeitet.
34	Die Sicherheit der Velowege muss verbessert werden und zwar nicht auf den Nebenschauplätzen, sondern vor allem auf den Hauptverkehrsachsen.	Die Sicherheit wird laufen überprüft und entsprechend dem Kosten-Nutzen-Faktor beurteilt respektive verbessert. Auf den Hauptverkehrsachsen erfolgt als nächster konkreter Schritt der Ausbau der Bahnhofstrasse mit beidseitigen Radstreifen.
35	Es braucht mehr geschützte Stellplätze in direkter Nähe zu den Haltestellen des ÖV und publikumsintensiven Nutzungen.	Dieser Aspekt wird in das Langsamverkehrskonzept aufgenommen.
36	Die Attraktivität der ÖV-Haltestellen muss verbessert werden.	Vom Mobilitätskonzept unabhängig wird zurzeit ein Haltestellenkonzept erarbeitet, dies in erster Linie im Hinblick auf die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Grünliberale Partei		
Antrag		
Antwort		
37	<p>Die angestrebte Verteilung des Mehrverkehrs erfordert eine entsprechende Priorisierung. Die geplanten Massnahmen bevorzugen weiterhin den MIV.</p>	<p>Derzeit werden die Strassenräume der Innenstadt stark durch den motorisierten Individualverkehr MIV dominiert. Ein ausgewogenes Miteinander wird im Rahmen der BGK's (Betriebs- und Gestaltungskonzept) angestrebt. Aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse, können aber nicht alle Forderungen der einzelnen Verkehrsträger erfüllt werden. Zielkonflikte bleiben immer bestehen.</p>
38	<p>Das Temporegime auf den Strassen und Gefahrenstellen für Velofahrenden sollen entschärft werden.</p>	<p>Das Geschwindigkeitsregime ist im Richtplan Siedlung und Verkehr festgehalten. Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden laufend geprüft. Auf den Hauptverkehrsachsen erfolgt als nächster konkreter Schritt der Ausbau der Bahnhofstrasse mit beidseitigen Radstreifen.</p>
39	<p>Höhere Taktrate bei den Bussen, selbstfahrende Busse</p>	<p>Ein Ausbau des durchgehenden ¼-h Takt wird im Rahmen des Konzepts ÖV 2030 geprüft. Fahrplantechnisch sind bei einem ¼-h Takt am Bahnhof nur in eine Richtung schlanke Schnellzugsanschlüsse möglich.</p> <p>Die Entwicklung der Bustechnologien wird von der Stadtbuss-Verwaltung verfolgt.</p>
40	<p>Eine App, welche die nächste Verbindung zeigt</p>	<p>Die Ostwind APP, welche auch den Stadtbuss umfasst, gibt es bereits: http://www.ostwind.ch/apps</p>
41	<p>Bessere Anbindung der Fussgängerzonen ans ÖV Netz</p>	<p>Um eine Verkehrsverlagerung zu erreichen, wird das Konzept Mobilität 2030 mit dem noch nicht vorliegenden Langsamverkehrskonzept des Kantons abgeglichen. Zudem wird ein städtisches Langsamverkehrskonzept erarbeitet.</p> <p>Zudem wird zurzeit ein Haltestellenkonzept erarbeitet, dies in erster Linie im Hinblick auf die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes.</p>

42	Bessere Lösung für Pendler von ausserhalb Frauenfeld, welche zum Bahnhof fahren	Dieses Anliegen wird mit der Massnahme «Kombinierte Mobilität» geprüft.
43	Mehr abgetrennte oder breitere Radstreifen bei Strassen mit Geschwindigkeiten über 50 km/h	Auf Stadtgebiet gibt es nur wenige Strassenabschnitte mit Geschwindigkeit über 50 km/h. Entsprechende Massnahmen werden bei Sanierungsmassnahmen geprüft. Die meisten Hauptachsen verfügen bereits über abgetrennte Radwege.
44	Hindernissfreie Übergänge über viel befahrene Strassen für den LV, Sanierung von Gefahrenstellen, sichere Angebote für Veloparking am Bahnhof	Um eine Verkehrsverlagerung zu erreichen, wird das Konzept Mobilität 2030 mit dem noch nicht vorliegenden Langsamverkehrskonzept des Kantons abgeglichen. Zudem wird ein städtisches Langsamverkehrskonzept erarbeitet. In diesem werden die Anliegen aufgenommen.

PostAuto AG		
Antrag		Antwort
45	Parkierungsmöglichkeit bei den öV Haltestellen sind wichtig.	Dieses Anliegen wird mit der Massnahme «Kombinierte Mobilität» geprüft.
46	Ein Bikeshare Angebot soll flächendeckend betrieben werden.	Dieses Anliegen wird mit der Massnahme «Kombinierte Mobilität» geprüft.

Pro Velo		
Antrag		Antwort
47	Es fehlen Grundlagen zur Ist-Nutzung des Veloverkehrs. Es bräuchte eine kritische Aufarbeitung des Ist-Bestandes.	Aufgrund des kantonalen Langsamverkehrskonzepts, resp. dem Abgleich der Mobilität 2030 damit, können einzelnen Aspekte der Ist-Nutzung vertieft untersucht. Im Rahmen des Richtplans Siedlung und Verkehr wurde ein Velocheck durchgeführt. Dieser wird laufend aktualisiert.
48	Es fehlt eine Velostation im Konzept.	Es besteht grundsätzlich eine Velo-Station im P+R-Gebäude. Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes wird ein Neubau geprüft.
49	Neuerarbeitung des Konzepts nach Erscheinen des kantonalen Langsamverkehrskonzepts	Eine gesamte Neuerarbeitung aufgrund des Langsamverkehrskonzepts des Kantons ist nicht zielführend. Das Mobilitätskonzept muss sämtliche Verkehrsträger berücksichtigen. Die Mobilität 2030 wird mit dem kantonalen Langsamverkehrskonzept abgeglichen. Als zusätzliche Massnahme wird ein Langsamverkehrskonzept aufgenommen.

SP		
Antrag		Antwort
50	Zusammenfassend findet die SP die vorgeschlagenen Massnahmen zugunsten von ÖV/LV zu wenig wirksam und innovativ, um die angestrebte Übernahme des Mehrverkehrs durch ÖV/LV zu erreichen.	Mit den Massnahmen Verkehrsmanagement und ÖV 2030 werden die konkreten Massnahmen zur Förderung des ÖV ausgearbeitet. Die Mobilität 2030 wird mit dem kantonalen Langsamverkehrskonzept abgeglichen. Zudem wird ein Langsamverkehrskonzept als Massnahme aufgenommen.

51	Massnahme ÖV 2030 und Busbevorzugungen sind vorzuziehen.	Das ÖV Konzept 2030 wird bis 2017 erarbeitet. Es wird einen Umsetzungsplan enthalten. Die Massnahmen für die ÖV-Bevorzugung werden in diesem Jahr definiert und im Rahmen der BGK's (Betriebs- und Gestaltungskonzept) umgesetzt.
52	Sanierung St. Gallerstrasse verschieben nach 2025	Die St. Gallerstrasse ist in einem sehr schlechten Zustand. Deshalb muss sie dringend saniert werden. Sie wird mittels Betriebs- und Gestaltungskonzept auf die neuen Nutzungsformen ausgerichtet.
53	Promenade vorziehen auf 2018	Die Massnahme Promenade ist im Massnahmenpaket 1 (2016-2022) enthalten. Die angegebenen Zeitspannen sind auf die Zeitschienen der Agglomerationsprogramme des Bundes sowie den Sanierungsbedarf von Strasse und Werkleitungen abgestimmt.

SVP		
Antrag		Antwort
54	Wie gross soll unserer Stadt werden	Dem Mobilitätskonzept wurde das Verkehrswachstum der vergangenen Jahre hinterlegt. Massgebend für die bauliche Entwicklung sind die Instrumente der Raumplanung (Richtplan, Zonenplan etc.).

55	Ziel zentrumsnahe Verkehrsentslastung	<p>Die Planung einer zentrumsnahen Stadtentlastung wird weiterverfolgt. Sie ist Bestandteil der Mobilität 2030. Ein Vergleich finanziell tragbarer Varianten (Machbarkeitsstudie) liegt bis 2017 vor.</p> <p>Diese Massnahme kann, wie auch andere Massnahmen, zur Erreichung der Teilziele 2, 3 und 4 führen (vgl. Mobilitätskonzept, 4.1., Teilziele). Aufgrund der fehlenden Finanzierungslösung und des Projektstandes ist eine Realisierung im Betrachtungszeitraum schwierig. Die Grundlagen und ein Variantenvergleich werden aber zeitnah weiterentwickelt.</p>
56	Wo sind die Neuigkeiten im Mobilitätskonzept	<p>Aufgrund der neuen Ausgangslage bei der Stadtentlastung wurden die Massnahmen in Zusammenarbeit mit dem Kanton priorisiert. Damit werden alle relevanten verkehrlichen Projekte zusammengeführt und es entsteht ein Leitfaden der Umsetzungsabfolge insbesondere für die Fachebene. Das Mobilitätskonzept ist die gemeinsame Strategie zur Umsetzung des behördenverbindlichen Richtplans sowie der Massnahmen der Agglomerationsprogramme. Zudem werden mit der Überprüfung und Erarbeitung von weiteren Massnahmen die Weichen für die nächsten Jahre gestellt.</p>
57	Stadtentlastung vor Sanierung der Rheinstrasse	<p>Die Grundlagen zur Stadtentlastung werden zeitnah erstellt. Die Sanierung der Rheinstrasse – Rathausplatz mittels BGK (Betriebs- und Gestaltungskonzept) ist auf den Zeithorizont 2023-2026 vorgesehen. Bis dann sollte die Variante Stadtentlastung bekannt sein. Nebst den verkehrlichen Aspekten ist auch der Lebensqualität und der Umwelt Rechnung zu tragen.</p>

58	S-Bahnhaltestelle Langdorf bis jetzt immer 2018, jetzt bis 2026	Gemäss Agglomerationsprogramm wäre eine Umsetzung bis 2018 vorgesehen. Damit der Bund die Leistungsvereinbarung unterzeichnet, muss die Haltestelle im Kantonalen Richtplan festgesetzt und der Bau, sowie das Betriebsregime mit der SBB und anderen Betroffenen geregelt werden. Diese Verhandlungen laufen zurzeit. Eine frühere Realisierung ist daher aus politischen, rechtlichen und baulichen Gründen nicht möglich.
59	Was hat die Erstellung des Konzepts gekostet und die Zeitung gekostet?	Für das Mobilitätskonzept inkl. der öffentlichen Vernehmlassung wurde ca. 65'000 Franken ausgegeben.
60	Wie war der Vernehmlassungsrücklauf?	Diese Frage wird unter 1.1 Übersicht der Eingaben beantwortet.
61	Zentrale Frage fehlt: Sind Sie auch bereit mehr zu bezahlen	Die einzelnen Kreditanträge müssen den entsprechenden Instanzen zur Bewilligung vorgelegt werden.

IG Schmetterling		
Antrag		Antwort
62	Fordert ein Tunnel zwischen dem Tunnel Bahnhofstrasse und Marktplatz unterhalb der Rheinstrasse	Im Rahmen des Richtplans Siedlung und Verkehr wurden unterschiedlichste Varianten geprüft. Die Variante 3 Altstadtring (kleinräumige Umfahrungen) entspricht von den verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen her der Variante Stäheli resp. IG Schmetterling. Von den kleinräumigen Varianten wurde im Rahmen des Richtplans eine andere Variante für die weitere Planung bevorzugt. Aufgrund der neuen Ausgangslage bei der Finanzierung werden bei der weiteren Projektbearbeitung verschiedene bestehende Varianten einander gegenübergestellt. Die Variante Stäheli / IG Schmetterling kann aufgenommen werden.

VCS Sektion Thurgau		
Antrag		Antwort
63	Grosszügige Fussgängerzonen im Zentrum wie auch im Langdorf im Umfeld der geplanten S-Bahnhaltestelle.	Dieses Anliegen kann im Rahmen der Massnahmen «Verkehr Innenstadt» und «Erschliessung Langdorf» geprüft werden.
64	An einer Verbesserung der Fuss- und Veloroutennetzes soll ab sofort intensiv gearbeitet werden. Es soll eine Lücken- und Schwachstellenanalyse der Fuss- und Radwege vorgenommen werden.	Im Rahmen des Richtplans wurde mittels Fuss- und Velo-Check eine Schwachstellenanalyse vorgenommen. Der Teilrichtplan «Fussgänger» resp. «Radverkehr» zeigt Netzlücken auf. Im Rahmen von Quartierentwicklungen und Gestaltungsplänen wird der Aspekt der öffentlichen Wege gesichert.
65	SBB Haltestelle Frauenfeld West bei der Überführung Häberlinstrasse.	Eine Potenzialanalyse hat ergeben, dass eine Haltestelle im Westen der Stadt deutlich weniger Potenzial hat als im Osten der Stadt. Deshalb wird mit dem vorgesehenen Zeithorizont die Haltestelle im Osten weiterverfolgt.
66	Eine Stadtentlastung brächte Frauenfeld wenig, jedoch für Matzingen grössere Probleme. Deshalb kommt nur eine Verbindung zwischen der A1 und A7 in Frage.	Die Variantenprüfung im Rahmen der Richtplanung Siedlung und Verkehr (siehe Teil Erläuterungen) zeigte, dass diese Variante eine zu geringe verkehrliche Wirkung hat. Zudem sind die Kosten sehr hoch, was ein schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis bringt.

4 Beantwortung Anträge Private

Sind Sie mit den Leitzielen grundsätzlich einverstanden?		
Antrag		Antwort
67	Es soll keine Verlagerung des Verkehrs in die Quartiere, insb. die Ringstrasse stattfinden.	Gemäss Mobilitätskonzept besteht nicht die Absicht, den Verkehr in Quartiere zu verlagern. Die Massnahmen und deren Auswirkungen werden in der Projektierungsphase anhand der Ziele gesamtheitlich beurteilt.
68	Die Innenstadt soll vom Verkehr entlastet werden.	Die Stadtentlastung ist als Massnahme weiterhin vorgesehen. Eine Realisierung ist aufgrund der Finanzierungsmöglichkeiten zum jetzigen Kenntnisstand nicht vor 2030 möglich.
69	Die Ziele zur Verkehrsverlagerung werden begrüsst. Die Massnahmen sind jedoch zu zähm.	Die Mobilität 2030 wird mit dem kantonalen Langsamverkehrskonzept abgeglichen und gegebenenfalls vertieft.
70	Der motorisierte Individualverkehr soll auch in den Zielen erwähnt werden.	Der motorisierte Individualverkehr ist in den Teilzielen 2 und 3 enthalten. Insbesondere Teilziel 2 beinhaltet sämtliche Verkehrsträger.

Sind sie mit den Massnahmen grundsätzlich einverstanden?		
Antrag		Antwort
71	Die Massnahmen Bahnhofplatz ist richtig. Es soll dort mehr Schutz vor der Witterung gegeben werden. Zudem werden zusätzliche Kurzzeitparkplätze benötigt. Die Verkehrsführung zwischen Fussgängern und zu Fussgehenden muss entschärft werden.	Diese Anliegen fliessen in die Erarbeitung des Projekts mit ein.

72	Auf Stadtgebiet soll das Temporegime vermehrt angepasst werden.	Der Richtplan Siedlung und Verkehr gibt die zu beruhigenden Zonen vor. Bei der Erarbeitung der einzelnen Betriebs- und Gestaltungskonzepte wird das Temporegime geprüft.
73	Die Infrastruktur und Sicherheit für den Langsamverkehr soll verbessert werden.	Das Konzept Mobilität 2030 wird mit dem kantonalen Langsamverkehrskonzept abgeglichen und gegebenenfalls vertieft.
74	Es braucht wirksame Massnahmen, damit der Mehrverkehr nicht zusätzlich die bestehenden Quartiere belastet.	Eine Stadtentlastung wird weiterhin geprüft, gemäss Mobilität 2030 besteht keine Absicht den Verkehr in die Quartiere zu verlagern.
75	Für die Ringstrasse sind Massnahmen vorzusehen um Schleichverkehr zu vermeiden und die Sicherheit zu erhöhen.	Da die Ringstrasse und die Promenade/Vorstadt gemeinsam die Süd-Ost-Verbindung darstellen, wirken sich Massnahmen auf der einen auf die jeweils andere Strasse aus. Allfällige Massnahmen müssen aufeinander abgestimmt sein.
76	Verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Schaffhauserstrasse Horgenbach – Erzenholz	Dieser Strassenabschnitt ist grundsätzlich nicht Bestandteil des Konzepts Mobilität 2030. Das Agglomerationsprogramm 2 sieht mittels Betriebs- und Gestaltungskonzept vor, eine Aufwertung der Ortsdurchfahrt zu prüfen. Im Zusammenhang mit der Sanierung dieser Kantonsstrasse werden entsprechende Massnahmen geprüft.

Was würde Sie motivieren, in Zukunft vermehrt den <u>öffentlichen Verkehr</u> zu nutzen	
Bemerkungen	
77	Halbstundentakt nach Horgenbach
78	Ausbau des Stadtbussystems mit zusätzlichen Haltestellen

79	Besser Haltestelleninfrastruktur (Witterungsschutz)
80	Gewährleisten der Anschlussmöglichkeiten
81	Einfacheres lösen von Tickets

Was würde Sie motivieren, in Zukunft vermehrt den <u>Radverkehr</u> zu nutzen	
Bemerkungen	
82	Bessere Entflechtung vom motorisierten Individualverkehr und eigene Trassen. Sichere Radwege.
83	Verbot von Lastwagen auf engen Strassen
84	Sanierung von Gefahrenstellen
85	Senken des allgemeinen Geschwindigkeit Niveaus

Was würde Sie motivieren, in Zukunft vermehrt den <u>Fussverkehr</u> zu nutzen	
Bemerkungen	
86	Durchgehende Trottoirs
87	Reduzieren des Geschwindigkeitsniveaus
88	Entschärfen von gefährlichen Strassenquerungen (Bsp. Ringstrasse)

89	Attraktive Strassenraumgestaltung mit Bäumen und Sitzungsmöglichkeiten
90	Ein attraktives Angebot in der Altstadt und den Quartieren (Läden, Bars, etc.)

Weitere Hinweise und Kommentare zu Mobilität 2030	
Bemerkungen	
91	Der Schwerverkehr soll über die Hauptachsen und nicht durch Quartiere geführt werden.
92	Eine Tunnellösung soll forciert werden und wenn nötig auf eigene Kosten finanziert werden.
93	Es sollen genügend Parkplätze zur Verfügung gestellt werden und die Öffnungszeiten der Parkhäuser den Bedürfnissen anpassen.
94	Der Stossverkehr ist nicht zu überbewerten. Frauenfeld hat kein Verkehrsproblem.
95	Auf dem Stadtgebiet braucht es einen flächendeckenden ¼-h Takt beim öffentlichen Verkehr
96	Die ganze Verkehrsplanung ist noch zu MIV lastig. Langsamverkehr und ÖV müssen stärker gefördert werden.
97	Das Wachstum von Frauenfeld soll gestoppt werden.
98	Bedenklich ist, dass es direkt beim Bahnhof keine Parkplätze mehr gibt.
99	Im Mobilitätskonzept sollen die Komplexität des Verkehrs und die Konflikte zur Zielerreichung besser aufgezeigt werden.

5 Anhang Fragebogen Vernehmlassung



Vernehmlassung von «Mobilität 2030»

Ihre Kommentare zu «Mobilität 2030»

Falls die Formularfelder nicht ausreichend Platz bieten für Ihre Kommentare, verwenden Sie bitte zusätzliche Beilagen.

1. Sind Sie mit den **Leitzielen** grundsätzlich einverstanden?

Ja

Teilweise

Nein

Was unterstützen Sie besonders? Was beurteilen Sie kritisch? Was vermissen Sie?

2. Sind Sie mit den **Massnahmen** grundsätzlich einverstanden?

Ja

Teilweise

Nein

Was unterstützen Sie besonders? Was beurteilen Sie kritisch? Was vermissen Sie?



Vernehmlassung von «Mobilität 2030»

3. Was würde Sie motivieren, in Zukunft vermehrt die folgenden Verkehrsmittel in der Stadt zu nutzen?

Öffentlicher Verkehr:

Radverkehr:

Fussverkehr:

4. Weitere Hinweise und Kommentare zu «Mobilität 2030»