



Mobilität 2030

Mobilitätskonzept der Stadt Frauenfeld: Strategie, Priorisierung und Umsetzung

Fachbericht für die Öffentlichkeit

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

Thomas Kieliger, Kieliger & Gregorini AG, Gesamtprojektleiter

Fachgremium:

Alexander Biber, Kanton Thurgau, Amt für Raumentwicklung

Benedikt Eberle, Kanton Thurgau, Tiefbauamt

Heinz Egli, Stadt Frauenfeld, Amt für Stadtentwicklung und Standortförderung

Christof Helbling, Stadt Frauenfeld, Amt für Hochbau und Stadtplanung

Werner Müller, Kanton Thurgau, Abteilung öffentlicher Verkehr und Tourismus

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	1
2	Ausgangslage	2
2.1	Zielsetzungen gemäss Richtplan „Siedlung und Verkehr“ der Stadt Frauenfeld	2
2.2	Gesamtverkehrskonzept Kanton Thurgau (GVK TG)	3
2.3	Politischer Auftrag „Mobilität 2030“	5
2.4	Verkehrsprojekte im Agglomerationsprogramm	5
2.5	Projektorientierung in der Umsetzung	5
2.6	Verkehrsqualität	5
2.7	Aufteilung des Gesamtverkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger (Modalsplit)	6
3	Leitsätze	7
3.1	Gemeinsame Stadtvision	7
3.2	Stadtverträgliche Mobilität	7
4	Ziele des Mobilitätskonzepts Frauenfeld	8
4.1	Teilziele	8
4.2	Zielkonflikte.....	9
5	Handlungsbedarf	10
5.1	Stärken und Schwächen	10
5.2	Chancen und Risiken	11
5.3	Handlungsbedarf Verkehr	12
6	Teilstrategien und Massnahmen	15
6.1	Gliederung der Teilstrategien	15
6.2	Teilstrategien Verkehrsmittel.....	15
6.3	Aufwertung öffentlicher Strassenraum	20
6.4	Management.....	21
7	Beurteilung der Schlüsselprojekte	23
7.1	Beurteilungsmethodik.....	23
7.2	Ergebnis der Beurteilung.....	24
8	Umsetzungspläne	25
8.1	Massnahmenpakete	25
8.2	Erläuterungen zu den Massnahmenpaketen	26
8.3	Finanzierung.....	29
9	Abkürzungsverzeichnis	30

1 Einführung

Die Stadt Frauenfeld ist attraktiv und wächst. Um ihre Siedlungs- und Verkehrsdynamik aktiv steuern zu können, hat der Stadtrat im Jahr 2013 das Vorhaben „Frauenfeld 2030“ lanciert.

Das vorliegende Konzept „Mobilität 2030“ bildet einen Teil dieses Vorhabens. Es zeigt auf, wie in Frauenfeld bis ins Jahr 2030 eine stadtverträgliche Mobilität sichergestellt werden kann. Dabei berücksichtigt es politische und fachliche Aspekte und betrachtet die Situation des Gesamtverkehrs wie auch der einzelnen Verkehrsträger: öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Rad- und Fussverkehr.

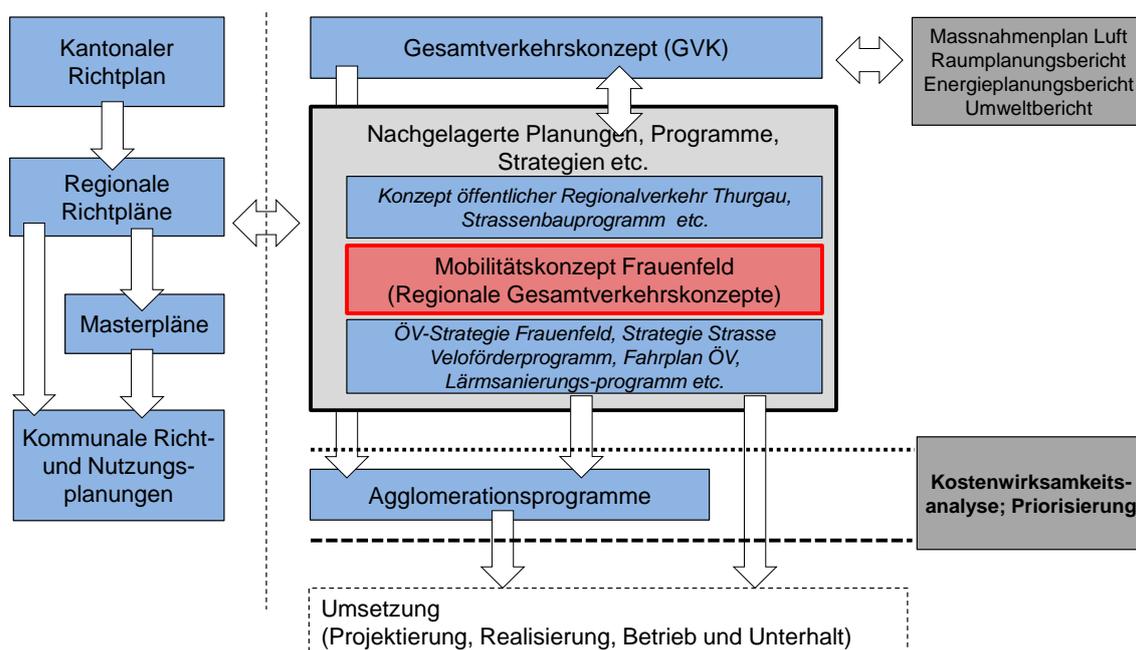
Das Mobilitätskonzept wurde vom Kanton Thurgau und der Stadt Frauenfeld erarbeitet, gemäss ihrer gemeinsamen Aufgabe, eine sichere und effiziente Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden in der Stadt nachhaltig sicherzustellen. Es wurde im Rahmen einer verwaltungsinternen Vernehmlassung von Kanton und Stadt gutgeheissen. Der Schlussbericht wurde vom Stadtrat am 30. Juni 2015 genehmigt und vom Regierungsrat am 8. September 2015 zur Kenntnis genommen. Eine Vernehmlassung durch die Bevölkerung erfolgte ab November 2015 bis Januar 2016.

Grundlagen des Konzeptes bilden die politischen Vorgaben der verantwortlichen Behörden, insbesondere das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Thurgau (GVK TG), die Stadtvision, festgelegt vom Stadtrat im Jahr 2013 und der im Jahr 2011 festgesetzte Richtplan „Siedlung und Verkehr“ sowie bereits bestehende Projekte.

Das Konzept „Mobilität 2030“ folgt folgender inhaltlicher Struktur:

- Ausgangslage (Kapitel 2)
- Leitsätze und Ziele (Kapitel 3 und 4)
- Handlungsbedarf (Kapitel 5)
- Teilstrategien und Massnahmen (Kapitel 6)
- Beurteilung der Schlüsselprojekte (Kapitel 7)
- Umsetzungsplan(Kapitel 8)

Einbettung und Abstimmung des Mobilitätskonzepts mit anderen Planungen



2 Ausgangslage

Die Stadt Frauenfeld steht unter einem anhaltenden Wachstumsdruck. Der Standort ist attraktiv und steht unter direktem Einfluss der Dynamik im Wirtschaftsraum Greater Zurich Area (GZA). Entsprechend stark sind die baulichen Entwicklungen in der Kantonshauptstadt. Damit erhöht sich der fachliche und politische Druck auf die langjährigen, aktuellen und anstehenden Themen im Verkehr.

Bis ins Jahr 2014 stand die Realisierung einer weitgehend unterirdischen Stadtentlastung im Fokus der Stadtentwicklung. Weil der Bund eine solche aber im Rahmen des laufenden Agglomerationsprogramms finanziell nicht unterstützen kann, ist eine Umsetzung bis 2030 nicht realistisch. Die Stadtentlastung bleibt aber ein wichtiges Element des Mobilitätskonzeptes: Die Option für eine Umsetzung mit Bundesunterstützung oder Sonderfinanzierung wird langfristig offen gehalten.

In den nächsten 10 bis 15 Jahren steht somit nicht mehr der Bau einer Entlastungsstrasse, sondern die Sanierung und Aufwertung von innerstädtischen Hauptverkehrsachsen sowie die Entwicklung von Schlüsselarealen im Vordergrund (Innenstadt, Bahnhof, Stadtkaserne, Langdorf).

Mit dem Richtplan „Siedlung und Verkehr“ aus dem Jahr 2011 und dem „Agglomerationsprogramm Frauenfeld“ haben der Kanton Thurgau, die Stadt Frauenfeld sowie umliegende Gemeinden die notwendigen Planungsgrundlagen zur Entwicklung der Schlüsselprojekte erarbeitet. Was bisher fehlte, ist ein Mobilitätskonzept als Grundlage für die Erarbeitung, Legitimation und Umsetzung einzelner Projekte.

Das Mobilitätskonzept berücksichtigt Zielsetzungen aus dem Richtplan „Siedlung und Verkehr“ der Stadt Frauenfeld und aus dem Gesamtverkehrskonzept des Kantons Thurgau:

2.1 Zielsetzungen gemäss Richtplan „Siedlung und Verkehr“ der Stadt Frauenfeld

Die Vorgaben im Richtplan „Siedlung und Verkehr“ von 2011 sind behördenverbindlich und aktuell. Folgende Ziele aus dem Richtplan sind für das Mobilitätskonzept von Bedeutung:

Fuss- und Radverkehr:

- Hauptstrassen im Zentrum und Quartierzentren sollen für Fussgänger und Radfahrende aufgewertet werden
- Dichtes und umwegfreies Netz für Radfahrende anbieten und Lücken schliessen
- Schwachstellen und Gefahrenpunkte entschärfen und sicherer gestalten
- Ausreichende Fahrrad-Abstellanlagen bereitstellen

Motorisierter Individualverkehr (MIV):

- Ausreichende Erschliessung der Innenstadt, der Quartierzentren sowie der Siedlungsgebiete sicherstellen
- Entlastung des Zentrums vom Durchgangsverkehr
- Schleichverkehr durch Quartiere vermeiden
- Siedlungsverträgliche und nutzergerechte Gestaltung der Strassenräume, Berücksichtigung der Koexistenz

Öffentlicher Verkehr (ÖV):

- Gute Erschliessung der Siedlungsgebiete mit dem ÖV erhalten und verbessern
- Attraktive Haltestellen anbieten und sicheren Zugang ermöglichen
- Bedarfsgerechter Betrieb (Angebot) gewährleisten
- Finanzierung langfristig sicherstellen
- Fahrplanstabilität gewährleisten

Mobilität und Parkierung:

- Fuss- und Radverkehr, öffentlicher Verkehr sowie motorisierter Individualverkehr als gleichwertige Säulen der Mobilität von Frauenfeld betrachten
- Parkierung wird als Steuerungsinstrument wahrgenommen (steuern der Verkehrsmittelwahl, des Verkehrsaufkommens und auch der Wettbewerbsbedingungen)
- Parkplatzbewirtschaftung für öffentlich zugängliche Parkanlagen
- Flächenbedarf für Parkplätze in Verdichtungsbereichen reduzieren
- Kombinierte Mobilität fördern (Bike & Ride, Park & Ride, Pool & Ride)

2.2 Gesamtverkehrskonzept Kanton Thurgau (GVK TG)**2.2.1 Ziele des Gesamtverkehrskonzepts****Gesellschaft:**

- Oberziel:
 - Erreichbarkeit wichtiger Orte für alle Bevölkerungsgruppen und die Wirtschaft (inkl. Tourismus und Landschaft) sicherstellen
- Teilziele:
 - Ungenügende Verkehrsqualität verbessern
 - Ungenügende räumliche Erreichbarkeit im ÖV verbessern
 - Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende erhöhen

Umwelt:

- Oberziel:
 - Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt reduzieren
- Teilziele:
 - Ressourcenverbrauch minimieren
 - Umweltbelastungen reduzieren
 - Siedlungsgebiete aufwerten

Wirtschaft:

- Oberziel:
 - Finanzielle Belastungen für die öffentliche Hand tragbar gestalten
- Teilziele:
 - Finanzierung langfristig sicherstellen
 - Effizienz des öffentlichen Mitteleinsatzes erhöhen
 - Indirekte wirtschaftliche Effekte optimieren

2.2.2 Strategie und Stossrichtungen des Gesamtverkehrskonzepts Thurgau

Das Gesamtverkehrskonzept verfolgt auf der Gesamtverkehrsebene folgende drei strategische Stossrichtungen und Teilstrategien:

1. Standortgunst des Kantons fördern

- Attraktive Verkehrserschliessung und gute Erreichbarkeit garantieren lebenswerte Standorte bzw. Zentren
- Negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt minimieren

2. Zunehmenden Mobilitätsbedarf durch verstärkte Koordination der Verkehrsträger bewältigen

- Bauliche Entwicklung nach Innen fördern
- Mobilitätszunahme durch eine verstärkte Koordination der Verkehrsträger bewältigen und Kosten-Nutzen-Verhältnis optimieren
- ÖV und Langsamverkehr (Rad-/Fussverkehr) in den Zentren fördern

3. Anteil des ÖV in den Agglomerationen und zwischen den Zentren erhöhen

- Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen erhöhen
- Verkehrswachstums in den nächsten 20 Jahren auf die öffentlichen Verkehrsmittel lenken
- Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur auf Funktionsfähigkeit und Verträglichkeit fokussieren

Teilstrategien:

- **Öffentlicher Verkehr (ÖV):**
 - ÖV in den Entwicklungsräumen gezielt ausbauen
 - Verkehrswachstum aus siedlungs-, umwelt- und finanzpolitischen Gründen primär durch den ÖV auffangen.
- **Motorisierter Individualverkehr (MIV):**
 - Strassenkapazitätserweiterungen nur, wenn Verlagerung auf ÖV und Langsamverkehr (Rad-/Fussverkehr) sowie durch Verkehrsmanagement-Massnahmen nicht möglich ist.
 - Vorhandene Infrastruktur angebotsorientiert weiterentwickeln
 - Rückstaus im Siedlungsgebiet durch Verkehrsmanagement-Massnahmen vermeiden und Verlagerung des Verkehrs in weniger heikle Gebiete
 - Verkehrsfluss gewährleisten, insbesondere an Knoten, die ihre Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten haben
 - Verkehr bei Ortsdurchfahrten umweltverträglich gestalten: tiefe Umweltbelastungen, hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, keine städtebauliche Trennwirkung der Verkehrsinfrastrukturen und keine Behinderung der gewünschten räumlichen Siedlungsentwicklung
 - Belastete Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten, nach dem Prinzip der Koexistenz der Verkehrsträger
 - Wenn die Belastung der Siedlung und die Beeinträchtigung der anderen Verkehrsteilnehmer trotz Umgestaltung der Ortsdurchfahrten, konzentrierter Siedlungsentwicklung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu gross ist (Durchschnittlicher Tagesverkehr > 15'000 Fahrzeuge): Bau von Entlastungsstrassen auf Wirksamkeit und Zielerreichungsgrad prüfen
- **Rad- und Fussverkehr:**
 - Diese Teilstrategie ist noch in Erarbeitung

2.3 Politischer Auftrag „Mobilität 2030“

Der politische Auftrag für die Zusammenarbeit der Stadt Frauenfeld und des Kantons Thurgau am Schlüsselprojekt „Stadtentlastung Frauenfeld“ sowie für die Erarbeitung eines „Mobilitätskonzepts Frauenfeld 2030“ ist im Regierungsratsbeschluss vom 4. März 2014 und im Stadtratsbeschluss Nr. 54 vom 25. Februar 2014 festgehalten. Mit dem Stadtratsbeschluss vom 1. Juli 2014 wurden das Mobilitätskonzept in Auftrag gegeben sowie die Organisation und die Methodik festgelegt.

2.4 Verkehrsprojekte im Agglomerationsprogramm

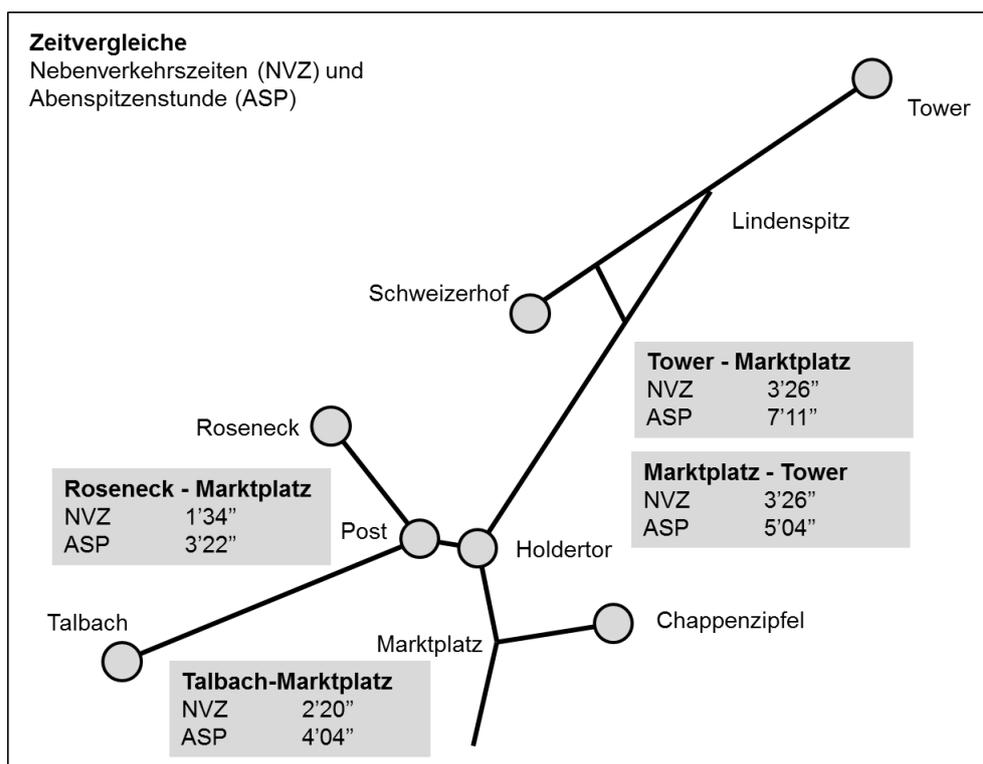
Die Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurden vom Regierungsrat zustimmend zur Kenntnis genommen und von den Agglomerationsgemeinden Frauenfeld, Felben-Wellhausen und Gachnang genehmigt. Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation ist in Bearbeitung.

2.5 Projektorientierung in der Umsetzung

Die Umsetzung der im Mobilitätskonzept festgelegten Massnahmen erfolgt im Rahmen von Verkehrs- und Tiefbauinfrastrukturprojekten. Die Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Kanton und Stadt wird an den Gesamtprojektleitungssitzungen des Kantonsingenieurs und des Stadtgenieurs im Rahmen der Projektaufträge definiert.

2.6 Verkehrsqualität

Um die Verlustzeiten für den motorisierten Individualverkehr in den Abendspitzenstunden zu ermitteln, wurden im Januar 2015 einzelne Messfahrten unternommen. Die Messungen zeigen, dass die Verlustzeit einer Stadtdurchfahrt gegenüber einer Fahrt in den Nebenverkehrszeiten durchschnittlich bis vier Minuten beträgt (West-Süd und Ost-Süd).



2.7 Aufteilung des Gesamtverkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger (Modalsplit)

In der Stadt Frauenfeld wurden an einem durchschnittlichen Werktag im Jahr 2013 insgesamt 134'000 Personenfahrten mit dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr gemessen (bimodales Verkehrsverhalten, ohne Durchgangsverkehr). Dabei hatte der öffentliche Verkehr einen Anteil von 11% (rund 15'000 Fahrten). Bei einem zu erwartendem Verkehrswachstum von 1% pro Jahr muss bis zum Jahr 2025 mit zusätzlich rund 13'000 Personenfahrten pro Tag gerechnet werden.

Gemäss dem Richtplan „Siedlung und Verkehr“ darf der motorisierte Individualverkehr keinen Mehrverkehr übernehmen. Müsste nun der öffentliche Verkehr den gesamten Mehrverkehr übernehmen, würde sich die Einsteigerzahl beinahe verdoppeln. Zu diesem Wachstum ist der öffentliche Verkehr in der Stadt Frauenfeld nicht im Stande. Gemäss Abschätzungen aufgrund von Nachfrageelastizitäten bringt eine Taktverdoppelung beim Stadtbus (neu: 7,5 Minuten-Takt) und bei den Postautolinien (neu: 15-Minuten-Takt) eine Nachfrageerhöhung um rund 40%.

3 Leitsätze

3.1 Gemeinsame Stadtvision

Das Mobilitätskonzept sowie die einzelnen Projekte und Verkehrsmassnahmen richten sich nach der Stadtvision, die der Stadtrat im Jahr 2013 erarbeitet hat:

„Frauenfeld ist eine urbane Kleinstadt im Grünen, die zusammenbringt, was gutes Leben ausmacht.“

3.2 Stadtverträgliche Mobilität

Stadtverträgliche Mobilität heisst für Frauenfeld:

- *Mehrverkehr* übernehmen der Fuss-, Rad- und öffentliche Verkehr
- *Koexistenz* der verschiedenen Verkehrsmittel in einem stadtverträglich gestalteten öffentlichen Raum
- *Kurze Wege* dank gezielter baulicher Verdichtung
- *Hohe Zuverlässigkeit* des öffentlichen Verkehrs
- Hohes *Sicherheitsgefühl* für alle Verkehrsteilnehmenden
- Projekte werden mithilfe einer *Kosten-, Nutzen- und Nachhaltigkeits-Analyse* priorisiert

Die heutigen Verkehrskapazitäten und Durchfahrtszeiten für den motorisierten Individualverkehr werden jederzeit gewährleistet. Der zu erwartende *Mehrverkehr* wird vor allem durch die Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr und auf den Langsamverkehr abgewickelt.

Die Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr in der Stadt Frauenfeld bleiben in den nächsten Jahren grundsätzlich gleich gross. Davon ausgeschlossen sind die Verkehrsflächen in den Entwicklungsgebieten. Damit der zu erwartende Mehrverkehr auf den bestehenden Flächen bewältigt werden kann, muss der Anteil flächeneffizienter Verkehrsmittel – öffentlicher Verkehr, Fuss- und Radverkehr – erhöht werden.

Der Mehrverkehr kann nur dann durch den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Radverkehr übernommen werden, wenn sich auch das Mobilitätsverhalten ändert.

Die *Koexistenz* im öffentlichen Strassenraum wird aktiv gefördert. Die Strasse wird als Aufenthalts- und Verkehrsraum wahrgenommen. Öffentliche Räume sind aufzuwerten und Freiräume zu erhalten. Die Strassen sollen als Begegnungs- und Verkehrsräume gefördert werden.

Mit einer konsequenten Innenverdichtung an gut erschlossenen Gebieten werden innerstädtische Wege kurz gehalten und dadurch attraktiv für den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Radverkehr. Dank den *kurzen Wegen* wird das Verkehrswachstum trotz weiterer Siedlungsentwicklung reduziert.

Voraussetzung dafür ist ein *zuverlässiger öffentlicher* Verkehr, dessen durchschnittliche Reiseschwindigkeit stabil gehalten oder gar verbessert werden kann. Eine konsequente Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs erhöht seine Attraktivität.

Im Stadtverkehr ist ein hohes *Sicherheitsgefühl* notwendig. Die Strassenräume sind auf diesen Aspekt zu gestalten und zu sanieren.

4 Ziele des Mobilitätskonzepts Frauenfeld

Um eine stadtverträgliche Mobilität erreichen und sicherstellen zu können, werden für einzelne verkehrliche Aspekte Teilziele gesetzt. Die geplanten Massnahmen werden anhand der Teilziele auf ihre Wirksamkeit überprüft. Die nachfolgenden Teilziele sind untereinander nicht konfliktfrei. Die Zielkonflikte werden im Kapitel 4.2 aufgezeigt.

4.1 Teilziele

Ziele für eine stadtverträgliche und nachhaltige Mobilität in Frauenfeld:

Teilziel 1	Messgrösse	Zielgrösse
Angebot und Attraktivität des Fuss- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs verbessern	Öffentlicher Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> • zeitliche Verfügbarkeit • durchschnittliche Reisezeit • Anschlüsse 	Öffentlicher Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Soll-Angebot gemäss Stadtbuskonzept 2014 • keine Verschlechterung gegenüber heute • Umsteigezeiten im Agglomerationsverkehr max. 5 Minuten; Verbindungen über die Agglomeration hinaus max. 10 Minuten
	Radverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Distanz • Qualität 	Radverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • direkte Wege • gut ausgebaute Wege
	Fussverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Qualität 	Fussverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • direkte, gut ausgebaute Wege
Teilziel 2	Messgrösse	Zielgrösse
Erreichbarkeit des Zentrums von Frauenfeld sicherstellen (Altstadt, Bahnhof)	Öffentlicher Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Distanz zur nächsten Haltestelle 	Öffentlicher Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> • hohe räumliche Verfügbarkeit
	Motorisierter Individualverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsqualität • Durchschnittliche Reisezeit 	Motorisierter Individualverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Qualitätsstufe D gemäss VSS ist zu erreichen • In den Hauptverkehrszeiten werden Zeitverluste von 5 bis 6 Minuten in Kauf genommen
	Fuss- und Radverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Distanz 	Fuss- und Radverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • direkte Routen
Teilziel 3	Messgrösse	Zielgrösse
Qualität des öffentlichen Raums steigern: attraktiv gestaltete Strassenräume mit einer dem Zweck angepassten, hohen Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung/ Aufenthaltsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Flächen für Fussgänger und Vorzonen vor Gebäuden
	<ul style="list-style-type: none"> • Koexistenz der Verkehrsträger 	<ul style="list-style-type: none"> • Qualitativ

Teilziel 4	Messgrösse	Zielgrösse
Abstimmung von Siedlung und Verkehr: Anteil von öffentlichem Verkehr sowie Fuss- und Radverkehr erhöhen	Öffentlicher Verkehr: • Anteil des Mehrverkehrs	Öffentlicher Verkehr: • 40%
	Motorisierter Individualverkehr: • Anteil des Mehrverkehrs	Motorisierter Individualverkehr: • 10%
	Fuss- und Radverkehr: • Anteil des Mehrverkehrs	Fuss- und Radverkehr: • 50%
Teilziel 5	Messgrösse	Zielgrösse
Pragmatische, finanziell verkraftbare Umsetzung der Mobilitätsstrategie	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzierbarkeit • personelle Ressourcen 	<ul style="list-style-type: none"> • Budget/Finanzplan • bestehendes Personal

4.2 Zielkonflikte

Eine stadtverträgliche Mobilität bedeutet, dass der Grossteil des zu erwartenden Mehrverkehrs vom öffentlichen und Langsamverkehr übernommen wird. Wie in Kapitel 2.7 erläutert, wird es in den nächsten zehn Jahren aber nicht möglich sein, den gesamten Mehrverkehr auf den öffentlichen und Langsamverkehr zu verlagern. Eine Zunahme des MIV ist deshalb nicht zu vermeiden. Aufgrund der Verlustzeiten ist aber nur ein kleines Wachstum des MIV möglich.

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, müssen das Taktniveau des öffentlichen Verkehrs verdoppelt und die Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr massiv aufgewertet werden. Diese Bestrebungen stehen im Konflikt zur angestrebten Verbesserung der Verkehrsqualität des MIV (siehe Kapitel 4.1 Teilziel 2). Werden der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gegenüber dem MIV priorisiert, werden sich die Qualität und die Reisezeit für den MIV verschlechtern. Attraktivitätsverluste beim MIV unterstützen hingegen die Absicht der stadtverträglichen Mobilität: Den Mehrverkehr mehrheitlich auf den öffentlichen und Langsamverkehr zu verlagern.

Soll der Status quo der Verkehrsqualität aller Verkehrsmittel auch zukünftig garantiert werden können, hätte das weitreichende Ausbauten zur Folge (Stadtentlastung). Diese stehen jedoch im Konflikt mit einer pragmatisch finanziellen verkraftbaren Umsetzung (siehe Kapitel 4.1 Teilziel 5). Auch spielt der soziale Wandel der Gesellschaft eine Rolle. Mit ihm ändert sich das Mobilitätsverhalten. Es ist schwierig voraussehbar, welche Prioritäten die Gesellschaft in ein paar Jahren setzen wird. Zudem ist die Mobilität sehr von den Kosten der Energieträger abhängig. Und nicht zuletzt treten immer weniger Eigentümer Land für den Ausbau von Strassenräumen ab.

Für eine erfolgreiche Umsetzung einer stadtverträglichen Mobilität müssen Priorisierungen vorgenommen werden. Das folgende Kapitel zeigt auf, wie die Stärken und Schwächen wie auch die Chancen und Risiken des Frauenfelder Verkehrssystems bewertet werden. Diese Bewertungen bilden die Grundlage für die Bestimmung der Strategien.

5 Handlungsbedarf

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die wichtigsten Stärken und Schwächen des bestehenden Verkehrssystems von Frauenfeld, gruppiert nach Themenbereichen.

5.1 Stärken und Schwächen

Themenfeld	Stärken	Schwächen
Öffentlicher Verkehr	Sehr gute Schnellzugverbindungen nach Zürich, Romanshorn und Konstanz, ergänzt durch attraktive S-Bahn-Verbindungen in den Raum Zürich und Weinfelden	Fahrplanstabilität und Reisegeschwindigkeit des öffentlichen strassengebundenen Verkehrs ungenügend; Staus vor allem in der Abendspitzenstunde, teilweise auch über Mittag
	Der Bahnhof Frauenfeld ist der zentrale Umsteigepunkt. Hier findet der Umstieg von Bus auf Bahn statt, aber auch die Buslinien untereinander sind hier verknüpft.	Zusätzliche S-Bahn-Haltestellen zur Unterstützung der Siedlungsentwicklung im Westen und Osten fehlen
	Gute ÖV-Erschliessung mit Stadt- und Regionalbussen sowie FW-Bahn	Die zeitliche Verfügbarkeit des ÖV in das Entwicklungsgebiet im Osten ist ausserhalb der Hauptverkehrszeiten zu tief.
		Die Anschlüsse vom Bus auf die Bahn in Richtung Thurtal dauern lange.

Themenfeld	Stärken	Schwächen
Motorisierter Individualverkehr	Autobahn mit den beiden Anschlüssen Frauenfeld West und Frauenfeld Ost als Umfahrungsachse des Stadtzentrums	Grossräumige Umfahrung Nord-Süd. Stadtentlastung fehlt kurz- bis mittelfristig.
	Gut ausgebautes Strassennetz mit regionaler und überregionaler Anbindung	Kritische bzw. ungenügende Verkehrsqualität an den Knoten Postkreisel, Holdertor, Marktplatz sowie am Towerkreisel
	Genügend Parkplätze entlang der Haupteinfallachsen vorhanden. Daher wenig Parksuchverkehr.	Rückstaus im Stadtzentrum: Zürcherstrasse West und Rheinstrasse Richtung Postkreisel; St. Gallerstrasse und Markplatz Richtung Knoten Marktplatz; Bahnhofstrasse – Lindenspitz beim Kreisel Schweizerhof und Abzweiger Gartenlaube. Zähflüssiger Verkehr auf der Zürcherstrasse Ost.
		Geringe Bewirtschaftung der privaten Parkplätze

Themenfeld	Stärken	Schwächen
Radverkehr	Im Zentrum und in den West-Ost-Verbindungen geeignete Topografie für Radfahrende	Erschwerte Tangentialverbindung durch trennende Elemente (Bahn, Topografie)
	Distanzen zu den Nachbargemeinden sind gering (max. 4 km). Gut geeignet für Radfahrer	Autobahn und Bahn-Linie stellen Barriere Richtung Naherholungsgebiet Thurebene dar.
		Hauptstrassen in der Innenstadt sind für Radfahrende wegen der hohen MIV-Belastungen unattraktiv und gefährlich.

Themenfeld	Stärken	Schwächen
Fussverkehr	Attraktives Fusswegnetz und verkehrsberuhigte Zonen in der Altstadt	Die Strassenräume in der Innenstadt sind durch den MIV geprägt. Für den Fussverkehr bleibt wenig Raum.
	Direktes Fusswegnetz	Autobahn und SBB-Linie stellen Barriere Richtung Naherholungsgebiet Thurebene dar.

5.2 Chancen und Risiken

Aus den in Kapitel 5.1 beschriebenen aktuellen Stärken lassen sich vorausschauend betrachtet Chancen ableiten, aus den Schwächen entsprechende Risiken. Im Folgenden werden die wichtigsten Chancen und Risiken der Stadt Frauenfeld erläutert.

Vernetzung der Entwicklungsgebiete im Norden und Osten (Chance)

Frauenfeld wächst, vor allem im Gebiet Langdorf herrscht eine grosse Dynamik. In der Innenstadt sind mehre Gebiete für eine bauliche Verdichtung geeignet. Diese Entwicklungsgebiete müssen optimal an das bestehende Verkehrsnetz angeschlossen werden. Eine Chance dazu bietet der Ausbau des ÖV-Netzes (Bus, S-Bahn) und des Langsamverkehrs mit optimaler Anbindung an den Bahnhof.

Aufwertung des öffentlichen Strassenraums (Chance)

Der öffentliche Strassenraum prägt die Wahrnehmung von Anwohnenden und Arbeitenden. Die Aufwertung des Strassenraums bietet eine Chance, diesen Standortfaktor weiter zu optimieren und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität (Chance)

Neben den gestalterischen Massnahmen bietet vor allem die Senkung der Luft- und Lärmimmissionen eine Chance zur weiteren Erhöhung der Lebensqualität im belasteten städtischen Raum. Dies kann durch die Veränderung der Verkehrsverteilung (Modalsplit), durch Senken der Geschwindigkeit, aber auch durch Verlagerung des Verkehrs in wenig empfindliche Gebiete erfolgen.

Minderung der städtischen Erreichbarkeit (Risiko)

Die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums ist gemäss Bevölkerungsbefragung die wichtigste Standortqualität von Frauenfeld. Der Raum für den Verkehr in der Stadt Frauenfeld ist beschränkt. Kapazitätsausbauten, sei dies im ÖV, MIV, oder Langsamverkehr, sind nur noch schwer möglich und immer stärker aufeinander abzustimmen. Andernfalls ist die Betriebsstabilität insgesamt gefährdet. Es besteht das Risiko, dass die Erreichbarkeit des Zentrums längerfristig nicht mehr im gewünschten Mass garantiert werden kann.

Ungenügende Verkehrskapazitäten (Risiko)

Auf gewissen Buslinien und Strassenabschnitten stösst der Verkehr bereits heute an die Kapazitätsgrenze. Im ÖV sind fallweise Angebotsverdichtungen oder Vergrösserungen des Strassenraumes nötig. Beim Strassenverkehr ist die Stabilität des Verkehrsflusses zu gewährleisten, um grössere Staus zu vermeiden. Ohne eine frühzeitige Planung der dazu notwendigen Massnahmen droht ein Auseinanderklaffen von Raumentwicklung und Verkehrserschliessung.

Attraktivitätsverlust von Frauenfeld vor allem entlang von stark belasteter Einfallsachsen (Risiko)

MIV-seitig muss der „goldene Mittelweg“ gefunden werden zwischen dem Beibehalten notwendiger Bremsmechanismen (um das Gesamtwachstum zu stoppen bzw. die Fahrplanstabilität des ÖV zu gewährleisten) und der Gewährleistung der Erreichbarkeit. Gelingt dies nicht, drohen zusätzliche Immissionen, Abwertung (statt Aufwertung) stark belasteter Einfallsachsen und letztlich ein allgemeiner Verlust der Standortattraktivität von Frauenfeld.

Anteilsverluste des Fuss- und Radverkehrs (Risiko)

Die Zufriedenheit mit dem heutigen Verkehrsangebot im Fuss- und Radverkehr ist unterschiedlich. Ohne deutlich erkennbaren Ausbau kann das Potenzial nicht ausgeschöpft werden bzw. das zukünftige Verkehrswachstum kann nicht wie gewünscht vermehrt auf den Fuss- und Radverkehr verlagert werden.

5.3 Handlungsbedarf Verkehr

Auf der Grundlage der oben aufgeführten Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken wird der Handlungsbedarf für den Verkehr in Frauenfeld abgeleitet. Dieser stellt gleichzeitig die Basis für die nachfolgenden Teilstrategien dar.

H1 bis H3: Stabilisierung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV)

Im öffentlichen Verkehr geht es insgesamt um einen gezielten Ausbau und die Stabilisierung des Fahrplans. Der Handlungsbedarf ist folgendermassen zu differenzieren:

H1: Gezielter Ausbau des ÖV-Netzes mit Anschlussverbesserungen in alle Richtungen am Bahnhof sowie verbessertem Angebot für die Entwicklungsgebiete

→ Teilstrategie ÖV

H2: Gewährleistung der Fahrplanstabilität durch gezielte ÖV-Priorisierung, Strassenraumgestaltung sowie Verstetigung des Verkehrsflusses im Zentrumsbereich und in den Entwicklungsgebieten

→ Teilstrategie ÖV, MIV und Management (Verkehrsmanagement)

H3: *Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen* durch Übernahme von 40% des zukünftigen Mehrverkehrs durch den ÖV

→ Teilstrategie ÖV, kombinierte Mobilität und Management (Mobilitätsmanagement)

H4 und H5: Stabilisierung und Ausbau des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Beim Strassenverkehr geht es in erster Linie um die Gewährleistung der Erreichbarkeit durch Verstärkung des Verkehrsflusses. Strassenneubauten sind nur noch in Entwicklungsbieten und zur Entlastung der Innenstadt vorgesehen. Der Handlungsbedarf ist folgendermassen zu differenzieren:

H4: *Gezielter Strassenausbau für* die Entwicklung der Entwicklungsgebiete und langfristig zur Entlastung der Innenstadt

→ Teilstrategie MIV

H5: *Stabilisierung, Steuerung und Dosierung des MIV* zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Innenstadt, ohne den ÖV zu konkurrenzieren

→ Teilstrategie MIV und Management (Verkehrsmanagement)

H6: Aufwertung von Plätzen und Strassenabschnitten

Der Verkehrsraum in der Stadt Frauenfeld ist stark beansprucht. Es besteht ein grosses Potenzial zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Umgestaltungsprojekte. Dies gilt es in Zukunft bei jedem Strassenprojekt konsequent umzusetzen. Quartierzentren, Plätze und stark belastete Strassenabschnitte sind konsequent aufzuwerten bzw. umzugestalten (inkl. Begrünung). Dabei sind lokal angepasste Koexistenz-Lösungen anzustreben.

→ Teilstrategie Aufwertung öffentlicher Strassenraum

H7: Ergänzung und Verbesserung der Attraktivität von Fuss- und Radwegnetz

Die Bevölkerung ist mit dem Angebot des Fuss- und Radverkehrs in Frauenfeld zufrieden. Gleichwohl gibt es noch Mängel bei den Fuss- und Rad-Verbindungen, bei der Sicherheit der (Schul-)Wege sowie bei der hindernisfreien Gestaltung von Infrastrukturen (Plätze, Querungen). Fussgängerflächen sind zu vergrössern und sicher zu gestalten.

Dazu gehören vor allem die sichere Gestaltung der Fussgängerflächen in Quartierzentren, Plätzen und entlang der wichtigsten Verkehrsachsen sowie die Vervollständigung von Begegnungs- und Tempo-30-Zonen. Handlungsbedarf besteht in folgenden Bereichen:

- Vervollständigung des Fuss- und Radnetzes
- Verbesserung der Anbindung an den Bahnhofplatz als Verkehrsdrehscheibe
- Bedarfsgerechte, schrittweise Erweiterung der Radabstellplätze
- Ausdehnung der Fussgängerflächen und Erhöhung der Sicherheit

→ Teilstrategie Rad- und Fussverkehr

H8: Einführen eines aktiven Managements des fließenden und ruhenden Verkehrs

Die Bewältigung des künftigen Gesamtverkehrswachstums erfordert mit Blick auf die knappen Raumverhältnisse (und Finanzen) grosse Anstrengungen hinsichtlich Verkehrsverlagerung (Verkehrsmittel und Netzhierarchien) und Verkehrsreduktion (Verhalten). Weitere Anstrengungen im Bereich des Mobilitäts-, Verkehrs- und Parkraummanagements unterstützen die Verlagerung auf den Fuss- und Radverkehr sowie die Verhaltensänderung. Handlungsbedarf besteht auf folgenden Ebenen:

- Verkehrsmanagement
- Parkraummanagement
- Mobilitätsmanagement

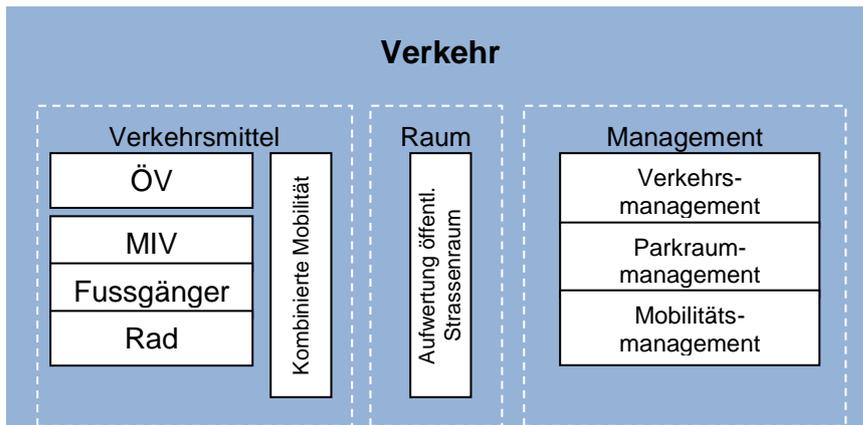
→ Teilstrategie Management

6 Teilstrategien und Massnahmen

6.1 Gliederung der Teilstrategien

Die Teilstrategien zeigen auf, wie die qualitativen und quantitativen Ziele des Mobilitätskonzepts erreicht werden sollen. Sie bilden die Grundlage für die Massnahmen.

Die Teilstrategien sind in drei Teilbereiche unterteilt: Verkehrsmittel, Raum und Management.



6.2 Teilstrategien Verkehrsmittel

Diese Teilstrategien zeigen auf, wie die einzelnen Verkehrsmittel beeinflusst werden, um die Ziele des Mobilitätskonzepts zu erreichen. Bei der Umsetzung von Massnahmen sind die Teilstrategien sämtlicher Verkehrsmittel zu beachten.

6.2.1 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Grundsatz (Handlungsbedarf 1 bis 3):

Der öffentliche Verkehr wird im stadtinternen Verkehr vom Stadtbussystem getragen. Dieses ist ausgehend vom Bahnhof, als zentraler Umsteigepunkt, radial aufgebaut. Am Bahnhof sind die Bus- und Bahnlinien optimal miteinander verknüpft. Ergänzt wird das Stadtbusnetz mit den regionalen Buslinien, die auf einzelnen Achsen das Stadtgebiet erschliessen, primär aber die Verbindungen in die Region sicherstellen. Ein dichtes Schnellzugs- und S-Bahn-Angebot bindet Frauenfeld an die benachbarten Zentren an.

Eine klare Netzstruktur, genügende Beförderungskapazitäten und eine hohe Fahrplanstabilität sind die Qualitätsmerkmale des öffentlichen Verkehrs in Frauenfeld.

Die grössten Abhängigkeiten bestehen zur Teilstrategie MIV (siehe Kapitel 6.2.2). Insbesondere zwischen dem Anspruch einer hohen Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV und eines stetigen MIV-Verkehrsflusses bestehen teilweise Zielkonflikte.

Teilstrategien und Massnahmen ÖV:

ÖV 1: Die Innenstadt mit dem Entwicklungsgebiet verbinden und die Stadt mit der Region vernetzen

Der Bahnhof SBB bleibt auch in Zukunft der zentrale Umsteigepunkt des öffentlichen Verkehrs der Stadt Frauenfeld. Die Umgebung des Bahnhofs bleibt mit den unterschiedlichen Nutzungen im Umfeld weiterhin ein wichtiger Ziel- und Quellort des Verkehrs. Mit den Siedlungsentwicklungen im Osten der Stadt entstehen neue Wunschlinien aus der Innenstadt bzw. den Quartieren der Stadt sowie aus der Region in den Osten der Stadt. Diese neuen Verkehrsbedürfnisse gilt es im öffentlichen Verkehr aufzunehmen. Eine starke ÖV-Achse zwischen der Innenstadt und dem Entwicklungsgebiet im Osten der Stadt bildet das Rückgrat der ÖV-Erschliessung des Entwicklungsgebietes. Eine S-Bahn-Haltestelle im Langdorf ermöglicht zudem direkte Verbindungen aus dem Thurtal ins Entwicklungsgebiet.

Mit den Siedlungsentwicklungen in den Agglomerationsgemeinden Felben-Wellhausen und Gachnang sowie der Arbeitsplatzentwicklung in der Stadt Frauenfeld verstärken sich die Verkehrsbedürfnisse in der Agglomeration. Eine hohe zeitliche und räumliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs soll die wachsenden Nachfrageströme aus der Agglomeration abdecken.

Die wichtigsten Massnahmen sind die Erarbeitung eines ÖV-Konzepts 2030 und die Umsetzung der S-Bahn-Haltestelle Langdorf.

ÖV 2: Fahrplanstabilität und Reisegeschwindigkeit im strassengebundene ÖV sicherstellen respektive verbessern

Ein wichtiger Erfolgsfaktor des ÖV ist eine hohe Zuverlässigkeit. Eine hohe Fahrplanstabilität wird durch die höhere Belastung der Verkehrsinfrastruktur jedoch gefährdet. Mit dem neuen Bahnfahrplan und den ab Dezember 2018 geänderten Busabfahrtszeiten erhöht sich auch die Gefahr von Eigenbehinderung der öffentlichen Verkehrsmittel (zeitnahe Abfahrtszeiten von Regional- und Stadtbussen sowie der Frauenfeld-Wil Bahn am Bahnhof). Zudem werden auf diesen Zeitpunkt hin die Umsteigezeiten von den Bussen auf die Schnellzüge kürzer, was die Reisezeiten für die Kunden verkürzt, jedoch die Gefahr von Anschlussbrüchen erhöht. Weiter führen Kapazitätsengpässe in den Fahrzeugen zu längeren Fahrgastwechseln.

Deshalb sind auf den Hauptverkehrsachsen gut ausgebaute ÖV-Korridore mit Busbevorzugung zu erstellen. Mittels neuem Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Zürcherstrasse Ost soll dort der ÖV gegenüber dem MIV bevorzugt werden. Im Innenstadt-Bereich (Rheinstrasse, Postkreisel, St. Gallerstrasse) hat die Bevorzugung aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse mittels Verkehrsmanagement zu erfolgen.

ÖV 3: Die erforderlichen Kapazitäten des ÖV unter wirtschaftlichen Aspekten bereitstellen

Aufgrund des zu erwarteten Verkehrswachstums und der angestrebten Verkehrsverlagerung zum ÖV erreichen die Stadt- und Regionalbusse in den Spitzenstunden ihre Kapazitätsgrenzen. Um die nötigen Kapazitäten bereitstellen zu können, sind je nach Korridor unterschiedliche Lösungsansätze möglich.

In Richtung Osten der Stadt sind eine neue Stadtbuslinie oder die Bündelung der Stadt- und Regionalbusse zu prüfen, um mittels einer höheren zeitlichen Verfügbarkeit die Spitzenbelastungen zu brechen und mehr Kapazitäten bereitzustellen.

Auf anderen kritischen ÖV-Linien wie in Richtung Sandbühl und Kantonspital sind Taktverdichtungen in den Spitzenstunden oder der Einsatz von grösseren Fahrzeugen (Gelenkbus) zu prüfen. Der Einsatz von grösseren Bussen hat aber Auswirkungen auf die Befahrbarkeit, Haltestelleninfrastruktur sowie Garagierung der Fahrzeuge.

Im Rahmen des zu erarbeitenden ÖV-Konzepts 2030 sollen diese Aspekte geprüft werden.

Massnahmen im Bereich Öffentlicher Verkehr

- Umsetzung Regionalbuskonzept (Fahrplanwechsel Dez. 2018)
- Konzept ÖV 2030
- S-Bahn-Haltestelle 2030
- Fahrplanstabiler Betrieb -> Verkehrsmanagement
- Einführung 15 Minuten-Takt bei der Frauenfeld-Wil-Bahn

6.2.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Grundsatz (Handlungsbedarf 4 und 5):

Im Stadtzentrum von Frauenfeld kommen die wichtigsten kantonalen Hauptachsen zusammen. Als Folge davon überlagern sich der Durchgangsverkehr, der Ziel- und Quellverkehr sowie der Binnenverkehr. Durch die hohen Belastungen und die Konzentration des Verkehrs auf wenige Knoten im Zentrumsbereich (Rathausplatz zwischen Post- und Holdertorkreisel, Marktplatz) werden sowohl die Funktionsfähigkeit als auch die Attraktivität des Stadtzentrums beeinträchtigt. In den Hauptverkehrszeiten kommt es zu Überlastungserscheinungen mit längeren Rückstaus, wovon insbesondere auch der öffentliche Verkehr betroffen ist.

Eine mögliche Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Stadtzentrum mit einer Stadtentlastung ist kurz- und mittelfristig nicht realisierbar. Die Finanzierbarkeit konnte im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes nicht sichergestellt werden. Im Innenstadtbereich ist eine Verflüssigung und Verstetigung des Verkehrs mit Verkehrsmanagement-Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz anzustreben. Dabei ist die Aufenthaltsqualität des Strassenraums im Stadtzentrum wie auch in ausgewählten Quartieren zu verbessern (Teilstrategie Aufwertung öffentlicher Strassenraum).

Das langfristige Ziel bleibt jedoch die Innenstadt mittels einer Entlastungsstrasse vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Weitere Schlüsselstellen im Bereich Verkehr in der Stadt Frauenfeld sind die Zürcherstrasse zwischen Towerkreisel und Lindenspitz beziehungsweise die Bahnhofstrasse beim Knoten Erchingerstrasse und beim Schweizerhofkreisel. In den Spitzenstunden ist der Verkehr auf der Zürcherstrasse sehr dicht bis zähflüssig respektive stockend. Auf der Bahnhofstrasse bilden sich teilweise Staus, die auch den ÖV bei der Bahnhofzufahrt behindern. Auch im Abschnitt Marktplatz – Holdertor kommt es zu Kapazitätsengpässen.

Strassenausbauten sind mittelfristig einzig in den Entwicklungsgebieten wie zum Beispiel Langdorf und Häfeler in Abstimmung mit der Arealentwicklung und langfristig zur Entlastung der Innenstadt zu realisieren.

Teilstrategien und Massnahmen MIV:

MIV 1: Die hochbelasteten Hauptachsen der Stadt Frauenfeld sind so umzubauen, dass ihre Funktionsfähigkeit auch in Zukunft gewährleistet ist.

Heute ist die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes in der Stadt Frauenfeld gewährleistet. In der Abendspitze (17 bis 18 Uhr) treten Überlastungen des Verkehrssystems mit grösseren Rückstaus auf, die sich nach 18 Uhr in den meisten Fällen wieder abbauen. Der Zeitverlust für durchfahrende Motorfahrzeuge beträgt im Durchschnitt bis 4 Minuten. Mit dem künftig zu erwartenden Verkehrswachstum werden diese Überlastungssituationen des Verkehrssystems aber weiter zunehmen. Um die Funktionsfähigkeit langfristig sicherstellen zu können, sind kurz- bis mittelfristig bauliche und gestalterische Massnahmen auf den hochbelasteten Hauptachsen vorzusehen – gegebenenfalls unterstützt durch Steuerungsmassnahmen (Teilstrategie Management). Massnahmen zur ÖV-Bevorzugung sind notwendig, um die Fahrplanstabilität des ÖV zu gewährleisten. Auch ist eine gute Erreichbarkeit für den MIV und für die Anlieferung von Geschäften und Betrieben zu gewährleisten. Dabei sind die geplanten Massnahmen mit den Anforderungen der Teilstrategie ÖV (siehe Kapitel 6.2.1) und der Teilstrategie „Aufwertung öffentlicher Strassenraum“ (siehe Kapitel 6.2.5) abzustimmen.

Wichtige Massnahmen dieser Teilstrategien sind:

- Konzept für die bedarfsgerechte Verkehrsführung in der Innenstadt
- Zürcherstrasse Ost: Aufwertung des Strassenraums und Verstetigung des Verkehrsflusses
- St. Gallerstrasse: Sanierung und Verstetigung des Verkehrsflusses Richtung Innenstadt
- Bahnhofstrasse: Sanierung und Aufwertung des Strassenraums

MIV 2: Gewährleisten des Durchgangsverkehrs

Langfristig ist das Stadtzentrum von Frauenfeld vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Dies kann mittels einer Tangente erfolgen, um den Durchgangsverkehr separat durch die Stadt leiten zu können.

MIV 3: Gezielter Ausbau des Strassennetzes in Abstimmung mit den Arealentwicklungen in den Entwicklungsgebieten

Die Erschliessung der Entwicklungsgebiete wie zum Beispiel Langdorf und Im Häfeler soll in Etappen umgesetzt werden. Das Verkehrssystem ist abgestimmt auf diese Etappen zu entwickeln. Folgende Massnahmen an der Verkehrsinfrastruktur stehen im Vordergrund:

- Erschliessung Entwicklungsgebiete
- Entlastung der Innenstadt
- A7-Halbanschluss Felben-Pfyn in Richtung Zürich

Massnahmen im Bereich Motorisierter Individualverkehr

- Konzept bedarfsgerechte Verkehrsführung Innenstadt
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Rheinstrasse – Rathausplatz
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Zürcherstrasse Ost
- Betriebs- und Gestaltungskonzept St. Gallerstrasse
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse West
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Oststrasse
- Stadtentlastung
- Erschliessung Entwicklungsgebiete
- A7 Halbanschluss Felben-Pfyn in Richtung Zürich

6.2.3 Radverkehr

Grundsatz (Handlungsbedarf 7)

Der Radverkehr gehört neben dem Fussverkehr zur umweltfreundlichsten Fortbewegungsart. Er ist als eigenständiges Verkehrsmittel im Gesamtverkehrskontext zu stärken. In Frauenfeld bestehen aus den Quartieren bis zur Innenstadt direkte Radrouten. Insbesondere die Anbindung des Radverkehrs an den Bahnhof und damit die Kombination von Radverkehr und ÖV muss aber verbessert werden. Auch in Richtung Entwicklungsgebiet im Osten der Stadt gibt es Netzlücken. Es ist ein lückenloses Netz anzustreben und die Radnutzung gezielt zu fördern.

Teilstrategien und Massnahmen Rad (V):

V 1: Lücken im Radwegnetz schliessen und den regionalen Radweg ins Netz einbinden

Der regionale Radweg bildet das Rückgrat der Ost-West Verbindung für den Radverkehr. Das Radwegnetz ist auf dieses neue Element hin zu prüfen und auszubauen. Weitere Netzlücken sind zu schliessen und die Achsen im Hinblick auf Haupt- und Nebenrouten auszubilden. In der Innenstadt ist Raum für Radwege zu schaffen. Diese sind miteinander zu verknüpfen. Zudem sind Gefahrenstellen zu sanieren.

V 2: Radnutzung aktiv fördern

Mit dem Ausbau des Radwegnetzes ist die Radnutzung aktiv zu fördern. Dies kann über Kommunikationskampagnen und bessere Erkennbarkeit des Netzes erfolgen (Signalisation). Das Rad soll in Frauenfeld als urbanes, schnelles und flexibles Verkehrsmittel positioniert werden. Insbesondere in der Ost-West-Ausrichtung hat das Rad topografisch optimale Voraussetzungen.

Massnahmen im Bereich Radverkehr

- Langsamverkehrskonzept
- Dichtes Fuss- und Radwegnetz
- Regionale Radwege
- Sanierung von Gefahrenstellen
- Allgemeine Fahrverbote und Einbahnen prüfen
- Radstreifen Bahnhofstrasse
- Radstreifen Thundorferstrasse
- Kommunikationskonzept „smart mobility“

6.2.4 Fussverkehr

Grundsatz (Handlungsbedarf 7)

Der Fussverkehr ist im Gesamtverkehrskontext und in Kombination mit dem ÖV zu stärken. Das objektive und subjektive Sicherheitsempfinden ist zu steigern und der Raum für den Fussverkehr zu vergrössern. Kurze Wegverbindungen sollen die Attraktivität des Fussverkehrs steigern. Somit bestehen aber grosse Abhängigkeiten zu sämtlichen Massnahmen, die den öffentlichen Strassenraum tangieren.

Teilstrategien und Massnahmen Fussgänger (F):

F 1: Objektiv und subjektive sichere Fusswege

Die Fusswegverbindungen sind auf ihre objektive und subjektive Sicherheit zu prüfen. Neben Verbindungswegen sind die Zugänge zu wichtigen Zielorten wie Schulen, Quartierläden und

Bushaltestellen sicher zu gestalten. Die Wege sind nach Alltags- und Freizeitwegen auszubilden. Bei Neugestaltungen ist diesen Aspekten grosses Gewicht beizumessen.

F 2: Fussgänger- und Aufenthaltsflächen vergrössern

Frauenfeld verfügt in den Quartieren über nahezu flächendeckende Tempo-30-Zonen. Bei Neugestaltungen sind die Flächen für den Fussverkehr gezielt zu erweitern. Die Quartiere sind so zu gestalten, dass eigentliche Quartierzentren mit einer hohen Aufenthaltsqualität entstehen. In der Innenstadt wird mittels Begegnungszonen der Fussverkehr an geeigneten Orten gegenüber dem MIV priorisiert.

F3: Fussgängerverkehr aktiv fördern

Mit dem Ausbau des Fusswegnetzes ist der Fussverkehr aktiv zu fördern. Dies kann über Kommunikationskampagnen und bessere Erkennbarkeit des Netzes erfolgen (Signalisation).

Massnahmen beim Fussverkehr

- Dichtes Fuss- und Radwegnetz
- Sanierung von Gefahrenstellen
- Konzept bedarfsgerechte Verkehrsführung Innenstadt
- Aufwerten von Quartierzentren
- Kommunikationskonzept „smart mobility“

6.2.5 Kombinierte Mobilität (Bike & Ride, Park & Ride, Park & Pool)

Grundsatz (Handlungsbedarf 3)

Die Multimodalität (ausgewogene Nutzung verschiedener Verkehrsmittel) gewinnt fortlaufend an Bedeutung. Die flexible Verkehrsmittelwahl wird unter dem Aspekt der Gesamtverkehrsziele weiter gefördert. Die kombinierte Mobilität hat grosse Abhängigkeiten vom Verkehrsmanagement. Insbesondere wenn es um Kampagnen und Mobilitätsberatung geht.

Teilstrategien und Massnahmen Kombinierte Mobilität (KM):

KM 1: Infrastruktur für die kombinierte Mobilität zielgerecht ausbauen

An den Umsteigeknoten zum öffentlichen Verkehr sind qualitativ gute Abstellanlagen für den Radverkehr bereitzustellen. Grundsätzlich stehen am Bahnhof genügend Abstellplätze zur Verfügung. Die Nachfrage ist laufend zu prüfen.

Der Park & Pool-Parkplatz bei der Autobahnausfahrt Ost wird beibehalten. Hingegen werden die Park & Ride-Parkplätze im Stadtzentrum nicht ausgebaut.

Massnahmen Kombinierte Mobilität

- Bedarfsabklärungen
- Erstellen von zusätzlichen Veloabstellplätzen

6.3 Aufwertung öffentlicher Strassenraum

Grundsatz (Handlungsbedarf 6)

Zur Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden wird der Gestaltung von öffentlichen Verkehrsräumen und dabei insbesondere dem Strassenraum hohe Aufmerksamkeit geschenkt. Diese Teilstrategie hat eine bedeutende Querschnittsfunk-

tion zu verschiedenen anderen Teilstrategien. Es sind die Bedürfnisse aller Verkehrsträger (ÖV, MIV, Langsamverkehr) und Nutzenden (Anwohnerschaft, Beschäftigte, Aufenthalter) zu berücksichtigen. Insofern bestehen diverse Abhängigkeiten zu den übrigen Teilstrategien, namentlich zum Fussverkehr.

Teilstrategien und Massnahmen Aufwertung öffentlicher Strassenraum (AöR):

AöR 1: Verkehrsachsen als Stadträume stärker betonen

Die Verkehrsachsen bilden das Rückgrat des öffentlichen Stadtraums. Die bestehenden Defizite sind aufzuheben und neu zu gestalten. Folgende zwei Ansätze stehen im Vordergrund:

- Im Rahmen einer Analyse der stadtprägenden Verkehrsachsen werden ortsspezifische Defizite erkannt und Handlungsorte spezifiziert.
- Koexistenz-Lösungen sollen überprüft und gefördert werden, sodass trotz beschränkten Raumverhältnissen vielfältige Nutzungen möglich werden.

Hierfür muss bei den Anstössern und Grundeigentümern Verständnis geschaffen werden. Ansonsten ist ein Gewinn an öffentlichem Raum kaum möglich.

AöR 2: Plätze und Quartierzentren aufwerten

Zentrumsgebiete und Quartierzentren haben aufgrund ihrer hohen Konzentration von Nutzungen eine wichtige Bedeutung. Basierend auf den Einträgen in den kommunalen und regionalen Richtplänen sind die Bereiche zu definieren, die es schrittweise umzugestalten, respektive aufzuwerten gilt. Im Vordergrund stehen die Aufwertung des Bahnhofplatzes und die Promenade. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation werden diese Projekte vom Bund mitfinanziert.

Frauenfeld besitzt wenig ausgeprägte Quartierzentren. Im Richtplan wurden bereits Quartiere evaluiert, die einen Zentrumscharakter haben und in denen sich eine Aufwertung lohnt.

Massnahmen Aufwertung öffentlicher Strassenraum

- Alle Betriebs- und Gestaltungskonzepte (siehe MIV Kapitel 6.2.2)
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Promenade
- Umgestaltung Bahnhofplatz

6.4 Management

Grundsatz (Handlungsbedarf 2, 3, 5, 8)

Um die Gesamtverkehrsziele zu erreichen, sind neben ÖV- und MIV-Strategien Management-Massnahmen notwendig. Benötigt werden neben Verkehrs- und Parkierungsmanagement auch kommunikative und Sensibilisierungs-Massnahmen. Der Kenntnisstand der Bevölkerung über die Vielfalt der bestehenden Mobilitätsangebote soll erhöht werden. Die Bevölkerung ist zu einem nachhaltigen Verkehrsverhalten zu animieren.

Teilstrategien und Massnahmen Management (M):

M 1: Verkehrsmanagement für einen stetigen Verkehrsfluss in der Innenstadt und Priorisierung des ÖV

Die Funktionsfähigkeit der kantonalen Hauptachsen ist im Hinblick auf einen stabilen und stetigen Verkehrsfluss sowie auf die Fahrplanstabilität des ÖV auszurichten. Dazu sind Verkehrsmanagementmassnahmen wie Pfortner an geeigneten Standorten mit ausreichendem Stauraum und Lichtsignalanlagen an Knoten mit ÖV-Bevorzugung zu prüfen. Die Umsetzung der Massnahmen ist zusammen mit baulichen und gestalterischen Massnahmen zu koordinieren.

M2: Parkraummanagement zur Verkehrsverlagerung hin zu ÖV und Fuss-/Radverkehr

Einheitliche aber doch örtlich differenzierte Parkierungsbestimmungen in der Agglomeration helfen, die Verkehrsnachfrage zu steuern. Je nach Lage und Publikumsverkehr werden die Parkplätze unterschiedlich stark bewirtschaftet. In der Innenstadt und den umliegenden Quartieren soll ein Missbrauch der Parkplätze als P& R-Abstellplätze unterbunden werden.

M3: Mobilitätsmanagement: Bevölkerung und Betriebe für ein nachhaltiges Verkehrsverhalten sensibilisieren

Bisher finden in Frauenfeld vereinzelte Anlässe zu Themen der nachhaltigen Mobilität statt, so zum Beispiel Veranstaltungen im Rahmen der Energiestadt (z.B. Elektromobilität) oder Stadtbuskampagnen (z.B. „Mobil sein und bleiben“). Diese einzelnen Massnahmen sollen zielgerecht unter einer Dachmarke zusammengefasst werden, um einen grösseren Wiedererkennungswert zu schaffen. Schwerpunkt sind Bildungs- und Sensibilisierungsmassnahmen in Zusammenarbeit mit Schulen, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen sowie städtischen Partnern. Deshalb ist ein Konzept „smart mobility“ zu erstellen.

Massnahmen Management

- Verkehrsmanagement zur Busbevorzugung
- Abstell- und Parkplatzreglement
- Parkleitsystem
- Konzept „smart mobility“

Eine Priorisierung und Beschreibung der geplanten Massnahmen finden sich im Kapitel 8.2.

7 Beurteilung der Schlüsselprojekte

Ein Ziel des Mobilitätskonzepts ist die finanzielle pragmatische Umsetzung der vorgesehenen Projekte. Damit das Mobilitätskonzept diesem Anspruch gerecht wird, wurden die Schlüsselprojekte der Stadtentwicklung einer Kosten-/Nutzenanalyse unterzogen. Dabei handelt es sich um folgende Projekte:

- Erschliessung Langdorf/neue Strassen
- Promenade
- St. Gallerstrasse
- Zürcherstrasse Ost
- Bahnhofstrasse
- Stadtentlastung
- S-Bahn-Haltestelle Langdorf
- Bahnhof plus, Umgestaltung Bahnhofplatz
- Oststrasse
- Rheinstrasse - Rathausplatz

7.1 Beurteilungsmethodik

Die angewendete Methode lehnt sich an die Methode der Nutzwertanalyse an: Für jedes formulierte Ziel wird die Wirkung in zwei Beurteilungsdimensionen bewertet. Die erste Dimension beurteilt, wie und wie stark sich die Situation im Laufe eines Projektes verändert. Die zweite Dimension ermittelt, wie viele Personen, Flächen oder Objekte von der Wirkung betroffen sind.

Die Nutzwerte für die Schlüsselprojekte wurden im Rahmen von zwei Workshops mit Stadtvertretern und Kantonsvertretern erhoben. In einem dritten Workshop wurden die Ergebnisse harmonisiert.

Als Ziele für die Beurteilung dienten sieben aggregierte Ziele des Mobilitätskonzepts:

- Sicherstellen der Mobilität der motorisierten Verkehrsteilnehmenden
- Sicherstellen der Mobilität im öffentlichen Verkehr
- Sicherstellen der Mobilität im Langsamverkehr
- Aufwertung des öffentlichen Raums
- Mehrwert der Nutzungen
- Erhöhen bzw. verbessern der Sicherheit
- Beschränken der Lärm- und Luftbelastung

Die Methodik soll in Zukunft auch für weitere übergeordnete Projekte angewendet werden. Sie erlaubt es der Stadt und dem Kanton, die Projekte grob zu beurteilen und einen Vergleich zu anderen Projekten zu erhalten. Mit einer darauf basierenden Überarbeitung eines Projekts können der Gesamtnutzwert erhöht und die Kosten reduziert werden.

7.2 Ergebnis der Beurteilung

Für folgende vier Projekte konnte eine gute Kostenwirksamkeit ermittelt werden:

- St. Gallerstrasse
- Promenade
- Zürcherstrasse Ost
- Bahnhofstrasse

Die übrigen Schlüsselprojekte weisen eine geringere Kostenwirksamkeit auf, weshalb ihr aktueller Projektierungsstand nochmals geprüft respektive überarbeitet werden muss.

8 Umsetzungspläne

Die vorgesehenen Massnahmen sollen pragmatische und finanziell verkraftbar umgesetzt werden. Aus diesem Grund wurden sie beurteilt (siehe Kapitel 7) gemäss ihrer Dringlichkeit sowie aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen von Stadt und Kanton priorisiert.

Hierbei waren sehr verschiedenen Vorgaben zu berücksichtigen wie zum Beispiel Konflikte zwischen verschiedenen Teilzielen des Mobilitätskonzeptes (siehe Kapitel 4.2), unterschiedliche Zielvorgaben von Stadt und Kanton, unterschiedliche Nutzansprüche oder Vorgaben hinsichtlich Finanzierungsmöglichkeiten. Insbesondere folgende Punkte waren einzuplanen:

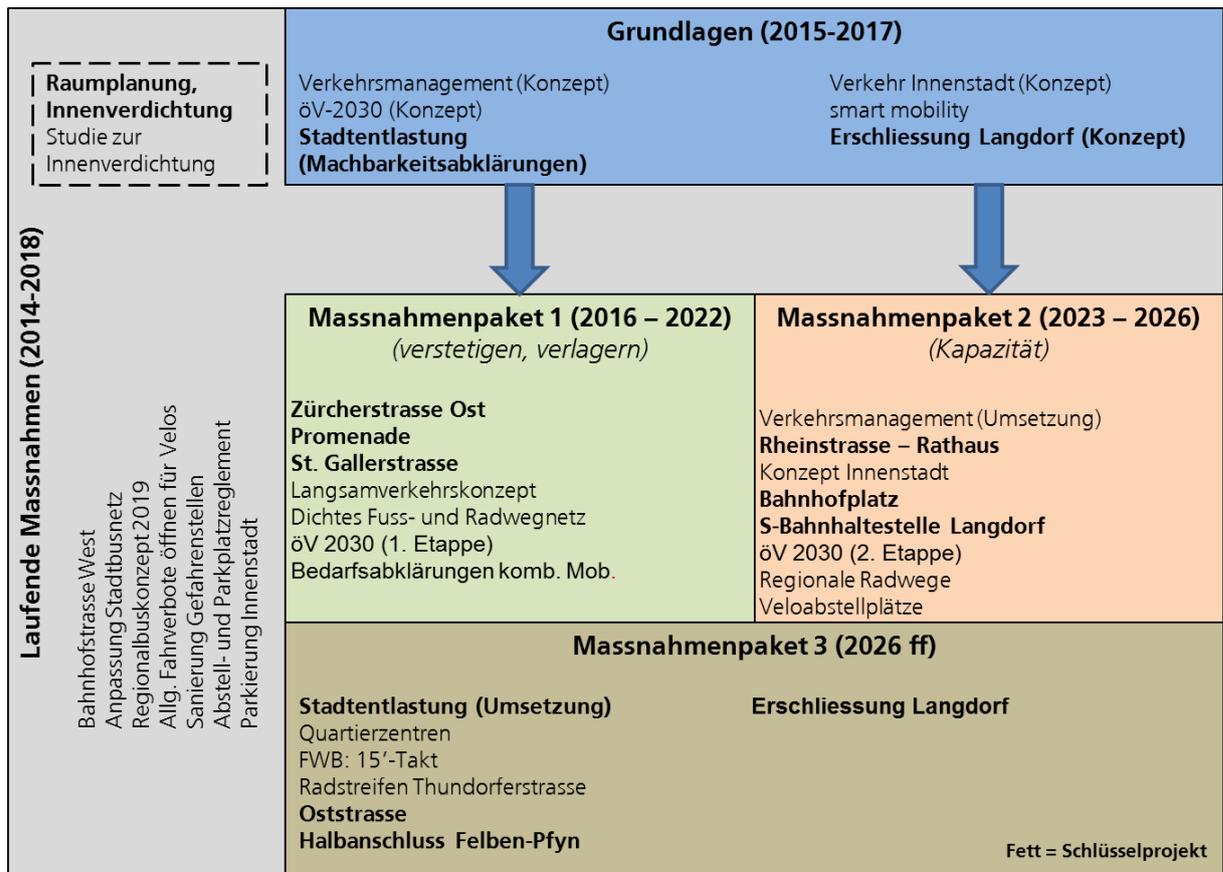
Der Abschnitt Promenade - Zürcherstrasse (Vorstadt) muss vielen Nutzeransprüchen gerecht werden. Zudem sind bei der Umsetzung weitere Rahmenbedingungen wie die Gleissanierung der Frauenfeld-Wil-Bahn im Bereich Rheinstrasse/Rathausplatz, Finanzierungsmodelle im Rahmen der Agglomerationsprogramme oder die Landverfügbarkeit (Erschliessung Langdorf) zu berücksichtigen.

Die Projekte Zürcherstrasse Ost und Rheinstrasse – Rathausplatz hätten gemäss Agglomerationsprogramm 1. Generation im Zeitraum 2011-2014 umgesetzt werden sollen. Jedoch änderte sich aufgrund der fehlenden Finanzierbarkeit der Stadtentlastung die Ausgangslage bezüglich der Verkehrsmassnahmen. Die Massnahmenpakete des Mobilitätskonzeptes werden aufgrund der neuen Ausgangslage unabhängig der Priorisierungen der Agglomerationsprogramme gebildet. Die Massnahmenpakete dienen als Basis für das Agglomerationsprogramm 3 und sind darin soweit angezeigt zu integrieren.

8.1 Massnahmenpakete

Die Massnahmen des Mobilitätskonzeptes und die Schlüsselprojekte (siehe Kapitel 7) wurden aufgrund der vorgenommenen Priorisierung fünf Massnahmenpaketen zugeordnet (siehe auch folgende Abbildung). Die Zeiträume entsprechen den Vorgaben der Agglomerationsprogrammen.

- Grundlagen (2015 – 2017)
- Laufende Massnahmen (2014 – 2018)
- Massnahmenpaket 1 (2016 – 2022)
- Massnahmenpaket 2 (2023 – 2026)
- Massnahmenpaket 3 (2026 ff)



8.2 Erläuterungen zu den Massnahmenpaketen

8.2.1 Laufende Massnahmen (2014 – 2018)

Zu den laufenden Massnahmen zählen sämtliche Massnahmen, die entweder schon weit fortgeschritten sind oder laufend bei Projekten geprüft und umgesetzt werden (Fahrverbot für Fahrradfahrende, Sanierung Gefahrenstellen).

Zudem müssen die Raumentwicklungsprojekte laufend auf eine nachhaltige Mobilität ausgerichtet werden. Denn die Raumentwicklungsprojekte sollen dazu beitragen, möglichst neue Wege zu vermeiden (zum Beispiel dank Innenverdichtung) und die Projekte auf den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr auszurichten. Hierzu soll eine separate Studie ausgearbeitet werden.

8.2.2 Grundlagen (2015 – 2017)

Von 2015 bis 2017 müssen einige Konzepte erarbeitet werden, die als Grundlagen und Handlungsbasis für die Projekte der Massnahmenpakete 1-3 dienen:

Im Bereich Verkehrsmanagement geht es um die Festlegung der notwendigen Rahmenbedingungen, um Strassenprojekte zukunftsgerichtet erstellen zu können.

Mit dem Projekt „ÖV 2030“ soll schon frühzeitig die Strategie für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs festgelegt werden. Verschiedene Faktoren wie Fahrzeuggrösse, Busbevorzugung und Taktniveau müssen geklärt werden. Nur so kann die Infrastruktur und Budgetplanung von Anfang an auf das Angebot ausgerichtet werden.

Das Konzept „Verkehrsführung Innenstadt“ ist notwendig, um die Probleme, die die unterschiedlichen Ansprüche an den knappen Strassenraum ergeben, vor den Projektierungsphasen zu lösen.

Das Konzept „Erschliessung Langdorf“ soll langfristig den Raum für neue Erschliessungswege sichern. Mit dieser Grundlage können die Massnahmen effizienter umgesetzt werden.

Im Rahmen der Kampagne „smart mobility“ wird die Bevölkerung für ein nachhaltiges Verkehrsverhalten sensibilisiert. Ähnliche Massnahmen finden zum Teil schon heute statt. Diese sollen intensiviert werden, um einen bessere öffentliche Wahrnehmung zu erreichen.

8.2.3 Massnahmenpakt 1 (2016 – 2022)

Die Zielsetzungen und Strategien zeigen, dass in Frauenfeld eine ausgewogene Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger notwendig ist. Heute sind zwar erst geringe Kapazitätsengpässe beim ÖV und beim MIV erkennbar. Es ist aber klar, dass das Verkehrswachstum aufgefangen werden muss.

Deshalb stehen in einem ersten Massnahmenpaket Massnahmen in Vordergrund, die möglichst alle Verkehrsträger betreffen. Sie zielen darauf, den Langsam- und den öffentlichen Verkehr zu fördern und den Verkehr auf diese Verkehrsträger zu verlagern. Der Verkehrsfluss wird stetig gehalten.

Der Durchgangsverkehr durch die Stadt ist weiterhin zu gewährleisten. In Korrespondenz mit der Kostenwirksamkeitsbewertung stehen deshalb die Massnahmen Zürcherstrasse Ost, Promenade, St. Gallerstrasse sowie die Verbesserung des Fuss- und Radwegnetzes inklusive der besseren Anbindung des Regionalen Radweges und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV 2030) im Zentrum:

- *Zürcherstrasse Ost*: Die Massnahme soll den Verkehrsfluss verstetigen und den ÖV bevorzugen. Die Massnahme wirkt sich positiv auf die Fahrplanstabilität von Stadt- und Regionalbus aus. Mit der Umgestaltung soll diese wichtige Einfallachse auch für den Langsamverkehr aufgewertet werden.
- *Promenade*: Dieser Strassenraum hat viel Potential. Neben der Schnittstelle zur Altstadt wird die Promenade als Markttort genutzt. Von der Aufwertung soll insbesondere der Langsamverkehr profitieren.
- *St. Gallerstrasse*: Das Projekt ist in der Planung schon fortgeschritten. Mit ihm sollen die Voraussetzungen für eine spätere Verkehrsdosierung und ÖV-Bevorzugung geschaffen werden. Diese erhöhen die Fahrplanstabilität für den Busverkehr.
- *Langsamverkehrskonzept, Fuss- und Radwegnetz*: Um die angestrebte Verlagerung auf den Langsamverkehr zu erreichen, wird ein Langsamverkehrskonzept erarbeitet. Dieses bildet die Basis für ein *dichtes Fuss- und Radwegnetz* sowie der besseren *Einbindung des Regionalen Radweges*. Somit werden bessere Voraussetzungen für den Rad- und Fussverkehr geschaffen werden. Um die ambitionierten Ziele des Mobilitätskonzepts zu erreichen, ist es sehr wichtig, den entsprechenden Raum für diese Verkehrsträger zu schaffen.
- *ÖV 2030*: Eine ÖV-Achse mit einer hohen Taktfrequenz zwischen der Innenstadt und dem Entwicklungsgebiet im Osten soll den ÖV deutlich stärken und die Bevölkerung zum Umsteigen auf den ÖV bewegen. Auf einer so dynamischen Entwicklungsachse ist es einfacher, die Menschen zum Umsteigen zu gewinnen, als in strukturell gefes-

tigten Quartieren. Im Rahmen der Konzepterarbeitung sind die präzisen Massnahmen zu definieren.

- *Kombinierte Mobilität:* Es soll geprüft werden, ob ein P& R-System in der Agglomeration den Verkehr in der Stadt reduzieren kann.

Grobe Kostenschätzung Massnahmenpaket 1 (2016 - 2022)		
Massnahme	Investitionskosten	Betriebskosten pro Jahr
Zürcherstrasse Ost	6 Mio.	
St. Gallerstrasse	3 Mio.	
Promenade	3 Mio.	
Dichtes Fuss- und Radwegnetz	3 Mio.	
ÖV 2030 (1. Etappe)		0.5-1 Mio.

8.2.4 Massnahmenpaket 2 (2023 – 2026)

Das zweite Massnahmenpaket beinhaltet Massnahmen, die ihre Wirkung in erster Linie bei einem der Verkehrsträger haben. Es geht darum, mittelfristig die Verkehrsträger zu stärken und die notwendigen Kapazitäten bereitzustellen.

- *Verkehrsmanagement:* Mit einem Verkehrsmanagement soll der stetige Verkehrsfluss in der Stadt längerfristig gesichert werden. Es dient dazu, die Fahrplanstabilität für den öffentlichen Verkehr zu gewährleisten. Dieser ist auf stabile Fahrzeiten angewiesen, um schlanke Umsteigeanschlüsse gewährleisten zu können.
- *Rheinstrasse-Rathausplatz.* Dieses Projekt steht in einem extremen Spannungsfeld verschiedenster Interessen. Auch ist es stark von der Verkehrsbelastung abhängig. Deshalb muss hier eine abgestimmte Planung vorgenommen werden, die einen gewissen Zeitraum benötigt.
- *Aufwertungsmassnahmen in der Innenstadt:* Diese Massnahmen verbessern die Bedingungen für den Fussverkehr. Auf andere Verkehrsträger haben sie wenig Einfluss. Deshalb werden sie erst im zweiten Massnahmenpaket umgesetzt.
- *Bahnhofplatz:* Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes müssen die Bushaltekanten bis 2023 erhöht werden, um einen niveaulosen Einstieg in die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen. Mit den Umbauarbeiten soll auch die Aufenthaltsqualität am Bahnhofplatz gesteigert werden.
- *ÖV 2030:* Im Rahmen des Konzepts ÖV 2030 sind in einer zweiten Etappe Verbindungen aus der Stadt in die benachbarten Gemeinden zu prüfen. Mit einer höheren Taktichte soll ein attraktives Angebot in die Agglomeration bereitgestellt werden.

- *S-Bahn-Haltestelle Langdorf*: Diese bringt eine direkte Erschliessung mit der S-Bahn für das Entwicklungsgebiet im Osten der Stadt und unterstützt die angestrebte Siedlungsentwicklung. Allerdings ist im Planungshorizont maximal ein Halbstundentakt möglich. Aus fahrplantechnischen Gründen muss der S8-Halt respektive ab 2018 der S24-Halt in Hüttlingen-Mettendorf aufgehoben werden.
- *Radabstellplätze*: Diese sollen an wichtigen Zielorten den Bedürfnissen entsprechend ausgebaut werden.

Grobe Kostenschätzung Massnahmenpaket 2 (2023 - 2026)		
Massnahme	Investitionskosten	Betriebskosten pro Jahr
Verkehrsmanagement	2 Mio.	
Rheinstrasse – Rathaus	12 Mio.	
Konzept Innenstadt	k. A.	
Bahnhofplatz	6 Mio.	
S-Bahnhaltestelle Langdorf	13 Mio.	0.5 Mio.
ÖV 2030 (2. Etappe)		3 Mio.
Radabstellplätze	1 Mio.	

8.2.5 Massnahmenpaket 3 (2026 ff)

Die *Stadtentlastung* würde viel zum Erreichen der Ziele des Mobilitätskonzepts beitragen. Allerdings ist wegen fehlender finanzieller Beteiligung des Bundes nicht vor 2030 mit der Umsetzung zu rechnen. Die *Erschliessung Langdorf* ist abhängig von der Verfügbarkeit der Militärliegenschaften.

8.3 Finanzierung

Die Finanzierung der Massnahmen erfolgt im Rahmen der ordentlichen Budgetierungen der Stadt Frauenfeld. Grundsätzlich sollen die Infrastrukturprojekte beim Agglomerationsprogramm des Bundes angemeldet werden. Bei Verkehrsinfrastrukturprojekten kann aus den bisherigen Erfahrungen mit einem Beitragssatz des Bundes von 30-35% gerechnet werden. Unterstützt werden in erster Linie Projekte, die den Gesamtverkehr mit Schwerpunkten beim ÖV und beim Langsamverkehr betreffen.

Die Mitfinanzierung der Projekte durch den Kanton erfolgt im Rahmen der gültigen Gesetze und Verordnungen. Zum jetzigen Zeitpunkt kann die Höhe der Beteiligung des Kantons noch nicht beziffert werden.

9 Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
ASP	Abendspitzenstunde
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GZA	Greater Zurich Area
LV	Langsamverkehr (Fuss-/Radverkehr)
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeiten
ÖV	öffentlicher Verkehr
RP	Richtplan
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
TG	Thurgau
VM	Verkehrsmanagement
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept