

Gemeinsam gestalten, was gutes Leben ausmacht

Stadtentwicklung Frauenfeld

23. März 2018

Eine zentrumsnahe Stadtentlastung für mehr Leben und Sicherheit

Bereits seit langem wird eine verkehrliche Entlastung für die Frauenfelder Innenstadt gefordert. Nun haben die Fachleute im Auftrag von Stadt und Kanton im Rahmen einer Machbarkeitsstudie aufgezeigt, wie diese umgesetzt werden kann. Unserer Stadt bietet sich die Chance, ihren Kern aufzuwerten. Ob zu Fuss, per Velo oder ÖV – die Innenstadt wird für alle besser erreichbar, sicherer und attraktiver.



Die Stadtentlastung ermöglicht eine deutliche Verkehrsberuhigung und Aufwertung in der Innenstadt. (Visualisierung: Vorstadt)

In der Stadt Frauenfeld fliesst viel Verkehr über das Holdertor und den Postplatz respektive über die Promenadenstrasse und Vorstadt. Der innerstädtische Verkehr, aber auch der Transitverkehr sind die Ursachen für eine starke Belastung unseres Stadtkerns mit einschneidenden Folgen für die Lebensqualität, den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr. Aus diesem Grund wird seit Jahren von verschiedenen Seiten immer wieder gefordert, eine Entlastungsstrasse respektive eine neue Verbindung in Richtung Süden zu schaffen. Auch in der Bevölkerungsbefragung im Jahr 2015 wurde dies von einer deutlichen Mehrheit gefordert.

Lebensqualität und stadtgerechte Mobilität als Ziel

Unsere Stadt wächst und entwickelt sich weiter. Deshalb wird auch der Ver-

kehrsdruk in den kommenden Jahren trotz Förderung des ÖV, Velo- und Fussverkehrs weiter zunehmen. Damit Frauenfeld nicht dereinst im Verkehr versinkt, wurde 2015 das Konzept «Mobilität 2030» erarbeitet. Die Stadtentlastung bildet darin ein zentrales Element. Das Ziel ist es, im Zentrum von Frauenfeld wie auch in seinen Quartieren

einen stadtgerechten, flüssigen Verkehr sicherzustellen, und gleichzeitig die Lebensqualität zu verbessern.

Bisherige Planungen von zentrumsnahen und grossräumigen Varianten

Im Jahr 2007 wurde letztmals über eine zentrumsnahe Entlastungsstrasse abgestimmt. Diese wurde allerdings an der Urne knapp abgelehnt. 2011 wurde deshalb eine weiträumige Umfahrungsstrasse im kommunalen Richtplan verankert. Die Planer skizzierten eine Lösung, die rund 250 Millionen Franken kostet und im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes realisiert werden sollte. Allerdings misst der Bund dem Vorhaben aufgrund der Kosten keine Priorität bei. Auch künftig ist es sehr ungewiss, ob der Bund sich finanziell daran beteiligt.

Zudem würden bis zur Realisierung viele Jahre verstreichen.

Ein gemeinsames Vorhaben von Stadt und Kanton

Stadt und Kanton haben daher 2014 entschieden, gemeinsam eine mittelfristig realisierbare, zentrumsnahe Entlastung anzugehen, um die bestehenden Verkehrsbelastungen im Zentrum baldmöglichst zu entschärfen. Diese Lösung ist auch in Kombination mit einer allenfalls in weiterer Zukunft realisierten, grossräumigen Variante sinnvoll. Denn mit Blick auf die kommende Entwicklung in Langdorf und anderen Quartieren werden in drei bis vier Jahrzehnten weitere grössere Verkehrsmassnahmen notwendig.

Auf den folgenden Seiten erläutern wir Ihnen eine geeignete Linienführung für die zentrumsnahe Stadtentlastung. Und wir zeigen Ihnen, wie sie evaluiert wurde und wie Frauenfeld von einer solchen Entlastungsstrasse profitiert.

Zu diesem Vorhaben finden eine öffentliche Vernehmlassung und zwei Fokusveranstaltungen statt.

Informationen dazu finden Sie auf Seite 4.



Anders Stokholm, Stadtpräsident



Urs Müller, Stadtrat, Vorsteher Departement für Bau und Verkehr

Liebe Frauenfelderinnen und Frauenfelder

Auf der Nord-Süd-Achse mitten durch unseren Stadtkern bestehen heute Verkehrsengepässe. Und wir müssen davon ausgehen, dass sich diese Situation in den kommenden Jahren verschärfen wird.

Eine zentrumsnahe Stadtentlastung steht schon seit langem weit oben auf der Traktandenliste von Frauenfeld. Mehrere Male wurde die Planung einer Entlastungsstrasse angegangen. 2007 ist eine zentrumsnahe Lösung an der Urne knapp gescheitert. Mit dem Verkehrsrichtplan 2011 wurde eine weiträumige und teurere Variante erarbeitet, die nur mit Unterstützung des Bundes umgesetzt werden kann. Eine Finanzierungszusage durch den Bund ist aber zum einen schwer erreichbar, zum anderen frühestens nach 2030 möglich, wodurch eine Realisierung in weite Ferne rückt.

Frauenfeld kann aber nicht so lange warten. Wir sind eine dynamische Stadt, die den Herausforderungen der Zukunft aktiv begegnen will. Deshalb war für den Stadtrat wie auch für den Regierungsrat schnell klar, dass eine gemeinsame Lösung angestrebt werden soll, die auch ohne Bundeshilfe realisierbar ist. Unsere Planerinnen und Planer haben alle denkbaren Linienführungen für eine finanzierbare und wirkungsvolle Entlastungsstrasse geprüft und abgewogen. Heute präsentieren wir Ihnen einen Vorschlag für eine wirkungsvolle zentrumsnahe Stadtentlastung. Zudem zeigen wir Ihnen auf den folgenden Seiten, wie die ganze Stadt Frauenfeld von diesem Vorhaben profitieren wird und mit welchen Massnahmen eine konkrete Aufwertung der Innenstadt erreicht werden kann.

Die Entlastungsstrasse und alle baulichen Massnahmen in der Innenstadt sind Teil des Konzeptes «Mobilität 2030». Sie werden in gegenseitiger Abstimmung geplant und umgesetzt, so dass eine funktionierende Mobilität sichergestellt werden kann. Unsere Stadt soll für alle leicht erreichbar sein. Wir wünschen uns eine dynamische und lebenswerte Stadt, die sich den Herausforderungen stellt.

Nun ist es an Ihnen, das Vorhaben Stadtentlastung sowie die vom Stadtrat vorgeschlagene Variante im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung zu beurteilen.

Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldungen!



Anders Stokholm



Urs Müller

Evaluation der geeigneten Linienführung

Die Planung einer Entlastungsstrasse in dichtbebautem Gebiet ist anspruchsvoll. Entsprechend umsichtig sind die bisherigen Planungen verlaufen. Die bisherigen und anstehenden Planungsschritte im Überblick:

1. Schritt: Zieldefinition und Prüfung möglicher Linienführungen

Mit der Entlastungsstrasse sollen zum einen die Verkehrssituation in Frauenfeld verbessert und zum anderen die Innenstadt sowie die angrenzenden Quartiere aufgewertet werden. Entsprechend wurden folgende Ziele definiert (siehe Tabelle).

2017 haben die Fachleute mögliche Linienführungen evaluiert. Insgesamt 23 technisch denkbare Linienführungen, bekannte sowie auch neue Vorschläge, wurden auf ihre bauliche, verkehrliche und raumplanerische Machbarkeit untersucht. Aufgrund dieser Grobbeurteilung konnten sieben als technisch sinnvoll erachtete Linienführungen evaluiert werden (siehe Karte unten links).

2. Schritt: Vergleich von 7 sinnvollen Linienführungen (Machbarkeitsprüfung)

Für alle sieben Varianten wurden die Machbarkeit nachgewiesen, die Baukosten geschätzt sowie Bewertungen und eine Kosten-Wirksamkeits-Analyse durchgeführt. Alle Varianten weisen betreffend den vorgegebenen Zielen einen mehr oder weniger hohen Nutzen auf. Sie unterscheiden sich jedoch deutlich bezüglich der geschätzten Baukosten. Diese betragen bei oberirdischen Varianten (11, 21, 22) unter 45 Mio., bei kürzeren Tunnelvarianten (13, 23) 90 Mio. und bei den Tunnelvarianten im Zentrum (18, 20) über 100 Mio. Franken. Für die Kosten gilt bei einer Machbarkeitsstudie eine Abweitungstoleranz von 40 Prozent.

3. Schritt: Festlegung einer favorisierten Variante für die weitere Planung

Basierend auf den Resultaten der Machbarkeitsstudie und auf Grund erster Rückmeldungen aus Parlament, Parteien und Interessengruppen legt der Stadtrat die Linienführung der Variante 20 als Empfehlung zuhanden der öffentlichen Vernehmlassung fest. Dieses Vorgehen zur Konsensfindung wird vom Regierungsrat unterstützt.

Variante 20: Tunnel zwischen Marktplatz und Schweizerhof

Die Variante 20 bezeichnet eine Tunnelverbindung zwischen den Gebieten St. Gallerstrasse/Marktplatz und Zeughausstrasse/Schweizerhof (siehe Karte rechts). Die genaue Lage ihrer Tunnelportale und ihrer Anschlusspunkte ist noch nicht festgesetzt. Die wichtigsten Kriterien zugunsten der Variante 20 sind in der unteren Tabelle rechts aufgelistet.

Weil die Variante 20 hauptsächlich unterirdisch verläuft, ist sie mit geschätzten Investitionskosten von rund 107 Mio. Franken die zweitbeste Variante (Variante 18: rund 128 Mio. Franken). Die Stadt hat sich mit bis zu 40 Prozent an den Baukosten zu beteiligen. Der Rest wird vom Kanton getragen. Aufgrund ihrer zahlreichen Vorteile und im Wissen, dass eine oberirdische Variante kaum ausreichende Unterstützung in der Bevölkerung finden würde, empfiehlt der Stadtrat diese Variante. Sie ermöglicht im Zusammenspiel mit flankierenden Massnahmen die bestmögliche Aufwertung der Frauenfelder Innenstadt (siehe folgende Seite).

Die jetzt vorliegende Machbarkeitsstudie betrachtet die Linienführung von möglichen Entlastungsstrassen. Die genauen Standorte von Anschlusspunkten und die Dimensionierung und Gestaltung des Strassenraumes werden erst mit den folgenden Planungsschritten erarbeitet (Vorprojekt).



Nächste Schritte

1. Vom 25. März bis zum 18. Mai 2018 kann sich die Bevölkerung im Rahmen einer öffentlichen Vernehmlassung zur Stadtentlastung sowie zur empfohlenen Variante 20 und den anderen Varianten äussern (siehe vierte Seite).

Am 25. April und 2. Mai 2018 findet jeweils um 19.30 Uhr in der Konvikthalle eine Fokusveranstaltung zur Stadtentlastung statt. Das Vorhaben wird dort

präsentiert und öffentlich diskutiert.

2. Auf Basis der Vernehmlassungsergebnisse wird der Stadtrat gemeinsam mit dem Regierungsrat im Sommer über den weiteren Fortlauf der Planungen entscheiden. Über diesen Entscheid wird die Bevölkerung informiert.

3. Gegebenenfalls werden die konkreten Planungen für den Bau einer Entlastungsstrasse sowie für flankierende Massnahmen gestartet (siehe auch Seite 3).

4. Der Baukredit erfordert die Bewilligung der Bevölkerung. Mit einer entsprechenden Abstimmung ist frühestens 2020 zu rechnen.

Ziele der Entlastungsstrasse

Erhöhung der Attraktivität des ganzen Stadtgebietes und Aufwertung der Innenstadt
Spürbare Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt
Verflüssigung des Verkehrs
Verbesserung der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs
Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrs
Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsmittel
Verbesserung der Verkehrssicherheit
Hoher Kosten-Nutzen-Effekt

Die wichtigsten Kriterien zugunsten der Variante 20

Beste Nutzen-Bewertung in der Machbarkeitsstudie
Beste Entlastungswirkung in den Bereichen Promenade und Vorstadt, womit dort die Bewegungs- und Aufenthaltsqualität sehr gesteigert wird
Beste Wirkung bezüglich Verflüssigung des Verkehrs und Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrs, insbesondere in den Bereichen Rathausplatz, Vorstadt und Promenade
Zweitbeste Wirkung bezüglich Förderung des öffentlichen Verkehrs (Entlastung von ÖV-Strecken)
Beste Resultate bezüglich Lärmbelastung
Zweitkleinste Beeinträchtigung von Ortsbild und Naturobjekten
Direkte Anbindung an den Entwicklungsschwerpunkt Langdorf

Planungsberichte und detaillierte Erläuterungen zu allen Varianten finden Sie auf unserer Website: www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch



7 technisch sinnvolle Varianten wurden präzise geprüft: 3 oberirdische Varianten (11, 21, 22), 2 mit zentralem Tunnelabschnitt im Westen (13, 23) und 2 reine Tunnelvarianten im Zentrum (18, 20).

Linienführung der empfohlenen Variante 20



Ein Gewinn für die ganze Stadt

Mit der Realisierung der zentrumsnahen Stadtentlastung kann Frauenfeld verschiedene Verkehrsprobleme lösen, eine stadtgerechte Mobilität sicherstellen und den Lebensraum im Stadtkern deutlich aufwerten. Das Zentrum wird für alle besser erreichbar und attraktiver. Es wird vom Autoverkehr entlastet – zugunsten eines dynamischen und attraktiven Stadtlebens.

Heute wird das Zentrum von Frauenfeld von mehreren stark befahrenen Verkehrsachsen geprägt. Insbesondere via Promenadenstrasse und Vorstadt sowie über das Holdertor und den Postplatz, wo auch die Frauenfeld-Wil-Bahn verkehrt, fliesst viel Autoverkehr. Dies hat einschneidende Folgen für die Lebensqualität, den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr in Frauenfeld.

Verbesserungen auf zahlreichen Ebenen

Die vorgeschlagene Variante 20 verbessert die Situation in vielerlei Hinsicht: Die genannten Achsen werden entlastet. Der Verkehr durch das Zentrum wird verflüssigt, wovon Automobilistinnen und -mobilisten aus der ganzen Stadt profitieren. Der Fuss- und Veloverkehr kann aufge-

wertet werden, insbesondere in den Bereichen Rathausplatz, Vorstadt und Promenade. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird dank Entlastung wichtiger ÖV-Strecken gestärkt. So wird auch die Durchfahrt der Frauenfeld-Wil-Bahn verbessert, was eine vorgesehene Taktverdichtung ermöglicht.

Die Verbesserung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr kommt letztlich allen Verkehrsteilnehmenden entgegen. Das Zentrum wird für alle leichter erreichbar und passierbar.

Raum schaffen für städtisches Leben

Weniger Autoverkehr bedeutet mehr Raum für Menschen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Aber

auch für neue Nutzungsmöglichkeiten im Aussenraum der Innenstadt. Mit der Realisierung der zentrumsnahen Stadtentlastung können bauliche Massnahmen im Zentrum umgesetzt werden, die eine solche Entwicklung ermöglichen: Verschiedene Plätze und Strassenbereiche sollen als verkehrsberuhigte Zonen gestaltet werden (siehe Skizzen unten). Fussgänger erhalten eine höhere Priorität und gewinnen an Sicherheit. Plätze können aufgewertet und ihre Querungsmöglichkeiten verbessert werden. Der öffentliche Raum wird attraktiver und sicherer. Dank der Verkehrsentlastung sind auch neue Nutzungen denkbar. So kann die Promenadenstrasse häufiger als heutzutage gesperrt und als Marktfläche genutzt werden.

Entlastung sicherstellen dank flankierenden Massnahmen

Die Realisierung solcher Massnahmen im Zentrum ist wichtig, damit die Entlastungsstrasse bestmögliche Wirkung zeigt. Man spricht hierbei von flankierenden Massnahmen, die parallel und in gegenseitiger Abstimmung zur Entlastungsstrasse geplant und umgesetzt werden müssen. Ergänzend zu den genannten Massnahmen werden die Verkehrsführung und Signalisation im Stadtzentrum – zum Beispiel mit Tempo-30-Zonen – und die Gestaltung der heutigen Transit-Achsen angepasst. Alle diese Massnahmen werden mit der Erarbeitung des Vorprojektes als nächster Planungsschritt ausgearbeitet, wenn auch die Linienführung der Entlastungsstrasse konkretisiert wird.



Rheinstrasse



Promenadenstrasse



Rathausplatz



Jetzt sind Sie gefragt!



Carmen Haag
Regierungspräsidentin

Die Kantonshauptstadt braucht eine Verkehrsentslastung im Zentrum. Davon ist auch der Kanton überzeugt, und arbeitet darum in der Verkehrsplanung eng mit Frauenfeld zusammen. 7 Entlastungsvarianten stehen im Raum, darunter die vom Stadtrat favorisierte Variante 20. Der Kanton unterstützt aktiv den eingeschlagenen Lösungsfindungsprozess, gibt bislang aber noch keine Empfehlung ab. Im Kern geht es um zwei Fragen, die nur die Einwohnerinnen und Einwohner beantworten können: 1. Ist es das grosse, gemeinsame Ziel, den Verkehr im Stadtkern zu verringern? 2. Welche Variante ist mehrheitsfähig und auch finanzierbar? Fachtechnisch liegen alle Fakten auf dem Tisch. Jetzt kommt die Bevölkerung zum Zuge: Beteiligen Sie sich, reden Sie mit!



Susanna Dreyer
Gemeinderatspräsidentin
2017/18

Ich unterstütze das Vorgehen zur Planung der Stadtentlastung und die vom Stadtrat vorgeschlagene Variante 20. Der Gemeinderat wurde in den Abklärungen sehr gut einbezogen. Damit ist sichergestellt, dass eine breit abgestützte und mehrheitsfähige Lösung gefunden werden kann. Von der zentrumsnahen Stadtentlastung wird unsere Stadt sehr profitieren!



Anders Stokholm
Stadtpräsident

Der Stadtrat von Frauenfeld ist überzeugt, Ihnen mit der Variante 20 eine zukunftsfähige und sorgfältig abgestimmte Variante für eine Stadtentlastung zu präsentieren. Die Stadtentlastung ist ein wichtiger Schritt für die Entwicklung unserer Stadt. Heute müssen wir die Entscheide fällen, damit Frauenfeld auch morgen eine dynamische Stadt sein kann.

Nun laden wir die Bevölkerung ein, im Rahmen einer öffentlichen Vernehmlassung Stellung zu nehmen – mit Bewertungen, Kritik oder Anregungen. Zudem finden zwei Fokusveranstaltungen statt, an denen das Vorhaben präsentiert und diskutiert wird. Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

Vernehmlassung: So nehmen Sie teil

Mit dieser Projektzeitung wurde ein Vernehmlassungsformular an alle Haushaltungen in Frauenfeld verteilt. Dieses kann auch auf www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch als PDF oder am Infoschalter im Rathaus bezogen werden.

Die Resultate der Vernehmlassung werden nach den Sommerferien 2018 auf www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch und via Medien kommuniziert.

Das ausgefüllte Formular senden Sie bitte bis spätestens **18. Mai 2018** an:

- per E-Mail:
tiefbauamt@stadtfrauenfeld.ch
- per Post:
Stadt Frauenfeld
Amt für Tiefbau und Verkehr
Schlossmühlestrasse 7
8500 Frauenfeld

Weitere Informationen und Kontaktmöglichkeit

Weitere Informationen zum Projekt inklusive Planungsberichte und detaillierte Erläuterungen zu allen Varianten finden Sie auf www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch. Für Fragen wenden Sie sich bitte an das Amt für Tiefbau und Verkehr (Telefon: 052 724 52 94, E-Mail: tiefbauamt@stadtfrauenfeld.ch).

Besuchen Sie uns an der Fokusveranstaltung mit Projektausstellung

Sie sind herzlich eingeladen, das Vorhaben Stadtentlastung mit den Projektverantwortlichen der Stadt und des Kantons zu diskutieren. Im Rahmen dieser Veranstaltungen bietet eine Ausstellung Informationen zum Vorhaben. Diese Ausstellung kann auf Voranmeldung auch ausserhalb der Veranstaltungszeiten besichtigt werden (Voranmeldung unter Telefon 052 724 52 94).

**Mittwoch 25. April und
Mittwoch 2. Mai 2018
19.30 – 21.00 Uhr
Konvikthalle, Promenadenstrasse 14**



Weitere Projekte zur Verbesserung der Mobilität in Frauenfeld



Die Stadtentlastung ist ein zentrales Element des Konzeptes «Mobilität 2030», das Stadt und Kanton unter Vernehmlassung der Bevölkerung 2015 erarbeitet haben. Es zeigt auf, wie mit verschiedenen Massnahmen die Mobilität in Frauenfeld ganzheitlich verbessert werden kann. Nebst der Stadtentlastung sind weitere Massnahmen zur Zeit in Umsetzung oder wurden bereits umgesetzt:

Die Bahnhofstrasse West wurde bis zur Laubgasse saniert und aufgewertet. Ein Regionalbuskonzept wurde erarbeitet, das die Umsteigebeziehungen zwischen den ÖV-Linien verbessern wird. Zur Stärkung des Veloverkehrs sind verschiedene Massnahmen in Bearbeitung. So werden auch dieses Jahr

mehrere Einbahnstrassen für Velos geöffnet. Das Konzept «ÖV 2030» wurde erarbeitet. Es ermöglicht längerfristig einen Takt ausbau im ÖV-Angebot. Im Rahmen der Kampagne «Smart Mobility» zur Sensibilisierung für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten wurden zwei Veranstaltungen durchgeführt. Projekte, die zurzeit in Bearbeitung sind, betreffen die Erschliessung des Langdorfs sowie Sanierungs- und Aufwertungsmassnahmen bei der Zürcherstrasse



Ost, St. Gallerstrasse, Promenade und Vorstadt. Im Weiteren wird zurzeit auch ein Konzept für den Fuss- und Veloverkehr erstellt, das dieses Jahr noch in die öffentliche Vernehmlassung kommen soll.



Impressum

Eine Publikation der Stadt Frauenfeld
www.frauenfeld.ch
www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch

Verantwortlich:
Stadtrat Frauenfeld

Konzept/Gestaltung:
Leuzinger & Benz Kommunikation

Druck:
Genius Media AG

Auflage:
14 500