



## **Botschaft**

Dienstag, 20. Januar 2026

Botschaft-Nummer: 33

### **Aussiedlung Werkhof und Stadtbusdepot**

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die geplante Aussiedlung von Werkhof und Stadtbusdepot auf das Areal Grosse-Allmend-Strasse (ehemaliger Projekttitle «Römerstrasse») schafft für die Stadt Frauenfeld die Grundlage für eine moderne, effiziente und nachhaltige Infrastruktur. Der neue Standort bietet optimale Bedingungen für jene städtischen Dienste, die täglich für Sauberkeit, Mobilität und Lebensqualität sorgen. Gleichzeitig wird die Innenstadt entlastet und aufgewertet: weniger Nutzungskonflikte und mehr Raum für attraktives Wohnen und Arbeiten.

Die heutige Situation an der Gaswerkstrasse ist für Werkhof und Stadtbusdepot nicht mehr tragfähig. Die Gebäude sind zu klein, sanierungsbedürftig und erfüllen teilweise gesetzliche Anforderungen nicht. Eine Sanierung wäre teuer und würde die betrieblichen Probleme nicht lösen. Am neuen Standort hingegen können Synergien genutzt, Abläufe optimiert und die Elektrifizierung der Busflotte langfristig umgesetzt werden. Die neue Erschliessungsstrasse sorgt zudem für eine verlässliche Anbindung und entlastet den Verkehr auf wichtigen Hauptverkehrsachsen ins Zentrum.

Mit dieser Lösung entstehen auf den freiwerdenden Parzellen zentrale Flächen für hochwertige Wohn- und Mischnutzungen und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Innenentwicklung und zur Attraktivität des urbanen Raums.

Das Vorhaben verbindet dadurch Weitsicht, Rücksicht und Vernunft: Es stärkt die Mobilität, bündelt städtische Kompetenzen und schafft Handlungsspielraum für künftige Entwicklungen – nicht nur für den Werkhof und das Stadtbusdepot, sondern auch für Feuerwehr und Thurplus. Die dafür nötigen Investitionen sind gezielt und nachhaltig. Sie sichern den Betrieb über Jahrzehnte und ermöglichen Frauenfeld, flexibel und bedarfsgerecht auf neue Anforderungen zu reagieren.

## 1. Ausgangslage

Das Vorhaben zur Aussiedlung des Werkhofs und Stadtbusdepots und die Entwicklung des Areals Grosse-Allmend-Strasse (ehemals «Römerstrasse») blickt auf eine lange Geschichte zurück. Bereits 2015 wurde im Rahmen von Gesprächen mit dem Bundesamt für Rüstung (armasuisse Immobilien, Eigentümerversammlung) des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) der Grundstein für eine Entwicklung für Flächen nördlich der Autobahn A7 gelegt. Im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Erschliessung des Langdorfs wurde die Idee weiterentwickelt. Aufgrund der Erkenntnisse aus der Stadtbusstrategie 2030<sup>1</sup> wurde im Jahr 2017 eine Standortanalyse mit einer Machbarkeitsstudie zur Aussiedlung von Werkhof, Stadtbusdepot und Feuerwehr durchgeführt. Dabei wurde die Fläche auf der Grossen Allmend zwischen Langdorfstrasse, Waffenplatzstrasse, Autobahn A7 und Oststrasse als bestmöglicher Standort eruiert und erste Überlegungen zu einer neuen Erschliessungsstrasse gemacht. Damals einigte man sich auf den Namen «Römerstrasse» aufgrund historischer Gegebenheiten.

Nachdem sich anfangs 2019 der Stadtrat grundsätzlich für den Standort ausgesprochen hat<sup>2</sup>, wurden weitere Machbarkeitsstudien durchgeführt, welche die Realisierbarkeit einer Aussiedlung von Werkhof, Stadtbusdepot und Feuerwehr auf das Areal und der notwendigen, neuen Erschliessungsstrasse bestätigten. Ende 2024 sagte die Bevölkerung ja zur Vorfinanzierung für das Vorhaben eines neuen Werkhofs und Busdepots<sup>3</sup>. Dementsprechend wurde das Vorhaben in den letzten Jahren vertieft, so dass jetzt die Grundlagen für den notwendigen Landkauf und den damit verbundenen Planungs- und Projektierungskredit vorliegen. Über diese Kredite kann die Stimmbewölkerung im September 2026 abstimmen. Im Zuge der Vertiefungen wurde festgestellt, dass es in Felben angrenzend an Frauenfeld bereits eine Römerstrasse gibt. Um Verwechslungen zu vermeiden, wurde das Areal und die neue Erschliessungsstrasse in Grosse-Allmend-Strasse umbenannt.

Die folgende Abbildung zeigt wichtige Meilensteine inklusive kurzer Erläuterungen.

---

<sup>1</sup> Stadtbus Frauenfeld Strategie 2030 (2017): Aufgrund der Ziele des Richtplans und des Konzepts «Mobilität 2030», den Mehrverkehr weitgehend auf den ÖV zu verlagern, wurde 2017 die Stadtbus-Strategie 2030 erarbeitet. Sie definiert das Zielangebot für 2030. Durch Taktverdichtungen soll die Attraktivität und notwendige Kapazität geschaffen werden, um den zusätzlichen Verkehr zu übernehmen. Der Angebotsausbau erfordert den Einsatz zusätzlicher Busse und erhöht entsprechend den Bedarf an Abstellflächen.

<sup>2</sup> SRB vom 5. Februar 2019 – Amt für Hochbau und Stadtplanung sowie Amt für Tiefbau und Verkehr; «Römerstrasse» und Neunutzungen nördlich der A7: Absichtserklärung

<sup>3</sup> [Botschaft Nr. 19](#) vom 18. Juni 2024 - Verwendung der Neubewertungsreserven im Umfang von 36.587 Mio. Franken

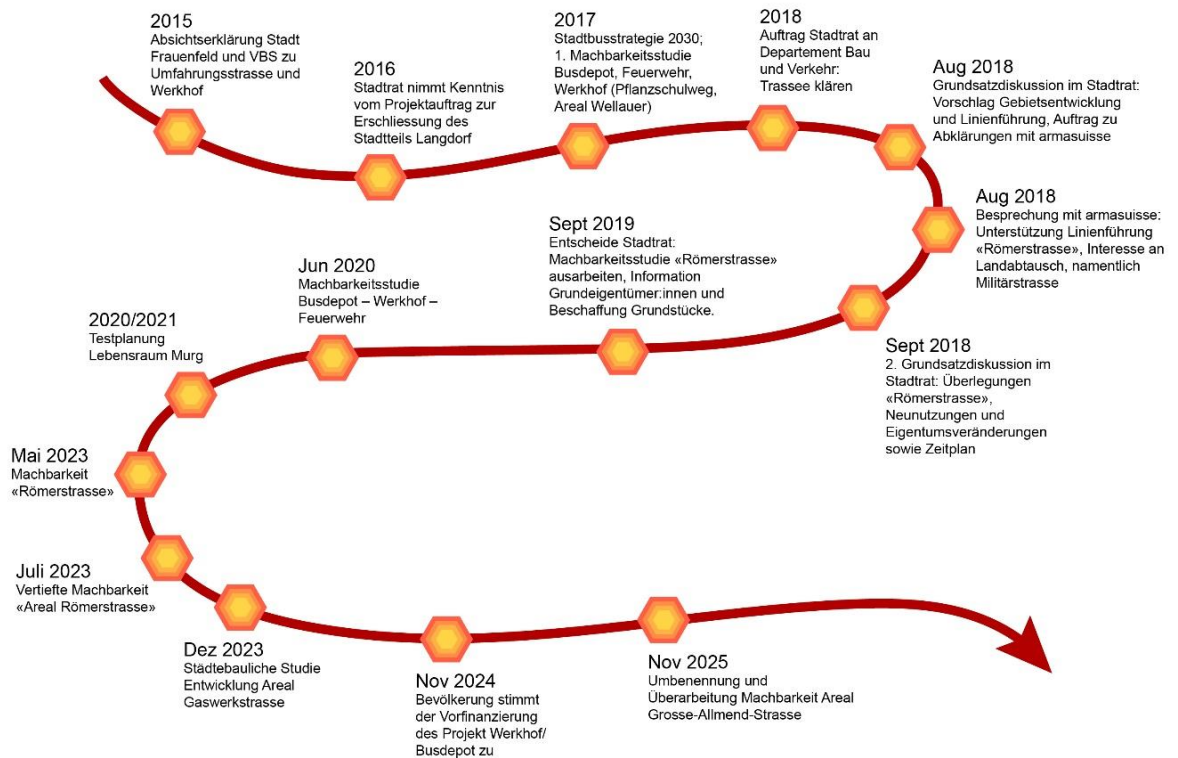


Abbildung 1: Zeitschiene der Planungen zur Aussiedlung des Werkhofs und Stadtbusdepots

## 2. Heutige Gegebenheiten der Infrastruktur

Die Gebäude des Werkhofs, des Stadtbusdepots, der Feuerwehr sowie von Thurplus liegen heute alle mitten im Stadtzentrum an höchst attraktiven Lagen mit grossen Innenentwicklungspotenzialen. Die Gebäude für den Werkhof und das Stadtbusdepot weisen zudem unterschiedliche bauliche und betriebliche Mängel auf, die den zeitgemässen Betrieb erschweren oder zukünftig verunmöglichen. Gleichzeitig führt der Betrieb immer wieder zu Konflikten mit den umliegenden Nutzungen, da die städtischen Betriebe störende Emissionen (Lärm, Verkehr) erzeugen.

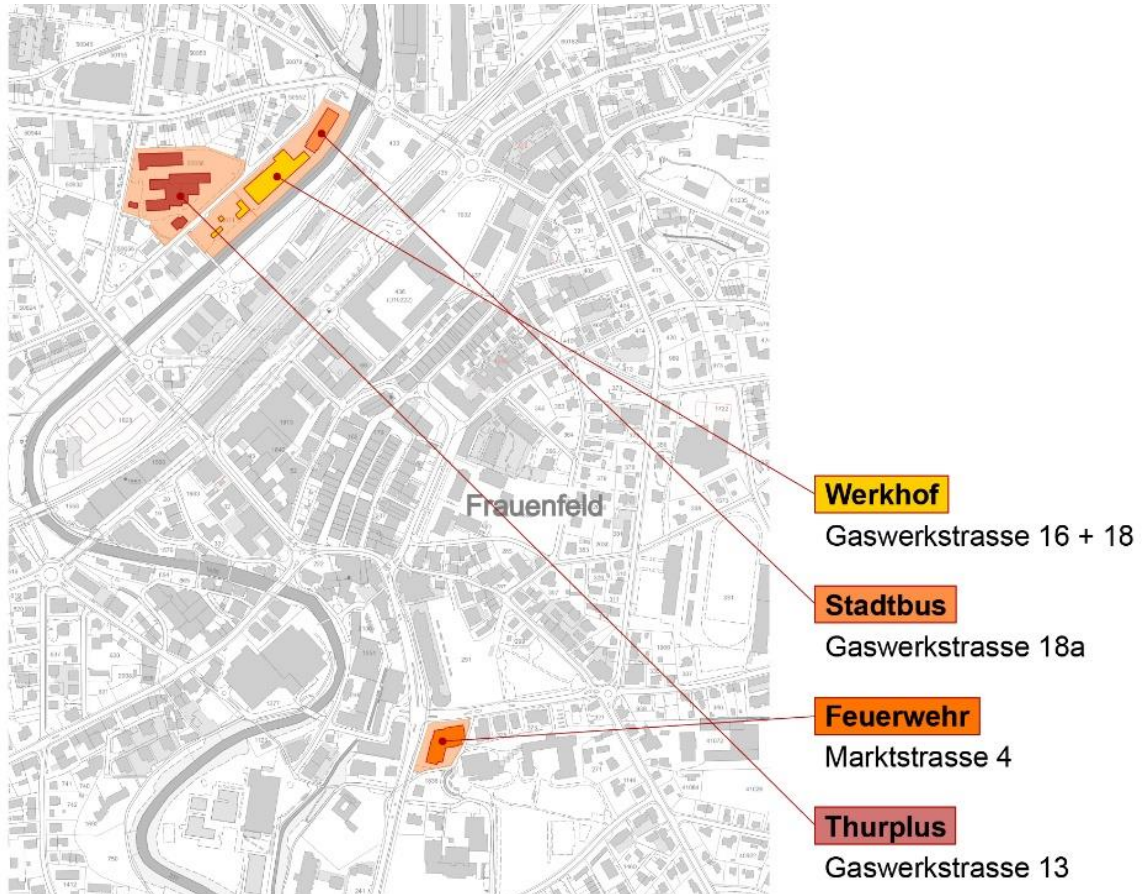


Abbildung 2: Übersichtsplan

### **Werkhof**

Der Werkhof befindet sich heute in den Gebäuden an der Gaswerkstrasse 16 und 18. Die Gebäude und Lagerflächen verteilen sich auf die Parzellen 50071 und 50074. Während die Parzelle 50071 seit über 100 Jahren im Besitz der Stadt ist, konnte die Parzelle 50074 Ende 1991 in einem Tauschgeschäft von der heutigen Hugelshofer Logistik AG mitsamt den vorhandenen Hochbauten erworben werden.

Neben unterschiedlichen Lagerflächen und Einstellplätzen für Maschinen und Fahrzeuge gibt es zwölf Büroarbeitsplätze und entsprechende Sozialräume (d.h. Garderoben, Waschanlagen, Toiletten, Ess- und Aufenthaltsräume). Die Gebäudeinfrastruktur aus dem Jahr 1971 wie auch der Ausbau der Räumlichkeiten weisen jedoch erhebliche Mängel auf. So wurden seit dem Um- und Ausbau des Werkhofs 1993 keine grösseren Investitionen mehr getätigt. Das Raumklima ist aufgrund einer maroden Gebäudehülle und veralteter Heizsysteme nur schwer aufrechtzuerhalten. Das Laden von Elektrofahrzeugen funktioniert derzeit unbefriedigend, da die Anschlussleistung bereits am Limit ist und Ausfälle zu verzeichnen sind. Eine weitere Elektrifizierung der Fahrzeugflotte wäre mit grossen Investitionen verbunden. Zudem sind die Betriebsabläufe erschwert. Das Gebäude wurde ursprünglich als Werkhof für die Hugelshofer Logistik AG gebaut und kann die Anforderungen durch das Aufgabenspektrum der städtischen Abteilung Werkhof und Stadtgrün nur eingeschränkt erfüllen.

Für die Abstellung der Winterdienstgeräte und weitere Materialien müssen aktuell Flächen und Räume an anderen Standorten in der Stadt dazu gemietet werden. Hier besteht ein hohes Potenzial, mit einer Zentralisierung an einem Standort die Betriebsabläufe zu optimieren und

Mieteinsparungen zu erzielen. Die Standortverlagerung bietet zusätzlich eine nachhaltige Lösung für die Nutzungskonflikte, die bisher durch die innerstädtische Lage mit dem umliegenden Wohnquartier entstanden sind.

Sollte der Werkhofbetrieb am bestehenden Standort fortgeführt werden, ist aufgrund des aktuellen Gebäudezustands nach heutigem Wissensstand mit rund 12.5 Mio. Franken (Kostengenauigkeit  $\pm 30\%$ ) für eine Sanierung zu rechnen. Die Sanierungskosten wurden unter Berücksichtigung von verschärften Vorschriften (Erdbebenertüchtigung, Brandschutz, Fluchtwege), einer Aktualisierung der Haustechnik, einer neuen Fassadendämmung sowie geringfügigen Anpassungen hinsichtlich gestiegenen Komfortansprüchen ermittelt. Dabei wurden jedoch keine Volumenvergrößerungen, keine Photovoltaikanlage, keine Aufrüstung der Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge etc. eingerechnet.

Im Moment besteht mit Ausnahme der Umkleide- und Waschräume kein akuter Bedarf für Instandhaltungs- und Instandsetzungsmassnahmen. Es wird vorsichtig davon ausgegangen, dass die Gebäude in den nächsten fünf Jahren bis zu einer Aussiedlung noch weiter betrieben werden können.

### **Stadtbusdepot**

Das Stadtbusdepot befindet sich heute direkt neben dem Werkhof an der Gaswerkstrasse 18a auf der Parzelle 50074. Das Gebäude wurde im Jahr 1962 als Mehrzweckgebäude mit Einstellhallen, Werkstatt und Wohnräumen für die heutige Hugelshofer Logistik AG in Betrieb genommen. Zusammen mit dem Werkhofgebäude wurde das Mehrzweckgebäude 1991 an die Stadt Frauenfeld verkauft und seither ohne Um- und Ausbauten als Busdepot genutzt. Es umfasst eine Einstellhalle für 11 Busse, eine Werkstatt, aber keine Büroarbeitsplätze und keine ausreichenden Sozialräume. So können die Garderoben und Gruppenräume aufgrund des schlechten Zustands und unzureichender Fläche nicht genutzt werden. Die drei Wohnungen im Obergeschoss werden durch die Stadt vermietet.

Die aktuelle Busflotte besteht aus 13 Bussen. Zwei Busse müssen ausserhalb der Betriebszeiten auf den ungesicherten Aussenflächen abgestellt werden. Mit den 13 Bussen kann das städtische ÖV-Angebot der Stadtbusstrategie 2030 abgedeckt werden. Für weitere Ausbauten in zusätzliche Siedlungsgebiete, Taktverdichtungen und Verlängerung des Abendangebots wären bis zu sechs weitere Busse und der damit verbundene Abstellraum notwendig.

Das Stadtbusdepot sowie die zugehörigen Gebäude (z.B. Werkstätten, Aufenthaltsräume) bilden die physische Basis für den Betrieb des Stadtbusses. Als Konzessionsträgerin des Stadtbusses hat die Stadt Frauenfeld die gesetzlichen und arbeitsrechtlichen Vorgaben sowie die branchenüblichen Arbeitsbedingungen gemäss Planungs- und Baugesetz und der Richtlinie des BAV einzuhalten. Ein veraltetes Busdepot ohne zeitgemässe Infrastruktur erschwert die Erfüllung dieser Anforderungen, da wesentliche Voraussetzungen für sichere und gesetzeskonforme Arbeitsbedingungen (z. B. Sozialräume, Wartungs- oder Sicherheitsinfrastruktur) fehlen. Die sanitären Anlagen und Sozialräume entsprechen nicht den heutigen Anforderungen. Unter anderem fehlen geschlechtergetrennte Garderoben und ausreichende WC-Anlagen. Dies wurde bereits 2018 im Rahmen des Systemaudits des Stadtbusbetriebs festgestellt, durchgeführt durch das Bundesamt für Verkehr (BAV). Dies kann sich negativ auf Zufriedenheit und Gesundheit des Personals auswirken.

Die Abläufe zur Betankung, Reinigung und Bereitstellung könnten mit einer modernen Anlage effizienter organisiert werden. Die Anschlusskapazitäten zum Laden von E-Bussen reicht nicht für die gesamte Busflotte. Zudem gibt es auch hier aufgrund der innerstädtischen Lage Nutzungskonflikte mit dem umliegenden Wohnquartier, da insbesondere das Bereitstellen der Fahrzeuge und die ersten Fahrten aus dem Stadtbusdepot am frühen Morgen eine erhebliche Lärmquelle darstellen.

Aufgrund des Gebäudezustands werden nach heutigem Wissensstand die Sanierungskosten auf rund 4.5 Mio. Franken (Kostengenauigkeit  $\pm 30\%$ ) geschätzt. Die Kosten wurden unter Berücksichtigung von verschärften Vorschriften (Erdbebenertüchtigung, Brandschutz, Fluchtwege), einer Aktualisierung der Haustechnik, einer neuen Fassadendämmung sowie geringfügigen Anpassungen hinsichtlich gestiegenen Komfortansprüchen ermittelt. Dabei wurden jedoch keine Volumenvergrößerungen, keine Photovoltaikanlage, keine Betriebseinrichtung für den Betrieb von Elektrobussen (Transformatoren, Batteriespeicher o.ä.) etc. eingerechnet.

Es wird vorsichtig davon ausgegangen, dass das Gebäude in den nächsten fünf Jahren bis zu einer Aussiedlung noch weiter betrieben werden kann.

### **Feuerwehr**

Das Gebäude der Feuerwehr an der Marktstrasse 4 wurde im Jahr 1992 umgebaut und mit einem angebauten Neubau entlang der St. Gallerstrasse erweitert. Es erfüllt die betrieblichen Anforderungen und für die zweckmässige Fortsetzung des Betriebs sind geringfügige Investitionen in den Bestand notwendig. Investitionen für eine Erweiterung stehen vorderhand nicht an. Der zentrale Standort wird von der Feuerwehr geschätzt, da ein rasches Ein- und Ausrücken der Einsatzkräfte gewährleistet werden kann.

In den nächsten fünf bis zehn Jahren kann hier der Druck für eine Siedlungsentwicklung (Parkplatz Marktplatz) zunehmen, so dass eine Aussiedlung auf das Areal Grosse-Allmend-Strasse sinnvoll sein kann.

### **Thurplus**

Der heutige Standort von Thurplus an der Gaswerkstrasse 13 liegt ebenfalls sehr zentral und bietet ein hohes Siedlungsentwicklungspotenzial. Die Anbindung an das Gas- und Stromverteilnetz ist aktuell sehr gut, was für den Betrieb vorteilhaft ist. Ein Umzug würde einen erheblichen Aufwand verursachen und wird daher nur in Betracht gezogen, wenn es unbedingt notwendig wird. Langfristig könnte eine Aussiedlung auf das Areal Grosse-Allmend-Strasse eine Option sein – frühestens ab dem Jahr 2040.

## **3. Standortwahl**

Der Grundsatzentscheid zum Standort Areal Grosse-Allmend-Strasse (damals «Areal Römerstrasse») fiel bereits 2018. Bis dahin wurden mehrere unterschiedliche städtische Flächen geprüft, weitere Vorschläge sind in den letzten Jahren dazugekommen. Folgende Karte zeigt alle Standorte, die untersucht wurden. Die Hauptkriterien waren Grösse, Verfügbarkeit und Eignung für die spezifische Nutzung bzw. der Wert für eine alternative Nutzung. Die ausführliche Bewertung und Einschätzung der verschiedenen Standorte lassen sich der Beilage 1 entnehmen.

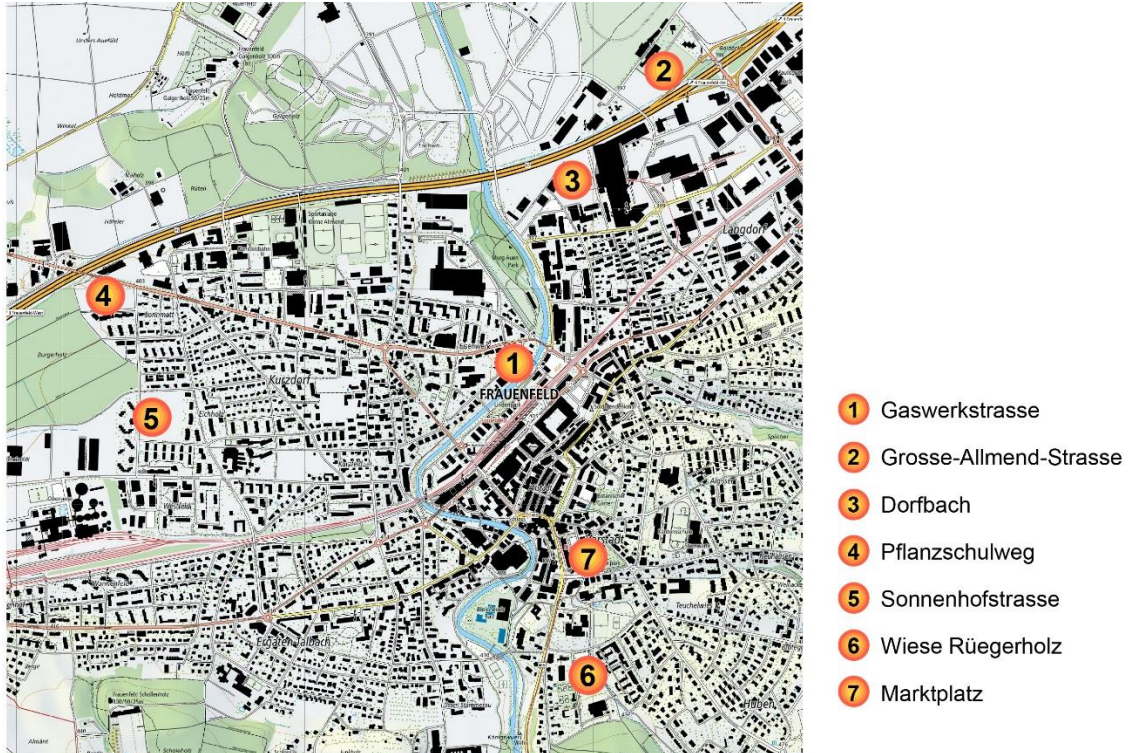


Abbildung 3: Geprüfte Standorte

### **Hinweis zu Drittparzellen**

Es wurden weitere Parzellen untersucht, die jedoch nicht im Besitz der Stadt sind. Die Analyse hat gezeigt, dass kein geeigneter Standort vorliegt, der den Anforderungen bezüglich Grösse und Verfügbarkeit entspricht. Hinzu kommt, dass die Landpreise für Bauland (Fokus Arbeitszone) deutlich über dem der öffentlichen Zone liegt und mit deutlichen Mehrkosten zu rechnen wäre.

### **Standortentscheid**

Der Standortvergleich zeigte, dass das Areal Grosse-Allmend-Strasse der bestmögliche Standort für die Aussiedlung von Werkhof und Stadtbusdepot sowie zu einem späteren Zeitpunkt Feuerwehr und Thurplus ist:

- Das Areal ist bereits der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (Oe) zugewiesen und Umzonungen sind keine nötig.
- Drei Parzellen sind bereits im Besitz der Stadt. Zusätzliche Flächen können durch bestehende Kaufverträge bis Ende 2026 erworben werden.
- Fläche des Areals bietet Möglichkeit für Ansiedlung und Erweiterung von Werkhof, Stadtbusdepot, Feuerwehr und Thurplus. Reserveflächen sind weiterhin vorhanden.
- Anderweitige Nutzung des vorhandenen Baulands ist aufgrund der Lage und Nähe zum Waffenplatz Frauenfeld kaum möglich.
- Das Areal ist im Gegensatz zu innerstädtischen Standorten mit wenige Nutzungseinschränkungen für die städtischen Nutzungen belastet.
- Eine bereits bestehende, leistungsfähige Verkehrsanbindung zur Innenstadt ist vorhanden, die bei Bedarf vorteilhaft ausgebaut werden kann.

Das Areal bietet ideale Voraussetzungen für den Werkhof- und Stadtbusbetrieb. Die Rahmenbedingungen gewährleisten eine effiziente Erreichbarkeit, fördern die betriebliche Logistik und tragen zur nachhaltigen Entwicklung der Stadt bei. Bei der Wahl eines anderen Standorts müssten zudem zu hohe Opportunitätskosten in Kauf genommen werden. Insbesondere, da die anderen städtischen Flächen deutlich geeigneter für anderweitige, hochwertigere Nutzungen wie z.B. Wohnen sind.

### **Areal Gaswerkstrasse**

Mit der Aussiedlung von Werkhof und Stadtbusdepot wird das Areal Gaswerkstrasse frei. Da die heutigen Liegenschaften nicht weiter erhaltenswert sind, kann eine neue Situation mit hochwertiger Wohn- und Mischnutzung im Herzen der Stadt entstehen. Das Potenzial wurde im Rahmen einer städtebaulichen Studie<sup>4</sup> untersucht. Die Stadt als Eigentümerin kann durch die Entwicklung des Areals einen wichtigen Beitrag zur Innenentwicklung leisten und zusätzliche Einnahmen generieren.



Abbildung 4: Mögliches Zukunftsbild des Areal Gaswerkstrasse (Grafik M. Gnehm)

## **4. Entwicklung Areal Grosse-Allmend-Strasse**

Das Areal Grosse-Allmend-Strasse liegt am nördlichen Stadtrand der Stadt Frauenfeld zwischen Langdorfstrasse, Waffenplatzstrasse, Autobahn A7 und Oststrasse. Seit dem Jahr 1987 befindet es sich in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen «Oe».

---

<sup>4</sup> [Städtebauliche Studie](#) Entwicklung Areal Gaswerkstrasse vom 14.12.2023

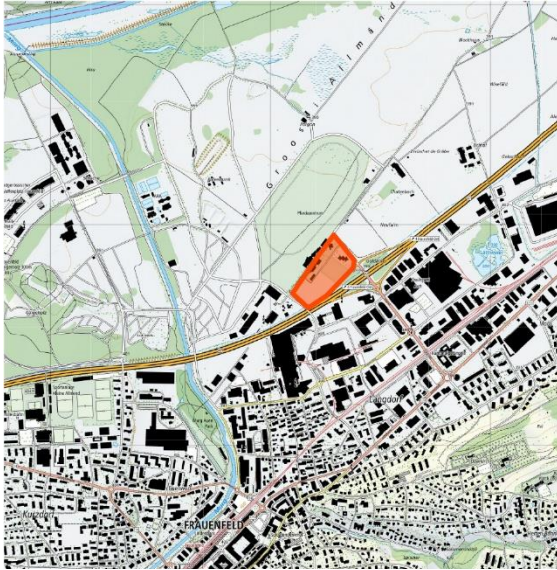


Abbildung 5: Lageplan

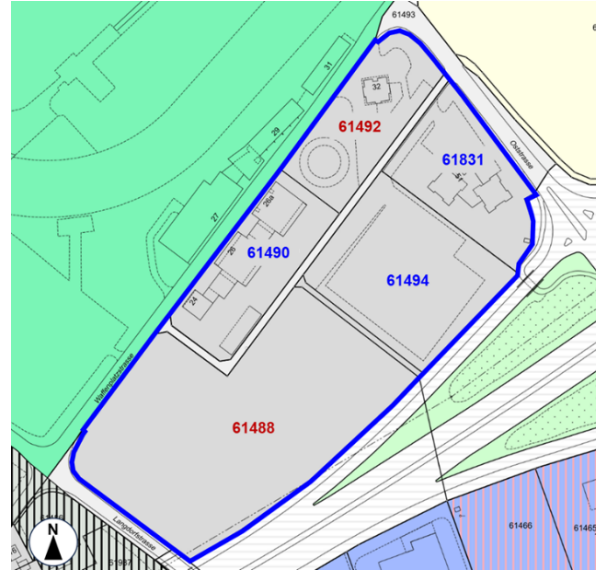


Abbildung 6: Übersicht Parzellen

Das gesamte Areal umfasst eine Fläche von rund 40'000 m<sup>2</sup>. Die Parzellen Nr. 61490 (5'123 m<sup>2</sup>), 61494 (7'932 m<sup>2</sup>) und 61831 (5'065 m<sup>2</sup>) befinden sich im Eigentum der Stadt (Abbildung 6: blaue Schrift). Dabei ist die Parzelle Nr. 61831 bis im Jahr 2048 im Baurecht vergeben.

Die Parzelle Nr. 61492 (4'837 m<sup>2</sup>) ist im Eigentum des Rennvereins Frauenfeld und die Parzelle Nr. 61488 (17'774 m<sup>2</sup>) ist in privater Hand (Abbildung 6: rote Schrift). Die Stadt hat für beide Parzellen öffentlich beurkundete Kaufverträge, welche bis zum 31. Dezember 2026 vollzogen werden müssen. Da beide Parzellen für das Vorhaben notwendig sind (siehe Beilage 2), beabsichtigt die Stadt, mit der Zustimmung zum Kredit die Parzellen zu erwerben und dem Verwaltungsvermögen zuzuordnen.

Heute werden die Parzellen Nr. 61490, 61492 und 61494 in Zusammenhang mit der Pferderennbahn von verschiedenen Pferdesportvereinen genutzt.

Das umliegende Gebiet (inkl. Pferderennbahn) gehört zum Waffenplatz Frauenfeld der Armee und ist im Besitz der armasuisse. Die nachfolgende Grafik zeigt die Abgrenzung des Waffenplatzes (rote Linie) gemäss Objektblatt des Sachplans Militär 2017. Das langfristige Ziel ist es, sämtliche Armeenutzungen auf die Grosse Allmend nördlich der roten Linie zu konzentrieren. Damit stehen für das Areal Grosse-Allmend-Strasse, eine allfällig zweite Etappe der Grosse-Allmend-Strasse und im Siedlungsgebiet (Gebiet Murgbogen, frühestens ab 2040) weitere Flächen für die Stadtentwicklung frei.

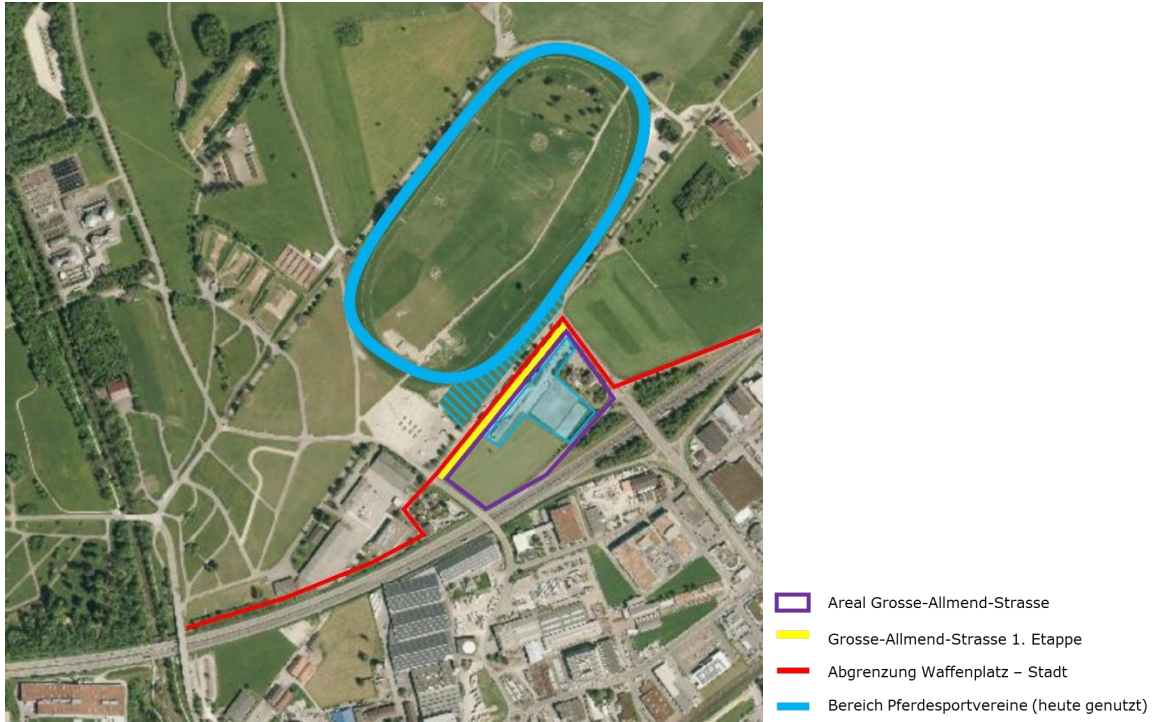


Abbildung 7: Lageplan mit Abgrenzung Waffenplatz und Pferdesportnutzung

Auch die Waffenplatzstrasse befindet sich in Besitz der armasuisse. Da die Armee möglichst wenige Einschränkungen für ihren Übungs- und Schiessbetrieb anstrebt, steht die Waffenplatzstrasse zukünftig für eine durchgehende zivile Verkehrsnutzung nicht mehr zur Verfügung. Daher ist eine neue Erschliessungsstrasse für die Nutzung des Areals Grosse-Allmend-Strasse zwingend.

### **Abprache mit den Pferdesportvereinen**

Zum heutigen Zeitpunkt ist noch nicht absehbar, wie der Pferdesport in der Schweiz in zehn Jahren aussehen wird. Damit dieser aber in Frauenfeld langfristig eine Zukunft hat, sind in den nächsten Jahren Investitionen in die Infrastruktur notwendig. So weist ein Grossteil der Infrastruktur einen Erneuerungsbedarf auf.

Wünschenswert wäre eine langfristige Verlagerung aller Pferdesportnutzung auf die nördliche Seite der Waffenplatzstrasse. Eine mögliche temporäre Ersatzfläche auf dem Areal der Stadt wäre ein denkbarer Kompromiss, steht aber nicht im Vordergrund. Weiter ist bei der Umsiedlung der Pferdesportvereine aufs Gelände der Pferderennbahn ein alternativer Standort für die Ortsgruppe Unterthurgau des Schweizerischen Schäferhund-Clubs zu suchen.

### **Neue Erschliessungsstrasse: die Grosse-Allmend-Strasse**

Die neue Strasse dient der Erschliessung des Areals Grosse-Allmend-Strasse. Zusätzlich übernimmt sie künftig die Funktion der Waffenplatzstrasse als Verbindung der Oststrasse mit der Langdorfstrasse (siehe Abbildung 8). Bei einer Weiterentwicklung des Langdorfs wird die Grosse-Allmend-Strasse zur Entlastung der Oststrasse bis zum Swisscom-Kreisel beitragen. Eine durchgeführte Studie im Jahr 2023 hat die Machbarkeit nachgewiesen.

Die Weiterführung der Strasse bis zur Militärstrasse (vgl. Kurzbericht «Römerstrasse») ist für die Erschliessung des Areals Grosse-Allmend-Strasse nicht erforderlich. Ob eine Verlängerung sinnvoll ist, wird im Rahmen der Testplanung Murgbogen (Start 2026) geprüft. Entsprechend gehört die Weiterführung der Strasse nicht zum Projekt der Aussiedlung des Werkhofs und Stadtbusdepots und ist nicht Bestandteil des beantragten Kredits.

### **Machbarkeitsstudie Neubauten Areal Grosse-Allmend-Strasse**

Zur Überprüfung der Entwicklungsmöglichkeiten des Areals Grosse-Allmend-Strasse wurde 2023 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben (siehe Beilage 2). Diese hatte zum Ziel, die geforderten Raumprogramme von Werkhof, Stadtbusdepot, Feuerwehr und Thurplus in ein Gebäudevolumen zu übersetzen und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Zeithorizonte mögliche Entwicklungsvarianten aufzuzeigen. Die Raumprogramme wurden durch, bzw. in Zusammenarbeit mit der jeweiligen Nutzerschaft und dem Amt für Hochbau und Stadtplanung erstellt und bilden den gesetzlich vorgeschriebenen Bedarf für einen zukunftsgerichteten Betrieb ab.

Im Rahmen der Studie wurde auch die Notwendigkeit eines Landkaufs geprüft sowie das Potenzial für Reserveflächen für künftige Entwicklungen aufgezeigt. Zudem wurde aufgrund der Gebäudevolumen eine Kostengrobschätzung ( $\pm 25\%$ ) vorgenommen, welche die Basis für die Berechnung der Planungs- und Projektierungskosten darstellt.

Folgende drei Varianten einer Entwicklung wurden untersucht:

#### *Variante 1*

Kurzbeschreibung: Organisation des Grundstücks unter Einbezug einer Reservefläche für zukünftige Bedürfnisse; Gebäudevolumen liegen möglichst nahe zur Langdorfstrasse, um eine direkte Anbindung an die Innenstadt zu gewährleisten.

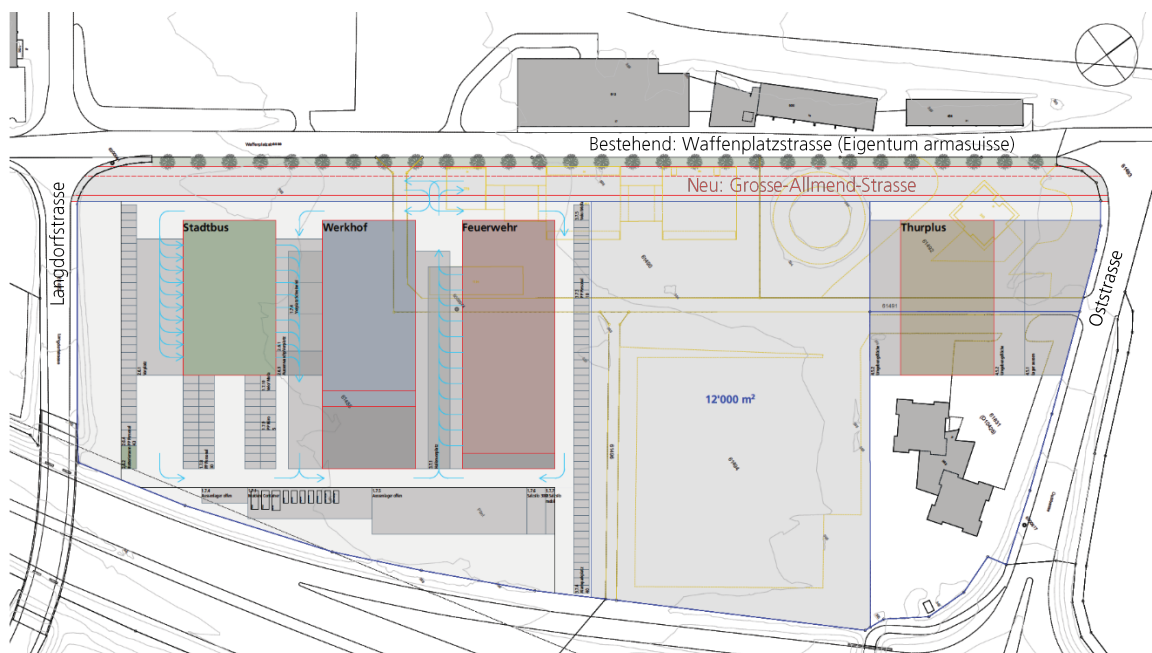


Abbildung 8: Variante 1 Machbarkeitsstudie Neubauten Areal Grosse-Allmend-Strasse (siehe Beilage 2)

Vorteile:

- direkteste Anbindung an die Innenstadt
- schrittweise Entwicklung von Südwesten nach Nordosten (Auffüllen des Areals)
- jede Nutzung kann sich im eigenen Gebäude unabhängig organisieren
- getrennte Verkehrsführung auf dem Areal minimiert das Konfliktpotenzial
- grosszügige Reserveflächen für Zwischennutzungen und zukünftige Bedürfnisse

Nachteile:

- Wirtschaftlichkeit etwas tiefer als Variante 2 aufgrund Einzelgebäuden (z.B. grössere Fassadenfläche, Anschlussleistungen etc.)
- wenig Synergiemöglichkeiten
- vergleichsweise hoher Flächenverbrauch

Variante 2

Kurzbeschreibung: Variante 2 bespielt die gleiche Fläche wie Variante 1. Jedoch wird zu Synergiezwecken und um eine flächenwirtschaftlichere Lösung zu ermöglichen, die 1. Etappe in einem Gebäude realisiert.

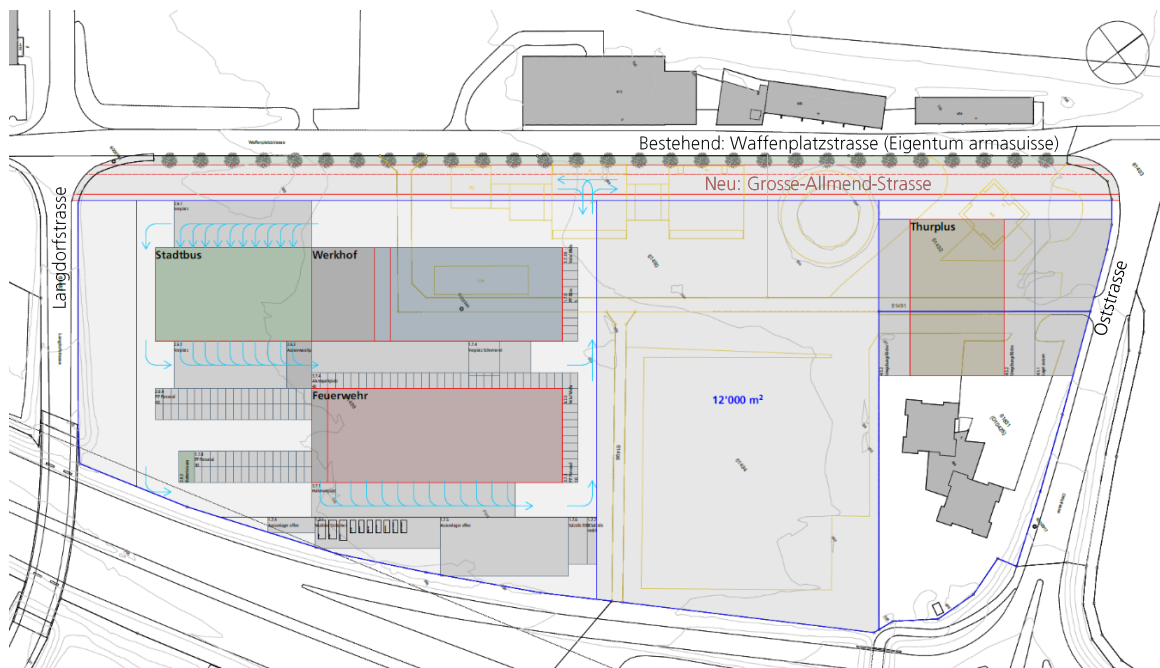


Abbildung 9: Variante 2 Machbarkeitsstudie Neubauten Areal Grosse-Allmend-Strasse (siehe Beilage 2)

Vorteile:

- direkteste Anbindung an die Innenstadt
- Synergiemöglichkeiten
- wirtschaftliches Gebäude für 1. Etappe möglich
- grosszügige Reserveflächen für Zwischennutzungen und zukünftige Bedürfnisse
- leicht tieferer Flächenverbrauch als Variante 1

Nachteile:

- möglicher grösserer betrieblicher Aufwand aufgrund gemeinsamer Organisation
- ungünstige Lage für die 2. Etappe (Feuerwehr)

### Variante 3

Kurzbeschreibung: Entwicklungsmöglichkeiten ausschliesslich auf den städtischen Parzellen; neue Strasse kann nicht ohne die Beanspruchung der Drittparzellen realisiert werden.

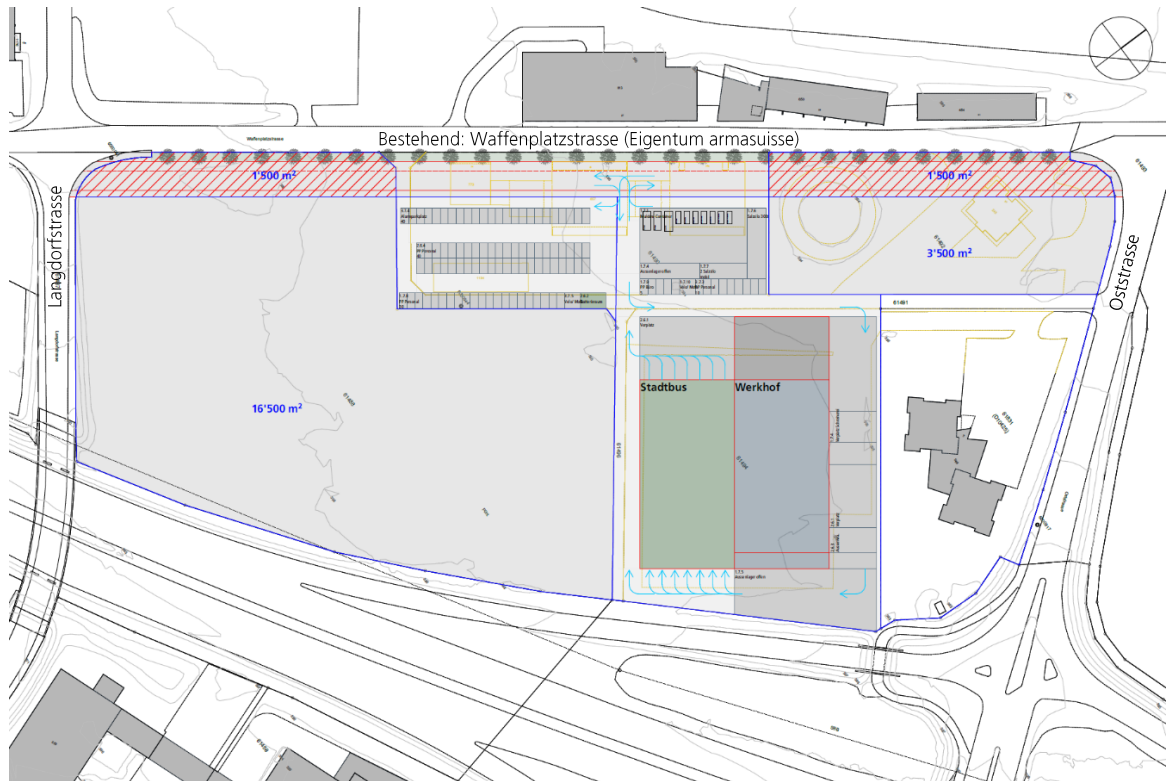


Abbildung 10: Variante 3 Machbarkeitsstudie Neubauten Areal Grosse-Allmend-Strasse (siehe Beilage 2)

#### Vorteile:

- tiefer Flächenverbrauch
- Synergiemöglichkeiten
- wirtschaftliches, kompaktes Gebäude
- minimale Beanspruchung von fremdem Land (Strasse)

#### Nachteile:

- keine durchgängige Erschliessungsstrasse ohne Inanspruchnahme von privatem Land möglich
- umständliche Arealzufahrt und schwierige Verkehrsführung um das Gebäude
- ungünstige Lage für die Anbindung an die Innenstadt
- möglicher grösserer betrieblicher Aufwand aufgrund gemeinsamer Organisation
- keine Flächenreserve für Feuerwehr (auch späterer Kauf von Parzelle 61492 ist nicht ausreichend)
- keine Reserveflächen (weder für Thurplus noch für anderweitige Zwischennutzungen)

#### *Fazit*

Mit der Machbarkeitsstudie «Neubauten Areal Grosse-Allmend-Strasse» konnte aufgezeigt werden, dass sich das Areal grundsätzlich für die Aussiedlung aller vier städtischen Nutzungen eignet. Der gemeinsame Standort bietet verschiedene Synergiemöglichkeiten hinsichtlich gemeinsam genutzter Fläche (z.B. Waschbereiche, Werkstätten). Diese sind im Rahmen des nächsten Planungsschrittes zu konkretisieren und bei der Projektentwicklung umzusetzen. Eine

etappierte Entwicklung ist möglich und hinsichtlich der unterschiedlichen Zeithorizonten sinnvoll. Es zeigte sich jedoch auch, dass für die Entwicklung des Areals Landkäufe zwingend notwendig sind:

- Ohne die neue Erschliessungsstrasse kann das Areal nicht entwickelt werden.
- Für eine wirtschaftlich tragfähige Lösung sind ausreichend Aussen- und Rangierfläche notwendig. Dadurch können kostentreibende Faktoren wie zum Beispiel Untergeschosse und Rampenbauwerke vermieden oder reduziert werden.
- Für weitere Etappen (Feuerwehr, Thurplus und allenfalls weitere Nutzungen) können nur im Rahmen einer ganzheitlichen Arealplanung Landreserven gesichert werden.

## 5. Finanzen

Nachfolgend wird der finanzielle Aufwand dargelegt, welcher künftig für den Bau des Werkhofs, Stadtbusdepots und der Grosse-Allmend-Strasse anfallen wird.

### **Landkauf**

Die Parzelle Nr. 61492 mit einer Fläche von 4'837 m<sup>2</sup> gehört aktuell dem Rennverein Frauenfeld. Zwischen dem Rennverein und der Stadt Frauenfeld besteht ein Kaufvertrag vom 6. Oktober 2022 (inklusive Nachtrag vom 14. Dezember 2023), der bis zum 31. Dezember 2026 vollzogen werden muss. Der Kaufpreis beträgt 1'644'580 Franken, was einem Quadratmeterpreis von 340 Franken entspricht.

Die Parzelle Nr. 61488 mit einer Fläche von 17'774 m<sup>2</sup> ist im Besitz einer privaten Grundeigentümerin. Zwischen der Grundeigentümerin sowie der Stadt Frauenfeld besteht ein Kaufvertrag vom 6. Oktober 2022 (inklusive Nachtrag vom 30. Oktober 2023), der bis zum 31. Dezember 2026 vollzogen werden muss. Der Kaufpreis beträgt 6'625'440 Franken, was einem Quadratmeterpreis von rund 372.75 Franken entspricht.

Die unterschiedlichen Quadratmeterpreise für die zwei vergleichbaren Parzellen sind auf die jeweiligen Nachträge zu den Kaufverträgen zurückzuführen. Die ursprünglichen Kaufverträge sahen beide einen Quadratmeterpreis von 340 Franken vor, basierend auf einer unabhängigen Verkehrswertschätzung der Thurgauer Kantonalbank aus dem Jahr 2018. Weiter sahen beide Kaufverträge vor, dass diese bis spätestens 31. Dezember 2023 vollzogen werden. Als sich abzeichnete, dass man das späteste Vollzugsdatum nicht erreichen kann, wurden Nachverhandlungen geführt. In den Nachträgen zu den Kaufverträgen konnte das späteste Vollzugsdatum auf den 31. Dezember 2026 verschoben werden. Der Rennverein hat dabei auf eine Veränderung des ausgemachten Kaufpreises verzichtet. Im Gegenzug wurde der Mietvertrag betreffend die Stallungen auf Grundstück Nr. 61490 im Eigentum der Stadt Frauenfeld rückwirkend auf den 1. Januar 2023 aufgehoben und in eine Gebrauchsleihe gem. Art. 305 OR umgewandelt. Im Nachtrag zum Kaufvertrag zwischen der privaten Grundeigentümerin und der Stadt Frauenfeld wurde hingegen vereinbart, dass vor Erlass der Botschaft an den Gemeinderat eine Neubewertung des Vertragsobjektes durch die Thurgauer Kantonalbank zu erfolgen hat. Die Neubewertung vom Januar 2026 hat zum höheren Quadratmeterpreis geführt.

Die Gesamtkosten für den Kauf der zwei Parzellen belaufen sich auf 8'270'020 Franken.

<b>Parzelle</b>	<b>Fläche</b>	<b>Kaufpreis (CHF)</b>
61492	4'837 m <sup>2</sup>	1'644'580
61488	17'774 m <sup>2</sup>	6'625'440
<b>Total (inkl. MWST)</b>	<b>22'611 m<sup>2</sup></b>	<b>8'270'020</b>

Tabelle 1: Gesamtkosten Landkäufe

### **Erstellungskosten Gebäude**

Die Kostenschätzungen für den Werkhof und das Stadtbusdepot wurden mit Hilfe von Kennwerten (Mischung aus Fläche und Volumen) von Vergleichsobjekten berechnet (siehe Beilage 2). Die Kostengenauigkeit liegt bei  $\pm 25\%$ . Die grobe Kostenschätzung dient zur Bestimmung der Planungs- und Projektierungskosten (Gegenstand dieser Vorlage). Der tatsächliche Baukredit mit einer hohen Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$  folgt zu einem späteren Zeitpunkt und wird Gegenstand von einer zweiten Volksabstimmung sein (siehe Kap. 6).

<b>Gebäude</b>	<b>Erstellungskosten (CHF)</b>
Werkhof*	20'130'000
Stadtbusdepot*	7'690'000
<b>Total (inkl. MWST)</b>	<b>27'820'000</b>

\*exkl. Ladeinfrastruktur und Photovoltaikanlage (siehe Ausführungen Kap. 2)

Tabelle 2: Erstellungskosten Gebäude (Kostengenauigkeit  $\pm 25\%$ )

### **Erstellungskosten Strasse**

Die Grobkostenschätzung für die neue Erschliessungsstrasse zwischen Oststrasse und Langdorfstrasse (Abschnitt 1) betragen rund 2.3 Mio. Franken bei einer Kostengenauigkeit  $\pm 30\%$  (siehe Beilage 3).

### **Planung- und Projektierungskosten**

Auf Basis der Erstellungskosten der Gebäude werden die Planungs- und Projektierungskosten gemäss nachfolgender Tabelle abgeleitet.

<b>Planungs- und Projektierungskosten</b>	<b>Kosten (CHF)</b>
Gesamtkosten Wettbewerb (Honorare, Preisgeld, Unterlagen, Nebenkosten)	500'000
Planerhonorare Hochbauten (sia-Phasen 31-33)	1'800'000
Planerhonorare Strasse (sia-Phasen 31-33)	200'000
Reserve (10 %)	250'000
<b>Total (inkl. MWST)</b>	<b>2'750'000</b>

Tabelle 3: Planungs- und Projektierungskosten für Werkhof, Stadtbusdepot und Strasse

### **Zusammenfassung Kredite**

Für das gesamte Vorhaben fallen für die Landkäufe und die Planungs- und Projektierungskosten 11 Mio. Franken an.

<b>Kredite</b>	<b>Kosten (CHF)</b>
Kosten Landkäufe	8'270'020
Planungs- und Projektierungskosten gemäss Tabelle 3	2'750'000
Total Kredite	11'020'020
<b>Total Kredite (gerundet, inkl. MWST)</b>	<b>11'000'000</b>

Tabelle 4: Zusammenfassung der nötigen Kredite zur Fortsetzung des Vorhabens

### **Abschreibungen und Vorfinanzierungen**

Für das Stadtbusdepot und den Werkhof wird per Ende 2025 aufgrund bisheriger Investitionen unter der Anlagennummer AN00030 (Bezeichnung: Gaswerkstrasse (Werkhof), Anschlussbeitrag an Wärme Frauenfeld AG) 157'510 Franken als Restbuchwerte geführt. Ansonsten sind sowohl Grundstück als auch anderweitige Investitionen in die Infrastrukturen per Ende 2025 komplett abgeschrieben. Ein weiteres Indiz, dass zeitnah Erneuerung- und Sanierungsmassnahmen in die vorhandene Infrastruktur anstehen.

Die 157'510 Franken Restbuchwerte der ANR00030 stellen «Vermieterinvestitionen» dar. Durch die Aussiedlung und anschliessende Umnutzung und den damit verbundenen Abbruch der bisherigen Gebäude werden die obigen Anlagewerte vernichtet. Sie sind bis zu deren Vernichtung abzuschreiben. Neben den jährlichen Abschreibungen von 8'290 Franken sind die verbleibenden Restbuchwerte als ausserplanmässige Abschreibungen der Erfolgsrechnung zu belasten. Mit Beschluss über den Baukredit für den neuen Werkhof und das Stadtbusdepot voraussichtlich im Jahr 2031 sind die Abschreibungen vorzunehmen. Die Erfolgsrechnungen 2026 bis 2031 werden mit ausserplanmässigen Abschreibungen von jährlich 26'252 Franken belastet.

Gebäude sind gemäss dem Anhang der Verordnung des Regierungsrates über das Rechnungswesen der Gemeinden (RB 131.21) über 33 Jahre linear abzuschreiben. Aufgrund des frühen

Projektstands wird keine zusätzliche Unterscheidung in den Abschreibungsdauern z.B. für technische Anlagen angenommen.

Die neue Strasse ist gemäss dem Anhang der Verordnung des Regierungsrates über das Rechnungswesen der Gemeinden (RB 131.21) über 25 Jahre linear abzuschreiben.

Mit der Abstimmung vom 24. November 2024 über die Verwendung der Neubewertungsreserven im Umfang von 36.587 Mio. Franken stimmte das Frauenfelder Stimmvolk deutlich der Bildung einer Vorfinanzierung «Aussiedlung Werkhof/Busdepot» in der Höhe von 12 Mio. Franken zu<sup>5</sup>. Mit dem Ertragsüberschuss aus der Rechnung 2024 konnten zusätzliche 2 Mio. Franken Vorfinanzierung zugewiesen werden<sup>6</sup>. Damit beläuft sich die Vorfinanzierung auf insgesamt 14 Mio. Franken. Diese kann über die Nutzungsdauer des Gebäudes (33 Jahre) aufgelöst werden und damit von den Abschreibungskosten abgezogen werden.

<b>Bezeichnung</b>	<b>Gebäude/Grundstück 33 Jahre (CHF)</b>	<b>Strasse 25 Jahre (CHF)</b>
Grundstückkosten	8'270'020	--
Infrastrukturkosten	27'820'000	2'300'000
Abschreibungen pro Jahr	1'093'637	92'000
Total Abschreibung pro Jahr		1'185'637
Verwendung Neubewertungsreserven und Vorfinanzierung / Auflösung nach Nutzungsdauer		- 424'242
Total jährliche Belastung		761'395

Tabelle 5: Abschreibungskosten Grundstück, Hochbauten und Strasse inkl. 8.1 % MWST

### **Kapitaldienst**

Der Kapitaldienst bezieht sich auf die Abschreibungen und Zinsen der Neubauten und Grundstücke. Durch den Neubau und den damit einhergehenden Abbruch der bestehenden Liegenschaften werden keine Abschreibungskosten übernommen. Die städtischen Parzellen 50071, 50074, 50552, 61490, 61494 und 61831 sind bereits vollständig abgeschrieben und müssen nicht nochmals amortisiert werden. Hingegen müssen die zwei neuen Grundstücke Parzellen 61488 und 61492 amortisiert werden. Die Kapitalkosten belaufen sich gemäss Tabelle 6 auf rund 1.24 Mio. Franken pro Jahr. Dies entspricht zusätzlichen 1.79 Steuerprozenten.

<sup>5</sup> [Abstimmungsbotschaft](#) über die Verwendung der Neubewertungsreserven im Umfang von 36.587 Mio. Franken vom 24. November 2024

<sup>6</sup> [Geschäftsbericht und Rechnungen](#) der Stadt Frauenfeld für das Jahr 2024 vom 29. April 2025

<b>Bezeichnung</b>	<b>Jahre</b>	<b>Investitionskosten (CHF)</b>
Bruttoinvestitionen (Gebäude, Strasse, Landkäufe)		38'390'020
./. Vorfinanzierung		- 14'000'000
Finanzierungsbedarf <sup>7</sup>		24'390'020
Abschreibungen Gebäude / Grundstücke	33 Jahre	1'093'637
Abschreibungen Strasse	25 Jahre	92'000
./. Auflösung Vorfinanzierung	33 Jahre	- 424'242
Kalkulatorische Zinsen 50 % des Finanzierungsbedarfs <sup>8</sup>		479'875
Kapitaldienst pro Jahr		1'241'270
In Steuerprozent Mittelwert 2020–2024 (695'187 Franken)		1.79 % <sup>9</sup>

Tabelle 6: Kapitaldienst, Angaben in Franken inkl. 8.1 % MWST

### **Förderbeiträge und Energiefonds**

Abklärungen in Bezug auf Förderbeiträge (z.B. Minergie, Energiefonds etc.) wurden noch keine getätigt. Da mögliche Förderbeiträge erst in einer späteren Projektphase zugesichert werden, dürfen sie vom benötigten Kredit nicht in Abzug gebracht werden. Der Stadtrat prüft, welche möglichen Förderbeiträge beantragt werden können. Mit der Gewährung dieser Beiträge werden sich die Nettoinvestitionen und dadurch auch die jährlichen Abschreibungen reduzieren.

### **Finanzkompetenzen**

Der Kauf der Parzellen 61488 und 61492 stellt eine neue Ausgabe dar und erfordert einen entsprechenden Kredit durch das zuständige Organ. Das gleiche gilt für den Planungs- und Projektierungskredit. Gemäss Gemeindeordnung Art. 8 (SRS 131.1.0) müssen der Gemeinde Beschlüsse zu Geschäften über neue, einmalige Ausgaben bzw. ausserhalb des Gemeindevoranschlags über 2'000'000 Franken sowie für den Erwerb von überbauten und unüberbauten Grundstücken von über 2'000'000 Franken zur Abstimmung unterbreitet werden.

<sup>7</sup> zur Bestimmung der Zinslasten massgeblich

<sup>8</sup> Theoretischer aktueller Preis für Geldausleihen über 25 Jahre für die Stadt Frauenfeld (abgeleitet von den Swap-Sätzen per 20.10.2023: 1.8525 %).

<sup>9</sup> Die Erfolgsrechnung des aktuellen Betriebs bedarf derzeit einen Finanzaufwand von 0.65 Steuerprozenten.

### **Zusammenfassung Finanzen und Finanzierbarkeit**

Der Stadtrat beantragt die Landkäufe und die Planungs- und Projektierungskredite für die zwei Hochbauten Werkhof und Stadtbusdepot sowie für die Strasse von insgesamt 11 Mio. Franken. Wird diesem Kredit durch das Stimmvolk zugestimmt, wird der Stadtrat die zwei Parzellen kaufen und die Bauprojekte für den Werkhof, das Stadtbusdepot und die Strasse erarbeiten. Für die Freigabe des Baukredits wird eine weitere Volksabstimmung nötig sein, welche für das Jahr 2028 vorgesehen ist. Mit den Investitionen für Grundstückskauf und den zwei Neubauten wird die Erfolgsrechnung der Stadt künftig mit einem Aufwand von 1.24 Mio. Franken pro Jahr belastet. Dies entspricht 1.79 Steuerprozenten.

Dies hat aber nicht zwingend zur Folge, dass eine Steuererhöhung um diese Steuerprocente nötig wird. Der Stadtrat schafft mit bereits umgesetzten Massnahmen und angestossenen Projekten die nötigen finanziellen Mittel für die Aussiedlung des Werkhofs und Stadtbusdepot. Um den Grundstückskauf zu ermöglichen konnte der Stadtrat Ende 2025 die Parzelle 61755 aus dem Landkreditkonto an die Twerenbold AG im Wert von 5'970'000 Franken verkaufen. Weiter hat der Stadtrat den Prozess zur Veräusserung der Parzelle 20013 (Ried/Wellhauserweg) gestartet, welche ebenfalls im Landkreditkonto geführt wird und einen Wert von 13'610'000 Franken aufweist.

Ein grosses Potenzial für Einnahmen kann schliesslich mit der Entwicklung des heutigen Areals des Werkhofs und Stadtbusdepots erwartet werden. Das Areal mit einer Gesamtfläche von 12'480 m<sup>2</sup> erfährt durch die Möglichkeit einer Umnutzung für Wohnen und Arbeiten und der damit verbundenen Überführung vom Verwaltungsvermögen ins ordentliche Finanzvermögen eine hohe Wertsteigerung. Durch die Entwicklung des Areals kann schliesslich indirekt mit zusätzlichen Steuereinnahmen gerechnet werden.

### **6. Vorgehen und Termine**

Der Stadtrat verfolgt das Ziel den Werkhof und Stadtbusdepot im Jahr 2031 in Betrieb zu nehmen. Dies ist insbesondere für die Elektrifizierung der Stadtbusflotte wichtig, welche ab 2032 die nächste Ersatzbeschaffung von Bussen vorsieht.

Unmittelbar nach der Volksabstimmung zum Grundstückskauf und zum Planungs- und Projektierungskredit für die Hochbauten und Strasse wird ein Wettbewerb für den Werkhof und das Stadtbusdepot durchgeführt. Aus dem Siegerprojekt des Wettbewerbs wird das Bauprojekt inkl. Kostenvoranschlag mit Kostengenauigkeit  $\pm 10\%$  erarbeitet. Für die Bestätigung des Baukredits ist eine zweite Volksabstimmung voraussichtlich im Jahr 2028 notwendig. Nach anschliessender Ausführungsplanung können Strasse und Hochbauten erstellt werden.

<b>Planungsphase</b>	<b>Zeitraum</b>
Abstimmung Landkauf und Planungs-/Projektierungskredit	Sept. 2026
Erwerb Liegenschaften 61488 und 61492	Nov. 2026
Vorbereitung Wettbewerb	Feb. 2026 – Dez. 2026
Durchführung Wettbewerb	Jan. 2027 – Jun. 2027
Ausarbeitung Projekt (inkl. Kostenvoranschlag)	Jul. 2027 – Jun. 2028
Abstimmung Baukredit	Nov. 2028
Ausschreibung und Vergabe	Okt. 2028 – Apr. 2029
Baugesuch, Ausführungsplanung	Mai 2029 – Dez. 2029
Bauausführung	Jan. 2030 – März 2031

*Tabelle 7: Grobterminprogramm bis zur Realisierung*

## **7. Auswirkungen bei Ablehnung der Vorlage**

Bei einer negativen Entscheidung zum Landkauf werden die Kaufverträge aufgehoben. Dadurch ist der Bau einer neuen Erschliessungsstrasse zwischen der Ost- und Langdorfstrasse (Grosse-Allmend-Strasse) nicht möglich. Durch den verstärkten Übungs- und Schiessbetrieb auf der Allmend und der damit verbundenen Sperrung der Waffenplatzstrasse wird dies einen negativen Einfluss auf den Verkehrsfluss rund um die Oststrasse zur Folge haben.

Für den Weiterbetrieb der heutigen Werkhof- und Stadtbusgebäude sind in den nächsten Jahren grosse Investitionen in Unterhalt, Sanierung und Erweiterung angezeigt. Mit der Ablehnung eines Planungs- und Projektierungskredits für einen neuen Werkhof und Stadtbusdepot sind nur Unterhaltmassnahmen am bestehenden Standort möglich. Für die Prüfung zur umfassenden Sanierung und Erweiterung der bestehenden Gebäude oder eines alternativen Standorts ist ein Planungs- und Projektierungskredit unverzichtbar. Demzufolge müsste eine neue Vorlage für einen Planungs- und Projektierungskredit erarbeitet werden.

## **8. Empfehlung des Stadtrats**

Der Stadtrat empfiehlt dem Gemeinderat, den Kredit für den Landkauf sowie für die Planungs- und Projektierungskosten für den neuen Werkhof, das Stadtbusdepot und die Grosse-Allmend-Strasse zu genehmigen. Die heutigen Standorte im Zentrum entsprechen weder den betrieblichen Anforderungen noch der städtebaulichen Entwicklung und widersprechen zunehmend der strategischen Ausrichtung der Stadt. Frauenfeld steht vor der Aufgabe, ihre Infrastruktur so weiterzuentwickeln, dass sie den Anforderungen einer wachsenden, lebenswerten und funktionalen Stadt gerecht wird.

Mit der Aussiedlung auf das Areal Grosse-Allmend-Strasse setzt der Stadtrat zentrale Legislaturziele konsequent um: Die Stadtentwicklung wird geordnet und vorausschauend gesteuert, die Innenentwicklung gestärkt, zentrale Lagen von störenden Nutzungen entlastet und die

städtischen Dienstleistungen effizienter organisiert. Zudem schafft das Projekt die Voraussetzung für eine moderne, nachhaltige und langfristig tragfähige Infrastruktur – insbesondere mit Blick auf Elektrifizierung, Ressourceneffizienz und künftige betriebliche Anforderungen.

Der neue Standort ermöglicht eine robuste und zukunftsfähige Gesamtorganisation von Werkhof und Stadtbus, schafft Synergien, bietet Reserven für Feuerwehr und Thurplus und eröffnet im Zentrum wertvolles Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten. Die dafür notwendigen Landkäufe sind planerisch wie finanziell unerlässlich, um die Erschliessung sicherzustellen und die Arealentwicklung etappiert voranzutreiben. Durch die mögliche Inwertsetzung des heutigen Areals an der Gaswerkstrasse und künftigen Einnahmemöglichkeiten, ist die Tragbarkeit des Vorhabens gegeben.

Der Stadtrat erachtet das Vorhaben als vorausschauend, zweckmässig und im klaren Einklang mit den politischen und strategischen Zielen der Stadt. Er beantragt dem Gemeinderat, dem Kredit zuzustimmen.

### **Antrag /Anträge**

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Aufgrund der Ausführungen stellen wir Ihnen folgenden Antrag:

Der Kredit für den Kauf der Parzellen 61492 und 61488 sowie für die Planungs- und Projektierungskosten für den Neubau des Werkhofs, Stadtbusdepot und deren Erschliessung in der Höhe von 11'000'000 Franken inkl. MWST wird genehmigt. Die Parzellen 61492 und 61488 werden dem ordentlichen Verwaltungsvermögen zugewiesen.

Der Antrag untersteht gemäss Art. 8 Abs. 1 Ziff. 5 bzw. Ziff. 7 der Gemeindeordnung dem obligatorischen Referendum.

Die Vorlage geht an das Präsidium des Gemeinderates mit der Einladung, das Geschäft der zuständigen Geschäftsprüfungskommission zur Vorberatung, Berichterstattung und Antragstellung im Gemeinderat zuzuweisen

### **STADT FRAUENFELD Stadtrat Frauenfeld**

Der Stadtpräsident: Claudio Bernold

Die Stadtschreiberin: Bettina Beck

**Beilagen**

- Beilage 1 - Aussiedlung Werkhof, Stadtbusdepot, Feuerwehr und Thurplus Frauenfeld – Standortvergleich
- Beilage 2 - Machbarkeitsstudie Neubauten Areal Grosse-Allmend-Strasse (Werkhof – Stadtbus – Feuerwehr – Thurplus)
- Beilage 3 - Römerstrasse Kurzbericht