

# ***Kantonaler Richtplan***

**Änderungen 2016:**

**"Festsetzung von Massnahmen aus  
den Agglomerationsprogrammen"**

**Mai 2016**

## **Inhaltsverzeichnis**

|  |          |
|--|----------|
| <b>Einleitung</b>  | <b>1</b> |
| Allgemeines  | 1        |
| Richtplaninhalte   | 2        |
| Hinweise   | 2        |
| <br>   |          |
| <b>Festsetzung von Massnahmen aus den<br/>Agglomerationsprogrammen</b> | <b>3</b> |
| 1.2 Siedlungs- und Zentrenstruktur                                     |          |
| Agglomerationen und Agglomerationsprogramme                            | 4        |
| 3.2 Motorfahrzeugverkehr   | 5        |
| 3.4 Öffentlicher Personenverkehr                                       |          |
| Ausbau der Bahninfrastruktur   | 6        |

## Einleitung

### Allgemeines

Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700) muss der Kantonale Richtplan (KRP) überprüft und nötigenfalls angepasst werden, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthafte bessere Lösung möglich ist.

Der umfassend revidierte KRP (Stand Juni 2009) wurde am 27. Oktober 2010 vom Bundesrat genehmigt. Im Sinne einer rollenden Planung wird der KRP periodisch angepasst. Dieses Vorgehen hat sich bewährt. Die Änderungen 2011 und 2013 hat das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigt.

### Erläuterungen

Die Änderungen 2016 beinhalten die Festsetzung von richtplanrelevanten Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen aus den Agglomerationsprogrammen (AP) mit Thurgauer Beteiligung, die nach den Prüfberichten des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen einer räumlichen Abstimmung bedürfen.

Ausgelöst wurde das Teilpaket durch die Bestrebungen zum Abschluss einer Leistungsvereinbarung zum AP 2. Generation zwischen der Trägerschaft des AP Frauenfeld und dem Bund. Als Voraussetzung für seine Beiträge von 9.52 Mio. Franken verlangt der Bund gemäss seinen Weisungen, dass richtplanrelevante A-Massnahmen als vom Bund genehmigte Festsetzungen im KRP enthalten sein müssen. Dies ist bisher nicht durchwegs der Fall, sei es, weil solche Massnahmen nicht oder nur mit Verbindlichkeitskategorie Zwischenergebnis im KRP aufgeführt sind.

Gemäss aktueller Planung zur laufenden KRP-Revision, welche durch die RPG-Revision 1. Etappe ausgelöst wurde, geht der Regierungsrat von einer bundesrätlichen Genehmigung des überarbeiteten KRPs erst im Verlaufe des Jahres 2017 aus. Das würde für den Abschluss der Leistungsvereinbarung mit dem Bund eine sehr starke Verzögerung bedeuten. Nach Art. 10 Abs. 3 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) ist eine Vorprüfung des KRPs und seiner Änderungen nicht zwingend und zudem hat die öffentliche Mitwirkung nach Art. 4 RPG zu den vorliegenden Massnahmen bereits im Rahmen der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme stattgefunden. Dadurch kann der Prozessverlauf wesentlich vereinfacht und verkürzt werden. Damit die Umsetzung der Massnahmen keine weitere zeitliche Verzögerung erfährt, wird die Festsetzung der Massnahmen als ausgekoppeltes Teilpaket vorgelegt.

## Richtplaninhalte

### Richtplankategorie

Der behördenverbindliche Richtplantext ist grün hinterlegt. In der Randspalte wird wie üblich die Kategorie der Verbindlichkeit angegeben.

### Erläuterungen

Daran schliessen sich die Erläuterungen an, welche zum Verständnis des Richtplantextes wichtige Zusatzinformationen enthalten. Nur der Richtplaninhalt (vorliegend nur Richtplantext) ist Gegenstand des Beschlusses- und Genehmigungsverfahrens und wird behördenverbindlich. Deshalb sind die grün hinterlegten Texte zentraler Gegenstand des Verfahrens. Die restlichen Texte dienen lediglich der Verständlichkeit.

## Hinweise

Der KRP ist das kantonale Führungsinstrument in der Raumplanung und verbindlich für die Behörden von Gemeinden, Kanton und Bund. Er zeigt auf, wie sich der Thurgau räumlich entwickeln soll und hält fest, wie die raumwirksamen Tätigkeiten von Gemeinden, Kanton, Nachbarkantonen und Bund sowie dem benachbarten Ausland aufeinander abzustimmen sind und welche Rolle den verschiedenen Planungsträgern dabei zukommt. In diesem Sinne ist der KRP ein Instrument zur zweckmässigen Verwirklichung raumordnungspolitischer Ziele. Er ist eine Momentaufnahme im räumlichen Entwicklungsprozess.

Die raumordnungspolitischen Leitplanken helfen, isolierte Einzelfallentscheide zu vermeiden. Die Vorgaben der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung gelten natürlich ohnehin. Sie werden im Richtplan im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung konkretisiert, und auch Fragen der Koordination werden in behördenverbindlicher Form beantwortet. Für die Bevölkerung ist der Richtplan eine Orientierungshilfe. Er zeigt, welche Ziele in der räumlichen Entwicklung des Kantons verfolgt werden. Der Richtplan schafft damit auch Transparenz und Sicherheit, welche für die Vorbereitung von raumwirksamen Vorhaben erforderlich sind.

Entsprechend dem jeweiligen Stand der Koordination ist der Richtplaninhalt wie üblich in die unten aufgeführten Kategorien der Verbindlichkeit gegliedert (vgl. Art. 5 und 6 RPV).

Planungsgrundsätze zeigen, worauf die Planung auszurichten ist. Sie umschreiben den Rahmen des Ermessens und sind bindender Beurteilungsmassstab für raumwirksame Tätigkeiten. Stehen sich Grundsätze entgegen, ist eine Interessenabwägung vorzunehmen.

**Planungsgrundsätze**

Die Ausgangslage gibt Aufschluss über räumliche und sachliche Zusammenhänge, insbesondere über bestehende Bauten und Anlagen sowie geltende Pläne und Vorschriften über die Nutzung des Bodens, soweit dies zum Verständnis des Kantonalen Richtplans erforderlich ist.

**Ausgangslage**

Festsetzungen zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten wie aufeinander abgestimmt sind.

**Festsetzungen**

Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, um eine zeitgerechte Abstimmung zu erreichen.

**Zwischenergebnisse**

Vororientierungen zeigen auf, welche raumwirksamen Tätigkeiten sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können.

**Vororientierungen*****Festsetzung von Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen***

Im AP Frauenfeld sind Massnahmen enthalten, die gemäss Prüfbericht des Bundes im KRP den Stand der Koordination einer Festsetzung aufweisen müssen, damit die Voraussetzung für die Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung mit dem Bund gegeben ist. Dazu wird der aktuelle KRP wie nachfolgend ausgeführt ergänzt resp. geändert.

## 1.2 Siedlungs- und Zentrenstruktur

### Agglomerationen und Agglomerationsprogramme

#### **Festsetzungen**

Masterplan ESP Langdorf Frauenfeld (ARE-Code 4566.2.021)

#### *Erläuterungen*

Die Stadt Frauenfeld ist das Handels-, Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum der Region und soll als bipolares Zentrum mit den beiden Zentren Innenstadt und Frauenfeld Langdorf weiterentwickelt und gestärkt werden. Neben der Innenstadt, in der sich der Detailhandel sowie die Grossverteiler befinden, soll das Gebiet Frauenfeld Langdorf als verdichtetes, die Innenstadt von Frauenfeld ergänzendes Zentrum für Handel (Non-Food), aber auch wertschöpfungsintensives Gewerbe und Industrie entwickelt werden. Der Masterplan ESP (Entwicklungsschwerpunkt) Frauenfeld Langdorf ist eine neue KRP-Massnahme und trägt zu einer differenzierten Entwicklung nach Standorteignung bei. Die qualitätsvolle Verdichtung des Siedlungsgebietes findet an zentraler Lage mit Ausrichtung am öffentlichen Verkehr statt und hilft, das Siedlungswachstum zu begrenzen und die Siedlungsqualität zu verbessern.

### 3.2 Motorfahrzeugverkehr

In der Stadt Frauenfeld sind folgende Vorhaben zu realisieren:

- Entlastung und Aufwertung Stadtzentrum (13, Teil 2) / Teilmassnahme Sanierung Altstadt Frauenfeld (ARE-Code 4566.017)
- Konzept Innenstadt, Phase 2 (ARE-Code 4566.2.001)

#### **Festsetzungen**

Die Innenstadt von Frauenfeld ist ein regionales Einkaufs-, Handels-, Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum mit entsprechend hohen Anforderungen an den öffentlichen Raum. Gleichzeitig bilden die Strassenzüge im Zentrum wichtige kantonale Hauptverkehrsachsen sowie Verbindungen für den Fuss-, Rad-, öffentlichen und motorisierten Individualverkehr. In der Überlagerung der vielfältigen Ansprüche bestehen hohe Anforderungen an die betriebliche und gestalterische Ausgestaltung der Strassen in der Innenstadt.

#### **Erläuterungen**

Die neue KRP- Massnahme zur Aufwertung der Innenstadt aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation (Entlastung und Aufwertung Stadtzentrum (13, Teil 2) / Teilmassnahme Sanierung Altstadt Frauenfeld; ARE-Code 4566.017) betrifft vorrangig die Strassenzüge Rheinstrasse - Rathausplatz.

Mit der ebenfalls neuen KRP-Massnahme Konzept Innenstadt, Phase 2 aus dem AP Frauenfeld der 2. Generation (ARE-Code 4566.2.001) sollen weitere Strassenzüge (Promenadenstrasse, Zürcherstrasse West, Vorstadt) betrieblich und gestalterisch aufgewertet werden.

Mit der Umgestaltung von Strassen und Plätzen in der Innenstadt wird die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität des öffentlichen Raumes verbessert. Zudem werden wichtige Fuss- und Veloverbindungen aufgewertet und insbesondere die Verkehrssicherheit erhöht.

Die Kantonshauptstadt wird in ihrem Kern gefördert und gestärkt.

### 3.4 Öffentlicher Personenverkehr

#### Ausbau der Bahninfrastruktur

##### Festsetzungen

3.403

Die S-Bahn-Station Frauenfeld-Ost (S-Bahnhalt Frauenfeld Langdorf; ARE-Code 4566.2.009) ist zu realisieren.  
In Frauenfeld ist die Umgestaltung des Bahnhofplatzes (ARE-Code 4566.2.003) zu realisieren.

##### Erläuterungen

Diese Festsetzung ersetzt das bisherige Zwischenergebnis betreffend die S-Bahn-Station in Frauenfeld-Ost.

Im AP Frauenfeld der 2. Generation ist der S-Bahnhalt Frauenfeld Langdorf in Frauenfeld-Ost mit der Priorität A versehen (ARE-Code 4566.2.009; Realisierungszeitraum 2015-2018). Die Stadt Frauenfeld sieht die Haltestelle zum einen als Katalysator für die gewünschte Siedlungsentwicklung in Frauenfeld-Ost (siehe Masterplan ESP Langdorf Frauenfeld, ARE-Code 4566.2.021), zum anderen soll sie dazu dienen, den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Mit der halbstündlichen Erschliessung der S-Bahnhaltestelle kann ein Teil der Verkehrsnachfrage, welche sich aus der Gebietsentwicklung ergibt, abgedeckt werden. Das Entwicklungsgebiet wird ergänzend dazu mit dem Stadtbus erschlossen werden. Dieser stellt die Verbindungen aus allen Stadtteilen und am Bahnhof Frauenfeld von den Fernverkehrszügen und umgekehrt sicher. Das Nachfragepotenzial der neuen Bahnhaltestelle wird auf 1'000 bis 2'000 Ein- und Aussteiger pro Tag geschätzt. Von einer frühzeitig realisierten neuen S-Bahnhaltestelle ist zudem ein Impuls für die Umstrukturierung des Gebiets Langdorfs zu erwarten. In der Wirkungsbeurteilung des AP Frauenfeld, 2. Generation, attestiert der Bund der S-Bahnhaltestelle denn auch insbesondere einen raumplanerischen Nutzen. Im Prüfbericht des Bundes vom 26. Februar 2014 heisst es: „Mit der Haltestelle Langdorf setzt die Agglomeration ein Zeichen zur Verdichtung der bestehenden Siedlung mit bester ÖV-Vernetzung“.

Am 11. Februar 2016 haben die SBB darüber informiert, dass mit Realisierung der neuen Bahnhaltestelle Frauenfeld Langdorf sowohl bei der S8 (ab Fahrplan 2019 S24) als auch bei der S30 ein Halt auf der Strecke Frauenfeld - Weinfelden aufgehoben werden muss. Das bedeutete, dass Hüttlingen-Mettendorf als am schwächsten frequentierte Bahnhaltestelle durch die S-Bahnen nicht mehr bedient werden könnte. Die SBB rechnen für den Bau der Bahnhaltestelle Frauenfeld Langdorf und für den allfälligen Rückbau der Perronanlagen in Hüttlingen-Mettendorf mit Investitionskosten von gesamthaft 15 - 20 Mio. Franken (+/- 30%). Der

Bund hat im Rahmen des AP Frauenfeld der 2. Generation einen Beitrag von 35% der im Jahr 2005 geschätzten Investitionskosten (ohne Planungskosten) von 10.95 Mio. Franken, maximal 3.83 Mio. Franken zugesichert.

#### *Erläuterungen*

Gestützt auf das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (RB 742.1) hat der Regierungsrat einen Kantonsbeitrag von 25% an die Investitionskosten von 10.95 Mio. Franken zuzüglich Teuerung und MWST, maximal 2.9 Mio. Franken zugesichert. Er knüpfte den Kantonsbeitrag an die Auflage, dass die Stadt Frauenfeld eine Busverbindung zwischen Hüttlingen-Mettendorf und dem Bahnhof Frauenfeld einrichtet und finanziert, die von 5 bis 24 Uhr im Stundentakt verkehrt und in Frauenfeld gute Anschlüsse nach/von Winterthur-Zürich herstellt (RRB Nr. 775 vom 22.9.2015). Durch die seit diesem Beschluss neue Erkenntnis der SBB, dass beide S-Bahnen die Station Hüttlingen-Mettendorf nicht mehr bedienen können, ist diese Buslinie in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt zu führen und sind an einer noch zu bestimmenden Bahnhaltestelle auch gute Anschlüsse nach/von Weinfelden herzustellen. Der Regierungsrat sicherte einen Beitrag von 25% an die ungedeckten Kosten dieser Buslinie zu. Diese könnte wieder eingestellt werden, sofern eine Änderung der Fahrplantrassen auf der Linie Weinfelden - Winterthur die Bedienung von Hüttlingen-Mettendorf halbstündlich je Richtung wieder zulassen würde. Die Kantone Thurgau und Zürich haben dies für den nächsten Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur (STEP 2030) beim Bundesamt für Verkehr angemeldet.

Der Bahnhofplatz in Frauenfeld ist der wichtigste Umsteigepunkt zwischen dem Schienenverkehr und dem regionalen und städtischen Busverkehr und entspricht nur teilweise den Anforderungen aus Kundensicht. Die Busanlegekanten sind nicht behindertengerecht. Sie müssen bis spätestens Ende 2023 nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG SR 151.3) und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34) erhöht werden. Zudem ist die Orientierung schwierig und die subjektive Verkehrssicherheit durch die hohen Busfrequenzen beeinträchtigt. Mit der neuen KRP-Massnahme Umgestaltung Bahnhofplatz aus dem AP Frauenfeld der 2. Generation (ARE-Code 4566.2.003) werden in erster Priorität die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und die LV-Zugänge den gesetzlichen Anforderungen und Reisendenbedürfnissen angepasst.