

Frauenfeld, 23. August 2026

An den Stadtrat von Frauenfeld
Stadt Frauenfeld
Rathausplatz 4
8500 Frauenfeld

Stellungnahme zum kommunalen Richtplan

Sehr geehrte Mitglieder des Stadtrates von Frauenfeld
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit diesem Schreiben und den verschiedenen Beilagen nutzen wir die Gelegenheit, unsere Stellungnahme zum kommunalen Richtplan fristgerecht einzureichen.

Zusammen mit dem Gewerbeverein der Region Frauenfeld und dem Verein Stadtzentrum mit Zukunft Frauenfeld haben wir vom IHF den Richtplan in seiner kompletten Fassung analysiert. Die Komplexität der Inhalte, der Umfang des Richtplans und die unwürdige Mitwirkungsfrist über die Sommerferienzeit machten es nötig, dass wir uns mit anderen Vereinen zusammenschliessen mussten. Anders hätten wir dieses grosse Engagement bis Ende August nicht leisten können. Wir halten fest, dass sich unsere Vereine und deren Exponenten ehrenamtlich und ausserhalb der eigentlichen Arbeitszeit für die Vereinsinteressen engagieren.

Wir wünschen uns, wie der Stadtrat hoffentlich auch, dass Frauenfeld weiterhin eine prosperierende, lebenswerte und wirtschaftsfreundliche Stadt bleibt.

Nach fundiertem Studium sämtlicher Unterlagen zum Richtplan, halten wir gleich zu Beginn folgende Forderung mit Überzeugung fest:

Wir fordern den Stadtrat von Frauenfeld dazu auf, den vorliegenden Vorschlag zum kommunalen Richtplan zur fundierten Überarbeitung zurückzuweisen.

Nachfolgend erläutern wir einige inhaltliche wie auch formale Gründe dazu:

Der IHF engagiert sich in der **Wirtschaftskommission**, einer nicht permanenten Kommission des Stadtrates. Gemäss den selbst auferlegten Vorgaben müssten solche Projekte wie der neue Richtplan in der Wirtschaftskommission vorgängig besprochen werden. Die Wirtschaftskommission fungiert dabei als Soundingboard. Die Wirtschaftskommission resp. deren Mitglieder hatten bis zur Publikation der Vernehmlassung keinerlei Kenntnis über den Inhalt des neuen Richtplans. Damit wurden die selbst auferlegten Vorgaben und Ziele für den Einsatz der Wirtschaftskommission arg verletzt.

Der Richtplan sollte unserer Meinung nach die **Leitplanken** setzen für die künftige Entwicklung unserer Stadt Frauenfeld. Der Richtplan muss dabei innerhalb der Leitplanken einen grossen Spielraum ermöglichen. Niemand weiss, welche Entwicklungen in den nächsten Jahren auf unsere Stadt, Gesellschaft und Wirtschaft einwirken werden. Durch den immensen Detaillierungsgrad des vorliegenden Richtplanes schränken wir uns und unsere Entwicklung völlig unnötig ein. Mehr noch: der Richtplan liest sich wie einen konkreten «Massnahmen-Umsetzungsplan». Statt Leitplanken zu setzen, halten wir darin konkrete Massnahmen fest, welche für die nächsten 15-20 Jahre verbindlich bleiben werden.

Weitere Kritikpunkte zum vorliegenden Richtplan:

Fehlende Transparenz

Viele Massnahmen werden vorgeschlagen, ohne dass deren Auswirkungen auf Kosten, Nutzen und Wirksamkeit nachvollziehbar ausgewiesen werden. Für weitreichende Planungsentscheide sind belastbare Entscheidungsgrundlagen erforderlich.

Zunehmende Regulierung

Der Richtplan schafft zahlreiche zusätzliche Vorgaben, Qualitätsanforderungen und Planungsinstrumente, die den administrativen Aufwand erheblich erhöhen und zu neuen Einschränkungen für Grundeigentümer, Bauherrschaften und Investoren führen. Die Vereine lehnen diese übermässige Regulierungsdichte ab und fordern, dass unnötige Auflagen und bürokratische Hürden konsequent aus dem Richtplan gestrichen werden. Planungssicherheit, Investitionsbereitschaft und unternehmerische Freiheit dürfen nicht durch zusätzliche Regulierungen beeinträchtigt werden.

Auswirkungen auf Wohnen und Wirtschaft

Die vorgesehenen neuen Anforderungen führen zu höheren Baukosten und verteuern den Wohnungsbau. Sie belasten Investitionen und schwächen die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Frauenfeld. Bezahlbarer Wohnraum wird dadurch erschwert und die Attraktivität des Standorts für Unternehmen unnötig beeinträchtigt.

Verkehr und Erreichbarkeit

Der Richtplan setzt stark auf den Ausbau des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs. Gleichzeitig fehlen nachvollziehbare Nachweise, wie die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes, die Erreichbarkeit der Innenstadt, die Bedürfnisse des Gewerbes sowie die Anforderungen von Rettungs- und Blaulichtorganisationen langfristig sichergestellt werden.

Energie und Versorgungssicherheit

Die angestrebte Energiewende wird grundsätzlich unterstützt. Offen bleiben jedoch wesentliche Fragen zu Investitionskosten, Finanzierung, Versorgungssicherheit, Netzausbau und den langfristigen Auswirkungen auf Grundeigentümer, Unternehmen und die öffentliche Hand.

Demokratische Legitimation

Einzelne Massnahmen greifen weit in die zukünftige Entwicklung der Stadt ein. Wir sind der Auffassung, dass grundlegende Vorgaben mit erheblichen finanziellen oder rechtlichen Folgen transparent diskutiert und – soweit erforderlich – durch die zuständigen politischen Organe mitgetragen oder sogar mitentschieden werden sollten.

Forderung

Wir fordern den Stadtrat auf, den vorliegenden kommunalen Richtplan in der vorliegenden Form zurückzuweisen und grundlegend zu überarbeiten.

Die zahlreichen offenen Fragen sowie die ungenügende Transparenz bei den Auswirkungen auf Bevölkerung, Gewerbe/Industrie, Verkehr, Finanzen und Energieversorgung lassen eine verantwortungsvolle Verabschiedung derzeit nicht zu. Erst wenn nachvollziehbare Entscheidungsgrundlagen, belastbare Analysen und eine ausgewogene Interessenabwägung vorliegen, kann über den Richtplan entschieden werden. Eine nachhaltige Stadtentwicklung setzt voraus, dass ökologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Interessen gleichwertig berücksichtigt werden und die demokratische Mitwirkung auf einer transparenten Grundlage erfolgt.

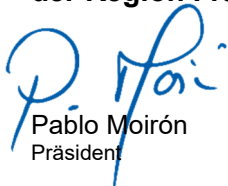


Für die Überarbeitung des Richtplans stellen wir unsere beschränkte Mitarbeit gerne zur Verfügung, sofern dies gewünscht wird und der Richtplan grundlegend überarbeitet wird.

Für Fragen, Unklarheiten oder ein klärendes Gespräch halten wir uns gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

**Industrie- und Handelsvereins
der Region Frauenfeld**


Pablo Moirón
Präsident

Vernehmlassung Richtplan Siedlung und Freiraum Stadt Frauenfeld

Einleitung und Methodik

Diese Analyse beruht auf der vollständigen Auswertung des kommunalen Richtplantexts der Stadt Frauenfeld, des Planungsberichts Siedlung und des Planungsberichts Freiraum. Der kommunale Richtplan wird im Entwurf als behördenverbindliches strategisches Planungsinstrument beschrieben; grundeigentümerverbindlich werden Massnahmen erst in der Umsetzung über nachgelagerte Instrumente wie Rahmennutzungsplan, Sondernutzungsplan, Schutzplan oder Baubewilligung.

Die Prüfung erfolgt in Bezug auf Eigentumsrechte, Investitionssicherheit, Gewerbe- und KMU-Verträglichkeit, Kostenfolgen, Bürokratie, Verfahrensrisiken und die Gefahr, dass politisch erwünschte Qualitätsziele faktisch private Wirtschaftlichkeit und Entwicklungsspielräume beschneiden.

Kantonaler Kontext

Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Koordinations- und Steuerungsinstrument des Kantons und besteht aus Richtplantext sowie Richtplankarte im Massstab 1:50'000 (Kanton Thurgau, Kantonaler Richtplan). Das Thurgauer PBG sieht Kommunalplanung mit Richtplan, Rahmennutzungsplan und nötigenfalls Sondernutzungsplänen vor; Rahmennutzungspläne, Sondernutzungspläne und kommunale Richtpläne bedürfen der Genehmigung des Departements (Rechtsbuch TG, PBG RB 700). Die PBV/IVHB regelt unter anderem Baubegriffe, Zonenarten, Baugesuchsunterlagen und Umgebungsgestaltung; Baugesuche müssen insbesondere auch Umgebungsgestaltung, Wege, Parkfelder, Spielplätze, Freizeitflächen und Bepflanzung dokumentieren (Rechtsbuch TG, PBV RB 700.1). Für neue Sondernutzungspläne nach dem 1. Januar 2013 gilt im Kanton Thurgau ausnahmslos neues Recht mit PBG, PBV und IVHB; Gestaltungspläne entfalten deshalb eine erhebliche rechtliche und wirtschaftliche Relevanz (DBU Thurgau, Übergangsrecht).

Nr.	Titel (Massnahmen im Widerspruch)	Inhalt des Widerspruchs	Offene Fragen
1	S-3.1/S-6.1/S-16.1–S-16.5 vs. S-6.2/S-6.3	Der Richtplan will Arbeitszonen teilweise auf Wohnanteile prüfen und zugleich Arbeitsplatzprofile sowie ESP-A für arbeitsplatz-, güter- und produktionsintensive Nutzungen sichern. Das erzeugt einen Grundkonflikt: Wohnen erhöht Lärm-, Verkehr-, Freiraum- und Aufenthaltsansprüche; produzierendes Gewerbe braucht dagegen robuste, konfliktarme Betriebsflächen, Anlieferung, Immissionstoleranz und Erweiterungsreserven.	• Wie stellt die Stadt sicher, dass durch eine stärkere Wohnnutzung in Arbeitszonen die langfristige Sicherung von Gewerbe-, Produktions- und Logistikstandorten nicht gefährdet wird? • Welche konkreten Kriterien legt der Richtplan fest, um Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und arbeitsplatz-, güter- und produktionsintensiven Betrieben (z. B. Lärm, Verkehr, Emissionen, Anlieferung) zu vermeiden? • Wie wird gewährleistet, dass bestehende und zukünftige Unternehmen genügend Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeiten erhalten, wenn Arbeitszonen gleichzeitig für Wohnnutzungen geöffnet werden?
2	S-3.2/S-4/S-5/S-17.1/S-17.2 vs. S-20.1	Gestaltungsmerkbblätter, Kriterienkataloge, Qualitätssicherungsverfahren und Gestaltungsplanpflicht verteuern und verlangsamten Bauprojekte, während S-20.1 preisgünstigen und bezahlbaren Wohnraum fördern will. Es besteht ein erheblicher Zielkonflikt zwischen ästhetisch-regulatorischer Steuerung und tatsächlich tieferen Gesteuerungskosten.	• Wie stellt die Stadt sicher, dass zusätzliche Gestaltungsvorgaben und Qualitätssicherungsverfahren die Erstellung von bezahlbarem Wohnraum nicht verteuern oder verzögern? • Welchen konkreten Nutzen bringen zusätzliche Gestaltungsanforderungen für die Bevölkerung, und wie wird dieser gegenüber den daraus entstehenden Mehrkosten für Bauherrschaften und Mietende abgewogen? • Wie will die Stadt den Zielkonflikt zwischen hohen städtebaulichen Qualitätsansprüchen und dem Bedarf an kostengünstigem, rasch verfügbarem Wohnraum lösen?
3	S-3.3/S-15.1/S-15.2 vs. S-18.1–S-18.3	Entwicklungsbonus, Hochpunkte und höhere Dichten können mit ISOS-Substanz- und Strukturserhalt kollidieren. Wenn Verdichtung im urbanen Stadtkörper zugleich durch Erhaltungsziele, Hochhauskonzept und Grundordnungsanpassungen überlagert wird, entsteht für Grundeigentümer ein schwer berechenbares Regelgeflecht.	• Wie stellt die Stadt sicher, dass Verdichtung, Entwicklungsanreize und Hochpunkte mit den Schutzanforderungen des ISOS in Einklang gebracht werden, ohne die Entwicklungsmöglichkeiten unnötig einzuschränken? • Wie wird für Grundeigentümer eine klare, verlässliche und planbare Rechtsgrundlage geschaffen, damit Investitionen trotz verschiedener Schutz- und Gestaltungsanforderungen möglich bleiben?
4	S-8.1–S-8.5/S-12.1–S-12.4 vs. M-3/M-4/M-5/M-6	Die städtebauliche Aufwertung der Einfallsachsen verlangt aktive Erdgeschosse, höhere Dichte und bessere Aufenthaltsqualität; die Verkehrsstrategie will gleichzeitig Verkehrsströme umlenken, beruhigen und Knoten neu gestalten. Für Gewerbe an den Achsen drohen Bauphasen, Verlust von Parkierung, erschwerte Anlieferung und sinkende Sichtbarkeit.	• Wie stellt die Stadt sicher, dass die Aufwertung der Einfallsachsen nicht zulasten der bestehenden Gewerbebetriebe durch erschwerte Anlieferung, fehlende Parkierung oder eingeschränkte Erreichbarkeit geht? • Welche konkreten Massnahmen sind vorgesehen, um während Bauphasen die wirtschaftliche Tätigkeit und die Kundenzugänglichkeit der betroffenen Betriebe sicherzustellen?

			Wie wird der Zielkonflikt zwischen Verkehrsberuhigung, höherer Aufenthaltsqualität und den Anforderungen von Gewerbe und Versorgung (Erreichbarkeit, Sichtbarkeit, Logistik) gelöst?
5	S-14 vs. S-19/F-8.3	Baulandmobilisierung will ungenutzte Reserven aktivieren; Siedlungsrandssicherung und Landschaftsschutz begrenzen die räumliche Entwicklung. Je stärker Siedlungsränder fixiert werden, desto höher wird der Druck auf bestehende Grundeigentümer im Innern, was politisch als indirekter Verdichtungsdruck wahrgenommen werden kann.	- Wie stellt die Stadt sicher, dass die Aktivierung ungenutzter Baulandreserven nicht zu unverhältnismässigem Druck oder Zwang auf bestehende Grundeigentümer im Siedlungsgebiet führt? - Wie wird das Spannungsfeld zwischen dem Schutz der Siedlungsränder, dem Erhalt von Landschaftsräumen und dem Bedarf an zusätzlichem Wohn- und Entwicklungsraum ausgewogen gelöst? - Welche konkreten Anreize und Unterstützungen bietet die Stadt für eine freiwillige Innenentwicklung, damit Verdichtung nicht als auferlegter Zwang, sondern als gemeinsamer Entwicklungsprozess verstanden wird?
6	S-20.2/S-21 vs. Eigentums- und Investitionssicherheit	Aktive Bodenpolitik und ein zusätzliches kommunales Mehrwertausgleichsreglement können Investitionsbereitschaft schwächen. Wenn die Stadt strategisch Grundstücke sichern und gleichzeitig Mehrwerte abschöpfen will, entsteht der Eindruck einer kommunalen Marktkorrektur zulasten privater Eigentümer.	- Wie stellt die Stadt sicher, dass eine aktive Bodenpolitik und der Mehrwertausgleich die Investitionsbereitschaft privater Eigentümer und Unternehmen nicht beeinträchtigen? - Nach welchen transparenten Kriterien wird der Mehrwertausgleich ausgestaltet, damit eine faire Balance zwischen öffentlichen Interessen und den berechtigten Anliegen von Grundeigentümern erreicht wird?
7	F-3.3 vs. S-14	Temporäre Freiraumangebote auf unbebauten Parzellen können Baulandmobilisierung verzögern: Was als Zwischennutzung beginnt, kann politisch verfestigt werden und später private Bebauungsabsichten erschweren.	Wie stellt die Stadt sicher, dass temporäre Freiraumnutzungen die langfristige Baulandmobilisierung und die berechtigten Entwicklungsmöglichkeiten von Grundeigentümern nicht unverhältnismässig einschränken?
8	F-5/F-6 vs. S-3/S-12/S-15	Zusätzliche Anforderungen an Biodiversität, Stadtklima, Dach- und Fassadenbegrünung, wenig Unterbauung und Freiraumqualität reduzieren die effektiv nutzbare Fläche in Verdichtungsgebieten. Damit wird der Dichtegehalt teilweise durch neue qualitative Auflagen wieder aufgezehrt.	- Wie stellt die Stadt sicher, dass zusätzliche Anforderungen an Biodiversität, Stadtklima und Freiraumqualität die angestrebte Innenentwicklung und Schaffung von zusätzlichem Wohnraum nicht unverhältnismässig erschweren? - Wie wird der Zielkonflikt zwischen höherer baulicher Dichte und den zunehmenden qualitativen Anforderungen an Grünräume, Begrünung und Freiflächen ausgewogen gelöst?
9	F-4/M-6/M-9 vs.	Strassenraumkonzept, Strassenpromenaden, Begrünung und Aufenthaltsqualität konkurrieren mit Leistungsfähigkeit, Parkierung,	Wie stellt die Stadt sicher, dass Aufwertungen des Strassenraums und mehr Aufenthaltsqualität die Erreichbarkeit, Kundenzufahrt, Parkierung und den Güterumschlag für KMU nicht beeinträchtigen?

	Gewerbe- und MIV-Erreichbarkeit	Güterumschlag und Kundenzufahrt. Besonders KMU mit Laufkundschaft und Handwerksbetriebe sind auf pragmatische Erreichbarkeit angewiesen.	• Wie wird der Zielkonflikt zwischen einer attraktiven, begrünten Stadtraumgestaltung und der notwendigen Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes für Gewerbe und Versorgung gelöst? • Welche konkreten Massnahmen sind vorgesehen, damit Handwerksbetriebe und Gewerbebetriebe mit Kunden- und Lieferverkehr auch künftig wettbewerbsfähig bleiben?
10	F-7.1/F-7.2 vs. S-22.1–S-22.6	Öffentliche Mitnutzung und ökologische Aufwertung von Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen kollidieren mit Schulbetrieb, Sicherheit, Unterhalt, Haftung und betrieblichen Abläufen. Eine Öffnung von Arealen kann für Schulen, Kirchen oder Bürgergemeinde faktisch Zusatzkosten und Kontrollpflichten bringen.	• Wie stellt die Stadt sicher, dass eine öffentliche Mitnutzung von Arealen für Schulen, Kirchen und andere öffentliche Einrichtungen nicht zu zusätzlichen Kosten, Haftungsrisiken oder betrieblichen Einschränkungen führt? • Welche konkreten Regelungen und Verantwortlichkeiten sind vorgesehen, um Sicherheit, Unterhalt und störungsfreie Betriebsabläufe bei einer Öffnung von öffentlichen Arealen zu gewährleisten? • Wie wird der Nutzen einer ökologischen und öffentlichen Aufwertung gegenüber den zusätzlichen Aufwänden und Belastungen für die Eigentümer und Betreiber dieser Anlagen abgewogen?
11	F-10/M-11 vs. F-8/F-9	Mehr öffentliche Zugänge und ein durchgehender Murgweg steigern Erholungsnutzung; Naturschutzinventar, Schutzplan und Vernetzungskorridore verlangen Schutz und Beruhigung. Der Konflikt zwischen Nutzung und Schutz ist im Entwurf zwar anerkannt, aber nicht mit Prioritäten, Kostenträgern und Haftungsfragen aufgeteilt.	• Wie werden die unterschiedlichen Interessen zwischen öffentlicher Erholungsnutzung und dem Schutz sensibler Natur- und Landschaftsräume konkret priorisiert? • Wer trägt die Verantwortung und die Kosten für Bau, Unterhalt, Schutzmassnahmen und allfällige Konfliktlösungen entlang des Murgwegs und weiterer öffentlicher Freiräume? • Welche verbindlichen Kriterien stellt der Richtplan sicher, damit die Öffnung von Natur- und Erholungsräumen nicht zu einer Beeinträchtigung von Biodiversität und Schutzgebieten führt?
12	M-7.1–M-7.3 vs. S-7/S-8	Parkraumbewirtschaftung und Anwohnerbevorzugung sollen Verkehr mindern, während Innenstadt und Stadtzentralitäten belebt werden sollen. Für Detailhandel, Gastronomie und Dienstleister kann restriktive Parkierung ein Wettbewerbsnachteil gegenüber peripheren Standorten und Onlinehandel sein.	• Wie stellt die Stadt sicher, dass eine restriktive Parkraumbewirtschaftung die Erreichbarkeit der Innenstadt nicht verschlechtert und Detailhandel, Gastronomie sowie Dienstleistungsbetriebe nicht benachteiligt? • Wie wird der Zielkonflikt zwischen Verkehrslenkung, Anwohnerinteressen und der wirtschaftlichen Belebung der Stadtzentren gelöst, damit die Innenstadt gegenüber peripheren Standorten konkurrenzfähig bleibt?
13	M-4 vs. S-16/S-6	Ruhige Quartierkammern und Verkehrsberuhigung können mit gewerblichen Erschliessungsbedürfnissen kollidieren. Werden Durchfahrten, Zufahrten oder Parkfelder reduziert, trifft dies nicht nur Pendlerverkehr,	• Wie wird sichergestellt, dass Gewerbebetriebe trotz Verkehrsberuhigung weiterhin uneingeschränkt für Kunden, Lieferanten und Servicefahrzeuge erreichbar bleiben?

		sondern auch Servicefahrzeuge, Lieferanten und lokale Betriebe.	• Welche konkreten Auswirkungen haben reduzierte Durchfahrten, Zufahrten und Parkfelder auf die wirtschaftliche Existenz und Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Unternehmen? • Nach welchen Kriterien werden die Interessen der Quartierbevölkerung und die Bedürfnisse des lokalen Gewerbes gegeneinander abgewogen, und wie werden betroffene Betriebe in die Planung einbezogen?
14	M-12/M-13/M-14 vs. M-16/M-17	Velovorzugsrouten, Haupt-/Nebenverbindungen und Busbevorzugung beanspruchen häufig dieselben Strassenräume. Ohne klare Prioritäten drohen teure Kompromissquerschnitte, die weder Busbeschleunigung noch sichere Veloführung noch MIV-Leistungsfähigkeit optimal erfüllen.	• Welche Priorität gilt bei Nutzungskonflikten zwischen Busverkehr, Veloverkehr und motorisiertem Individualverkehr (MIV), und nach welchen Kriterien werden diese Prioritäten festgelegt? • Wie wird sichergestellt, dass die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen für den MIV erhalten bleibt, wenn zusätzliche Flächen für Busbevorzugung und Velovorzugsrouten benötigt werden? • Welche Kosten entstehen durch die geplanten Umgestaltungen des Strassenraums, und wie wird nachgewiesen, dass der erwartete Nutzen die Investitionen und mögliche Nachteile für den Verkehrsfluss rechtfertigt?
15	E-7/E-1/E-2 vs. S-18/ISOS und private Wahlfreiheit	Prioritätsgebiete für Wärmeversorgung und thermische Netze können bei historischen Gebäuden oder kleinteiligen Eigentumsstrukturen zu technischen und wirtschaftlichen Härtefällen führen. Auch wenn E-7 als Empfehlung formuliert ist, kann sie in späteren Baubewilligungs- oder Gestaltungsplanprozessen faktisch Druck erzeugen.	• Wie wird verhindert, dass die als Empfehlung formulierten Wärmeversorgungsgebiete in späteren Baubewilligungs- oder Gestaltungsplanverfahren faktisch zu einer verbindlichen Verpflichtung werden? • Wer trägt die Investitions-, Anschluss- und Folgekosten, und wie wird sichergestellt, dass Eigentümerinnen und Eigentümer dadurch nicht unverhältnismässig finanziell belastet werden?
16	E-15/E-16 vs. S-20.1/S-21	Energetische Anforderungen in Baureglement und Gestaltungsplanungen erhöhen Investitionskosten; gleichzeitig sollen bezahlbarer Wohnraum und Mehrwertabschöpfung erreicht werden. Die Kombination aus Energievorgaben und Abgaben kann Projekte verteuern und genau jene Mieten erhöhen, die gesenkt werden sollen.	• Wie will die Stadt sicherstellen, dass zusätzliche energetische Anforderungen und Mehrwertabschöpfungen nicht zu höheren Baukosten und damit zu steigenden Mieten führen? • Welche wirtschaftlichen Berechnungen belegen, dass die geplanten Vorgaben den Bau von bezahlbarem Wohnraum nicht behindern oder verzögern? • Welche Ausnahmen oder Entlastungsmassnahmen sind vorgesehen, wenn die Kombination aus Energievorgaben und Abgaben die Realisierung von Wohnbauprojekten wirtschaftlich gefährdet?

17	E-8/E-13 vs. S-18/S-2	PV-Strategie und Ausschöpfung des Solarpotenzials können mit Ortsbildschutz, Ergänzungsplänen und ISOS-Anforderungen kollidieren. Für Eigentümer historischer oder ortsbildprägender Gebäude entsteht ein Zielkonflikt zwischen Energieproduktion und gestalterischer Bewilligungsfähigkeit.	- Wie will die Stadt den Zielkonflikt zwischen Solarausbau und Ortsbildschutz konkret lösen? Welche Kriterien gelten, wenn sich die Interessen von Energieproduktion und Denkmal- bzw. Ortsbildschutz widersprechen? - Welche Rechtssicherheit erhalten Eigentümer historischer oder ortsbildprägender Gebäude? Nach welchen verbindlichen Vorgaben wird entschieden, ob eine Photovoltaikanlage bewilligt oder abgelehnt wird? - Wie kann das Solarpotenzial ausgeschöpft werden, wenn gleichzeitig strenge Vorgaben aus ISOS, Ortsbildschutz und Ergänzungsplänen gelten? Welche Massnahmen stellt die Stadt sicher, damit die angestrebten Energieziele trotz dieser Einschränkungen tatsächlich erreicht werden?
18	E-9/S-22.4 vs. F-5/F-8	Neubauten für Stadtbusdepot, Werkhof und Ladeinfrastruktur südlich der Pferderennbahn benötigen Fläche und Erschliessung; Freiraum- und Naturschutzmassnahmen verlangen Schonung, Versickerung, Biodiversität und Landschaftsschutz. Die betriebliche Infrastruktur der Stadt konkurriert damit mit den eigenen ökologischen Standards.	- Wie will die Stadt den Flächenbedarf für Stadtbusdepot, Werkhof und Ladeinfrastruktur mit den Anforderungen an Freiraum-, Natur- und Landschaftsschutz vereinbaren, ohne dass wichtige Infrastrukturprojekte verzögert oder verhindert werden? - Welche Priorität gilt im Konfliktfall – die Sicherstellung der städtischen Infrastruktur oder die Einhaltung der ökologischen Vorgaben – und nach welchen Kriterien wird darüber entschieden?
19	S-10.1–S-10.4/S-11.1–S-11.2 vs. Investitionsdynamik	Testplanung, Masterplan, Gestaltungsplan, allfällige kantonale Nutzungszone und Grundordnungsanpassung schaffen lange Prozessketten. Für Grundeigentümer und Betriebe im Murgbogen/Langfeld entstehen Unsicherheit, Planungskosten und Stillstandrisiken.	Wie will die Stadt verhindern, dass die zahlreichen Planungsinstrumente (Testplanung, Masterplan, Gestaltungsplan, kantonale Nutzungszone und Grundordnungsanpassung) zu jahrelangen Verzögerungen, hohen Planungskosten und Investitionsunsicherheit für Grundeigentümer und Betriebe im Murgbogen/Langfeld führen?
20	S-8.1–S-8.5 vs. reale Marktnachfrage	Aktive Erdgeschosse an mehreren Knoten und Zentralitäten können städtebaulich erwünscht sein, sind aber nicht automatisch wirtschaftlich tragfähig. Werden Mindestanteile vorgeschrieben, drohen Leerstände, subventionierte Erdgeschossflächen oder höhere Querfinanzierung über Wohnungen und Gewerbemieten.	- Auf welcher Marktanalyse stützt die Stadt die Annahme, dass an allen vorgesehenen Standorten genügend Nachfrage für aktive Erdgeschosse besteht und dadurch keine Leerstände entstehen? - Wie will die Stadt verhindern, dass vorgeschriebene aktive Erdgeschosse die Baukosten und Mieten erhöhen oder wirtschaftlich nicht tragfähige Nutzungen erzwungen werden?

21	S-6.3 vs. produktionsintensive Arbeitsplatzprofile	Hohe Aufenthaltsqualität in Arbeitsplatzgebieten ist für Büro- und Dienstleistungsnutzungen plausibel, kann für flächen- und produktionsintensive Betriebe aber überdimensioniert sein. Es besteht die Gefahr, dass produktive Nutzungen durch teure Aussenraum- und Gestaltungsauflagen verdrängt werden.	• Wie stellt die Stadt sicher, dass Anforderungen an Aufenthaltsqualität, Aussenraumgestaltung und Freiraum nicht zu zusätzlichen Kosten führen, welche die Wettbewerbsfähigkeit von Produktions- und Gewerbebetrieben beeinträchtigen? • Nach welchen Kriterien unterscheidet die Stadt zwischen den Bedürfnissen von Büro-/Dienstleistungsbetrieben und flächenintensiven Produktionsbetrieben, damit wirtschaftlich wichtige Arbeitsplätze nicht durch überhöhte Gestaltungsvorgaben verdrängt werden?
22	S-13.1–S-13.6 vs. F-3/F-4/M-8	Potenzialgebiete sollen verdichtet und zugleich Freiraum, Fussverkehr und Aufenthaltsqualität massiv verbessert werden. Die gewünschte Multifunktionalität erhöht Komplexität und Flächenkonkurrenz; private oder halböffentliche Flächen könnten faktisch für öffentliche Funktionen beansprucht werden.	• Wie stellt die Stadt sicher, dass durch die angestrebte Multifunktionalität private oder halböffentliche Flächen nicht schleichend für öffentliche Aufgaben genutzt werden, ohne dass Eigentumsrechte und Verfügungsfreiheit gewahrt bleiben? • Wie will die Stadt den Zielkonflikt zwischen höherer Verdichtung, zusätzlichen Freiraumanforderungen und begrenzten Flächenressourcen lösen, ohne die wirtschaftliche Entwicklung und Investitionsbereitschaft zu beeinträchtigen?
23	F-2.1/F-2.2 vs. Sport-, Freizeit- und Veranstaltungsnutzung	Ökologisches Pflegehandbuch und Pflegepläne können Nutzungskonflikte mit intensiver Erholung, Sport, Veranstaltungen und Unterhalt erzeugen. Wenn ökologische Standards zu starr werden, steigen Pflegekosten und Nutzungseinschränkungen für Vereine und Bevölkerung.	• Wie stellt die Stadt sicher, dass ökologische Pflegevorgaben ausgewogen umgesetzt werden und nicht zu unverhältnismässigen Kosten, Nutzungseinschränkungen oder Einschränkungen für Vereine, Veranstaltungen und die Bevölkerung führen?
24	M-1/M-7.3 vs. Datenschutz und Akzeptanz	Verkehrsdatenerfassung, GIS-Auswertung, Smart Parking und automatische Kennzeichenerkennung verbessern Steuerung, bergen aber Datenschutz-, Akzeptanz- und Überwachungsrisiken. Dafür braucht es klare Grenzen, Zweckbindung und Kosten-Nutzen-Nachweis.	• Welche konkreten Datenschutz- und Kontrollmechanismen stellt die Stadt sicher, damit Verkehrsdatenerfassung, Smart Parking und automatische Kennzeichenerkennung nicht zu einer unverhältnismässigen Überwachung der Bevölkerung führen? • Welchen nachweisbaren Nutzen und welche Kostenersparnisse erwartet die Stadt durch diese digitalen Systeme, und wie wird sichergestellt, dass Aufwand und Nutzen in einem angemessenen Verhältnis stehen?
25	F-5/F-8/F-9 vs. Eigentümerverbindlichkeit	Der Freiraumteil sagt ausdrücklich, dass 80 Prozent des Siedlungsgebiets nicht städtisch sind; dennoch sollen private Freiräume über Rahmennutzungsplan, Gestaltungspläne, Schutzplan und Landschaftsschutz stärker gesteuert werden. Das ist der zentrale Eigentumsrechtskonflikt des Freiraumkapitels.	• ☐ Wie stellt die Stadt sicher, dass die verstärkte Steuerung privater Freiräume nicht unverhältnismässig in die Eigentumsrechte der Grundeigentümer eingreift? • ☐ Welche konkreten Ziele und öffentlichen Interessen rechtfertigen zusätzliche Vorgaben durch Nutzungspläne, Gestaltungspläne oder Schutzmassnahmen, und wie wird dabei die Verhältnismässigkeit gewahrt?

26	E-4/E-5 vs. Dekarbonisierungsziel und Prozessgas	Gasnetz-Zielnetz und erneuerbare Gase können sinnvoll für Prozessgas sein, stehen aber potenziell quer zur vollständigen Dekarbonisierung der Wärmeversorgung. Für Gewerbe mit Prozesswärme ist Versorgungssicherheit zentral; der Richtplan muss vermeiden, dass Klimaziele zu einem faktischen Risiko für Produktionsstandorte werden.	• Wie stellt die Stadt sicher, dass die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung die Versorgungssicherheit von Gewerbe- und Produktionsbetrieben mit Prozesswärme nicht gefährdet? • Welche konkreten Alternativen und Übergangslösungen sind vorgesehen, wenn erneuerbare Energien die spezifischen Anforderungen an Prozessgas und industrielle Wärmeversorgung nicht vollständig erfüllen können? • Wie verhindert die Stadt, dass Klimavorgaben zu höheren Betriebskosten oder Standortnachteilen führen und damit die Wettbewerbsfähigkeit sowie den Erhalt von Arbeitsplätzen im Gewerbe gefährden?
27	S-22.3 vs. S-7/S-8/M-7	Die Umnutzung der Stadtkaserne als öffentlicher Ort kann Innenstadt und publikumsorientierte Nutzungen stärken, erzeugt aber zusätzlichen Besucher-, Liefer- und Parkierungsdruck. Gleichzeitig will M-7 Parkierung strenger bewirtschaften; hier fehlt eine belastbare Betriebs- und Erreichbarkeitslogik.	• Wie stellt die Stadt sicher, dass die Umnutzung der Stadtkaserne als öffentlicher Ort erreichbar bleibt und der zusätzliche Besucher-, Liefer- und Gewerbeverkehr bewältigt werden kann? • Wie werden die Auswirkungen einer strengeren Parkierungsbewirtschaftung auf Innenstadt, Gewerbe, Veranstaltungen und publikumsorientierte Nutzungen konkret geprüft und ausgeglichen?

WiderspruchsanalyseSiedlung:

Massnamen S-1 bis S-22

Nr.	Titel	Inhalt Massnahme	Ziel der Massnahme	Kritische Gesamtbeurteilung
S-1	Gestaltungsrichtplan Innenstadt	Für Innenstadt/Altstadt und Umgebung soll abgestimmt auf den Verkehrsrichtplan ein Gestaltungsrichtplan mit Fokus Freiraumgestaltung und Aufenthaltsqualität erarbeitet werden; Stadtmobiliar und Plan Lumière werden geprüft.	Aufwertung, Koordination von Verkehr und Gestaltung, bessere Aufenthaltsqualität.	Heikel ist weniger das Ziel als die Instrumentenwahl: Ein Gestaltungsrichtplan kann zu zusätzlichen Auflagen für Gewerbe, Gastronomie, Ladenfronten, Reklame, Beleuchtung und Aussenbestuhlung führen. Ohne klare Kostenteilung drohen Umbaukosten und Einschränkungen im laufenden Betrieb.
S-2	Aktualisierung Planungsinstrumente / Ergänzungspläne	Historische Dorfkerne erhalten aktualisierte Planungsinstrumente oder neue individuelle Ergänzungspläne; nötigenfalls folgt eine Anpassung von Zonenplan und Baureglement.	Erhalt und ortsspezifische Steuerung der historischen Dorfkerne.	Die Massnahme erhöht kantonale und kommunale Mitsprache bei privatem Eigentum. Für Eigentümer und Gewerbe in historischen Lagen kann sie Sanierungen, Nutzungsänderungen und energetische Verbesserungen verteuern oder verzögern.
S-3.1	Wohnanteil im urbanen Stadtkörper prüfen	In heutigen Arbeitszonen, die künftig dem urbanen Stadtkörper zugeordnet werden, wird Wohnnutzung geprüft; nötigenfalls Anpassung der Grundordnung.	Mehr Nutzungsmischung und Innenentwicklung.	Gefährlich für Gewerbe: Wohnen in Arbeitszonen erzeugt Immissionskonflikte, Einsparungen gegen Lärm/Anlieferung und steigende Bodenpreise. Produktions- und Handwerksbetriebe könnten aus gut erschlossenen Lagen verdrängt werden.
S-3.2	Gestaltungsmerkblatt urbaner Stadtkörper	Für den urbanen Stadtkörper wird ein Gestaltungsmerkblatt mit Kriterienkatalog für die Baubewilligungsbehörde erarbeitet.	Qualitätssteuerung der Verdichtung.	Kriterienkataloge schaffen Ermessensspielräume. Für KMU, Investoren und Eigentümer sinkt die Planbarkeit; Bewilligungsrisiken und Planungskosten steigen, insbesondere wenn rechtliche Verbindlichkeit nachträglich über das Baureglement entsteht.
S-3.3	Entwicklungsbonus	Ein Dichtebonus kann beansprucht werden, wenn ein qualitätssicherndes Verfahren sehr hohe gestalterische Qualität nachweist.	Verdichtung gegen Qualitätsnachweis ermöglichen.	Der Bonus ist nur für kapitalstarke Akteure attraktiv, die Wettbewerbe/Studienaufträge finanzieren können. Kleine Eigentümer profitieren kaum; sie tragen aber indirekt steigende Bodenpreise und Nachbarwirkungen.

Nr.	Titel	Inhalt Massnahme	Ziel der Massnahme	Kritische Gesamtbeurteilung
S-4	Gestaltungsmerkblatt grüne Wohnstadt	Für die grüne Wohnstadt wird ein Gestaltungsmerkblatt mit Kriterienkatalog erarbeitet.	Qualitätsvolle Weiterentwicklung heterogener Wohnquartiere.	Auch in Wohnquartieren droht Überregulierung privater Parzellen: Vorgärten, Sammelparkierung, Grünanteile und Wegebeziehungen können Eigentümerfreiheit und kostengünstige Sanierungen beschränken.
S-5	Gestaltungsmerkblatt durchgrüntes Wohnquartier	Für durchgrünte Wohnquartiere wird ein Gestaltungsmerkblatt mit Kriterienkatalog erstellt.	Erhalt und Erneuerung durchgrünter Wohnquartiere.	Die Massnahme konserviert private Garten- und Freiraumstrukturen, während zugleich Innenentwicklung verlangt wird. Für Grundeigentümer kann dies eine faktische Verdichtungsbremse und Wertminderung bedeuten.
S-6.1	Prüfung Arbeitsplatzprofile	Arbeitsplatzprofile arbeitsplatzintensiv, kleines/mittleres Gewerbe und flächenintensives Gewerbe sollen in der Grundordnung geprüft werden.	Differenzierte Entwicklung der Arbeitsgebiete.	Sinnvoll, wenn es Gewerbe schützt; riskant, wenn Profile zu starren Nutzungsfiltren werden. Betriebe brauchen Flexibilität für Mischformen, Logistik, Produktion, Showroom und Dienstleistung.
S-6.2	Leitfaden Arbeitsplatzprofile	Leitfaden mit Grundprinzipien der Verdichtung bestehender und neuer Arbeitsplatzgebiete als Beurteilungsgrundlage.	Qualitäts- und Verdichtungssteuerung in Arbeitsgebieten.	Ein Leitfaden darf nicht zur versteckten Bewilligungshürde werden. Produktionsbetriebe benötigen einfache, schnelle Verfahren statt zusätzlicher gestalterischer Prüfung.
S-6.3	Aufenthaltsqualität in Arbeitsplatzgebieten	Prüfung, wie die Grundordnung zugunsten höherer Freiraum- und Aufenthaltsqualität in Arbeitsplatzgebieten angepasst werden kann.	Verbesserung der Arbeitsumgebung und Freiräume.	Für Bürogebiete plausibel, für Werkhöfe, Logistik und Produktion potenziell kostentreibend. Hohe Aussenraumstandards können versiegelungsarme, aber betriebsnotwendige Flächen wie Lager, Rangierflächen und Anlieferung verdrängen.
S-7	Nutzungsmonitoring Innenstadt	Bestehende Studien werden aktualisiert; periodisches Nutzungsmonitoring wird durchgeführt.	Datengrundlage für Nutzungssteuerung in Altstadt/Innenstadt.	Monitoring ist akzeptabel, darf aber nicht in reglementarische Branchensteuerung münden. Gewerbe braucht Marktlogik, nicht ständige planerische Nachjustierung von Nutzungen.
S-8.1	Schaffhauserplatz	Städtebauliche Vertiefungsstudie; Prüfung minimaler aktiver EG-Nutzungen; Baulinienbereinigung und Verkehrsabstimmung; nötigenfalls Grundordnungsanpassung.	Stadtzentralität und Knoten aufwerten.	Aktive EG-Nutzungen können Marktzwang erzeugen. Wenn Parkierung, Zufahrt oder Sichtbarkeit gleichzeitig reduziert werden, trägt das lokale Gewerbe das wirtschaftliche Risiko der Aufwertung.

Nr.	Titel	Inhalt Massnahme	Ziel der Massnahme	Kritische Gesamtbeurteilung
S-8.2	Talbachplatz	Analog Schaffhauserplatz: Vertiefungsstudie, aktive EG-Nutzungen, Baulinien und Verkehrsabstimmung.	Aufwertung eines strategischen Orts.	Die Massnahme kumuliert Planungs-, Verkehrs- und Gestaltungsauflagen an einem Knoten. Für Eigentümer und Betriebe ist entscheidend, dass keine unvermietbaren Pflichtflächen entstehen.
S-8.3	Ostplatz	Vertiefungsstudie für Knoten Oststrasse/Zürcherstrasse Ost; aktive EG-Nutzungen, Baulinien, Verkehr, Grundordnung.	Qualitätsvolle Entwicklung eines Eingangsorts.	Hohe Eingriffe an Einfallsachsen können Gewerbelagen destabilisieren. Baulinienbereinigung und Verkehrsumbau müssen Entschädigungs-, Etappierungs- und Anlieferungsfragen klären.
S-8.4	Thundorferstrasse/Talstrasse	Prüfung minimaler aktiver EG-Nutzungen; nötigenfalls Grundordnungsanpassung.	Belebung eines Knotenbereichs.	Ohne belastbare Nachfrage drohen Leerstände und Quersubventionierung. Pflicht-EG-Nutzungen sind für kleine Eigentümer besonders riskant.
S-8.5	Murgbogen	Auf Basis der Testplanung wird im Bereich der neuen Stadtzentralität geprüft, ob aktive EG-Nutzungen eingeführt werden; Grundordnung bei Bedarf anpassen.	Neue Stadtzentralität Murgbogen stärken.	Der Murgbogen wird mit sehr vielen Zielen überfrachtet. Für bestehende Betriebe und private Grundeigentümer entsteht Unsicherheit, ob sie Teil der künftigen Zentralität sind oder schrittweise verdrängt werden.
S-9.1	Konzept soziale Infrastruktur	Ergänzend zum Freizeit- und Sportanlagenkonzept wird ein Konzept für soziale Infrastruktur und Finanzierung erarbeitet.	Ausreichende soziale Infrastruktur in wachsenden Quartieren.	Finanzierungsfrage ist kritisch: Zusätzliche soziale Infrastruktur kann über Abgaben, Landabtretungen oder Auflagen auf Projekte überwältigt werden und damit Wohn- und Gewerbeflächen verteuern.
S-9.2	Flächenverfügbarkeit soziale Infrastruktur	Bei Quartiertreffpunkten wird die Verfügbarkeit von Flächen in Gebäuden oder im Aussenraum geprüft.	Räume für soziale Infrastruktur sichern.	Die Prüfung kann Druck auf private Erdgeschosse oder Aussenräume erzeugen. Gewerbeflächen dürfen nicht verdrängt werden, nur weil soziale Nutzungen politisch attraktiver erscheinen.
S-10.1	Testplanung Murgbogen	Für den Murgbogen wird eine städtebauliche Testplanung durchgeführt.	Grundlage für Umstrukturierung eines Schlüsselgebiets.	Testplanungen sind teuer und zeitintensiv. Für Grundeigentümer und Betriebe ist problematisch, dass konkrete Investitionen bis zum Ergebnis blockiert oder entwertet werden können.
S-10.2	Masterplan Murgbogen	Auf Basis der Testplanung wird ein Masterplan/Synthesepan oder anderes Instrument erarbeitet.	Koordinierte Entwicklung des Murgbogens.	Ein weiterer Planungsschritt verlängert die Unsicherheit. Wichtig wären verbindliche Fristen, Bestandsgarantien für Gewerbe und klare Zuständigkeiten.

Nr.	Titel	Inhalt Massnahme	Ziel der Massnahme	Kritische Gesamtbeurteilung
S-10.3	Gestaltungsplan Murgbogen	Auf Grundlage des Masterplans wird voraussichtlich ein Gestaltungsplan erarbeitet.	Grundeigentümerverbindliche Umsetzung der Entwicklungsziele.	Gestaltungspläne können starke Eigentumsbeschränkungen auslösen. Bei heterogener Eigentümerschaft drohen Verzögerungen und hohe externe Planungskosten.
S-10.4	Grundordnung/Kantonale Nutzungszone Murgbogen	Auf Basis der Testplanung wird die Grundordnung angepasst oder eine kantonale Nutzungszone festgelegt.	Rechtliche Umsetzung der Umstrukturierung.	Eine kantonale Nutzungszone wäre politisch besonders sensibel: lokale Eigentümer und Gewerbe würden einem übergeordneten Zugriff ausgesetzt. Das verlangt höchste Transparenz und Rechtsschutz.
S-11.1	Städtebauliche Studien Langfeld	Ergänzende Studien für das neue Ortsbild Langfeld mit Fokus öffentlicher Raum/Strassenraum; private Testplanung Tuchs Schmid wird einbezogen.	Qualitätsvolle Weiterentwicklung Langfeld.	Langfeld ist gewerblich relevant. Öffentlicher Raum darf nicht zulasten von Betriebslogistik, Parkierung und Erweiterungsflächen priorisiert werden.
S-11.2	Grundordnung Langfeld	Anpassung der Grundordnung aufgrund der Studien und privaten Testplanung Tuchs Schmid, wenn nötig.	Rechtliche Umsetzung der Studienergebnisse.	Private Testplanung als Grundlage öffentlicher Grundordnung kann Fragen der Gleichbehandlung aufwerfen. Betroffene Dritte benötigen Mitsprache und Planungssicherheit.
S-12.1	Studien Zürcherstrasse Ost	Studien zu öffentlichem Raum, Erdgeschossnutzungen und höherer Nutzungsdichte als Basis der Grundordnungsanpassung.	Verdichtung und Aufwertung der Zürcherstrasse Ost.	Mehr Dichte plus öffentliche Raumansprüche können die Parzellenökonomie belasten. Für Gewerbe an der Achse sind Bauphasen- und Zufahrtsrisiken zentral.
S-12.2	Studien Zürcherstrasse West	Analog Zürcherstrasse Ost.	Verdichtung und Aufwertung der Zürcherstrasse West.	Die Massnahme muss verhindern, dass funktionierende Gewerbelagen durch gestalterische Wunschbilder verdrängt werden.
S-12.3	Studien Schaffhauserstrasse	Studien zu öffentlichem Raum, Erdgeschossnutzungen und höherer Nutzungsdichte.	Verdichtung und Aufwertung der Schaffhauserstrasse.	An einer Einfallsachse sind MIV, Bus, Velo, Fussverkehr und Gewerbezufahrt gleichzeitig relevant. Ohne harte Priorisierung drohen teure, konfliktträchtige Kompromisse.
S-12.4	Grundordnung neue Ortsbilder	Aufgrund der Studien erfolgt bei Bedarf eine Anpassung der Grundordnung.	Rechtliche Umsetzung der Studienergebnisse.	Die offene Formulierung schafft Unsicherheit: Eigentümer wissen nicht, welche künftigen Dichten, Nutzungsanteile, Baulinien oder Freiraumanforderungen gelten werden.

Nr.	Titel	Inhalt Massnahme	Ziel der Massnahme	Kritische Gesamtbeurteilung
S-13.1	Oberes Mätteli	Für das Potenzialgebiet wird ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt.	Qualitätssicherung in einem zentrumsnahen Potenzialgebiet.	Qualitätssichernde Verfahren können gute Resultate liefern, sind aber teuer und langsam. Bei Beteiligung der Stadt Frauenfeld ist Transparenz über Kosten, Nutzen und Landwert zentral.
S-13.2	Unteres Mätteli	Qualitätssicherndes Verfahren für das Potenzialgebiet Unteres Mätteli.	Koordinierte Entwicklung eines öffentlichen/zentralen Areals.	Mit armasuisse als Beteiligter kann die Verfahrens- und Eigentümerkomplexität hoch sein. Gewerbliche Nutzungen sollten nicht von vornherein hinter öffentliche Freiraumwünsche zurücktreten.
S-13.3	Marktplatz	Qualitätssicherndes Verfahren für das Potenzialgebiet Marktplatz.	Aufwertung eines zentralen Potenzialgebiets.	Der Marktplatz ist ökonomisch sensibel. Gestaltung darf nicht zu Lasten von Zufahrt, Parkplätzen, Kurzzeitparkierung und Veranstaltungen gehen.
S-13.4	Gaswerkstrasse	Qualitätssicherndes Verfahren für das Potenzialgebiet Gaswerkstrasse.	Qualitätsvolle Entwicklung eines zentralen Areals.	Kurzfristige Umsetzung verlangt hohe Ressourcen. Zu klären sind Altlasten, Erschliessung, Kostenverteilung und Auswirkungen auf umliegendes Gewerbe.
S-13.5	Untere Vorstadt	Verdichtungspotenziale werden ausgelotet; Freiraum-/Aufenthaltsqualität und Fussverkehrsdurchlässigkeit werden verbessert.	Innenentwicklung und bessere Vernetzung.	Durchlässigkeit für Fussverkehr kann private Parzellen und Hofräume betreffen. Ohne Freiwilligkeit und Entschädigungslogik entsteht Eigentumskonflikt.
S-13.6	St. Gallerstrasse/Thundorferstrasse	Punktueller Massnahmen zur Verbesserung von Freiraum, Aufenthalt und Fussverkehrsdurchlässigkeit.	Attraktivere Verbindung und Aufenthaltsqualität.	Punktueller Massnahmen klingen harmlos, können aber Parkplätze, Zufahrten oder private Vorbereiche betreffen. Gewerbliche Erreichbarkeit muss verbindlich gesichert werden.
S-14	Baulandmobilisierung	Die Stadt prüft eine kommunale Regelung zur Baulandmobilisierung oder setzt sich für eine kantonale Lösung ein.	Unüberbaute Bauzonenreserven aktivieren.	Baulandmobilisierung greift tief in Eigentumsrechte ein. Dies ist nur vertretbar bei klar ausgewiesenem öffentlichem Interesse, Verhältnismässigkeit und ohne Strafologik gegenüber Eigentümern.
S-15.1	Festlegung HEK	Das Höhenentwicklungskonzept (HEK) und die Qualitätssicherungsprozesse werden behördenverbindlich festgelegt.	Steuerung von Hochpunkten und höheren Gebäuden.	Behördenverbindlichkeit kann rasch zu faktischer Projektsteuerung werden. Für Investoren sind klare, parzellenscharfe Kriterien nötig; sonst steigen Verhandlungs- und Rechtsrisiken.

Nr.	Titel	Inhalt Massnahme	Ziel der Massnahme	Kritische Gesamtbeurteilung
S-15.2	HEK in Grundordnung	Das HEK wird in geeigneter Form in der Grundordnung verankert.	Rechtliche Umsetzung der Höhenstrategie.	Sobald das HEK grundeigentümergebunden wird, entstehen erhebliche Wertverschiebungen. Gewinner und Verlierer müssen transparent ausgewiesen werden.
S-16.1	ESP-A Murgbogen/Kurzdorf	Arbeitsplatzprofile werden mit kantonaler Arbeitszonenbewirtschaftung koordiniert; Perimeter und Rollen werden geprüft; Koordination mit Ortsbild Murgbogen.	Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten (ESP-A) koordinieren.	Der ESP droht zwischen Gewerbesicherung und urbaner Stadtentwicklung zerrieben zu werden. Entscheidend ist ein klarer Vorrang für produktive Wertschöpfung, wenn der Standort als ESP-A bezeichnet wird.
S-16.2	ESP-A Langdorf	Koordination von Arbeitsplatzprofilen, Perimeter und Rollen mit kantonaler Arbeitszonenbewirtschaftung und Ortsbild Langfeld.	Gewerbe-/produktionsintensiven Standort weiterentwickeln.	Langdorf muss als robuster Wirtschaftsstandort geschützt werden. Zu viele Gestaltungs- und Freiraumauflagen gefährden Wettbewerbsfähigkeit und Erweiterungsfähigkeit.
S-16.3	ESP-A Hungerbühl	Koordination der Arbeitsplatzprofile und Perimeter/Rollenklärung.	Güter-/produktionsintensiven ESP sichern.	Für das Gebiet Hungerbühl zählen Flächen, Logistik, Energie und Verkehr. Der Richtplan sollte hier keine städtischen Aufenthaltsqualitätsideale übertragen, die dem Profil widersprechen.
S-16.4	Qualitätssichernde Verfahren ESP-A Langdorf/Hungerbühl	Prüfung qualitätssichernder Verfahren für ESP-A Langdorf und Hungerbühl.	Qualitätsentwicklung der ESP-A prüfen.	Für produktionsintensive ESP-A ist ein Wettbewerb nicht automatisch Mehrwert. Er kann Kosten und Verzögerungen schaffen, ohne betriebliche Anforderungen besser zu erfüllen.
S-16.5	Grundordnung ESP-A	Aufgrund qualitätssichernder Verfahren erfolgt bei Bedarf eine Anpassung der Grundordnung.	Rechtliche Umsetzung der ESP-Entwicklung.	Grundordnungsänderungen müssen Investitionssicherheit für bestehende Betriebe sichern. Keine nachträglichen Auflagen, die laufende Betriebe entwerten.
S-17.1	Qualitätssichernde Verfahren ab 5'000 m2	Bauvorhaben ab 5'000 m2 ausserhalb Arbeitszonen müssen ein qualitätssicherndes Verfahren durchführen; öffentliche Bauten ebenfalls.	Hohe Planungsqualität bei grösseren Vorhaben.	Schwellwert und Pflichtcharakter sind kritisch: 5'000 m2 trifft auch mittelgrosse Projekte. Kosten, Dauer und Rechtsunsicherheit werden erhöht; bezahlbares Bauen wird erschwert.

Nr.	Titel	Inhalt Massnahme	Ziel der Massnahme	Kritische Gesamtbeurteilung
S-17.2	Gestaltungsplanpflicht prüfen/aktualisieren	Bestehende und neue Zonen mit Gestaltungsplanpflicht werden geprüft und aktualisiert.	Sondernutzungsplanung zielgerichtet einsetzen.	Gestaltungsplanpflicht ist eines der stärksten kommunalen Steuerungsinstrumente. Sie sollte restriktiv und nur bei echter Komplexität eingesetzt werden, sonst entsteht Bürokratie.
S-18.1	Substanzerhalt ISOS A	Gebiete der ISOS-Kategorie A werden gemäss Empfehlungen in der Substanz erhalten.	Schutz besonders wertvoller Ortsbilder.	Substanzerhalt kann Sanierung, Ersatzneubau, Energieeffizienz und Gewerbeanpassungen stark einschränken. Härtefall- und Wirtschaftlichkeitsklauseln fehlen.
S-18.2	Prüfung ISOS B	ISOS-B-Gebiete werden auf Erhaltungsziele und Handlungsempfehlungen geprüft.	Differenzierte Schutz- und Entwicklungsziele.	Die Prüfung kann zu neuen Einschränkungen führen. Eigentümer benötigen früh Transparenz über mögliche Folgen für Umbauten, Aufstockungen und Nutzungen.
S-18.3	Grundordnung/Handlungsempfehlungen ISOS	Aufgrund aktualisierter Erhaltungsziele Anpassung der Grundordnung oder Handlungsempfehlungen.	Umsetzung der ISOS-Prüfung.	Wenn Empfehlungen in verbindliches Recht überführt werden, steigt die Eingriffstiefe deutlich. Das kann Wertminderungen und Mehrkosten verursachen.
S-18.4	Zonentypen Kleinsiedlungen	Aumühle, Ergaten, Hub und Oberherthen werden geprüft und in passende Zonentypen überführt.	Umsetzung kantonalen Vorgaben zu Kleinsiedlungen.	Überführung in Erhaltungs-, Landwirtschafts- oder Landschaftsschutzzonen ist im kantonalen Richtplan geregelt, begrenzt aber die Entwicklung und Eigentumswerte einschneidend. Die ökonomische Betroffenheit muss offen ausgewiesen werden.
S-19	Siedlungsränder sichern	Der Verlauf der Siedlungsränder wird langfristig gesichert.	Landschaftsschutz und geordnete Siedlungsentwicklung.	Siedlungsränder schützen Freiräume, erhöhen aber den Verdichtungsdruck im Innern. Für Eigentümer an den Rändern kann dies faktisch Entwicklungschancen dauerhaft blockieren. Zudem begrenzt es die bauliche Entwicklung des Siedlungsgebiets.
S-20.1	Wohnraumstrategie	Strategie zur Förderung von preisgünstigem und bezahlbarem Wohnraum wird erarbeitet und umgesetzt.	Bezahlbaren Wohnraum sichern.	Das Ziel ist sozialpolitisch verständlich, aber raumplanerisch heikel: Auflagen für preisgünstigen Wohnraum können Projekte verteuern, private Investitionen dämpfen und zu Quersubventionierung über Gewerbetrieben führen.

Nr.	Titel	Inhalt Massnahme	Ziel der Massnahme	Kritische Gesamtbeurteilung
S-20.2	Aktive Bodenpolitik	Die Stadt betreibt aktive Bodenpolitik, um strategisch wichtige Grundstücke gezielt zu entwickeln und Bauland zu mobilisieren.	Handlungsfähigkeit der Stadt auf dem Bodenmarkt erhöhen.	Aktive Bodenpolitik kann den Staat zum Marktakteur gegen Private machen. Es braucht klare Grenzen, keine Verdrängung privater Investoren und volle Kostentransparenz.
S-21	Reglement Mehrwertausgleich	Bei Verdichtungsmassnahmen fliesst ein Anteil des generierten Mehrwerts in einen Fonds für raumplanerische Massnahmen.	Planungsmehrwerte abschöpfen und Infrastruktur/Freiraum finanzieren.	Zusätzliche kommunale Abschöpfung mindert Investitionsanreize und verteuert Wohnen/Gewerbe. Kritisch ist besonders, wenn Abgaben auch bei bereits teuren Auflagen und Qualitätssicherungen erhoben werden.
S-22.1	Schulstandort Murgbogen	Ein Schulstandort im Bereich Ortsbild Murgbogen wird geprüft.	Schulinfrastruktur im Entwicklungsgebiet sichern.	Ein Schulstandort in einem hochkomplexen Ortsbild- und Entwicklungsraum kann wertvolle Gewerbe-/Wohnflächen binden und Verkehrskonflikte erzeugen. Alternativen und Opportunitätskosten sind offenzulegen.
S-22.2	Schulstandort Erzenholz erweitern	Der Schulstandort Erzenholz wird erweitert.	Kapazitäten für Bildung sichern.	Notwendig möglich, aber Flächen- und Verkehrsfolgen sind kritisch. Erweiterungen dürfen Anwohner und lokale Erschliessung nicht überlasten.
S-22.3	Stadtkaserne umnutzen	Transformation der Stadtkaserne zu einem öffentlichen Ort in Etappen und unter Betrieb.	Öffentliche/publikumsorientierte Nutzung eines Schlüsselareals.	Hoher Investitions- und Betriebsaufwand, Risiko politisch attraktiver, aber wirtschaftlich schwacher Nutzungen. Gewerbliche und private Nutzungsmöglichkeiten sollten nicht ideologisch ausgeschlossen werden.
S-22.4	Werkhof/Stadtbusdepot aussiedeln	Neubauten südlich der Pferderennbahn; optionale Erweiterungen für Feuerwehr, Thurplus, Postauto.	Betriebsstandorte bündeln und verlagern.	Grosses öffentliches Infrastrukturprojekt mit erheblichen Kosten, Verkehrs- und Landschaftsfolgen. Etappierte Erweiterungen dürfen nicht zu einem Blankoscheck werden.
S-22.5	Dreifachturnhalle Standort	Neuer Standort für eine Dreifachturnhalle wird evaluiert.	Sportinfrastruktur sichern.	Standortsuche sollte Kosten, Verkehr, Parkierung und Synergien priorisieren. Sonst droht ein weiteres flächenintensives öffentliches Projekt mit Folgekosten.
S-22.6	Alterszentrum Park	Strategie AZP 2030 wird umgesetzt.	Infrastruktur des Alterszentrums erneuern/erweitern.	Demografisch nachvollziehbar, aber die finanzielle Tragbarkeit und Konkurrenz zu privaten Pflege-/Wohnangeboten sind kritisch zu prüfen.

Freiraum: Massnahmen F-1.1 bis F-10

Nr.	Titel	Inhalt Massnahme	Ziel der Massnahme	Kritische Gesamtbeurteilung
F-1.1	Leitfaden Freiraumqualitäten	Behördenverbindlicher Leitfaden zur Schärfung und Verankerung der Anforderungen an Freiraumqualitäten.	Einheitliche Grundlage für Aufwertung stadteigener Grünanlagen.	Als interner Leitfaden vertretbar; kritisch wird es, wenn Standards später auf Private übertragen werden und Unterhaltskosten steigen.
F-1.2	Erhebung Freiraumqualitäten	Systematische Erhebung vorhandener Qualitäten, Defizite und Potenziale aller stadteigenen Grünanlagen.	Prioritäten und Handlungsbedarf objektivieren.	Datengrundlage ist sinnvoll, muss aber mit Kosten-Nutzen und Unterhaltsfolgen verknüpft werden; sonst entsteht eine Wunschliste ohne Finanzierungsdisziplin.
F-1.3	Aufwertungsprogramm	Priorisiertes Aufwertungsprogramm für stadteigene Grünanlagen unter Berücksichtigung allgemeiner und objektspezifischer Qualitäten.	Gezielte qualitative Verbesserung öffentlicher Grünanlagen.	Aufwertungsprogramme erzeugen Investitions- und Folgekosten. Politisch kritisch ist, ob Kernaufgaben und Schul-/Verkehrsinfrastruktur verdrängt werden.
F-2.1	Pflegehandbuch	Pflegehandbuch mit allgemeinen Vorgaben zu ökologischen und biodiversitätsfördernden Massnahmen.	Ökologischen Unterhalt standardisieren.	Ökologische Pflege kann Nutzung, Ordnung und Sicherheit beeinflussen. Für Bevölkerung und Vereine muss klar bleiben, welche Flächen weiterhin intensiv nutzbar sind.
F-2.2	Pflegepläne	Pflegepläne für sämtliche stadteigenen Grünflächen auf Basis einer Erhebung ökologischer Lebensraumqualitäten.	Objektspezifische Pflege sichern.	Pflegepläne erhöhen Verwaltungs- und Unterhaltsaufwand. Ohne Budgetobergrenzen droht schleichender Ausbau der Grünflächenbürokratie.
F-3.1	Parkanlagen und Pocketparks	Schaffung neuer Grünflächen und Pocketparks; Erweiterung bestehender Parkanlagen.	Freiraumangebot quantitativ erweitern.	Neue Parks sind beliebt, aber flächen- und kostenintensiv. In dichten Gebieten droht Konkurrenz zu Gewerbe, Wohnbau und Baulandmobilisierung.
F-3.2	Neue öffentliche Freiräume	Schaffung öffentlicher Freiräume im Rahmen von Entwicklungs- und Bauprojekten, inklusive hochwertiger Vorplätze und Aufenthaltsräume.	Private Entwicklungen zur Freiraumversorgung beitragen lassen.	Die Massnahme kann faktisch Landabtretung oder Nutzungsbindung auf privaten Projekten bewirken. Das verteuert Projekte und sollte nur mit klarer Rechtsgrundlage und Entschädigungslogik erfolgen.
F-3.3	Temporäre Freiraumangebote	Temporäre Freiraumangebote auf noch unbebauten Parzellen.	Zwischennutzungen zur Freiraumversorgung.	Besonders kritisch: Temporäres wird politisch schnell dauerhaft. Eigentümer müssen Rückbau- und Befristungsgarantien erhalten.

Nr.	Titel	Inhalt Massnahme	Ziel der Massnahme	Kritische Gesamtbeurteilung
F-4	Strassenraumkonzept	Behördenverbindlicher Leitfaden mit Gestaltungsrichtlinien und amtsinterner Koordination; Strassenbaumkonzept ist Bestandteil.	Strassen als Verkehrs-, Aufenthalts- und Freiräume koordinieren.	Strassenraumgestaltung darf Erreichbarkeit, Gewerbelogistik und Parkierung nicht unterordnen. Ein Leitfaden kann zur Querschnittsnorm werden und flexible Lösungen verhindern.
F-5	Rahmennutzungsplan ergänzen	Zusätzliche Bestimmungen im Baureglement/Zonenplan zu Stadtklima, Biodiversität und Freiraumnutzung, insbesondere in Gebieten mit erhöhten Anforderungen.	Freiraum-, Klima- und Biodiversitätsziele grundeigentümerverbindlich verankern.	Dies ist einer der stärksten Eingriffe in private Entwicklung. Mehr Grün-, Klima- und Biodiversitätsvorgaben erhöhen Baukosten, reduzieren Nutzfläche und verschärfen Zielkonflikte mit bezahlbarem Wohnraum und Gewerbe.
F-6	Anforderungen an Gestaltungspläne	Gestaltungspläne sollen gegenüber Regelbauweise erhöhte Anforderungen zu Freiraumnutzung, Biodiversität und Stadtklima enthalten.	Qualität bei Sondernutzungsplanungen sichern.	Gestaltungspläne sind bereits komplex; zusätzliche Freiraum- und Klimavorgaben erhöhen Verfahrensdauer und Verhandlungsmacht der Behörden. Für Private entsteht ein schwer kalkulierbares Paket.
F-7.1	Aufwertung Freiraumversorgung/Erholung	In Wohngebieten mit hoher Dichte wird Mehrfachnutzung von Arealen in Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen geprüft.	Öffentlichen Nutzen nichtstädtischer öffentlicher Zonen steigern.	Schulen, Kirchen und Bürgergemeinde werden in öffentliche Freiraumversorgung eingebunden. Das kann Haftungs-, Sicherheits-, Unterhalts- und Nutzungskonflikte auslösen.
F-7.2	Aufwertung Ökologie/Klimaanpassung	Areale in Hitzeminderungs- oder Biodiversitätsgebieten werden auf ökologische und klimatische Aufwertung geprüft.	Biodiversität und Klimaanpassung auf grossen Arealen verbessern.	Langfristig und unverbindlich formuliert, aber potenziell kostenintensiv für Dritttträger. Zuständigkeiten und Finanzierung fehlen.
F-8.1	Naturschutzinventar aktualisieren	Systematische Erfassung sämtlicher schutzwürdiger Objekte.	Vollständige Kenntnis kommunal schutzwürdiger Naturobjekte.	Inventarisierung ist Vorstufe zu Eigentumsbeschränkungen. Betroffene Grundeigentümer sollten früh angehört werden und wirtschaftliche Folgen kennen.
F-8.2	Schutzplan überarbeiten	Schutzplan wird auf Basis des Inventars überarbeitet und in der Nutzungsplanung festgesetzt.	Eigentümerverbindlicher Schutz schutzwürdiger Objekte.	Hier wird aus Information verbindliches Recht. Für Eigentümer können Pflegepflichten, Bauverbote und Wertverluste entstehen; Entschädigungsfragen sind nicht ausreichend sichtbar.

Nr.	Titel	Inhalt Massnahme	Ziel der Massnahme	Kritische Gesamtbeurteilung
F-8.3	Landschaftsschutzgebiete prüfen	Ergänzung oder Anpassung von Landschaftsschutzgebieten im Rahmen der Ortsplanungsrevision.	Landschaftsräume sichern.	Zusätzliche Landschaftsschutzgebiete können Landwirtschaft, Aussiedlungen, Gewerbeperipherie und Siedlungsentwicklung einschränken. Eine wirtschaftliche Betroffenheitsanalyse fehlt.
F-9	Reglement Schutzplan Naturobjekte	Reglement zum Schutzplan Naturobjekte wird überarbeitet, vereinfacht und flexibler auf Vernetzungsgebiete ausgerichtet.	Beiträge und Schutzlogik flexibilisieren.	Vereinfachung ist positiv; die Ausrichtung auf Vernetzungsgebiete kann aber den Kreis betroffener Flächen ausweiten. Beiträge dürfen keine verdeckte Lenkungsabgabe ersetzen.
F-10	Lebensraum Murg	Lebensraum Murg integral weiterentwickeln: punktuelle Wasserzugänge, durchgehender Fussweg, Gewässerraum als Vernetzungskorridor.	Murg als Erholungs- und Naturraum stärken.	Attraktiv, aber konfliktträchtig: Naherholung, Naturschutz, Gewässerraum, Grundeigentum, Sicherheit und Unterhalt treffen zusammen. Ohne Prioritäten und Kostenplan drohen Einsparungen und Dauerplanung.

Übergreifendes Fazit

Der Richtplanentwurf ist fachlich breit und ambitioniert, aber aus gewerbe- und eigentumsfreundlicher Sicht stark überladen. Die grössten Risiken liegen nicht in einzelnen Zielen, sondern in der Kumulation: **Gestaltungsmerkblätter, Qualitätssicherungsverfahren, Gestaltungsplanpflicht, Grundordnungsanpassungen, Mehrwertausgleich, Freiraumvorgaben, Energieanforderungen, Parkierungssteuerung und Naturschutzinstrumente** können zusammen eine erhebliche Regulierungsdichte erzeugen. Besonders kritisch sind **Murgbogen, Langfeld/Langdorf, Einfallsachsen, Arbeitsplatzgebiete und private Freiräume**: Dort werden wirtschaftliche Entwicklung, Gewerbesicherung, Wohnen, Freiraum, Verkehr, Energie und Ortsbild gleichzeitig auf dieselben Flächen projiziert.

Vernehmlassung Richtplan Verkehr Stadt Frauenfeld

Allgemeines

Kurz und pointiert zusammengefasst richtet sich der Verkehrsrichtplan nicht nach den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung aus, sondern die Verkehrsinfrastruktur wird umgestaltet mit dem Ziel, dass sich die Bevölkerung dem neuen Angebot anpasst. In der Theorie funktioniert das neue System vielleicht, dieses beruht aber auf folgenden realitätsfremden Annahmen:

- Das künftige Verkehrswachstum passiert ausschliesslich beim Langsamverkehr und beim OeV, kein Wachstum beim MIV.
Mit dem erwarteten Wachstum der Bevölkerung und den Arbeitsplätzen wird auch der MIV zunehmen. Eine Verlagerung auf den LV und OeV in diesem Ausmass ist nicht realistisch.
- Die Berichtverfasser gehen von einer Verkehrsverlagerung auf die Autobahnachsen A1 und A7 aus.
Der MIV sucht sich den schnellsten Weg. Die Autobahn wird in den wenigsten Fällen einen Vorteil bringen. Indem Durchfahrten durch Frauenfeld unterbrochen werden, soll ein Teil des Verkehrs auf die Autobahn ausweichen. Die Unterbrechung von Durchfahrten behindert aber auch Ziel- und Quellverkehr respektive dieser muss Umwege in Kauf nehmen. Umwege generieren Mehrverkehr. Zudem ist die Autobahn auch nicht immer eine Alternative. Wer zum Beispiel von Norden ins Kantonsspital fährt, wird keine Autobahn benützen, sondern irgendeinen Weg durch die Stadt suchen und finden.

Der LV und der OeV sollen attraktiver werden, der MIV möglichst ausgebremst, in der Hoffnung, dass eine Umverteilung stattfindet.

Vernehmlassung Richtplan Verkehr Stadt Frauenfeld

Allgemeines

Dokument Richtplan	Seite	Bemerkung	Offene Fragen
Allgemeines		Zielkonflikte und Widersprüche werden nicht erwähnt. Zum Beispiel sollen gewisse Verkehrsachsen effizienter funktionieren, gleichzeitig sind sie von einem Fussverkehrsteppich überlagert mit häufigen Querungsmöglichkeiten für Fussgänger. Beides gleichzeitig funktioniert nicht.	• Wie sollen die Zielkonflikte zwischen einem leistungsfähigen Verkehrsfluss und einer hohen Fussgängerfreundlichkeit konkret gelöst werden? • Welche Priorität hat die Stadt auf den betroffenen Verkehrsachsen – ein möglichst flüssiger Verkehr oder möglichst häufige Querungsmöglichkeiten für Fussgänger? • Wie wird der Erfolg der vorgesehenen Massnahmen später gemessen und evaluiert? • Welche Massnahmen sind vorgesehen, falls sich zeigt, dass die angestrebten Ziele nicht gleichzeitig erreicht werden können?
Fachliche Bearbeitung und Grafiken	2	Die Auswahl der Firmen für die fachliche Bearbeitung erstaunt schon. Wieso wurden nur Zürcher Firmen ausgewählt? Schade ist, dass der Stadtrat auf eine Begleitgruppe verzichtet hat. Die Beteiligung der Bevölkerung ist so nicht wiedergegeben und wird einfach als Annahme festgelegt. Quartiervereine, Parteien, Fachguppierungen etc. hatten keine Möglichkeit sich einzubringen.	• Nach welchen Kriterien wurden die Fachbüros ausgewählt, und weshalb wurden ausschliesslich eine Firma aus dem Kanton Zürich berücksichtigt, obwohl auch regionale Fachkompetenzen vorhanden sind? • Warum hat der Stadtrat auf eine breit abgestützte Begleitgruppe verzichtet, obwohl ein kommunaler Richtplan langfristige Auswirkungen auf Bevölkerung, Quartiere, Wirtschaft und Politik hat? • Wie stellt der Stadtrat sicher, dass die Anliegen und Erfahrungen von Quartiervereinen, Parteien, Fachorganisationen und betroffenen Bevölkerungsgruppen tatsächlich berücksichtigt werden, wenn deren Mitwirkung im Erarbeitungsprozess nicht vorgesehen war?

Planerische Ausgangslage	7	Wachstum VZÄ ist deutlich über dem Wachstum Bevölkerung (17.2% zu 9.3%). Dies wird im Richtplan unzureichend berücksichtigt.	• Weshalb wächst die Zahl der Vollzeitäquivalente (VZÄ) deutlich stärker als die Wohnbevölkerung, und welche Ursachen liegen dieser Entwicklung zugrunde? • Wie wurde das überdurchschnittliche Wachstum der Arbeitsplätze im Richtplan berücksichtigt? • Sind die geplanten Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen auf die prognostizierte Entwicklung der Arbeitsplätze ausreichend abgestimmt? • Wie stellt die Stadt sicher, dass der Richtplan auch bei einer weiterhin überdurchschnittlichen Entwicklung der VZÄ seine Ziele erreicht? • Ist vorgesehen, den Richtplan anzupassen, falls sich das Arbeitsplatzwachstum weiterhin deutlich dynamischer entwickelt als das Bevölkerungswachstum?
Kompakte Stadt der kurzen Wege	11	Strasse von Matzingen/Aadorf und Thundorferstrasse zählt nicht als wichtige Einfallsachse? Was sagen die Zahlen dazu? Die täglichen Rückstaus behindern auch den OeV. Zudem widerspricht es der Aussage: «Der MIV wird über die Hauptachsen geführt und verläuft dadurch flüssig.»	• Nach welchen objektiven Verkehrsdaten wurde entschieden, dass die Strassenverbindungen von Matzingen/Aadorf und die Thundorferstrasse keine wichtigen Einfallsachsen darstellen, obwohl tägliche Rückstaus und Behinderungen des öffentlichen Verkehrs auftreten? • Wie kann die Aussage, dass der MIV über die Hauptachsen flüssig geführt wird, mit den bestehenden Verkehrsproblemen und regelmässigen Staus auf diesen Achsen in Einklang gebracht werden? • Wie wird die Aussage begründet, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) über die Hauptachsen geführt wird und dadurch flüssig verläuft, obwohl es auf dieser Achse regelmässig zu Verkehrsbehinderungen kommt? • Welche Auswirkungen haben die Rückstaus auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), insbesondere auf

			Buslinien mit Verspätungen und Anschlussproblemen? • Wurde geprüft, ob diese Achse aufgrund ihrer tatsächlichen Verkehrsbelastung und Bedeutung für Pendlerverkehr, Gewerbe und Bevölkerung neu als wichtige Einfallsachse eingestuft werden müsste? • Welche Messgrößen verwendet die Stadt, um zu beurteilen, ob der Verkehr auf den Hauptachsen tatsächlich «flüssig» funktioniert?
Planungsgrundsätze, Nachhaltige und sichere Versorgung	13	Es geht dabei nur um Energieträger. Wo werden die Güter erwähnt? Diese gehören auch zur Versorgung mit dem entsprechenden Güterverkehr und MIV.	• Warum beschränkt sich die Betrachtung der Versorgung im Richtplan auf Energieträger und berücksichtigt den Güterverkehr nicht gleichwertig? • Welche Bedeutung misst die Stadt der Güterversorgung • Welche Rolle spielen der Güterverkehr und der motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Verkehrsplanung des Richtplans? • Wurden die zukünftigen Entwicklungen des Güterverkehrs (z. B. Lieferverkehr, Gewerbeverkehr, Logistik) in den Verkehrsprognosen berücksichtigt? • Welche Auswirkungen haben geplante Verkehrsberuhigungen, Tempo-30-Zonen oder Einschränkungen des MIV auf die Versorgungssicherheit und den Wirtschaftsverkehr? • Gibt es eine Gesamtbetrachtung der Versorgungssicherheit, die Energie, Güter, Logistik und Mobilität gemeinsam betrachtet? • Welche Massnahmen sind vorgesehen, damit der notwendige Güterverkehr auch bei einer zunehmenden Innenentwicklung und Verdichtung weiterhin effizient abgewickelt werden kann?

3.1 Gesamtstrategie Mobilität			
3.1.2 Übergeordnete Grundsätze	55	Zentraler Bestandteil der Strategie ist die Neudefinition des Strassenraums: «Strassen sollen nicht länger allein als Infrastrukturelemente zur Verkehrsabwicklung verstanden werden, sondern auch als öffentliche Räume mit sozialen, ökologischen und städtebaulichen Funktionen. Damit dies gelingt, müssen Strassen so schlank wie möglich, aber so leistungsfähig wie nötig ausgestaltet werden.» Der Ansatz muss umgekehrt sein: So leistungsfähig wie möglich, so breit wie nötig.	• Warum beschränkt sich die Betrachtung der Versorgung im Richtplan hauptsächlich auf Energieträger, während die Güterversorgung und der dafür notwendige Güterverkehr nicht gleichwertig berücksichtigt werden? • Welche Bedeutung misst die Stadt Frauenfeld der langfristigen Sicherstellung der Güterversorgung für Bevölkerung, Gewerbe und Wirtschaft bei? • Wurden die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs (Lieferverkehr, Gewerbeverkehr, Logistik) sowie die Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur in den Verkehrsprognosen des Richtplans berücksichtigt? • Wie werden Zielkonflikte zwischen Verkehrsreduktion, Klimazielen, Tempo-30-Massnahmen und einer funktionierenden Güterversorgung sowie einem leistungsfähigen Wirtschaftsverkehr gelöst? • Welche strategisch wichtigen Verkehrsachsen und Infrastrukturen benötigt Frauenfeld für eine zuverlässige Güterversorgung, und wie werden diese im Richtplan langfristig gesichert?
3.1.2 Übergeordnete Grundsätze	55	«Der stadtweite Durchgangsverkehr wird möglichst aus dem Zentrum auf die Autobahnen verlagert.» Dies kann teilweise für die A7 eingebracht werden, für die A1 trifft dies mit Bestimmtheit nicht zu. Frauenfeld hat keine Umfahrungsstrasse.	• Auf welcher Grundlage basiert die Aussage, dass der stadtweite Durchgangsverkehr auf die Autobahnen verlagert werden kann, obwohl Frauenfeld über keine vollständige Umfahrungsstrasse verfügt und die A1 nicht alle relevanten Verkehrsströme aufnehmen kann? • Welche konkreten Verkehrsanalysen zeigen, dass eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Zentrum auf die Autobahnen tatsächlich möglich und wirksam ist?

			Wie berücksichtigt der Richtplan die bestehenden Verkehrsbelastungen auf den innerstädtischen Hauptachsen und welche Alternativen sind vorgesehen, falls eine Verlagerung auf die Autobahnen nicht ausreichend möglich ist?
3.1.3 Priorisierung der Netztypologien	56	Gemäss der Grafik hat der MIV-Hauptachsen Priorität, ausser gegenüber Bahn und ÖV-Bevorzugungskorridor! Diese Basis muss dann konsequent umgesetzt werden und zwingend in den Richtplan einfließen, was leider nicht der Fall ist.	- Warum wird die in der Grafik dargestellte Priorisierung der MIV-Hauptachsen nicht konsequent in den Richtplan übernommen und verbindlich festgeschrieben? Wenn diese Hauptachsen als Rückgrat der Verkehrsführung dienen sollen, muss deren Funktion auch planerisch gesichert werden. - Wie wird sichergestellt, dass die Leistungsfähigkeit und Erreichbarkeit der MIV-Hauptachsen langfristig erhalten bleiben, wenn gleichzeitig Massnahmen wie Tempo-30-Zonen, Verkehrsberuhigungen oder Umgestaltungen geplant werden? - Nach welchen Kriterien wird entschieden, wann der MIV gegenüber anderen Verkehrsträgern zurückstehen muss und wann die Priorität der Hauptachsen gilt? Fehlt eine klare Gewichtung, besteht die Gefahr widersprüchlicher Verkehrsplanungen und einer zunehmenden Verlagerung des Verkehrs auf Nebenstrassen und Quartiere.
3.2 Gesamtverkehr			
Ausgangslage	57	«Der Zuwachs des MIV ist an seine Grenzen gekommen, denn die innerstädtischen Strassen und Knoten haben ihre Kapazitäten in den Spitzenstunden erreicht. Ein weiterer Zuwachs des MIV würde mit der heutigen Verkehrsführung zu einer sich ausweitenden Überlastung führen.»	- Wie wird die zusätzliche Mobilität durch das geplante Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum bewältigt, wenn gleichzeitig eine weitere Zunahme des MIV ausgeschlossen wird? Welche konkreten Nachweise zeigen, dass Langsamverkehr und ÖV die zusätzlichen Verkehrsströme tatsächlich aufnehmen können? - Wie wird sichergestellt, dass die Mobilitätsbedürfnisse jener Bevölkerung

		Frauenfeld soll wachsen, zusätzliche Arbeitsplätze und Wohnraum soll entstehen. Mit dem Wachstum wird auch der Verkehr zunehmen. Dass die Verkehrszunahme nur über den Langsamverkehr und den OeV abgedeckt werden soll, ist illusorisch und entspricht nicht den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung (so wie es in den Planungsgrundsätzen des kantonalen Richtplan steht).	berücksichtigt werden, die auch künftig auf das Auto angewiesen ist (z. B. Pendler, Gewerbe, Familien, ältere Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität)? Entspricht eine einseitige Verlagerung auf ÖV und Langsamverkehr den Grundsätzen einer bedarfsgerechten Verkehrsplanung? • Welche konkreten Massnahmen sind vorgesehen, um die Leistungsfähigkeit der bestehenden Strassen und Knoten trotz Wachstum zu erhalten und Engpässe zu vermeiden? Wie wird verhindert, dass eine unzureichende Berücksichtigung des MIV zu Ausweichverkehr, Staus und zusätzlichen Belastungen in Quartieren führt?
3.3 Motorisierter Individualverkehr			
Richtplaneinträge für den MIV	59	Hier fehlt im Plan die Strasse zur Entlastung des Stadtzentrums, siehe kantonaler Richtplan.	• Warum wurde die im kantonalen Richtplan vorgesehene Entlastungsstrasse zur Entlastung des Stadtzentrums im kommunalen Richtplan nicht berücksichtigt, und wie soll die Stadt die zunehmenden Verkehrsbelastungen im Zentrum ohne diese Infrastrukturmassnahme bewältigen?
Richtplaneinträge für den MIV	59	In der Legende fehlen die ausgefüllten Kreise, was bedeuten diese (Ringstrasse und Vorstadt/Promenade)?	• Warum ist die im kantonalen Richtplan vorgesehene Strassenverbindung zur Entlastung des Stadtzentrums im kommunalen Richtplan nicht dargestellt und wie wird die Entlastungsfunktion für das Zentrum künftig sichergestellt? • Welche Bedeutung haben die in der Karte dargestellten ausgefüllten Kreise (z. B. Ringstrasse und Vorstadt/Promenade), und warum sind diese Symbole in der Legende nicht eindeutig erklärt?

Richtplaneinträge für den MIV	59	Die Hauptachse Matzingen – Weinfelden ist unterbrochen! Ebenso die Achse via Eisenwerkstrasse. Auf der Bahnhofstrasse im Zentrum sind die Kreisel bereits jetzt überlastet und behindern auch den OeV in höchstem Masse. Es macht keinen Sinn, diese Knoten bewusst zusätzlich zu belasten. Auch ein Umbau zu Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen verbessert den Verkehrsfluss nicht automatisch. Eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung weist grundsätzlich eine höhere Verkehrskapazität als ein Kreisel auf. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass an sämtlichen Knotenästen ausreichend dimensionierte und separate Links- und (Rechts)abbiegestreifen vorhanden sind. Zudem müssen diese eine genügende Länge aufweisen, damit die Fahrzeuge aufgenommen werden können und keine Rückstaus in andere Fahrstreifen entstehen (Vermeidung eines Knotenkollapses). Erfahrungsgemäss benötigen lichtsignalgesteuerte Kreuzungen deshalb deutlich mehr Platz als Kreisel. Insbesondere im städtischen Umfeld stellt dies aufgrund des erforderlichen Landerwerbs beziehungsweise möglicher Enteignungen eine erhebliche Herausforderung dar.	• Warum sind die übergeordneten Verkehrsachsen Matzingen–Weinfelden und die Verbindung via Eisenwerkstrasse im Richtplan unterbrochen dargestellt? Wie wird dabei die tatsächliche Befahrbarkeit für den gesamten MIV berücksichtigt? • Wie wurde die zusätzliche Belastung der Bahnhofstrasse und der bestehenden Kreisel im Zentrum verkehrstechnisch beurteilt? Welche Nachweise zeigen, dass eine weitere Konzentration des Verkehrs auf diese Knoten den Verkehrsfluss nicht zusätzlich verschlechtert und den ÖV nicht weiter behindert? • Welche konkreten Untersuchungen liegen zur geplanten Umgestaltung der Knoten (Kreisel zu Lichtsignalanlagen) vor? Wurde geprüft, ob die notwendigen Flächen für separate Abbiegespuren, ausreichende Stauraumlängen und allfälligen Landerwerb vorhanden sind und ob diese Massnahmen tatsächlich eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation bringen?
Ausgangslage	60	«Weitere innerstädtische Infrastrukturausbauten würden die Kapazitätsengpässe lediglich verlagern und der Überlastung des MIV-Verkehrsnetzes nicht zielführend entgegenwirken sowie dem übergeordneten Planungsgrundsatz 3.1 A des Kantonalen Richtplans widersprechen.»	• Wie wird begründet, dass weitere Infrastrukturausbauten grundsätzlich nicht zielführend sind, obwohl der kantonale Richtplan eine Verkehrsplanung verlangt, die sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung orientiert? Wurde geprüft, ob fehlende Kapazitäten nicht vielmehr zu Ausweichverkehr, Staus und Belastungen in Quartieren führen?

		Der Kanton und die Gemeinden sorgen für eine effiziente Verkehrsabwicklung, die sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung orientiert. Dies bedingt, dass Verkehr vermieden oder wo immer möglich auf ressourcen- und klimaschonende Mobilitätsformen verlagert wird. Die Verkehrsabwicklung soll sich unter anderem an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung orientieren. Wenn es (zu) viel MIV in der Stadt hat, widerspiegelt dies ein Bedürfnis der Bevölkerung. Infrastrukturausbauten stehen nicht im Widerspruch zum kantonalen Richtplan, sondern sind eine Grundlage der gewünschten Entwicklung. Zudem kann sich auch der MIV nachhaltig und ressourcenschonend entwickeln (z.B. Erhöhung Anteil Elektroautos).	• Warum wird der MIV-Zuwachs primär als Problem betrachtet und nicht als Ausdruck bestehender Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt? Wie wird sichergestellt, dass auch jene Personen und Betriebe berücksichtigt werden, die weiterhin auf das Auto angewiesen sind? • Welche konkreten Alternativen zu Infrastrukturausbauten werden vorgeschlagen, um die erwartete Verkehrszunahme durch Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum zu bewältigen? Wie wird nachgewiesen, dass diese Massnahmen ausreichen, ohne die Erreichbarkeit, die Standortattraktivität und die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes zu beeinträchtigen?
Ausgangslage	60	«Ein gesamtstädtisches Achsen-Kammern-System soll den Verkehr vermehrt auf die Autobahnachsen A1 und A7 sowie auf die Achsen des übergeordneten Strassennetzes lenken, was gleichzeitig die Quartierkammern und die Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlastet.» Der Verkehr soll vermehrt auf die Autobahn A1 und A7 sowie auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt werden, was die Quartierkammern vom Verkehr entlasten soll. Das Entlasten der Quartierkammern funktioniert nur, wenn das übergeordnete Strassennetz den Mehrverkehr bewältigen kann. Dies ist aber mit all den übrigen Zielen und dadurch entstehenden Zielkonflikten fraglich (Bsp. OeV-Bevorzugung, übergelagerter Fussgängerteppich).	• Wie wird sichergestellt, dass das übergeordnete Strassennetz und die Autobahnanschlüsse A1/A7 den zusätzlich verlagerten Verkehr tatsächlich aufnehmen können? Welche Verkehrsanalysen belegen, dass die geplante Entlastung der Quartiere nicht zu neuen Engpässen auf den Hauptachsen führt? • Wie werden die bestehenden Zielkonflikte zwischen MIV-Verlagerung, ÖV-Bevorzugung, Fussverkehr und weiteren Gestaltungszielen gelöst? Welche Priorisierung gilt, wenn die verschiedenen Ansprüche an den gleichen Strassenraum miteinander in Konkurrenz stehen? • Welche konkreten Massnahmen sind vorgesehen, damit das Achsen-Kammern-System nicht nur planerisch funktioniert, sondern auch im täglichen Verkehr wirksam wird? Wie wird verhindert, dass der Verkehr aufgrund

			fehlender Kapazitäten auf dem Hauptnetz wieder in Quartiere und die Innenstadt ausweicht?
Netzstruktur	61	«Durch Kreisel ist ein Management des Verkehrs und damit eine Priorisierung der Bedürfnisse sowie eine Priorisierung der Hauptachsen gegenüber anderen Achsen nicht möglich, da am Kreisel alle Einfahrten gleichberechtigt sind. Daher ist zu prüfen, ob Kreisel zu Kreuzungen umgestaltet werden können, was die Effizienz steigert und gleichzeitig Strassenraum für andere Verkehrsmittel und Nutzungen freigibt.» Eine Priorisierung des OeV könnte nur dann verbessert werden, wenn der Verkehr auch weiter fliesst. Allerdings wird dadurch die Effizienz für den MIV sicher nicht gesteigert. Wie aktuelle Beispiele zeigen, führt dies nicht zu mehr Freiraum, sondern zu vielen unsinnigen Enteignungen.	• Wie wird nachgewiesen, dass die Umgestaltung von Kreiseln zu lichtsignalgesteuerten Kreuzungen tatsächlich eine höhere Verkehrseffizienz und einen besseren Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmenden bringt? Welche konkreten Verkehrsberechnungen belegen, dass dadurch nicht zusätzliche Rückstaus und Behinderungen für den MIV entstehen? • Wie wird der zusätzliche Flächenbedarf für Kreuzungen mit Abbiegespuren, Stauraum und ÖV-Bevorzugung umgesetzt, ohne unverhältnismässige Eingriffe in bestehende Grundstücke und den Stadtraum zu verursachen? Wurde geprüft, ob der angestrebte Nutzen die möglichen Eingriffe und Enteignungen rechtfertigt?
M-3.1 Prüfauftrag: Identifizierung einer Hauptachse in Nordost-Süd-Richtung (Promenadenstrasse oder Ringstrasse)	61	Entweder die Vorstadt/Promenadenstrasse oder die Ringstrasse sollen zur Hauptachse umgebaut werden. Das heisst mitten in Frauenfeld soll eine neue Hauptachse entstehen. Die vorhandenen Querschnitte reichen bei beiden Varianten nicht aus für eine Hauptachse ohne starke Einschränkung beim Langsamverkehr. Besser: Die im kantonalen Richtplan enthaltene Umfahrung vorsehen.	• Warum wird die Schaffung einer neuen innerstädtischen Hauptachse (Promenadenstrasse oder Ringstrasse) geprüft, anstatt die im kantonalen Richtplan vorgesehene Umfahrung als langfristige Entlastungslösung weiterzuverfolgen? Welche verkehrlichen Vorteile rechtfertigen eine zusätzliche Belastung des Stadtzentrums? • Wie kann eine Hauptachse auf der Vorstadt/Promenadenstrasse oder der Ringstrasse realisiert werden, wenn die bestehenden Strassenquerschnitte den Anforderungen nicht entsprechen? Welche Auswirkungen haben die Varianten auf den Langsamverkehr, den ÖV, die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit im Stadtraum?

			• Welche Gesamtverkehrsanalyse zeigt auf, dass eine innerstädtische Hauptachse die Verkehrsprobleme nachhaltig löst und nicht lediglich den Verkehr innerhalb der Stadt verlagert? Wurde die Alternative einer Umfahrung mit Blick auf Entlastungswirkung, Kosten, Realisierbarkeit und langfristige Stadtentwicklung gleichwertig geprüft?
M3.2 und M3.3 Unterbindung des MIV-Durchgangsverkehrs / der MIV-Durchfahrten	62	Dies hat zur Folge, dass noch mehr Verkehr z.B. auf die Zürcherstrasse kommt. Dadurch werden einzelne Quartiere bevorzugt, andere aber zusätzlich belastet. Zudem widerspricht man damit der Aussage, dass der Verkehr flüssig geführt wird. Wenn an mehreren Stellen die Durchfahrt für den MIV unterbunden wird, findet der MIV neue Wege. Diese sind aber länger und erzeugen damit Mehrverkehr.	• Wie wird verhindert, dass die Unterbindung von MIV-Durchgangsverkehr lediglich zu einer Verlagerung des Verkehrs auf andere Strassen und Quartiere führt? Welche Verkehrsmodelle zeigen auf, dass dadurch tatsächlich eine Entlastung und keine zusätzliche Belastung einzelner Achsen wie der Zürcherstrasse entsteht? • Wie wird sichergestellt, dass die Massnahmen zur Verkehrslenkung mit dem Ziel eines flüssigen Verkehrsflusses vereinbar sind? Widerspricht eine Vielzahl von Durchfahrtsbeschränkungen nicht dem Grundsatz, den Verkehr gezielt und effizient über leistungsfähige Hauptachsen zu führen? • Welche Auswirkungen auf Verkehrsmenge, Fahrdistanzen und Umweltbelastungen wurden geprüft, wenn der MIV aufgrund von Sperren längere Umwege fahren muss? Wie wird verhindert, dass die geplanten Einschränkungen zusätzlichen Such- und Umwegverkehr verursachen?
M-3.4/3.5: Stadtweite Umsetzung gemäss Netzplan / Feinerschliessungsplanung	62	Die Erschliessung des neuen Werkhofareals und Busdepot ist als Massnahme vorgesehen bzw. im Richtplan eingezeichnet. Die Weiterführung von der Waffenplatzstrasse zur Militärstrasse - also eine Nordumfahrung F'feld -	• Warum wird die Weiterführung der Waffenplatzstrasse zur Militärstrasse als mögliche Nordumfahrung nur als Prüfauftrag behandelt, obwohl sie für die Entlastung des Verkehrsnetzes und die Erschliessung des Werkhof- und

		aber nur als Prüfauftrag definiert (gestrichelt eingezeichnet) -> evtl. direkt als Nebenachse aufnehmen -> Langdorfstrasse gehört neu zu Quartierkammer (Abklassierung?)	Busdepotareals eine wichtige Funktion übernehmen könnte? • Welche verkehrlichen Auswirkungen hat eine mögliche Abklassierung der Langdorfstrasse zur Quartierkammer, insbesondere auf Verkehrsverlagerungen, Quartierbelastungen und die Erreichbarkeit der angrenzenden Gebiete?
M-4: Realisieren von ruhigen Quartierkammern	62	«Der MIV wird auf den Haupt- und Nebenachsen gebündelt und damit an stark belasteten Knoten möglichst effizient und mit hoher Priorität (vgl. Abbildung 14) in eine Richtung geleitet, ohne dabei durch in Konflikt stehende Fahrbeziehungen an Kapazität zu verlieren. Gleichzeitig sinkt damit an den Knoten der Flächenbedarf, sodass neue freiräumliche Gestaltungsspielräume entstehen... Diese (die Quartierkammern) umfassen künftig auch Strassenräume, die heute stark verkehrsbelastet sind und eine eingeschränkte Wohn- und Aufenthaltsqualität aufweisen.» Die beschriebenen Massnahmen und Auswirkungen sind reine Theorie und Wunschdenken. Wenn an einem Knoten der Verkehr mit hoher Priorität in eine Richtung geleitet wird, heisst das für die übrigen Äste tiefe Priorität, verbunden mit Rückstau, was den Verkehr wiederum behindert. Irgendwo und irgendwie muss der MIV aus den Quartierkammern auf das übergeordnete Strassennetz gelangen. Oder man muss von der einen in die andere Quartierkammer gelangen können, dabei ist eine Haupt- oder Nebenachse zu queren.	• Wie wird nachgewiesen, dass die Bündelung des MIV auf Haupt- und Nebenachsen tatsächlich zu einer besseren Verkehrsqualität führt und nicht lediglich zu einer Verlagerung von Staus und Rückstaus auf andere Knoten und Strassen? • Wie soll der Verkehr aus den geplanten Quartierkammern auf das übergeordnete Strassennetz geführt werden, ohne dass angrenzende Hauptachsen und bereits heute belastete Knoten zusätzlich überlastet werden? • Welche konkreten Verkehrssimulationen und Kapazitätsberechnungen belegen, dass das bestehende Strassennetz die zusätzlichen Belastungen durch Verkehrsverlagerungen aufnehmen kann – insbesondere während der Spitzenstunden? • Wie wird verhindert, dass die geplante Verkehrsberuhigung einzelner Quartiere zu mehr Such- und Ausweichverkehr in anderen Quartieren sowie zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit für Gewerbe, Lieferdienste und Anwohner führt? • Welche realistische Alternative besteht für den MIV, wenn die Autobahn keine ausreichende Entlastungswirkung bietet und gleichzeitig keine zusätzlichen Verkehrsachsen geschaffen werden?

		Wenn heute stark belastete Quartierstrassen entlastet werden sollen, geht das nur zu Lasten des übergeordneten Netzes. Dieses stösst in den Spitzenstunden bereits heute an seine Grenzen. Die Autobahn als Alternative wird nur für Wenige eine Zeitersparnis und damit sinnvoll sein. Der MIV sucht sich den Weg des geringsten Widerstands.	
M-5.1 Rathausplatz	63	Auflösen der Bushaltestelle beim Rathaus!	• Warum wird die Bushaltestelle beim Rathaus trotz der nachgewiesenen Behinderungen für den allgemeinen Durchgangsverkehr nicht aufgehoben
M-5: Neugestaltung und Optimierung der Knoten	63/ 64	Beispiel Kreisel Schaffhauserstrasse bis Kreisel Roseneck. Die Eisenwerkstrasse soll entlastet werden, dies bedeutet eine Mehrbelastung der Rheinstrasse. Beim Kreisel Roseneck soll die Durchfahrt bei der Bahnunterführung unterbrochen werden. D.h. der ganze Verkehr von der Rheinstrasse muss in den unterirdischen Kreisel. Spätestens dort wird das System kollabieren. Das Projekt Zürcherstrasse OST ist komplett nicht erwähnt. Ist dieses unbewilligte Projekt bereits einbezogen und wird daher nicht erwähnt?	• Welche verkehrlichen Auswirkungen wurden für die Verlagerung des Verkehrs von der Eisenwerkstrasse auf die Rheinstrasse und den unterirdischen Kreisel Roseneck untersucht, und wie wird ein Kapazitätsengpass verhindert? • Warum wird das Projekt Zürcherstrasse Ost im Richtplan nicht erwähnt, und ist dieses Projekt bereits in die Verkehrsberechnungen und Zukunftsszenarien eingeflossen, obwohl es noch nicht bewilligt ist?
M-5.4 Talbachplatz	64	Reduktion der Abbiegebeziehungen Richtung Talackerstrasse und Häberlinstrasse wurde vorgesehen: Was heisst das: Einbahn? Durchfahrtsverbot? -> Verlagerung auf neue Nebenachse „Laubgasse-Oberwiesenstrasse“? Verlagerung Verkehr in Quartier?	• Welche konkreten Massnahmen sind mit der Reduktion der Abbiegebeziehungen Richtung Talackerstrasse und Häberlinstrasse gemeint, und welche Auswirkungen hat dies auf die Verkehrsführung, insbesondere auf eine mögliche Verlagerung des Verkehrs in die Quartiere bzw. auf die geplante Nebenachse Laubgasse–Oberwiesenstrasse?

M-7.1 Überprüfung des Parkierungsreglements und stadtweite Parkraumbewirtschaftung	65	«Laufende Abstimmung des Parkierungsreglements mit übergeordneten Zielsetzungen, Parkraumbewirtschaftung zur Entlastung der Achsen und zur effizienteren Nutzung der Parkieranlagen.» Was heisst das konkret? Ist es die Absicht, das Auto komplett zu verbannen? Wie will man eine Entlastung der Achsen erreichen, wenn man immer mehr Parkplätze aufhebt und somit den Suchverkehr erhöht?	• Welche konkreten Änderungen am Parkierungsreglement sind geplant, und bedeutet dies eine Reduktion, Verlagerung oder Einschränkung von öffentlichen und privaten Parkplätzen? • Wie wird verhindert, dass der Abbau oder die Einschränkung von Parkmöglichkeiten zu mehr Suchverkehr, längeren Fahrwegen und zusätzlichen Belastungen auf den Hauptachsen und in den Quartieren führt? • Welche Rolle soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) künftig in der Stadt Frauenfeld spielen, und kann ausgeschlossen werden, dass die Parkierungspolitik faktisch zu einer Verdrängung des Autos aus Innenstadt und Quartieren führt?
3.4 Fussverkehr			
Netzstruktur	68	«Die höchste Priorität in der Netzhierarchie des Fusswegnetzes kommt den Strassenpromenaden zu. Diese verlaufen grösstenteils entlang der historisch gewachsenen Einfallsachsen der Stadt, die oftmals den MIV-Hauptachsen entsprechen.» Die geplanten Aufwertungen beschreiben exakt, wieso man dort als Fussgänger nicht unterwegs ist. Der Fussverkehr neben dem MIV ist unattraktiv und muss nicht zusätzlich aufgewertet werden.	• Wie wird begründet, dass Fusswegaufwertungen entlang stark belasteter MIV-Hauptachsen tatsächlich zu einer attraktiveren und sichereren Aufenthaltsqualität führen, anstatt die bestehenden Konflikte zwischen Fussverkehr und motorisiertem Verkehr zu verstärken? • Wurde geprüft, ob alternative, verkehrsberuhigte Fusswegverbindungen abseits der Hauptachsen wirkungsvoller wären, um den Fussverkehr zu fördern und die Aufenthaltsqualität in der Stadt nachhaltig zu verbessern?
M-9: Realisierung von Strassenpromenaden	69	«Die Strassenpromenaden begleiten die wichtigsten Verkehrsachsen der Stadt. Sie verbinden das Stadtzentrum mit den Subzentren und sind auch von anderen Verkehrsarten, insbesondere dem MIV, geprägt. Entlang der Strassenpromenaden sind breite Trottoirs umzusetzen und Bäume zur Beschattung zu platzieren.»	• Wie wird sichergestellt, dass breite Trottoirs und Begrünungsmassnahmen entlang stark belasteter MIV-Achsen tatsächlich eine sichere und attraktive Fusswegverbindung schaffen, anstatt den Konflikt zwischen Fussverkehr, Lärm und Verkehrsimmissionen zu verstärken? • Wurde geprüft, ob eine konsequente Trennung von Fussverkehr und MIV durch alternative,

		Der Fussverkehr ist vom MIV zu trennen und nicht zusätzlich auszubauen.	verkehrsberuhigte Fusswegachsen eine grössere Wirkung für die Aufenthaltsqualität und die Förderung des Fussverkehrs hätte als die Aufwertung stark belasteter Verkehrsachsen?
3.5 Veloverkehr			
Ziele und Grundsätze	73	«Da das Velo im heutigen Bestand oftmals mit dem MIV um Strassenfläche konkurriert und dabei Verkehrskonflikte entstehen, soll das Veloverkehrsnetz weitgehend vom stark befahrenen MIV-Netz getrennt werden, was die objektive und subjektive Sicherheit der Velofahrenden erhöht.» Wieso sind keine grösseren Projekte im Richtplan enthalten? Eine Trennung heisst nicht, einfach dem einen (MIV) etwas wegzunehmen und es anderen (VV) zur Verfügung zu stellen.	• Welche konkreten Projekte und Massnahmen sind vorgesehen, um das Velonetz tatsächlich vom stark belasteten MIV-Netz zu trennen, und warum sind diese im Richtplan nicht klar ausgewiesen? • Wie soll die Flächenaufteilung zwischen MIV und Veloverkehr erfolgen, ohne dass die Verbesserung des Velonetzes lediglich durch Einschränkungen für den MIV (Fahrspurreduktionen, Wegfall von Parkplätzen oder Verlagerungen) erreicht wird? • Welche Verkehrsuntersuchungen belegen, dass die geplanten Velomassnahmen die Sicherheit erhöhen, ohne gleichzeitig neue Konflikte oder Kapazitätsprobleme für andere Verkehrsteilnehmende, insbesondere Gewerbe und Lieferverkehr, zu verursachen?
Ziele und Grundsätze	73	«Durch attraktive und leistungsfähige Veloinfrastrukturen sowie begleitende Massnahmen zur Reduktion des MIV-Binnenverkehrs wird das Velo als bevorzugtes Verkehrsmittel für alltägliche Wege etabliert und kann den erwarteten Mehrverkehr künftig effizient aufnehmen.» Der erwartete Mehrverkehr soll durch das Velo aufgenommen werden. Absolut realitätsfremdes Wunschdenken, welches nicht den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung entspricht. Viele aus der Bevölkerung, Gewerbetreibende usw. sind auf ein Fahrzeug angewiesen.	• Welche konkreten Grundlagen und Verkehrsdaten belegen die Annahme, dass ein wesentlicher Teil des zukünftigen Mehrverkehrs durch den Veloverkehr aufgenommen werden kann, und welche Zielgrössen werden dabei zugrunde gelegt? • Wie wird berücksichtigt, dass viele Einwohnerinnen und Einwohner, Gewerbebetriebe, Handwerker, Lieferdienste sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität weiterhin auf den MIV angewiesen sind? • Welche Auswirkungen hat die geplante Reduktion des MIV-Binnenverkehrs auf die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen und die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Frauenfeld?

3.5 Öffentlicher Verkehr	78	Wieso die gleiche Kapitelnummer wie beim Veloverkehr?	Wieso die gleiche Kapitelnummer wie beim Veloverkehr?
M-16.1 Prüfauftrag		«...Entlastung der Zielackerstrasse.» Wieso? Es ist unverständlich, wieso die Verlegung geprüft werden muss. Die Linie wurde bewusst auf die Zielackerstrasse geführt, da die Zürcherstrasse bereits gut ausgelastet ist. Was verspricht man sich davon? Soll die Zürcherstrasse OST noch um eine Busspur verbreitert werden?	• Welche konkreten verkehrlichen oder betrieblichen Probleme auf der Zielackerstrasse sollen mit einer Verlegung der Busführung gelöst werden, und welcher Nutzen wird dadurch erwartet? • Wie wird verhindert, dass eine Verlagerung des Busverkehrs auf die bereits stark ausgelastete Zürcherstrasse zu zusätzlichen Verkehrsproblemen und einer Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs führt? • Ist im Zusammenhang mit der Entlastung der Zielackerstrasse eine Erweiterung der Zürcherstrasse Ost (z. B. zusätzliche Busspur oder Ausbau des Strassenraums) vorgesehen, und wie wurde deren Machbarkeit und Auswirkungen auf den übrigen Verkehr geprüft?
Planungsbericht			
1 Ausgangslage			
1.1 Kantonale Grundlagen	3	In den Grundlagen zeigt sich ein grosser Widerspruch. Kanton und Gemeinden sorgen für eine effiziente Verkehrsabwicklung, die sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung orientiert. Im nächsten Satz steht, «Dies bedingt, dass Verkehr vermieden oder, wo immer möglich, auf ressourcen- und klimaschonende Mobilitätsformen verlagert wird.» Die Verfasser des Berichts interpretieren den Satz aus dem kantonalen Richtplan extrem einseitig. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung werden ignoriert und einseitig auf eine nachhaltige Entwicklung gesetzt. Der	• Wie werden die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, des Gewerbes und der Wirtschaft im Richtplan berücksichtigt, und wie wird verhindert, dass Verkehrsvermeidung zu einer Einschränkung notwendiger Mobilität führt? • Wie begründet die Stadt die Gewichtung von Verkehrsverlagerung und -vermeidung gegenüber dem im kantonalen Richtplan ebenfalls verankerten Ziel einer effizienten Verkehrsabwicklung? • Welche konkreten Daten und Analysen zeigen auf, welcher Anteil des Verkehrs tatsächlich vermeidbar ist und welcher Verkehr aufgrund von Arbeit, Versorgung, Gewerbe, Betreuung oder Dienstleistungen zwingend notwendig bleibt? • Wie wird sichergestellt, dass die Ziele der nachhaltigen Entwicklung nicht einseitig zulasten

		Verkehr entsteht durch das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung. Den Verkehr zu vermeiden bedeutet auch, das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung einzuschränken. Das wiederum darf nicht das Ziel des Richtplans sein und steht im Widerspruch zum kantonalen Richtplan.	des motorisierten Individualverkehrs (MIV) umgesetzt werden, sondern eine ausgewogene Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden entsteht?
1.2 Regionale Grundlagen			
1.2.1 Gesamtbild Agglomeration Frauenfeld	4	«Die Massnahmen sehen vor, überlastete bestehende Knoten mit Kreisel zu Lichtsignalanlagen umzubauen und somit weitere Kapazitäten zu schaffen.» Lichtsignalanlagen verbessern den Verkehrsfluss nicht zwingend (siehe Bemerkungen zu Richtplan Seite 59). Sie lassen Priorisierungen zu, welche sich allerdings nur gegen den MIV richten, was nicht den Mobilitätsbedürfnissen der gesamten Bevölkerung entspricht. Zudem ist dieser Richtplan nur auf Frauenfeld ausgelegt und berücksichtigt die Agglomeration nicht oder zu wenig. Der Agglo-Verkehr wird weiterhin auf die bereits heute überlasteten Hauptachsen geführt und erfährt keine Verbesserung, was auch dem OeV schadet.	• Welche konkreten Verkehrssimulationen und Kapazitätsberechnungen belegen, dass der Umbau von Kreiseln zu Lichtsignalanlagen tatsächlich eine Verbesserung des Verkehrsflusses und eine höhere Leistungsfähigkeit der Knoten erreicht? • Wie wird sichergestellt, dass Lichtsignalanlagen nicht zu einer einseitigen Benachteiligung des MIV führen, sondern die Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden (MIV, ÖV, Velo, Fussverkehr und Gewerbe) ausgewogen berücksichtigen? • Wie wird der regionale Agglomerationsverkehr in die Planung einbezogen, damit Verkehrsverlagerungen aus den umliegenden Gemeinden nicht weiterhin zu zusätzlichen Belastungen der bereits stark beanspruchten Hauptachsen von Frauenfeld führen? • Welche Massnahmen sind vorgesehen, damit die Verkehrsbelastung auf den Hauptachsen nicht gleichzeitig den öffentlichen Verkehr beeinträchtigt und die angestrebte Verbesserung der ÖV-Qualität untergräbt?
1.2.2 Gesamtverkehrskonzept der Agglomeration Frauenfeld	5	Die Gleichwertige Entwicklung ist im Richtplan nicht ersichtlich. Der MIV erfährt keine Verbesserung. Wo sind die Konflikte der Ziele 1 und 3 beschrieben?	• Wie werden die Zielkonflikte zwischen einer gleichwertigen Entwicklung aller Verkehrsträger (insbesondere MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr) und den vorgesehenen Massnahmen zur Reduktion bzw. Verlagerung des MIV im Richtplan aufgezeigt und gelöst?

2 Bestandesanalyse Teilsysteme			
2.1 Motorisierte Individualverkehr	8	«Hauptachsen wie die Zürcherstrasse, Promenadenstrasse, Rheinstrasse oder der Rathausplatz sind dauerhaft hoch belastet.» Die Überlastung der Achsen als dauerhaft zu bezeichnen ist übertrieben und entspricht nicht der Realität. Zudem ist unverständlich, wieso die Rheinstrasse als solche überlastete Hauptachse aufgeführt wird. Da gäbe es andere Beispiele wie die Schaffhauser- oder die Bahnhofstrasse.	• Auf welcher Datengrundlage wird die Aussage getroffen, dass die genannten Hauptachsen dauerhaft hoch belastet sind, und wie werden dabei Tageszeiten, Spitzenstunden und saisonale Schwankungen berücksichtigt? • Nach welchen objektiven Kriterien werden Strassen als «hoch belastete Hauptachsen» eingestuft, und weshalb wird die Rheinstrasse gegenüber anderen stärker belasteten Achsen wie Schaffhauserstrasse oder Bahnhofstrasse aufgeführt? • Welche konkreten Auswirkungen und Massnahmen leitet der Richtplan aus dieser Einstufung ab, und wie wird sichergestellt, dass daraus keine ungerechtfertigten Einschränkungen für den MIV, das Gewerbe oder die Erreichbarkeit entstehen?
2.2 Fussverkehr	12	Gehören Tabellen mit unkommentierten Unfallangaben in einen Richtplan? Wieso sind diese Unfälle passiert? Man soll nicht schönreden, aber auch nicht überdramatisieren. Häufige Ursachen nach Sichtung der Polizeirapporten sind: - Unaufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer - Fahren unter Einfluss von Alkohol oder Drogen Es ist fraglich, ob diese „nackte“ Statistik repräsentativ ist. Aus diesem Grund macht der Kanton (TBA TG) - auf gesetzlicher Grundlage - eine Auswertung der Unfallstatistik und definiert sogenannte Unfallschwerpunkte (Berücksichtigung von schwere der Personenschäden/ Häufigkeit während 3 Jahre etc.). Die wäre mal interessant zu sehen.	• Nach welchen Kriterien wurden die Unfallangaben im Richtplan ausgewählt und interpretiert, und warum werden keine vertieften Analysen (z. B. Unfallschwerpunkte gemäss kantonaler Methodik, Unfallursachen und Schweregrade) dargestellt, die eine sachliche Beurteilung der Verkehrssicherheit ermöglichen?

2.2 Fussverkehr	13	Es wird die Bezeichnung „ruhiges Netz“ verwendet. Was heisst das? Ist auch in Plan aufgeführt (Auswirkung bei Umsetzung ist unklar).	Was bedeutet die Bezeichnung «ruhiges Netz» konkret, welche verkehrlichen Massnahmen sind damit verbunden und welche Auswirkungen hat die Umsetzung auf Erreichbarkeit, Verkehrsfunktionen sowie Anwohner und Gewerbe?
2.3 Veloverkehr	14	«Der Veloverkehr in Frauenfeld verfügt derzeit über kein flächendeckendes, sicheres und alltagsorientiertes Routennetz, das den Anforderungen verschiedener Nutzergruppen gerecht wird.» In Frauenfeld gibt es genügend Nebenstrassen, welche bereits heute gut von allen Velofahrerinnen benutzt werden können. Zudem ist die Gruppe der Velofahrer so breit, dass es nie eine ideale Lösung für alle gibt.	- Welche konkreten Mängel im heutigen Velonetz wurden festgestellt, und auf welcher Datengrundlage wird beurteilt, dass das bestehende Netz den Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen nicht genügt? - Wie wird berücksichtigt, dass bereits vorhandene Nebenstrassen sichere und attraktive Veloverbindungen bieten können, und wie wird verhindert, dass neue Veloinfrastrukturen zu unverhältnismässigen Eingriffen in bestehende Verkehrsflächen und andere Verkehrsteilnehmende führen?
Analyse Veloverkehr	15	Die Ringstrasse ist nicht als Komfortroute eingezeichnet. Die Planung der Massnahmen Aggloprogramm ist demzufolge umgehend anzupassen. Viele geplante Komforttrouten haben zur Folge, dass wichtige Parkplätze in Quartieren wegfallen (z.B. Maiholzstrasse). Dies muss zwingend vermieden werden.	- Wie wird verhindert, dass die Umsetzung von Komfortrouten zu einem Verlust wichtiger Quartierparkplätze führt und dadurch Anwohner, Gewerbe sowie die Erreichbarkeit bestehender Nutzungen beeinträchtigt werden? - Nach welchen Kriterien wurden die geplanten Komforttrouten festgelegt, und wurde deren Auswirkung auf Parkraumsituation, Erreichbarkeit und Lebensqualität in den betroffenen Quartieren transparent geprüft?
Analyse Veloverkehr	16	«Dies hat zu Folge, dass viele potenzielle Nutzende – trotz günstiger Topografie – vom Umstieg auf das Velo absehen.» Es wird alles einseitig und negativ dargestellt, nur die Topografie wird als günstig bezeichnet. Ist damit die kleine Almend gemeint? Denn der Rest von Frauenfeld ist höchstens für E-Bike-Fahrende günstig.	Welche konkreten Grundlagen belegen die Aussage, dass die Topografie in Frauenfeld generell velofreundlich ist, und welche Gebiete wurden dabei berücksichtigt – insbesondere angesichts der unterschiedlichen Höhenlagen und der Tatsache, dass viele Verbindungen ohne E-Bike nicht gleichermassen attraktiv sind?

Analyse Veloverkehr	17	Die abgelehnte Volksinitiative „Frauenfelder Veloinitiative“ wird trotz Ablehnung als Begründung für eine dringende Verbesserung der Veloinfrastruktur verwendet. Wie kommt man darauf? Wieso wird der Volkswille nicht umgesetzt?	• Wie wird begründet, dass eine vom Volk abgelehnte Veloinitiative weiterhin als Grundlage für dringende Massnahmen zur Veloinfrastruktur herangezogen wird? • Wie stellt der Richtplan sicher, dass der Entscheid der Stimmberechtigten respektiert wird und die daraus abgeleiteten Massnahmen nicht im Widerspruch zum geäusserten Volkswillen stehen?
2.4 Öffentlicher Verkehr	19	«Besonders die durch den motorisierten Individualverkehr belasteten Zufahrten zum Bahnhof führen in den Hauptverkehrszeiten zu Verspätungen.» Dies wird durch eine faktische Sperrung der Eisenwerkstrasse und einer Verlagerung auf die Rheinstrasse noch verschlechtert und muss vermieden werden.	• Welche Verkehrsuntersuchungen belegen, dass die geplante Verlagerung des Verkehrs von der Eisenwerkstrasse auf die Rheinstrasse die Situation am Bahnhof verbessert und nicht zu zusätzlichen Belastungen und ÖV-Verspätungen führt? • Wie wird sichergestellt, dass Massnahmen zur Verkehrsberuhigung einzelner Strassen nicht zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit des Bahnhofs und zu Nachteilen für den öffentlichen Verkehr führen?
3 Herausforderungen	21	«Die bisher vorliegenden Konzepte in Frauenfeld zeichnen sich durch teilweise ambitionierte, jedoch isolierte Ansätze aus. Wesentliche Schwächen bestehen in der Konzeption und Umsetzung des Veloverkehrsnetzes, der Integration und Abstimmung der Verkehrsmittel untereinander, sowie der konkreten räumlichen Umsetzung und der strategischen Steuerung des MIV.» Als Frauenfeld noch die Stadt im Grünen war wurde anscheinend alles falsch gemacht. Grundlegende Fragen wie «haben wir wirklich ein Verkehrsproblem?» wurden nicht gestellt. Man will mit allen Mitteln aus Frauenfeld ein	• Welche objektiven Analysen belegen, dass Frauenfeld tatsächlich ein grundlegendes Verkehrsproblem hat, und wurde geprüft, ob die bestehenden Verkehrsbelastungen mit gezielten Optimierungen statt mit einer grundlegenden Neuausrichtung des Verkehrssystems gelöst werden können? • Wie wird sichergestellt, dass die zukünftige Verkehrspolitik den tatsächlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung, des Gewerbes und der regionalen Wirtschaft entspricht und nicht ein städtisches Verkehrsmodell übernimmt, das für Zürich oder Winterthur entwickelt wurde?

		kleines Winterthur oder Zürich machen. Ist dies der Wille der Bevölkerung, welcher gemäss dem Planungsgrundsatz umgesetzt werden muss? Der Platz für eine separate OeV-Führung fehlt, öffentliche Räume für den Fussverkehr sind allerdings vorhanden und Velofahren beginnt im Kopf und nicht auf der Strasse. Und die strategische Steuerung des MIV heisst nicht, diesen aus der Stadt zu Verbannen. Die umliegenden Gemeinden sowie der Kanton Thurgau sind insgesamt stark ländlich geprägt. Frauenfeld kann daher nicht mit Städten wie Zürich oder Winterthur verglichen werden, die über eine deutlich höhere Bevölkerungsdichte und ein eng erschlossenes Agglomerationsgebiet verfügen. Die Wirtschaft ist auch auf Kundinnen und Kunden sowie auf Arbeitskräfte aus dem ländlichen Umland angewiesen. Auch verfügt Frauenfeld über überregionale Versorgungsinfrastrukturen (z.B. Spital). Vor diesem Hintergrund ist die Annahme, dass diese Verkehrsströme flächendeckend mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden können, wenig realitätsnah, da in vielen Gebieten die räumlichen Distanzen und die Erschliessungsstruktur dies nur eingeschränkt zulassen.	• Wie berücksichtigt der Richtplan die ländlich geprägte Agglomeration rund um Frauenfeld sowie die Bedeutung des MIV für Pendler, Kunden, Lieferanten und die Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen wie dem Kantonsspital? • Welche konkreten Nachweise zeigen, dass die angestrebte Verlagerung grosser Teile des Verkehrs auf Velo und ÖV realistisch ist, wenn räumliche Distanzen, Topografie und fehlende separate ÖV-Trassen in vielen Bereichen die Möglichkeiten einschränken? Wie wird der im Planungsgrundsatz geforderte Einbezug der Bevölkerung umgesetzt, und wurde geprüft, ob die angestrebte Veränderung der Mobilitätskultur tatsächlich dem Willen der Einwohnerinnen und Einwohner von Frauenfeld entspricht? • Wie wird verhindert, dass eine «strategische Steuerung des MIV» faktisch zu einer Verdrängung oder Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs führt und damit die Erreichbarkeit von Innenstadt, Arbeitsplätzen und Dienstleistungen beeinträchtigt?
3 Herausforderungen	21	Zentrale Herausforderungen für die Verkehrsrichtplanung sind daher: • Die Entflechtung der Verkehrsmittel • Die strategische Integration des Veloverkehrs	• Wie wird sichergestellt, dass die kantonalen Grundsätze einer ausgewogenen Verkehrsentwicklung eingehalten werden und nicht einzelne Verkehrsmittel einseitig bevorzugt bzw. eingeschränkt werden? • Welche konkreten Massnahmen und Ziele sind vorgesehen, um auch die Bedürfnisse des

		• Die Schaffung eines modalen Gleichgewichts zugunsten platzeffizienter Mobilitätsformen. • Die Umsetzung einer differenzierten strassenräumlichen Gestaltung entsprechend dem Verkehrsangebot • Die Weiterentwicklung und Abstimmung des öffentlichen Verkehrs auf die Siedlungsentwicklung • Die Aufwertung des öffentlichen Raums Hier werden nur Punkte beschrieben, welche den Fuss- und Veloverkehr stärken und den MIV einschränken. Sehr einseitige Interpretation der kantonalen Grundsätze.	motorisierten Individualverkehrs (MIV), insbesondere von Gewerbe, Pendlern und mobilitätseingeschränkten Personen, angemessen zu berücksichtigen? • Wie wird das angestrebte «modale Gleichgewicht» definiert, und nach welchen objektiven Kriterien wird beurteilt, wann eine Verkehrsverlagerung zulasten des MIV noch verhältnismässig ist? • Wurde untersucht, welche Auswirkungen die geplante Stärkung von Fuss- und Veloverkehr sowie des öffentlichen Verkehrs auf Erreichbarkeit, Verkehrsfluss, Wirtschaft und Versorgung der Stadt Frauenfeld hat?
4 Variantenstudium	22	Seit wann gehört ein Variantenstudium in einen Richtplan? Im Richtplan sollte das Variantenstudium bereits eingeflossen sein. Dieses Kapitel muss entfernt werden, da man sonst wieder nicht weiss, in welche Richtung es gehen soll.	• Warum werden Variantenprüfungen als Bestandteil des Richtplans aufgeführt, obwohl ein Richtplan grundsätzlich die abgestimmte Zielrichtung und räumliche Strategie festlegen sollte, und welche verbindliche Aussage ergibt sich daraus für die zukünftige Verkehrsplanung?
4.3 Evaluation	37	Die Priorisierung der Variante 2 zeigt klar auf, dass der MIV an unterster Stelle steht. Die Variante 5.2 weist in allen Bereichen eine Verbesserung auf.	• Nach welchen objektiven Kriterien wurde die Priorisierung der Varianten vorgenommen, und warum wird eine Variante bevorzugt, obwohl sie offenbar zu einer schlechteren Situation für den MIV führt, während Variante 5.2 in mehreren Bereichen bessere Ergebnisse erzielt?
4.4 Diskussion und Schlussfolgerung	37	«Es bleibt offen, ob die Kapazitäten ausreichen, wenn nur eine Hauptachse von Süd nach Nordost besteht.». Dies ist eine unglaubliche Aussage in einem Richtplan, bei dem nach Jahrzehnten ohne Begründung eine Entlastungsstrasse gestrichen	• Wie kann ein Richtplan eine einzige Hauptverkehrsachse als zukünftige Lösung vorsehen, wenn gleichzeitig offenbleibt, ob deren Kapazität langfristig ausreicht? • Auf welcher fachlichen Grundlage wurde, die im kantonalen Richtplan enthaltene Umfahrungsoption im kommunalen Richtplan nicht weiterverfolgt bzw.

		wurde und zeigt klar auf, dass diese im Richtplan fehlt. Bei der Umfahrung weicht der städtische Richtplan vom übergeordneten, kantonalen Richtplan ab. Im kantonalen Richtplan ist die Umfahrung enthalten.	gestrichen, obwohl die Kapazitätsfrage weiterhin ungeklärt ist? Wie wird sichergestellt, dass der kommunale Richtplan mit den übergeordneten kantonalen Planungen abgestimmt ist und keine widersprüchlichen Zielsetzungen zwischen Stadt und Kanton entstehen?
4.4 Diskussion und Schlussfolgerung	39	Bei der favorisierten Variante 2 würde die Ringstrasse künftig in ihrer Bedeutung einer Kantonsstrasse entsprechen. Da ist mit grossem Widerstand von den betroffenen Anwohnern zu rechnen inklusive der Kantonsschule. Als Rückfallebene wird die Variante 5.1 genannt. Die Variante 5.1 schneidet aber am schlechtesten ab von allen Varianten!	- Welche Auswirkungen auf Anwohner, Schulen und angrenzende Nutzungen wurden bei der Aufwertung der Ringstrasse zu einer übergeordneten Verkehrsachse untersucht, insbesondere hinsichtlich Lärm, Sicherheit und Aufenthaltsqualität? - Wie wurde die Variante 2 als Favorit ausgewählt, obwohl absehbare Konflikte mit betroffenen Anwohnern und der Kantonsschule bestehen und offenbar mit erheblichem Widerstand zu rechnen ist? - Warum wird die Variante 5.1 als Rückfallebene weiterverfolgt, obwohl sie in der Bewertung am schlechtesten abschneidet, und welche konkreten Kriterien würden einen Wechsel zu dieser Variante rechtfertigen?
5.1 Gesamtverkehr	40	Leider entspricht die Abbildung 33 nicht den Ausführungen des Richtplans. Dieser widerspiegelt eine klare Benachteiligung und Unterordnung des MIV in allen Bereichen.	Wie wird begründet, dass die Darstellung in Abbildung 33 mit den Zielsetzungen des Richtplans übereinstimmt, wenn sie aus Sicht der Bewertung eine einseitige Benachteiligung und Unterordnung des MIV gegenüber anderen Verkehrsmitteln erkennen lässt?
5.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	41/ 42	Im Kapitel MIV wird vorwiegend von Entlastung von Strassen und Quartieren gesprochen. Höchstwahrscheinlich wird der MIV in den nächsten Jahren auch in Frauenfeld weiterhin zunehmen, auch wenn dies die Autoren des Berichts nicht wahrhaben wollen.	Welche verkehrsrelevanten Prognosen und Szenarien liegen dem Richtplan zugrunde, und wie wird berücksichtigt, dass der MIV trotz angestrebter Verlagerungsmassnahmen aufgrund von Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Mobilitätsentwicklung weiterhin zunehmen könnte?

5.4 Veloverkehr	44	Der Richtplan widerspricht in einigen Teilen den aktuellen Bauabsichten. Bei der Ringstrasse besteht die Absicht, diese für den Veloverkehr wesentlich aufzuwerten (vermutlich mit Enteignungen). Im Teilplan Veloverkehr ist sie aber nicht erwähnt. Die Zürcherstrasse Ost ist als Velonebenverbindung aufgeführt. Angesichts dieser Klassifizierung erstaunt es sehr, dass dies überhaupt nicht oder viel zu wenig in das aktuelle Projekt eingeflossen ist. Die Velovorzugsroute Bahnhof bis Langdorf ist als Netzlücke aufgeführt, obwohl diese längst hätte umgesetzt werden müssen. Wie soll dies nach Jahren plötzlich realisiert werden?	• Wie wird sichergestellt, dass der Richtplan mit bereits laufenden oder geplanten Bauprojekten abgestimmt ist, wenn wichtige Veloverbindungen und Aufwertungen darin nicht oder unzureichend berücksichtigt werden? • Warum wurde die Einstufung der Zürcherstrasse Ost als Velonebenverbindung offenbar nicht ausreichend in die aktuelle Projektierung integriert, und wie wird diese Zielsetzung nachträglich umgesetzt? • Welche konkreten Hindernisse haben die Umsetzung der Velovorzugsroute Bahnhof–Langdorf bisher verhindert, und mit welchen verbindlichen Massnahmen, Terminen und Finanzierungslösungen soll diese bestehende Netzlücke nun geschlossen werden?
6 Anhang	48/ 51	Diese Darstellungen ohne absolute Zahlen sind nicht einfach zu interpretieren und daher nicht geeignet. Z.B. eine grosse Veränderung, aber auf tiefem Niveau, erzeugt einen dicken Strich. Absolut gesehen ist der Verkehr vielleicht immer noch gering. Oder ein grüner Strich kann immer noch eine problematische Verkehrsbelastung sein. Zu diesen Grafiken gehört eine Erklärung/Interpretation. Die Abbildungen zeigen somit lediglich auf, wo Verbesserungen und wo Verschlechterungen stattfinden. Ob dies im Sinne der Bevölkerung ist, darf bezweifelt werden. Z.B. Erhöhung der Verkehrsbelastung Reutenenstrasse +150 % oder Talackerstrasse + 700% (Variante 2). Dass bei einigen Modellen eine Entlastungsstrasse via Almend miteinbezogen ist erstaunt sehr. Hat man dieses Zugeständnis	• Warum werden die Verkehrsdarstellungen ohne absolute Verkehrszahlen veröffentlicht, und wie wird sichergestellt, dass die Bevölkerung die tatsächlichen Auswirkungen und Belastungsgrössen korrekt beurteilen kann? • Welche konkreten Auswirkungen haben die ausgewiesenen Verkehrszunahmen in einzelnen Strassen (z. B. Reutenenstrasse oder Talackerstrasse) auf Anwohner, Sicherheit und Lebensqualität, und wie werden diese Belastungen bewertet? • Nach welchen Kriterien wird beurteilt, ob eine Verkehrsverlagerung als Verbesserung gilt, wenn gleichzeitig einzelne Quartiere deutlich stärker belastet werden und dadurch neue Konflikte entstehen? • Auf welcher Grundlage wird eine Entlastungsstrasse über die Allmend in Varianten berücksichtigt, und liegen dafür bereits die

		der Armee bereits oder plant man auch gegenüber dem Bund ohne Absprache mit dem Grundeigentümer?	notwendigen Abstimmungen mit der Armee bzw. dem Grundeigentümer vor?
--	--	--	--

Unsere Schlussfolgerung

Der kommunale Verkehrsrichtplan ist in seiner heutigen Form nicht entscheidungsreif und muss zur Überarbeitung zurückgewiesen werden. Er enthält zahlreiche offene Fragen, unzureichend belegte Annahmen, widersprüchliche Zielsetzungen und geht in vielen Bereichen über die eigentliche Funktion eines Richtplans hinaus.

Ein Richtplan soll die langfristigen **Rahmenbedingungen, Zielsetzungen und räumlichen Leitlinien** für die Entwicklung der Stadt festlegen. Er darf jedoch nicht bereits konkrete Massnahmen, detaillierte Verkehrsführungen oder abschliessende Umsetzungsentscheide vorwegnehmen, die in nachgelagerten Planungs- und politischen Verfahren zu prüfen und zu beschliessen sind.

Vor einer erneuten politischen Beratung sind deshalb die Grundlagen zu überarbeiten, die Auswirkungen transparent darzustellen und die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden ausgewogen zu berücksichtigen. Erst wenn der Richtplan auf seine eigentliche Funktion als strategisches Rahmeninstrument zurückgeführt, die Bevölkerung angemessen einbezogen und die offenen Fragen geklärt sind, kann er eine tragfähige Grundlage für die zukünftige Verkehrsentwicklung von Frauenfeld bilden.

Vernehmlassung Richtplan Energie Stadt Frauenfeld

Allgemein

Das Energiekonzept und die Klimastrategie des Kantons Thurgau legt fest, dass der Verbrauch fossiler Brenn- und Treibstoffe reduziert, der Elektrizitätsverbrauch stabilisiert sowie der Ausbau der Wärme- und Elektrizitätsproduktion aus erneuerbaren Energiequellen erhöht werden soll. Die direkten Treibhausgasemissionen sollen um 50% gegenüber 1990 gesenkt werden. Die Stadt Frauenfeld legt auf Grund des Erreichens des Labels «Energistadt Gold» massiv schärfere Zielwerte fest.

Zielwerte Stadt Frauenfeld

Anlässlich der Rezertifizierung des Labels «Energistadt Gold» im Jahre 2022 hat der Stadtrat vier energie- und klimapolitische Ziele für die Stadt Frauenfeld definiert:

- Erreichen der 2000-Watt-Gesellschaft bis im Jahr 2050
- Reduktion der Treibhausgasemissionen auf Stadtgebiet auf Netto-Null bis im Jahr 2050
- Ausbau der lokalen Elektrizitätsproduktion aus erneuerbaren Quellen auf jährlich 37 Gigawattstunden (GWh) bis im Jahr 2030
- Bei eigenen Bauten und Anlagen:
Reduktion der Treibhausgasemissionen auf Null und Umrüstung auf 100 Prozent erneuerbare Energie bis im Jahr 2040

Diese Zielsetzungen wurden vom Stadtrat ohne Einhaltung demokratischer Gepflogenheiten gesetzt.

Ebenfalls wurde eine Prüfung der Zielerreichung mit Einbezug der ökonomischen Gegebenheiten der Stadt Frauenfeld mit grösster Wahrscheinlichkeit nicht durchgeführt.

Bereich	Kapitel	Antrag	Offene Fragen
E-1 Realisierung von geplanten thermischen Netzen und einer	E-1.1 / E-1.2	Die Aufteilung in Fernwärme West und -Altstadt ist für einen Richtplan zu eng gefasst. Es sollte heissen; Ein Fernwärmenetz soll, wo es ökologisch und ökonomisch Sinn macht, realisiert werden.	• Warum legt sich der Richtplan bereits auf die Gebiete «Fernwärme West» und «Fernwärme Altstadt» fest, anstatt den Ausbau eines Fernwärmenetzes grundsätzlich dort vorzusehen, wo dieser ökologisch und ökonomisch sinnvoll ist? • Nach welchen konkreten Kriterien wird beurteilt, ob ein Fernwärmenetz ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll ist, und wie wird sichergestellt, dass auch zukünftige Entwicklungen und neue Potenziale ausserhalb der heute

			definierten Gebiete berücksichtigt werden?
E-2 Prüfung des Ausbaus thermischer Netze und neuer Energiezentralen	E-2.1 / E-2.2 / E-2.3 / E-2.4 / E2.5 / E-2.6 / E-2.7 / E-2.8 / E-2.9	Die zu prüfenden Energiequellen in den einzelnen Bereichen sollten nicht vorgegeben werden. Bei der Prüfung wäre herauszufinden, welches für den jeweiligen Bereich die ökologisch und ökonomisch beste Variante wäre. Des Weiteren sollte klar ausgewiesen werden wie viel vom jetzigen und mittelfristigen Energiebedarf abgedeckt werden kann. Energiesicherheit und Energiekosten sollten im Fokus stehen.	• Warum werden im Richtplan für einzelne Gebiete bereits bestimmte Energiequellen vorgegeben, anstatt eine technologieoffene Prüfung durchzuführen, welche Lösung ökologisch und wirtschaftlich die beste ist? • Wie hoch ist der Anteil des heutigen sowie des mittelfristig erwarteten Energiebedarfs, der mit den vorgesehenen Energiequellen tatsächlich gedeckt werden kann, und wo bestehen Versorgungslücken? • Wie stellt der Richtplan sicher, dass neben den Klimazielen auch die Energiesicherheit, die Versorgungssicherheit und langfristig tragbare Energiekosten für Bevölkerung, Gewerbe und Industrie gleichwertig berücksichtigt werden?
E-4 Ausrichtung der Gasnetzplanung auf ein Zielnetz Prozessgasversorgung		Die Ausrichtung des Gasnetzplans auf Prozessgasversorgung bringt eine Stilllegung von Leitungen und oder den Rückbau von Leitungen mit sich. Das bedeutet Vernichtung von Volksvermögen. Ein solcher Entscheid sollte vom Volk mitbestimmt werden (Volksabstimmung). Ist die Versorgungssicherheit der Privathaushalte ab 2040 noch sichergestellt? Welche Alternative bietet man Grundeigentümern von Gebieten an, die nicht an ein thermisches Netz angeschlossen werden können?	• Wie wird die Versorgungssicherheit der Privathaushalte ab 2040 gewährleistet, insbesondere in Gebieten, die nicht an ein thermisches Netz angeschlossen werden können? • Welche technisch, ökologisch und wirtschaftlich tragbaren Alternativen stehen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zur Verfügung, wenn der Gasanschluss aufgehoben wird und kein thermisches Netz verfügbar ist? • Wie begründet die Stadt den Rückbau bestehender Gasleitungen trotz des damit verbundenen Verlusts an öffentlichem Vermögen, und weshalb soll über einen

			solchen Grundsatzentscheid keine Volksabstimmung stattfinden?
E-6 Ausrichtung der Elektrizitätsnetzplanung auf die Zukunft		Im Vordergrund sollte eine sichere und kostengünstige Stromversorgung stehen. Keine Einschränkungen der Energieträger. Strom aus Atomkraftwerken muss mit einbezogen sein. Wie wird der Ausbau dieses Elektrizitätsnetzes finanziert mit der geplanten Substitution fossiler Energieträger?	• Wie stellt der Richtplan eine sichere, kostengünstige und langfristig stabile Stromversorgung sicher, wenn alle verfügbaren Energieträger technologieoffen berücksichtigt werden sollen? • Wie wird der notwendige Ausbau der Elektrizitätsinfrastruktur zur Substitution fossiler Energieträger finanziert, und welche Auswirkungen haben die daraus entstehenden Investitionen auf die Stromkosten für Bevölkerung, Gewerbe und Industrie?
E-8 Umsetzung und Weiterführung der PV-Strategie	E-15 / E-16	Keine neuen Verordnungen, Gesetze, Richtlinien. Auch keinen Standard für energetische Anforderungen in Gestaltungsplanungen. Diese haben im Richtplan nichts zu suchen, das muss über das Parlament bestimmt werden.	• Warum werden im Richtplan zusätzliche energetische Anforderungen, Standards und Vorgaben festgelegt, obwohl solche verbindlichen Regelungen eine politische Grundlage durch Parlament oder Gesetzgebung benötigen und nicht über den Richtplan eingeführt werden sollten?
4.4 Elektromobilität		Die Degradierung des MIV hat im Bereich Energie nichts verloren. Damit findet ein zu grosser Eingriff in die Persönlichkeitsrechte der Bevölkerung statt. Zudem ist sie diskriminierend gegenüber Personen, die auf den MIV angewiesen sind (Grossfamilien, Personen mit eingeschränkter Mobilität, etc.)	• Warum werden verkehrspolitische Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Energierichtplan behandelt, obwohl diese Massnahmen über die Energiefrage hinausgehen und direkt die Mobilitätsfreiheit der Bevölkerung betreffen? • Wie stellt die Stadt sicher, dass Massnahmen zur Reduktion des MIV nicht zu einer Benachteiligung von Personen führen, die aufgrund ihrer Lebenssituation oder eingeschränkter Mobilität auf das Auto angewiesen sind?

E-9 Planung und Realisierung von Ladeinfrastruktur beim neuen Stadtbusdepot		Das Thema hat im Richtplan nichts zu suchen. Das Projekt muss ausgearbeitet werden und vom Volk genehmigt werden.	• Warum wird ein konkretes Projekt bereits im Richtplan verankert, obwohl zuerst eine detaillierte Projektierung, eine transparente Prüfung der Auswirkungen und eine demokratische Genehmigung durch die Bevölkerung erforderlich wären?
E-10 Unterstützung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur		Das hat im Richtplan nichts zu suchen. Wenn die Stadt die Ladeinfrastruktur subventionieren will, muss das über das Budget abgewickelt werden.	• Warum wird die Förderung oder Subventionierung von Ladeinfrastruktur im Richtplan festgelegt, obwohl solche finanziellen Unterstützungen über das ordentliche Budget und damit über den politischen Entscheidungsprozess des Parlaments beschlossen werden sollten?
E-11 Festlegung eines Gebäudestandards für stadteigene Liegenschaften		Die geltenden Bauvorschriften sind ausreichend. Die Stadt muss nicht noch eigene Standards festlegen, welche zu unnötigen Mehrkosten führt. Wie viel kostet den Steuerzahler den Umbau aller stadteigener Gebäude weg von der fossilen Energie?	• Warum sollen im Richtplan zusätzliche energetische Standards für Gebäude eingeführt werden, obwohl die bestehenden gesetzlichen Bauvorschriften bereits Anforderungen an die Energieeffizienz stellen und zusätzliche Vorgaben zu höheren Baukosten führen können? • Welche Gesamtkosten entstehen der Stadt und damit den Steuerzahlenden durch die Umrüstung aller stadteigenen Gebäude weg von fossilen Energieträgern, und wie werden diese Investitionen finanziert?
E-12 Anwendung der Energieplanung bei stadteigenen Liegenschaften		Bestehende städtische Liegenschaften dürfen nicht aus ideologischen Gründen unnötig umgebaut werden. Umbau nur wenn die Liegenschaft saniert werden muss.	• Nach welchen objektiven Kriterien entscheidet die Stadt, wann bestehende städtische Liegenschaften energetisch umgebaut werden, und wie wird sichergestellt, dass Investitionen nur bei ausgewiesenem Sanierungsbedarf erfolgen? • Wie stellt die Stadt sicher, dass energetische Massnahmen wirtschaftlich

			vertretbar sind und nicht zu unnötigen Belastungen für die Steuerzahlenden führen?
E-15 Revision des Baureglements: Aufnahme von energetischen Anforderungen		Eine Änderung, Anpassung oder Ergänzung im Baureglement gehört nicht in den Richtplan, da dies über das Parlament laufen muss.	• Warum werden mögliche Änderungen, Anpassungen oder Ergänzungen des Baureglements bereits im Richtplan aufgeführt, obwohl solche verbindlichen Vorschriften über das ordentliche politische Verfahren durch das Parlament beschlossen werden müssen? • Wie stellt die Stadt sicher, dass der Richtplan nicht faktisch neue baurechtliche Vorgaben schafft, bevor diese demokratisch durch das zuständige politische Gremium geprüft und beschlossen wurden?
E-16 Standards für energetische Anforderungen in Gestaltungsplanungen		Keine zusätzlichen Standards. Die bestehenden Standards reichen. Das gehört nicht in den Richtplan, das Thema muss vom Parlament bearbeitet werden.	• Warum sollen im Richtplan zusätzliche Standards festgelegt werden, obwohl die bestehenden gesetzlichen Vorgaben bereits ausreichend sind und zusätzliche Anforderungen zu höheren Kosten führen können? • Warum werden Themen mit verbindlichen oder finanziellen Auswirkungen im Richtplan geregelt, anstatt sie dem ordentlichen politischen Entscheidungsprozess durch das Parlament zu überlassen?

Analyse des Energieberichtes

Der Bericht beschreibt zwar die angestrebte Entwicklung, enthält jedoch kaum Aussagen zu den finanziellen Auswirkungen der vorgesehenen Massnahmen. Insbesondere fehlen Angaben zu den Investitions- und Betriebskosten sowie zu den volkswirtschaftlichen Gesamtkosten der Transformation.

Offene Fragen

- Mit welchen Gesamtkosten für die Umsetzung der Energieziele bis 2050 ist für Stadt, Bevölkerung und Wirtschaft zu rechnen?
- Welche Investitionen sind für den Ersatz bestehender Öl- und Gasheizungen erforderlich und wer trägt diese Kosten?
- Welche Kosten entstehen durch den Ausbau der Fern- und Nahwärmenetze?
- Welche Investitionen sind für den Ausbau und die Verstärkung des Stromnetzes aufgrund zusätzlicher Wärmepumpen, Elektromobilität und Photovoltaik notwendig?
- Wie werden die notwendigen Netzverstärkungen, Transformatoren, Speicher und Lastmanagementsysteme finanziert?
- Welche Auswirkungen haben die geplanten Massnahmen auf Strompreise, Netznutzungsgebühren und Wärmeversorgungskosten?
- Wie wird die Versorgungssicherheit insbesondere während der Wintermonate gewährleistet?
- Welche Risiken bestehen, falls die erwarteten Potenziale bei Biomasse, Abwärme oder Geothermie nicht im vorgesehenen Umfang verfügbar sind?
- Warum enthält der Bericht keinen Vergleich der Gesamtkosten verschiedener Versorgungsvarianten (Elektrifizierung, Fernwärme, erneuerbare Gase oder Kombinationen)?
- Nach welchen Kriterien werden die einzelnen Massnahmen priorisiert, wenn deren Wirtschaftlichkeit nicht ausgewiesen wird?

Fazit

Der Energiebericht liefert eine fundierte technische und strategische Grundlage für die zukünftige Energieplanung der Stadt Frauenfeld. Für eine umfassende politische Entscheidungsgrundlage fehlen jedoch wesentliche Informationen zu Kosten, Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und Versorgungssicherheit. Ohne diese Angaben lässt sich die Tragbarkeit der vorgesehenen Massnahmen für Bevölkerung, Unternehmen und öffentliche Hand nur unzureichend beurteilen.