

# Aufwertung Strassenräume Innenstadt - Auswertung Mitwirkung Phase II

Bericht

Version 1.0 vom 15. Januar 2024



## INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangslage .....	3
2. Einbettung in Gesamtstrategie .....	3
3. Ziele Mitwirkung Phase II .....	4
4. Zielgruppen .....	5
5. Zeitrahmen orientiert am Gesamtprojekt .....	5
6. Methoden.....	5
6.1. Infoveranstaltung .....	5
6.2. «offenes StadtLabor» .....	5
6.3. «Info-Werkstatt» - individuell buchbares Angebot für Gruppen, Vereine und Verbände..	5
6.4. Online Format «mein Thurgau» .....	6
7. Fragestellungen .....	6
8. Auswertung der Ergebnisse.....	6
8.1. Infoveranstaltung .....	6
8.2. «offenes StadtLabor» .....	6
8.3. «Info-Werkstatt» - individuell buchbares Angebot für Gruppen, Vereine und Verbände..	7
8.4. Online Format «mein Thurgau» .....	7
9. Summarische Auswertungen online .....	7
9.1. Wie gefällt Ihnen die skizzierte Stossrichtung? - online .....	7
9.2. Bewertung der Bedürfnisse und Wünsche in den Zielfaktoren - online .....	8
10. Summarische Auswertung StadtLabor .....	9
10.1. Wie gefällt Ihnen die Skizzierte Stossrichtung – analog .....	9
10.2. Bewertung der Bedürfnisse und Wünsche in den Zielfaktoren - analog .....	10
10.3. Kommentare zu den Stossrichtungen und Spannungsfeldern – analog.....	10
11. Zusammenzug der Aussagen online/offline summarisch .....	10
12. Zusammenfassung der meistgenannten Rückmeldungen.....	11
Anhang.....	13
a) Transkription Kommentare Mitwirkung Phase II.....	14
b) Stellungnahmen von Verbänden, Parteien und Einzelpersonen .....	36

# 1. Ausgangslage

Die Stadt Frauenfeld ist bereits heute ein attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum. Damit das auch in Zukunft so bleibt, soll die Innenstadt mit der Altstadt als Herz und als Visitenkarte aufgewertet werden. Mit einem Rahmenkredit für die Aufwertung diverser Strassenräume in der Innenstadt wird ein Zeichen zur Stärkung von Frauenfeld und der Region gesetzt.

Das vom Bund und dem Kanton mitfinanzierte Programm «mfg» zur Attraktivierung der Innenstadt zielt darauf ab, mit Gewerbe, Bevölkerung und Eigentümerschaft zusammen, Leben in das regionale Zentrum zu bringen. Teil der Massnahmen war im Jahre 2021 die Erhebung der Ansprüche an die Freie-Strasse. Diese, wie auch die gesamte Innenstadt sowie weitere Strassenräume sollen attraktiver und einladender gestaltet werden. Bis 2027 stehen für die Aufwertung der Strassenräume in der Innenstadt aus den ersten beiden Agglomerationsprogrammen Bundesbeiträge bereit. Diese Mittel möchte der Stadtrat abschöpfen und die Planung und Umsetzung der Aufwertungsmaßnahmen in der Innenstadt entsprechend priorisieren.

Damit dies möglich ist, startete der Planungsprozess mit einem frühzeitigen Richtungsentscheid des Volkes zum Rahmenkredit. Gleichzeitig sollte die Bevölkerung die Rolle des Autos in der Altstadt klären. Der Entscheid zu dieser Grundsatzfrage erfolgte im Juni 2022, schafft klare Rahmenbedingungen und hat grossen Einfluss auf die Ausgestaltung der Detailprojekte.

Nach Bekanntwerden der Ergebnisse aus der Abstimmung wurde ein breit angelegter Mitwirkungsprozess lanciert, der in unterschiedlichen Etappen und unterschiedlicher Tiefe eine Antwort gibt, welche Massnahmen sich die Bevölkerung in der Innenstadt wünscht, was die Infrastruktur leisten muss und welche Prioritäten in der Projektausarbeitung gesetzt werden sollen.

## 2. Einbettung in Gesamtstrategie

Zentrales Ziel in der Kommunikation mit der Öffentlichkeit ist es, stets aufzuzeigen in welchem übergeordneten Planungsrahmen das Vorgehen eingebettet ist. Im Koordinationsplan Stadtentwicklung präzisiert der Stadtrat die Abfolge der übergeordneten Planung und die jeweilige Abhängigkeit davon.

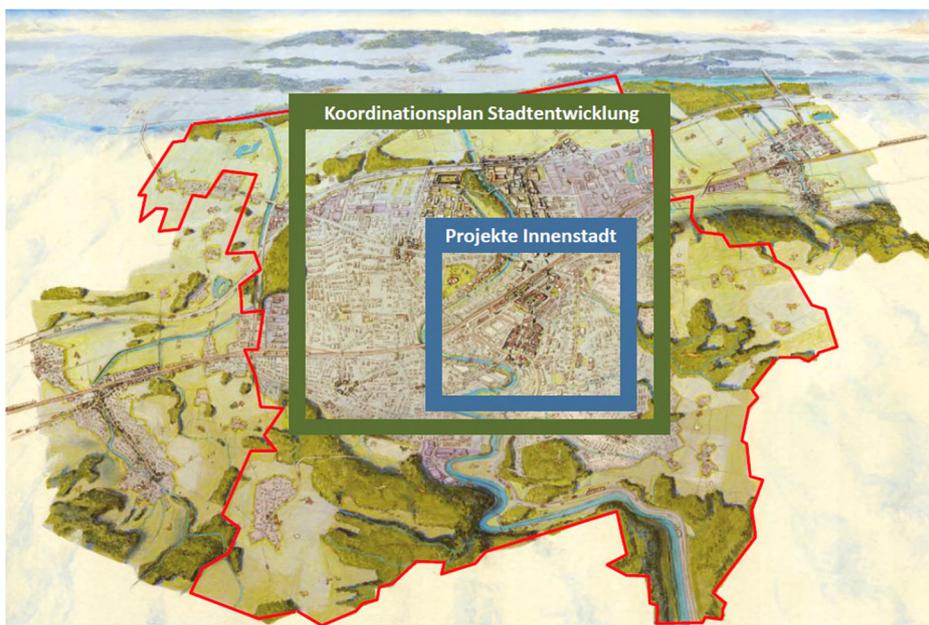


Abbildung 1: Koordinationsplan Stadtentwicklung

In den nächsten 20 Jahren stehen sechs Schlüsselgebiete (Murg Auen Park bereits umgesetzt) im Vordergrund. Aus diesem Grund sind hier - neben den Kernbotschaften aus der Abstimmungsbroschüre - auch die Leitsätze aus dem Gesamtbild aufgeführt. Diese dienen unter anderem

dazu, die Einordnung in übergeordnete Ziele sicher zu stellen. Die in diesem Zusammenhang zentralen Leitsätze zur räumlichen Entwicklung lauten:



Abbildung 2: Leitsätze aus dem Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld

### 3. Ziele Mitwirkung Phase II

Die Phase II der Mitwirkung BGK Innenstadt baut auf der Phase I auf, die von Dezember 2022 bis März 2023 durchgeführt wurde und vertieft deren Ergebnisse.

Grundsätzlich geht es darum, die Ziele, die durch die Planungsteams aus den Ergebnissen abgeleitet sind, zu konsolidieren, zu validieren und Vertrauen der Bevölkerung in die Umsetzung herzustellen.

In dieser zweiten Phase wurde angestrebt, dass die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Frauenfeld erkennen, wie ihre Anliegen, Bedürfnisse und Kommentare aus der ersten Phase in den Prozess eingeflossen sind und entlang der Rahmenbedingungen zu einem ersten Umsetzungsvorschlag ausgearbeitet wurden. Damit wird sichtbar, dass

- die Bevölkerung bei der detaillierten Ausarbeitung der Projekte in den Prozess (Mitwirkung) eingebunden ist und die Anliegen und Bedürfnisse eingebracht werden konnten.
- spätestens bei der Auflage der konkreten Projekte (Phase 3) noch weitere Möglichkeiten der Mitsprache bestehen.

Es gilt zu erfahren, ob im Entwurfsprozess ein besonderes Augenmerk auf die richtigen Themen gelegt wurde, ob die Versprechen zu «im grünen Stadtraum leben», «sich zuverlässig und sicher im Stadtraum bewegen» und «das Herz der Stadt stärken» eingelöst wurde, welche Referenzen Identität und Aufenthaltsqualität dies in den einzelnen Orten/Strassenzügen bietet und ob die angebotenen Lösungsvorschläge (Stimmungsbilder) den geäußerten Ansprüchen und Bedürfnissen entsprechen. Ebenfalls muss deutlich werden, dass innerhalb der gegebenen Rahmenbedingungen nicht alle formulierten Wünsche in die Umsetzung einfließen. Die Methodik dient dazu, um im Dialog zu erfahren, was im gegebenen Rahmen möglich ist und was nicht.

## 4. Zielgruppen

Es wird im gesamten Prozess grundsätzlich zwischen zwei Zielgruppen unterschieden. Zum einen ist dies die Bevölkerung der Stadtquartiere und der Region, die als Nutzerinnen und Nutzer der Innenstadt relevant sind. Zum anderen sind dies die unmittelbar betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner, die zu den konkreten Umsetzungsplänen in einer dritten Phase befragt werden. Grundsätzlich wird ein möglichst breites Segment der Bevölkerung angesprochen. Sowohl Kinder als auch Jugendliche, Menschen mit einem eher niederen Bildungsstand, Menschen mit Migrationshintergrund und alle, die sich gerne in die Gestaltung von Stadtleben und Stadtraum einbringen möchten, werden abgeholt.

## 5. Zeitrahmen orientiert am Gesamtprojekt

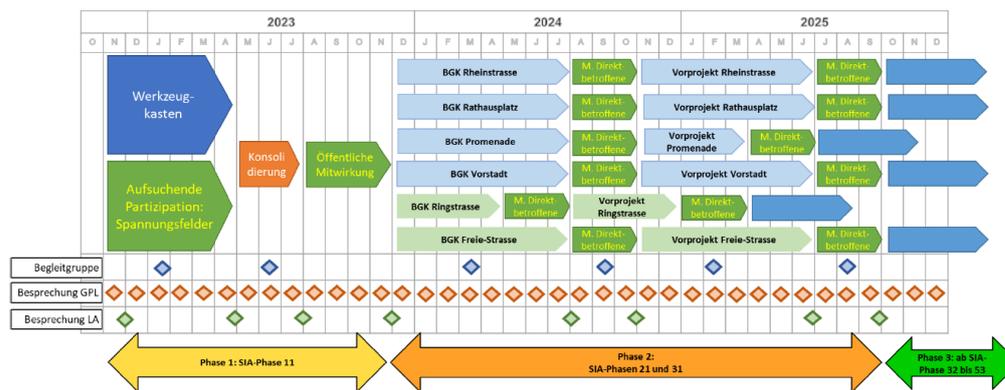


Abbildung 3: Zeitrahmen Aufwertung Strassenräume Innenstadt

## 6. Methoden

Der Anspruch an die Methodenvielfalt ist weiterhin hoch, um die gesetzten Ziele zu erreichen. So werden auch in dieser Phase unterschiedliche Methoden gewählt, die unterschiedliche Personengruppen erreichen.

### 6.1. Infoveranstaltung

Anlässlich einer Infoveranstaltung zu Beginn der Mitwirkung Phase II wurden die Ergebnisse aus der Mitwirkung Phase I und die ersten Stimmungsbilder der Planungsteams vorgestellt und erklärt. Die Infoveranstaltung diente als Auftakt und zielte darauf ab, eine breite Bevölkerungsschicht zu erreichen. Wichtig war, das Vorgehen nochmals in einen übergeordneten Gesamtzusammenhang zu stellen, damit in wiederkehrender, einheitlicher Kommunikation die Projektverortung klar wird. Die Veranstaltung wurde am 15. August 2023 durchgeführt. Ein expliziter Mitwirkungsteil war nicht geplant, vielmehr konnten Fragen zu den vorgestellten Stimmungsbildern und den Spannungsfeldern diskutiert werden.

### 6.2. «offenes StadtLabor»

Anschliessend an die Infoveranstaltung eröffnete im StadtLabor eine Dauerausstellung, in der die Ergebnisse vorgestellt und erklärt wurden. Die Ausstellung hatte einen interaktiven Charakter, der einlud, mitzuwirken. Ziel des offenen StadtLabors war es, möglichst vielen Menschen Zugang zu Informationen und Mitwirkung zu bieten, damit das Vorgehen breit abgestützt ist. Die Methodik orientierte sich an den obengenannten Zielen.

### 6.3. «Info-Werkstatt» - individuell buchbares Angebot für Gruppen, Vereine und Verbände

Dieses Angebot richtete sich an alle Verbände, Vereine, Organisationen und Gemeinschaften, die sich gerne ein individuelles Bild der Situation machen und mit den Verantwortlichen in einen Aufwertung Strassenräume Innenstadt - Auswertung Mitwirkung Phase II

vertieften Dialog treten wollten. Das Format wurde insgesamt sechs Mal angeboten in der Zeit des offenen StadtLabors. Ziel war ein flexibles Format, das allen Gruppierungen die Möglichkeit eröffnet, sich zu beteiligen (z.B. Kinderrat, Jugendrat, Parteien, Menschen mit Beeinträchtigung etc.). Insbesondere sollte damit Vertrauen geschaffen werden, zum offenen Dialog, zur individuellen Erklärung und zur vertieften Diskussion. Das Format hat auch einen Charakter, der spezifische Fragestellungen zulässt und einen gewissen Schutz in den Diskussionen bietet (vulnerable Menschen).

#### **6.4. Online Format «mein Thurgau»**

Auf der Plattform [www.frauenfeld.meinthurgau.ch](http://www.frauenfeld.meinthurgau.ch) wurden die Inhalte aufbereitet und entsprechend dargestellt. Auch hier gab es die Möglichkeit auf die Fragen zu antworten. Das Ziel war, über online Menschen zu erreichen, die sich nicht in den anderen Formaten beteiligen, sodass allen die Möglichkeit eröffnet wird, mitzuwirken. Insbesondere soll damit Vertrauen geschaffen werden, zum offenen Dialog und zur Meinungsbildung.

## **7. Fragestellungen**

Geeignete Fragestellungen werden aus den erarbeiteten Zielen der Planungsexpertinnen und Planungsexperten entwickelt. Diese wurden wie folgt gestellt:

- ⇒ Skalierung: auf einer Skala von 1 bis 5, «Sind die eingegangenen Kommentare und Bedürfnisse aus der Phase I, in den Stimmungsbildern richtig dargestellt?»
- ⇒ Skalierung: auf einer Skala von 1 bis 5, «Wie gefällt Ihnen die skizzierte Stossrichtung?»
- ⇒ Kommentare: «Gibt es weitergehende Wünsche/Anliegen/Bedürfnisse, die nicht berücksichtigt wurden?»

## **8. Auswertung der Ergebnisse**

Alle Ergebnisse wurden transkribiert, kategorisiert, fotografiert (StadtLabor) und entlang der Fragestellungen je Strassenzug aufbereitet und in diesem Bericht zusammengefasst, interpretiert und kommentiert. Dieser Bericht stellt eine der Grundlagen für die Weiterarbeit dar. Das gewählte Vorgehen und die unterschiedlichen Methoden waren wirkungsvoll, boten Gelegenheit mit unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen in Dialog zu treten und forderten ein hohes Mass an Flexibilität, Dialog und Interaktion. Zusammenfassend kann aus den Methoden folgendes resümiert werden:

### **8.1. Infoveranstaltung**

Die Infoveranstaltung wurde von rund 120 Interessierten aller Altersgruppen besucht und in den Diskussionen anschliessend an den Infoteil konnte viel Wohlwollen und Zustimmung festgestellt werden. Spannende Fragen wurden gestellt und durch die anwesenden Politikerinnen und Politiker und die Planungsteams individuell beantwortet.

### **8.2. «offenes StadtLabor»**

Das StadtLabor war während zwei Wochen an unterschiedlichen Zeiten geöffnet und Passantinnen und Passanten, wie auch zielstrebige Teilnehmende liessen sich mehrheitlich mit grossem Interesse in die komplexe Thematik einführen und stellten sich den Diskussionen. Insgesamt beteiligten sich an 12 Terminen jeweils zwischen 10 bis 50 Personen. Dies entspricht einer Teilnahme von rund 300 bis 350 Teilnehmenden. Interessant war zu beobachten, dass sich sowohl die Passantinnen und Passanten, wie auch die gezielt Mitwirkende, sehr viel Zeit nahmen und sich intensiv mit den Fragestellungen auseinandersetzten. Die Rückmeldungen sind dementsprechend differenziert und gut argumentiert. Festzustellen ist, dass mehrheitlich eine grosse Dankbarkeit geäussert wurde, das Format, die Gelegenheit und die Transparenz betreffend. Auch die didaktische Aufbereitung, sowie die gestalterische Qualität wurde allgemein positiv bewertet.

### 8.3. «Info-Werkstatt» - individuell buchbares Angebot für Gruppen, Vereine und Verbände

In diesem Format wurde Seitens Projektleitung mehr Zulauf erwartet. Die Gelegenheit, den Raum und die Ausstellung als Gruppierung exklusiv zu besuchen und individuelle Antworten auf die Fragen zu erhalten, wurde lediglich einmal gebucht. Dieses eine Mal fand jedoch eine rege Diskussion statt, die viele Fragen und Unklarheiten klären konnte. Der Kinderrat und der Jugendrat erhielten ebenfalls separate Termine, in denen zielgruppengerecht auf die Anliegen und die Fragestellungen eingegangen werden konnte. Die Dankbarkeit der Kinder und der Jugendlichen wurde offen und deutlich formuliert.

### 8.4. Online Format «mein Thurgau»

Auf der Plattform frauenfeld.meinthurgau.ch wurden in dieser Phase genau entgegengesetzt der ersten Phase, eher langfädige Dialoge geführt. Wichtige Anliegen wurden zum Teil mehrfach aufgeführt. Da diese personalisiert sind, fließen die einzelnen Beiträge derselben Person nicht mehrfach in die Auswertung ein, sondern lediglich einmal. Dies aus Gründen der Gleichbehandlung.

## 9. Summarische Auswertungen online

Alle eingegangenen Bewertungen wurden entlang der vom Lenkungsausschuss verabschiedeten Fragestellungen zusammengetragen, analysiert, kategorisiert und so aufbereitet, dass sie eine Antwort auf die Fragen der Planerinnen und Planer geben. In diesem Kapitel wird die online Bewertung der einzelnen Strassenabschnitte im Hinblick auf die Stimmungsbilder und die Spannungsfelder dargestellt.

### 9.1. Wie gefällt Ihnen die skizzierte Stossrichtung? - online

Die Möglichkeit der Online-Mitwirkung wurde dieses Mal etwas öfter genutzt, es bleibt aber weiterhin Luft nach oben, um diese Möglichkeit zu verbessern. Insgesamt gingen 521 Stimmen zu den einzelnen Strassenzügen ein, die in untenstehender Tabelle ersichtlich werden.

Gefällt Ihnen die skizzierte Stossrichtung und haben Sie weitergehende Wünsche und Anliegen?								
Bewertung	Rheinstrasse	Ringstrasse	Zürcherstrasse	Promenade	Rathausplatz	Freiestrasse	Total	
Ja	8	21	9	28	24	35	125	
Eher Ja	21	19	21	25	21	28	135	
Neutral	9	9	6	4	8	6	42	
Eher Nein	12	10	20	8	17	17	84	
Nein	31	21	27	21	23	12	135	
<b>Total</b>	<b>81</b>	<b>80</b>	<b>83</b>	<b>86</b>	<b>93</b>	<b>98</b>	<b>521</b>	

Abbildung 4: Beurteilung zur Frage wie die Stossrichtung gefällt - online

Aus obenstehenden Zahlen wird deutlich, dass die Lösungsvorschläge wie folgt beurteilt wurden:

- Die Rheinstrasse wird mit insgesamt 43 Nein/eher Nein-Stimmen ungenügend bewertet;
- Die Ringstrasse wird mit insgesamt 40 Ja/eher Ja-Stimmen eher gut bewertet;
- Die Zürcherstrasse wird mit insgesamt 47 Nein/eher Nein-Stimmen ungenügend bewertet;
- Die Promenade wird mit insgesamt 53 Ja/eher Ja-Stimmen sehr gut bewertet;
- Der Rathausplatz wird mit insgesamt 40 Nein/eher Nein zu 35 Ja/eher Ja-Stimmen sehr unterschiedlich bewertet;
- Die Freie-Strasse wird mit insgesamt 63 Ja/eher Ja-Stimmen sehr gut bewertet.

Im folgenden Diagramm sind die einzelnen Bewertungen der Strassenzüge dargestellt:

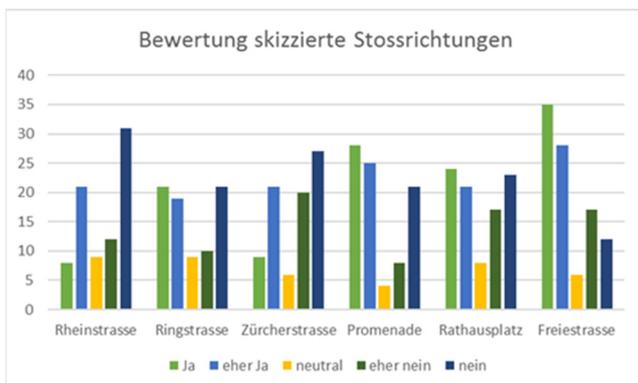


Abbildung 5: Bewertung der Stossrichtungen - online

## 9.2. Bewertung der Bedürfnisse und Wünsche in den Zielfaktoren - online

Die geäusserten Bedürfnisse und Wünsche aus der ersten Phase der Mitwirkung, wurden in Bezug zu den Rahmenbedingungen gesetzt und daraus ergaben sich Spannungsfelder. Diese Spannungsfelder sind Gegenstand der Diskussion und es ist beabsichtigtes Ziel unter dieser Fragestellung zu erfahren, wie gut diese Abweichungen akzeptiert werden und dies auf jedem Strassenzug. Dazu wurden folgende Bewertungen abgegeben, in der online Mitwirkung:

Hier zeigt das Bild der Bewertungen eine etwas andere Tendenz zur Aussage der Stossrichtungen.

- Die Freie-Strasse wird mit 4 von 5 Sternen 32 mal eher positiv bewertet;
- Der Rathausplatz wird mit 3 von 5 Sternen 31 mal eher neutral bewertet;
- Die Promenade wird mit 3 von 5 Sternen 28 mal eher neutral bewertet;
- Die Zürcherstrasse wird mit 3 von 5 Sternen 27 mal eher neutral bewertet;
- Die Ringstrasse wird mit 3 von 5 Punkten 28 mal eher neutral bewertet;
- Die Rheinstrasse wird mit 3 von 5 Sternen 30 mal eher neutral bewertet.

## 8.3 Kommentare zu den Stossrichtungen und den Spannungsfeldern - online

Insgesamt wurden 225 Kommentare zu den Stossrichtungen und den Zielfaktoren abgegeben. Diese sind im nachfolgenden Kapitel 10 aufbereitet. Weitere Kommentare sind im Anhang.

Zielfaktoren	Rheinstrasse	Ringstrasse	Zürcherstrasse	Promenade	Rathausplatz	Freiessstrasse	Total
Siedlung	Aufenthaltsqualität verbessern	4	0	2	8	3	14
	Erreichbarkeit der Innenstadt sicherstellen	1	0	0	2	5	5
	Räumliche Qualität erhalten/stärken	0	0	0	2	0	9
Verkehr	Verkehrsablauf optimieren	4	7	5	6	9	2
	Attraktives Velonetz sicherstellen	9	8	8	3	7	4
	Attraktives Fusswegnetz sicherstellen	5	10	7	3	3	5
	Verkehrssicherheit für alle erhöhen	7	0	3	0	5	4
Grün	Verbesserung Stadtklima	6	3	2	7	1	7
	Vernetzung Flora und Fauna fördern	6	3	2	1	4	4
							225

Abbildung 6: Anzahl Kommentare zu den Zielfaktoren - online

## 10. Summarische Auswertung StadtLabor

Im StadtLabor wurden alle eingegangenen Bewertungen und Kommentare entlang der vom Lenkungsausschuss verabschiedeten Fragestellungen zusammengetragen, analysiert, kategorisiert und so aufbereitet, dass sie eine Antwort auf die Fragen der Planerinnen und Planer geben. In diesem Kapitel wird die analoge Bewertung der einzelnen Strassenabschnitte im Hinblick auf die Stimmungsbilder und die Spannungsfelder dargestellt.

### 10.1. Wie gefällt Ihnen die Skizzierte Stossrichtung – analog

Die Bewertung der skizzierten Stossrichtungen erfolgte im StadtLabor sehr differenziert und mit Diskussionen. Das Bild, das sich hier zeigt ist ein etwas Anderes, als in der online Mitwirkung.

Insgesamt haben sich 171 Personen beteiligt und ihre Bewertung abgegeben.

Gefällt Ihnen die skizzierte Stossrichtung und haben Sie weitergehende Wünsche und Anliegen?								
Bewertung	Rheinstrasse	Ringstrasse	Zürcherstrasse	Promenade	Rathausplatz	Freiestrasse	Total	
Ja		10	12	6	12	7	13	60
Eher Ja		6	11	3	10	6	14	50
Neutral		1	3	3	2	6	0	15
Eher Nein		8	3	12	2	5	5	35
Nein		1	1	4	1	3	1	11
<b>Total</b>		<b>26</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>33</b>	<b>171</b>

Abbildung 7: Beurteilung zur Frage wie die Stossrichtung gefällt - analog

Aus den obenstehenden Zahlen wird deutlich, dass die Lösungsvorschläge folgend beurteilt wurden:

- Die Rheinstrasse wird mit insgesamt 16 Ja/eher Ja-Stimmen positiv bewertet;
- Die Ringstrasse wird mit insgesamt 23 Ja/eher Ja-Stimmen positiv bewertet;
- Die Zürcherstrasse wird mit insgesamt 16 Nein/eher Nein-Stimmen ungenügend bewertet;
- Die Promenade wird mit insgesamt 22 Ja/eher Ja-Stimmen positiv bewertet;
- Der Rathausplatz wird mit insgesamt 13 Ja/eher Ja und 6 Neutralen Stimmen zurückhaltend positiv bewertet;
- Die Freie-Strasse wird mit insgesamt 27 Ja/eher Ja-Stimmen positiv bewertet.

Die zurückhaltend positive Bewertung wird in den Kommentaren besser verstanden, aus den Zahlen kann keine eindeutige Interpretation abgeleitet werden. Im Anschluss folgt noch die diagrammatische Darstellung.

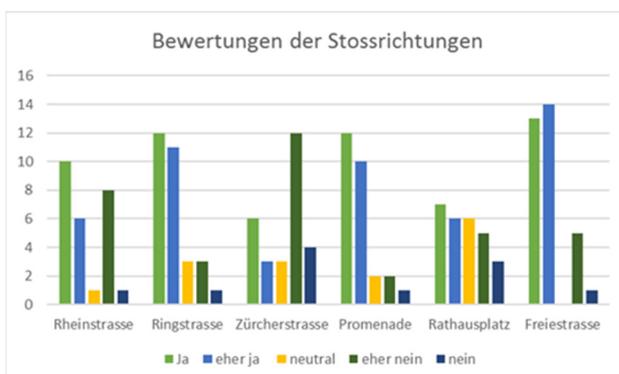


Abbildung 8: Bewertung der Stossrichtungen - analog

## 10.2. Bewertung der Bedürfnisse und Wünsche in den Zielfaktoren - analog

Die geäusserten Bedürfnisse und Wünsche aus der ersten Phase der Mitwirkung, wurden in Bezug zu den Rahmenbedingungen gesetzt und daraus ergaben sich Spannungsfelder. Diese Spannungsfelder sind Gegenstand der Diskussion und es ist beabsichtigtes Ziel unter dieser Fragestellung zu erfahren, wie gut diese Abweichungen akzeptiert werden und dies auf jedem Strassenzug. Insgesamt wurden 229 Bewertungen abgegeben, in dieser Frage der analogen Mitwirkung:

Wie gut sind Ihre Bedürfnisse und Wünsche in den Zielfaktoren berücksichtigt?						
Bewertung	Rheinstrasse	Ringstrasse	Zürcherstrasse	Promenade	Rathausplatz	Freiestrasse
5 Sterne	15	19	16	28	14	15
4 Sterne	14	12	8	11	9	18
3 Sterne	8	7	6	4	11	3
2 Sterne	3	6	4	2	4	3
1 Stern	1	0	7	0	1	0

Abbildung 9: Bewertung der Zielfaktoren - analog

- Die Freie-Strasse wird mit 4 von 5 Sternen 32 mal eher positiv bewertet;
- Der Rathausplatz wird mit 4 von 5 Sternen 39 mal eher positiv bewertet;
- Die Promenade wird mit 5 von 5 Sternen 45 mal positiv bewertet;
- Die Zürcherstrasse wird mit 4 von 5 Sternen 44 mal eher positiv bewertet;
- Die Ringstrasse wird mit 3 von 5 Punkten 28 mal eher neutral bewertet;
- Die Rheinstrasse wird mit 4 von 5 Sternen 41 mal eher positiv bewertet;

## 10.3. Kommentare zu den Stossrichtungen und Spannungsfeldern – analog

Insgesamt wurden 229 Kommentare zu den Stossrichtungen und den Zielfaktoren im StadtLabor abgegeben.

Zielfaktoren	Rheinstrasse	Ringstrasse	Zürcherstrasse	Promenade	Rathausplatz	Freiestrasse	Total
Siedlung	Aufenthaltsqualität verbessern	14	7	2	12	2	54
	Erreichbarkeit der Innenstadt sicherstellen	0	0	1	2	0	5
	Räumliche Qualität erhalten/stärken	3	0	0	5	2	14
Verkehr	Verkehrsablauf optimieren	6	16	14	6	4	48
	Attraktives Velonetz sicherstellen	8	3	4	6	4	25
	Attraktives Fusswegnetz sicherstellen	1	2	4	2	0	9
	Verkehrssicherheit für alle erhöhen		11	4	1	1	17
Grün	Verbesserung Stadtklima	11	7	9	8	9	55
	Vernetzung Flora und Fauna fördern	1	0	0	1	0	2

Abbildung 10: Anzahl der Kommentare zu den Zielfaktoren - analog

## 11. Zusammenzug der Aussagen online/offline summarisch

Aus den online und analogen Beiträgen der Mitwirkung Phase II wird ein Bild der Akzeptanz deutlich, dass eine Tendenz erkennen lässt. Hier werden die rein summarischen Ergebnisse dargestellt, die inhaltlichen Kommentare finden sich im Anhang unstrukturiert.

Zur Frage «sind die formulierten Bedürfnisse und Wünsche aus der Phase I richtig erkannt und in entsprechende Stimmungsbildern dargestellt worden?» kann insgesamt gesagt werden:

- Rheinstrasse: aus den rein quantitativen Ergebnissen wird hier deutlich, dass eine Mehrheit die vorgestellte Lösung eher ablehnt. ↓
- Ringstrasse: aus den rein quantitativen Ergebnissen wird die vorgestellte Lösung von der Mehrheit als gut bewertet. ↑

- Zürcherstrasse: aus den rein quantitativen Ergebnissen wird hier deutlich, dass eine Mehrheit die vorgestellte Lösung ablehnt. ↓
- Promenade: aus den rein quantitativen Ergebnissen wird die vorgestellte Lösung von der Mehrheit als gut bewertet. ↑
- Rathausplatz: aus den rein quantitativen Ergebnissen wird die vorgestellte Lösung von der Mehrheit neutral bis ungenügend bewertet. →
- Freie-Strasse: aus den rein quantitativen Ergebnissen wird die vorgestellte Lösung von der Mehrheit als gut bewertet. ↑

Die Bewertung der Spannungsfelder mittels Sterne fällt übergeordnet wie folgt aus:

- Rheinstrasse: aus den rein quantitativen Ergebnissen wird deutlich, dass dem Lösungsvorschlag mit den Spannungsfeldern insgesamt neutral bis positiv zugestimmt wird. →
- Ringstrasse: aus den rein quantitativen Ergebnissen wird deutlich, dass dem Lösungsvorschlag mit den Spannungsfeldern insgesamt neutral bis positiv zugestimmt wird. →
- Zürcherstrasse: aus den rein quantitativen Ergebnissen wird deutlich, dass der Lösungsvorschlag mit den Spannungsfeldern insgesamt neutral bis deutlich negativ bewertet wird. ↓
- Promenade: aus den rein quantitativen Ergebnissen wird deutlich, dass dem Lösungsvorschlag mit den Spannungsfeldern insgesamt neutral bis positiv zugestimmt wird. →
- Rathausplatz: aus den rein quantitativen Ergebnissen wird deutlich, dass dem Lösungsvorschlag mit den Spannungsfeldern insgesamt neutral bis eher positiv zugestimmt wird. →
- Freie-Strasse: aus den rein quantitativen Ergebnissen wird deutlich, dass dem Lösungsvorschlag mit den Spannungsfeldern insgesamt positiv zugestimmt wird. ↑

## 12. Zusammenfassung der meistgenannten Rückmeldungen

An dieser Stelle werden die Kommentare online und offline in ihrer Häufung dargestellt. Dies soll sichtbar machen, wie oft zu jedem einzelnen Strassenzug ein Thema genannt wurde.

Die einzelnen Kommentare sind nicht in ihrer Originalnennung wiedergegeben, da sich Ausprägung, Formulierung und Verbindung mit anderen Themen unterscheiden. In der Auswertung wurden die einzelnen Nennungen kategorisiert. So werden diese wie untenstehend sichtbar für das weitere Vorgehen.

<b>Rheinstrasse</b>	Anzahl Nennungen
Aufenthaltsqualität mit mehr Sitzgelegenheiten wie Bänken	14
Temporeduktion erwünscht	06
Parkplätze reduzieren	19
Velostreifen bergwärts ist gewünscht	12
Wunsch nach mehr Grün	12
Gleiches Niveau Trottoir und Strasse	02
FWB Trasse verlegen	04
<b>Total</b>	<b>69</b>
<b>Ringstrasse</b>	
Platzgestaltung optimieren und Orte zum Verweilen	06
Temporeduktion erwünscht	17
Querungen für Fussgänger:innen sicher gestalten, ganze Ringstrasse (schwollenlos)	18
Einbahnlösung	03
Wunsch nach mehr Grün	07
<b>Total</b>	<b>51</b>

<b>Zürcherstrasse</b>	
Temporeduktion erwünscht	10
Einbahnlösung	08
Sichere Querungen auch für Velos (schwollenlos)	06
Mehr grün/ Fassadenbegrünung	06
Kernumfahrung mit Parkhaus für die Innenstadt	03
<b>Total</b>	<b>33</b>
<b>Promenade</b>	
Mehr Aufenthaltsqualität schaffen	13
Sichere Querungen ermöglichen, auch schwollenlos	05
Einbahnlösung	02
Veloweg ermöglichen, allenfalls bei den jetzigen PP	09
Temporeduktion erwünscht	05
PP reduzieren oder aufheben	06
Wunsch nach mehr Grün	13
Umfahrung mit Parkhaus unter der Promenade	02
<b>Total</b>	<b>55</b>
<b>Rathaus</b>	
Temporeduktion erwünscht	10
Platz fürs Velo, Aussagen zu besserer Sicherheit für Velo	12
Sichere Querungen ermöglichen, auch schwollenlos	05
Aussagen rund um das FWB diverse	07
Kernumfahrung	02
Mehr Grün	11
<b>Total</b>	<b>47</b>
<b>Freie-Strasse</b>	
Aussagen zur verbesserten Aufenthaltsqualität	19
Velowege ermöglichen	03
Für Veranstaltungen nutzbar bleiben, Vorrichtungen treffen	04
Bessere Umsetzung der Begegnungszone	02
PP reduzieren	12
PP erhalten	07
Mehr Grün	13
<b>Total</b>	<b>60</b>

Um die Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten, sind alle Beiträge, sowohl online, analog, als auch die schriftlichen Stellungnahmen im Anhang einzeln aufgeführt. Damit ist sichergestellt, dass alle Beiträge in die Planung einfließen und somit die Mitwirkung auch ihr Ziel erreicht.

### Impressum:

Verfasserinnen: Stadt Frauenfeld, Sabina Ruff, Geraldine Schneider, Abteilung Sozialraum, Amt für Kommunikation und Wirtschaftsförderung.

## **Anhang**

- a) Transkription Kommentare Mitwirkung Phase II
- b) Stellungnahmen von Parteien, Verbänden und Einzelpersonen

## a) Transkription Kommentare Mitwirkung Phase II

Zur besseren Lesbarkeit, leicht korrigierte Transkription aller online/offline/Kinder-&Jugendrat Kommentare inkl. Stellungnahme Verbände, nicht berücksichtigt: «kleiner Einbahnring».

### Rheinstrasse

- 1 Mehr Cafés und Plätze zum Verweilen
- 2 Mehr Abfalleimer platzieren
- 3 mehr zum Zusammensitzen und zusammen sein
- 4 gut mit Bänken
- 5 Möglichst viel Platz für Velo und Fussgänger
- 6 Möglichst viel Platz für Velo und Fussgänger
- 7 die Parkplätze sind für Velofahrende sehr gefährlich
- 8 Temporeduktion ist sehr gut/ weniger Parkplätze
- 9 Tempobeschränkung hilft
- 10 farbliche Unterteilung der Fahrbahn hilft
- 11 weniger Parkplätze
- 12 die Velos sollten bei Stau an den Autos vorbeikommen
- 13 ein Velostreifen bergwärts
- 14 die Parkplätze sind gefährlich
- 15 bergwärts einen Velostreifen
- 16 bergauf ist es mit dem Velo sehr gefährlich, da wäre mehr Innovation wünschenswert
- 17 Tempo 30
- 18 Planung nimmt den Wunsch der Bevölkerung für besseren Veloverkehr nicht ernst
- 19 mehr Stellplätze für Velos sind gut
- 20 Velostreifen bergauf ist wichtig
- 21 mehr Veloabstellplätze sind gut
- 22 ohne Umfahrung bleibt es eine Zwischenlösung
- 23 Velostreifen bergauf wäre sehr hilfreich
- 24 Tempo 30 gut
- 25 Zurücksetzung der Parkplätze ist gut
- 26 Weniger PP und dann mit genügend Platz für die Autotüren
- 27 sehr gut mit Tempo 30
- 28 mehr Bäume
- 29 ein Velostreifen fehlt, es wäre sicherer
- 30 für die Autos schwierig zum parkieren
- 31 besser die PP weg
- 32 PP und Velos zusammen sind gefährlich
- 33 es braucht ein Parkverbot
- 34 die Autotüren sind gefährlich
- 35 PP weg
- 36 PP sind gefährlich
- 37 PP sind nicht schön
- 38 weniger PP
- 39 Mehr Begrünung
- 40 mehr Grün wäre besser
- 41 mehr grün
- 42 mehr Grün ist immer gut
- 43 / mehr grün z.B. mit Kletterpflanzen an den Fassaden
- 44 Gut mit Wiesen und Bäumen
- 45 es ist gut mit Bäumen und Wiesen
- 46 mehr Kies und Bänke
- 47 gut mit Bäumen, Wiesen und Blumen
- 48 das Wasser kann besser versickern

- 49 Gleiches Niveau für die Rheinstrasse und ihre Trottoirs, damit hier später eine Einbahn oder Begegnungszone eingerichtet werden könnte. Velos: Rechtsabbieger aus Rheinstrasse in die Grabenstrasse erlauben. Kreuzung Bahnhofstrasse für Velo- und Fussverkehr verbessern (u.a. Platz zw. TKB und Schlossberg für Autos sperren. Nimmt mich Wunder, was der Bund hier mitfinanziert, wo weder für Velos noch Fussgänger viel erreicht wird
- 50 Die Rheinstrasse ist eine zentrale Verbindungsachse, nicht nur für Autos und die FW-Bahn, sondern auch für Velos (Zu- und Wegfahrt vom Bahnhof in die oberen Stadtteile). Auch mit Einführung von Tempo 30 wird die Rheinstrasse noch stark befahren werden. Für Velos ist die Situation oft gefährlich, und die Rheinstrasse gehört zu den neuralgischen Stellen, an denen die Situation für Velofahrende prioritär verbessert werden soll. Wünschenswert wäre es, Velofahrenden zumindest bergwärts eine signalisierte sichere Fahrspur zuzuweisen (Velostreifen). Ein solcher Velostreifen bergwärts wäre realisierbar, wenn man das Trasse der FW-Bahn um 1,5 m Richtung Nordosten verschieben würde. Den entsprechenden Platz könnte man gewinnen, wenn man die dort liegenden Autoparkplätze aufheben würde. Das Aufheben der Parkplätze hätte den positiven Nebeneffekt, dass der Verkehr verflüssigt würde (Verkehr wird nicht mehr durch einparkierende Fahrzeuge aufgehalten). Auch für Velofahrende sind solche strassenseitigen Parkplätze eine Gefahrenquelle (Dooring), ein weiterer Grund, warum es besser wäre, sie aufzuheben. In der Umgebung gibt es genügend Autoparkplätze (Parkplatz TKB, Parkhaus Passage). Möglicherweise könnte beim Umsetzen dieser Lösung die bestehende Baumreihe sogar beibehalten werden (allenfalls leicht verschoben). Falls eine solche Lösung aus übergeordneten Gründen derzeit nicht umgesetzt werden kann (derzeit noch keine Kostenbeteiligung der FW-Bahn, weil die Geleise noch zu neu sind), so sollte wenigstens angestrebt werden, sie in einigen Jahren zu realisieren. Jetzige Massnahmen sollten so gewählt werden, dass die Realisierung der skizzierten Lösung in einigen Jahren (möglichst bald!) möglich ist
- 51 Und wer bezahlt die fehlenden Einnahmen der Parkgebühren, wenn die Parkplätze aufgehoben werden sollen? Ich wiederhole meine Frage von einem anderen Kommentar.... Wo soll denn bitte ihrer Meinung nach der ganze Verkehr umgeleitet werden bei einer so schwer befahrenen Strasse??? Haben sie echt das Gefühl die Autofahrenden werden die Rheinstrasse meiden nur, weil Tempo 30 ist? Für eine berufstätige Mutter die von Frauenfeld nach Matzingen, Wängi oder Stettfurt muss ist das der einzige logische und schnellste Weg nach Hause zu ihren Kindern!
- 52 Das Trasse der Frauenfeld-Wil Bahn müsste in Fahrtrichtung Bahnhof auf der rechten Seite liegen (Holdertor bis Bahnhof). Das Trasse könnte für den ÖV evtl. auch als Busspur in Fahrtrichtung Bahnhof genutzt werden. Ausserdem entfällt die Querung beim Postkreisel und beim Bahnhofplatz mit dem IPV. Die Parkplätze auf der Rheinstrasse könnten meiner Meinung nach entfernt werden. Die Autos stehen oft noch in der Strasse weil die Parkplätze für die heutigen Autos zu klein sind
- 53 Ich weiss, die Stadt hat nicht das Geld, um das Trasse der FWB-Bahn zu verschieben. Trotzdem braucht es bergaufwärts einen Velostreifen oder eine anderweitig sinnvolle Spur für Velos. Es ist sehr gefährlich, dass Velofahrende auf das Trasse ausweichen (müssen), weil Sie ihnen sonst keinen Platz zuweisen.
- 54 Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden muss erhöht werden. - Spurverengung auch auf Trottoir-Seite zwingend, sonst werden konsequent Velofahrende abgedrängt. - Langfristig sollte die FW-Bahn doppelspurig auf der Fahrspur geführt werden. Bauliche Massnahmen entsprechend vorbereiten. - Schwellenloses Queren für Langsamverkehr auf der gesamten Länge ermöglichen. - Gestaltung Bahnhofplatz sollte über die Rheinstrasse hinausgeführt werden, sodass gestalterisch der Bahnhofplatz überfahren wird. Achse Bahnhofstrasse stärken, da sehr hohes LV aufkommen in diese Richtung. - Velofahrende sollten nicht im vom MIV verursachten Stosszeit-Stau stehen müssen, sondern sollten sichere Vorzugsroute haben. - Auto-Abstellplätze entfernen. - Minimale Fahrspurbreiten anstreben
- 55 Tempo 30 km/Std. ist heute bereits Realität und bringt keine Verbesserung bezüglich Lärm. Ein 2 Bäume mehr aber nicht für Fr. 140'000.-- Was beinhaltet denn die angetönte 2. Etappe und mit welchem Kredit, sieht nach einem Flickenteppich aus!

- 56 Bereits heute wird hier im Alltagsverkehr kaum schneller als 30 km/h gefahren. Auch diese Strasse würde massiv profitieren, würde man eine leistungsfähige Kernumfahrung mit direktem Zugang zu einem zentrumsnahen Parkhaus realisieren. Für Radfahrer gibt es bereits heute gute alternative Verkehrswege, auf denen man die Rheinstrasse umfahren kann
- 57 Eine Temporeduktion erachten wir für die Rheinstrasse als unnötig. Zu einer Verbesserung für Velofahrende könnte eine bergwärts führende Velo Spur zwischen TKB und Postkreisel führen. Ebenso sollte das Trassee der FWB überprüft werden. Eine Verlagerung auf die eine oder andere Seite der Strasse würde den Raum besser trennen. Heute fährt die FWB in der Strassenmitte, was zu einer schlechten Nutzung des Raumes führt. Die Parkplätze entlang der Rheinstrasse müssen beibehalten werden.
- 58 Tempo 20 nicht 30! So werden die Spannungsfelder bez. Verkehr entschärft. Breiter Velostreifen (1.5m) bergwärts inkl. farbigem Belag. Autos und LKW fahren bergwärts auf der Trasse der Frauenfeld-Wil Bahn, bei Gegenverkehr durch Frauenfeld-Wil Bahn wird auf den Velostreifen ausgewichen (Signalisation in der Fahrbahn). ggf. keine Randsteine. Gestaltung Bahnhofplatz sollte über die Rheinstrasse hinausgeführt werden, so dass gestalterisch der Bahnhofplatz überfahren wird. Achse Bahnhofstrasse für Velo und Fussgänger:innen stärken.
- 59 Die Strecke vom Marktplatz bis zum Hauptbahnhof ist bereits heute mittels Bussen gut erschlossen. Aus meiner Sicht müsste geprüft werden, ob die Bahnstrecke nicht aufgehoben werden könnte
- 60 Es braucht zumindest bergwärts eine sicherere Spur (Velostreifen o.ä.) für Velos, auch wenn das Trassee leider aktuell nicht verschoben werden kann. Dies sollte aber für die Zukunft angestrebt werden und muss daher unbedingt in die zweite Etappe zur Aufwertung der Rheinstrasse (wie in der Infobroschüre erwähnt) mit aufgenommen werden. Die Parkplätze auf Seiten der Baumallee sollten aufgehoben werden, da die Nutzung dieser für alle Verkehrsteilnehmenden Gefahr mit sich bringen (Störungen des Verkehrsflusses, Unübersichtlichkeit, Gefahr für Velos).
- 61 Leider fehlt für eine wirklich gute Gestaltung das Geld, da dann auch das Trassee der FWB verschoben werden müsste. Das ist schade. Dennoch könnte mit den vorhandenen Rahmenbedingungen etwas mehr erreicht werden. Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Strassenquerschnitt nicht angepasst werden kann. M.E. Ist die Fahrbahnbreite zu reduzieren. Eine zweite Baumreihe wäre sehr erstrebenswert, wird aber vermutlich aus Platzgründen schwierig realisierbar sein. Die Seitwärtsparkplätze an der Strasse sind aber sicherlich zu hinterfragen. Diese benötigen sehr viel Platz und sind insbesondere für Velofahrende ein grosses Sicherheitsproblem. Das Versetzen dieser Parkplätze gegen aussen erhöht zwar deren Sicherheit, geht aber auf die Kosten der Fussgänger. Die Trottoir Bereich dürfen keinesfalls noch schmaler werden. Der Kreuzungsbereich auf den Bahnhofplatz sollte besser und sicherer für alle Verkehrsteilnehmer gestaltet werden
- 62 Insgesamt gute Vorschläge, Tempo 30 ist sicher richtig, die gefahrenen Geschwindigkeiten bestätigen diese Schritte. Wäre weitere Schritte zu einem siedlungsorientierten Strassenraum nicht möglich? Aus meiner Sicht wäre auf der Rheinstrasse Richtung Rathaus ein Velostreifen hilfreich und das Trassee der FW-Bahn sollte begrünt sein
- 63 Wir begrüssen insbesondere die Öffnung der Baumscheiben. Zu prüfen wäre hier ebenfalls eine Begrünung des Bahntrassees, um die Erhitzung der Stadt an heissen Tagen zu reduzieren. Zudem empfehlen wir eine starke Reduktion der Autoparkplätze. Diese Strasse mit ihrer bereits bestehenden Allee ist eine zentrale Achse, nicht nur für dem MIV, sondern für Fussgänger:innen und Velos. Durch das Entfernen der Parkplätze entsteht Raum für Aufenthaltsflächen und Biodiversität
- 64 Der Baum auf der rechten Seite auf dem Trottoir wirkt klein. Wenn Bäume im Strassenraum oder auf dem Trottoir gepflanzt werden, dann bitte genügend Raum schaffen, damit diese Bäume auch schön gross werden können
- 65 auf die PP auf der Seite kann verzichtet werden
- 66 Umbau Strassenraum von Fassade zu Fassade à Niveau
- 67 Erweiterung Baumreihe über Bahnlinie hinaus bis zum Schaffhauserplatz

## Ringstrasse

- 1 Aufenthaltsqualität nicht so wichtig
- 2 mehr Sitzgelegenheiten
- 3 Die Platzgestaltung ist schön
- 4 es gibt mehr Raum zum sein
- 5 der Platz ist schön
- 6 es ist schön wenn es mehr Platz zum Verweilen gibt
- 7 Tische und Bänke vor der Kanti ist eine gute Idee, die müssten beim neuen Brunnen stehen
- 8 Unübersichtlicher Abschnitt in der Kurve verbessern
- 9 die Ringstrasse soll eine Leistungsfähige Verkehrsverbindung bleiben
- 10 Tempo 30 ist angemessen
- 11 Tempo 30 sehr gut
- 12 die Strassenübergänge sollten erhöht sein
- 13 Fussgängerstreifen soll klar sichtbar sein, farbiger Belag
- 14 Querung für Fussgänger muss klar sichtbar sein, auch für die Kinder
- 15 endlich Tempo 30
- 16 Fahrspurverengung und Speedbumps
- 17 Tempo 30 ist das wichtigste
- 18 es braucht kein beidseitiges Trottoir
- 19 Tempo 30 muss kontrolliert werden/ Tempo 30 ist super/
- 20 Querungsstellen müssen sicherer werden
- 21 Tempo 30 super
- 22 LKW über Autobahn lenken, ausser den Zubringern
- 23 Radstreifen muss dringend bis zur Speicherstrasse führen, sicherer Weg für Schüler
- 24 Tempo 30 gut
- 25 es hat genug Freiraum hinter der Kanti, Ringstrasse ist eine Verbindungsstrasse auch für breitere Fahrzeuge
- 26 Velostreifen Nein, Tempo 30 super
- 27 Tempo 30 und Querung als Platzgestaltung ist gut
- 28 Trottoir bei Algisserstrasse durchziehen für verbesserte Sicherheit
- 29 Fussgängerstreifen bei Kreuzung Zürcherstrasse anschauen, je nach Strassenseite hat es keinen Zebrastreifen
- 30 Temporeduktion ist gut
- 31 mehr Zebrastreifen auf der anderen Strassenseite
- 32 Fokus auf den Verkehr legen
- 33 20'er Zone wäre besser
- 34 Besser eine Ampel beim Zebrastreifen
- 35 Tempo 50 ist gut
- 36 Tempo 50 und freiwillig Tempo 30
- 37 gut mit Tempo 30, da viele Kinder dort zur Schule gehen
- 38 es ist gut wenn die Beläge saniert werden
- 39 keine Pflastersteine mehr
- 40 neue Beläge sind besser zum Laufen und Fahren
- 41 nicht nur auf einer Seite einen Velostreifen
- 42 auf einer Seite ein Trottoir reicht aus
- 43 beim Zebrastreifen bei der Kanti wäre eine Ampel besser
- 44 dass die Poller vor der Kanti wegkommen ist super, dann gibt es mehr Platz
- 45 Viele Bäume wären wünschenswert
- 46 mehr grün
- 47 mehr Platz für Bäume und Brunnen verwenden
- 48 mehr Bäume und ein Brunnen wäre super
- 49 Schön mit Grün und Bäumen
- 50 genügend grün einplanen, das ist gut für das Klima

- 51 Trottoir vollständig. Sehr wichtig hingegen sind die Querungen. Für die Begrünung machen die AnwohnerInnen schon sehr viel und haben sicher ein offenes Ohr, falls sich die Stadt mit ihnen diesbezüglich unterhalten möchte ;-).
- 52 Die Ringstrasse wurde damals als Entlastungsstrasse für die Zürcherstrasse gebaut mit Hilfe vom Bund für die Armee um Panzerverschiebungen zu ermöglichen. Ich frage mich wie eine neue siedlungsorientierte Strasse eine heutige Kantonsstrasse entlasten kann. Tempo 30 km/Std. wird noch mehr Stau generieren und auch dementsprechend Abgase!
- 53 Die Ringstrasse bietet an einigen Stellen genügend Platz für ökologische Aufwertungen mit Multifunktionsstreifen. Die Skizze zeigt nach wie vor sehr viel versiegelte Fläche. Auch hier empfehlen wir mehr Grün einzuplanen inkl. Baumpflanzungen mit Pflanzstreifen
- 54 Bitte nicht nur der Querung Algisserstrasse, sondern auch den Querungen Speicherstrasse und Staubeggstrasse grosse Beachtung schenken, insbesondere auch für Velofahrende. Bei der Querung Staubeggstrasse ist die Übersichtlichkeit ein grosses Thema. Gegenüber vor zehn Jahren ist diese dort schon mit Massnahmen verbessert worden. Für ungeübte Velofahrende, die stadtauswärts unterwegs sind, ist die Übersichtlichkeit dort aber trotz des montierten Spiegels immer noch nicht ganz optimal. Tempo 30 wird hoffentlich mithelfen, die Sicherheit dort zu erhöhen
- 55 Die Ringstrasse ist, wie der Name sagt, eine Strasse, die als Ring um das Stadtzentrum führt, um vom Osten in den Westen der Stadt zu gelangen. Es ist nicht zielführend, den Verkehr - viel Durchgangsverkehr - zu bremsen. Vielmehr sollten Schnell- und Langsamverkehr räumlich getrennt werden. Für Radfahrer gibt es viel attraktivere Verkehrswege als Ersatz für die Ringstrasse. So kann man über die Staubeggstrasse, die Spannerstrasse und den Marktplatz schneller und bequemer auf die andere Seite der Stadt gelangen. Über den unteren Teil der Speicherstrasse (im Volksmund "Züste-Wägli") und die Algisserstrasse sind Verbindungen Richtung Kantonsschule, Algisser- und Speicherstrassen Quartiere bis hin Richtung Obholz sicher und verkehrsfrei gewährleistet. Das einzig nötige ist, die Querung der Ringstrasse bei der Staubeggstrasse, der Speicherstrasse und bei der Algisserstrasse zu sichern - notfalls mit Ampel
- 56 Strassen verengen, Tempo reduzieren bringt erst dann etwas, wenn gleichzeitig auch die Mobilität gedrosselt werden kann. Wenn wir für unseren Transportbetrieb (Rieser + Vetter AG) die Verkehrsverbindung über die Ringstrasse und die Vorstadt nicht mehr nutzen können, werden wir wohl oder übel den Weg über den Talbachkreisel suchen müssen. Das Resultat wird eine Verdoppelung der Fahrstrecke sein. Also eine Mehrbelastung für die Stadt. Einige werden's danken doch viele andere werden die Leidtragenden sein
- 57 Durchgehende Velostreifen 1.5m auf der Seite ohne Trottoir. - Schwellenloses Queren für Fussverkehr an sämtlichen Kreuzungspunkten
- 58 Das erwähnte nicht ausreichende Platzangebot für breitere oder mehr Trottoirs und für eine separierte Veloinfrastruktur, könnte auch hier mit einer Einbahnlösung einfach gelöst werden. Die Ringstrasse wurde zwar als Umfahrung angelegt, aber weder für das heutige Verkehrsaufkommen, noch für die heutige Breite von Autos. Eine kleinräumige Einbahnlösung könnte hier wie auch z.B. in der Vorstadt den heutigen Verhältnissen gerecht werden und so den Menschen, die sich hier bewegen, auch wieder Raum geben. Tempo 30 ist hier sicher ein wichtiger Schritt (und laut Lärmschutzgesetz auch schon lange überfällig). Dazu gehören würde auch ein Lastwagenfahrverbot. Lastwagen gehören nicht in die Mitte einer Stadt, sondern auf die Autobahnumfahrung. Auf der und um die Ringstrasse und deren Querungen sind sehr viele Kinder und Jugendliche unterwegs (Kindergarten Reutenen und Stadt, Schulhaus Spanner, Sek Reutenen, Kanti, Querung Richtung Schulhaus Langdorf (TAF für Spanner-Kinder)). Sowohl ein Lastwagenverbot, als auch eine verbesserte Sicht bei den Querungen würden zu deren Sicherheit beitragen. Dabei mitzudenken wäre auch die Thundorferstrasse (ab Chappenzipfel bis Promenade), auf der ebenfalls sehr viele Kinder unterwegs sind und unerklärlicherweise immer noch Tempo 50 herrscht
- 59 Lastwagen sollen nicht inmitten der Stadt fahren? Grundsätzlich einverstanden, aber nur wenn eine vernünftige Alternative zur Verfügung steht. Es ist leider so, dass Lastwagen nicht gerne gesehen werden als Verkehrsteilnehmer, obwohl sie meist umsichtig und routiniert unterwegs sind. Was sicher ist, dass sie nicht unnötig durch die Stadt fahren, sondern immer

- eine Dienstleistung für ihre Kunde erbringen; nicht zuletzt für Kunden, welche in der Stadt leben oder in der Stadt etwas konsumieren. Man kann den Lastwagenverkehr nicht wegwünschen und gleichzeitig ihre Dienstleistung in Anspruch nehmen
- 60 Die Stadt hat Anfang 2019 eine vertiefte Machbarkeitsstudie [1] zur Stadtentlastung in Auftrag gegeben (vMS III) [2]. Das vorgeschlagene Temporegime beim jetzigen Projekt entspricht der Variante "AKTR1" in der Machbarkeitsstudie. Die Verkehrsmodellberechnungen der Studie haben ergeben, dass manche Quartierstrassen massiv vom erhöhten Durchfahrtsverkehr belastet werden könnten. Insbesondere bei der Route von der Innenstadt zum Spital über Speicher-, Sternwarte-, und General Weberstrasse wurde eine Verdoppelung des Durchfahrtsverkehrs prognostiziert [2, Seite 28, "Belastungsdifferenzen AKTR1" und Seite 26, "Verkehrsbelastungen AKTR1"]. An der General Weberstrasse würde dies eine Erhöhung von 490 Fahrzeugen/Tag auf 1000 Fahrzeugen/Tag bedeuten. Diese Entwicklung wäre in direktem Widerspruch zum Leitbild "Verkehrsnetz optimieren" [3] ("Der motorisierte Individualverkehr ist – möglichst unter Vermeidung von Fahrten durch Wohngebiete und Begegnungsräume – auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken."). Die Stadt sollte deshalb mit Verkehrsmessungen vorher/nachher prüfen, ob sich diese Modellrechnungen bewahrheiteten, und bei einem signifikant erhöhten Verkehrsaufkommen in den Quartierstrassen flankierende Massnahmen ergreifen. Zum Beispiel würde sich die Sternwartestrasse gut für eine Begegnungszone/Tempo 20 eignen, da sich dort immer relativ viele Jugendliche aufhalten und sich die Reisezeit für Anwohnende nur minimal erhöhen würde. Für den Verkehr wäre dies aber ein effektives Mittel, den Durchfahrtsverkehr auf die Ringstrasse zu leiten. [1] <https://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/verkehr/stadtentlastung/vertiefte-machbarkeitsstudie.html/1787> [2] [https://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/public/upload/assets/30911/Verkehrsmodellberechnungen%20SEF%20MB%20III%20-%20TP1%202019\\_04\\_26.pdf?fp=1](https://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/public/upload/assets/30911/Verkehrsmodellberechnungen%20SEF%20MB%20III%20-%20TP1%202019_04_26.pdf?fp=1) [3] <https://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/gesamtbild/leitsaetze/verkehrsnetz-optimieren.html/1976/>
- 61 Tempo 30 geht hier gar nicht. Das ist wie wenn sie in eine Dachrinne einen Lappen legen. Das Wasser wird weniger rasch abfliessen und am Ende überlaufen! Zuerst Alternativroute definieren oder bauen. Erst dann aus der Ringstrasse eine Siedlungsstrasse machen!!! Wichtig! Bereich Speicherstrasse bis Blumenküng sicherer gestalten!
- 62 Zur Aufwertung sind nicht nur wie skizziert Betonflächen an Querungen notwendig, sondern auch die Verlängerung der bereits bestehenden Alleebäume in beide Richtungen. Damit können zum einen die zur Raserei verführenden freien Sichtachsen in beide Richtungen gebrochen und zum anderen Luftqualität und Lärmimmissionen positiv beeinflusst werden. Die Ringstrasse ist in keinerlei Hinsicht ein "Ring" und darf nicht als trennendes Element zwischen den Gebieten östlich davon und der Innenstadt interpretiert werden. Daher sind die Querungen wichtiger als die uneingeschränkte Durchfahrt. Es ist zumutbar, diese Strasse mit 30km/h und Rücksichtnahme auf Fussgänger und Radfahrer sowie die Querenden zu benutzen
- 63 Es fehlen durchgehende beidseitige Radstreifen. Der Platz dafür könnte mit einem Einbahnring Vorstadt/Ringstrasse geschaffen werden.
- 64 Ist halt keine Aufwertung. Tempo 40 wäre besser
- 65 Die Ringstrasse hat ihren Namen von der Idee eines Verkehrsrings der um die Stadt Frauenfeld einmal geplant war. Leider wurde diese Idee nur in diesem Raum verwirklicht und auch dies nicht in genügendem Ausmass. Die Strassenbreite wurde damals für die heutigen Bedürfnisse zu gering bemessen und so fehlt heute das Land, um jedem Verkehrsmittel genügend Raum auszuscheiden. Der Schnell- und der Langsamverkehr muss auf verschiedene Verkehrswege räumlich getrennt werden. Für Velofahrer gibt es schon heute gute und vertretbare Alternativwege. Wichtig sind aber sichere Querungs-Möglichkeiten für Fussgänger und Velofahrer. Hier sollen auch unterirdische Möglichkeiten geprüft werden
- 66 Der Erneuerung der Querungsstellen auf Höhe Staubeggstrasse, Speicherstrasse und Algiserstrasse ist grosse Aufmerksamkeit zu schenken. Diese sind aktuell zu unübersichtlich und bergen ein grosses Sicherheitsrisiko. Die Erkennbarkeit dieser ist meines Erachtens im Bereich der Ringstrasse die wichtigste Massnahme.
- 67 Ich würde vorschlagen, dass wir das Wort "Umfahrungstrasse" im Zusammenhang mit der Ringstrasse ein für alle Mal ganz "aus dem Verkehr" ziehen. Diese Idee stammt aus einer Zeit,

- als noch viele Leute kein Auto hatten, somit befinden wir uns heute in einer ganz anderen Epoche und die Diskussion darüber lenkt nur vom reellen Thema ab
- 68 Wo immer möglich sind Baumpflanzungen vorzusehen. Beidseitiges, durchgehendes Trottoir ist sehr gut.
- 69 Wie oben ersichtlich, werden auch die Erwartungen der Bevölkerung an die Ringstrasse durch die nun geplanten Massnahmen leider nicht erfüllt. Auch hier fehlt der Platz. Mit Einbezug der Ringstrasse in einen kleinen Vorstadt-Einbahnring (Promenadenstrasse – Staubeggstrasse – Spannerstrasse – Zürcherstrasse) kann Platz geschaffen und die Verkehrssituation auf der Ringstrasse im Besonderen für Velofahrende und Anwohnende verbessert werden
- 70 Querung Staubeggstrasse unbedingt sicherer gestalten. Gleiches Niveau für die Ringstrasse und ihre Trottoirs, damit hier später eine Einbahn oder Begegnungszone eingerichtet werden könnte. Beidseitiges Trottoir durchgehend. Nimmt mich Wunder, was der Bund hier mitfinanziert, wo weder für Velos noch Fussgänger viel erreicht wird
- 71 alle Querungen gleiches Niveau
- 72 Querungen für den Fuss- und Veloverkehr nach den Grundsätzen des Langsamverkehrskonzeptes aufwerten
- 73 ein Flüsterbelag einsetzen
- 74 Fussgängerstreifen Ringstrasse/ Algisserstrasse erhöhen für die Sicherheit
- 75 keinen Brunnen, das Geld für anderes

### Zürcherstrasse (Vorstadt)

- 1 Nicht so gemütlich, aber man kann auch nichts ändern
- 2 Tempo 30 ist gut
- 3 Autofreie Zone
- 4 mehr Platz für den Langsamverkehr
- 5 sehr eng, vielleicht Einbahn und dafür mehr Platz für Begrünung und Velo
- 6 eine sichere Veloquerung Spannerstrasse und Grabenstrasse ermöglichen
- 7 ohne Einbahn kann hier nicht viel verändert werden
- 8 Temporeduktion ist gut, Einbahn wäre besser
- 9 Gegenverkehr von LKW und Bus aufheben, Fahrspurstreifen minimieren, mehr Platz für Fussgänger
- 10 Gegenverkehr von zwei Lastwagen? Nein!
- 11 Für Velofahrende sehr unangenehm, es braucht einen Einbahnring in der Innenstadt
- 12 ohne Einbahn ist das Pflasterlipolitik
- 13 Lastwagen sollten in der Nacht über den Bahnhofplatz fahren, Rheinstrasse
- 14 ohne Umfahrung wird eine neue Lösung nicht angenehm sein/ Tempo 30 unbedingt, tun was möglich ist
- 15 als Velofahrer fühlt man sich als Verkehrsbehinderung
- 16 mit Gegenverkehr ist das verweilen hier nicht angenehm
- 17 damit Mischverkehr funktioniert allenfalls Tempo 20 prüfen
- 18 Randstein tiefer damit die Pedalen nicht hängen bleiben
- 19 Tempo 30 ist das einzig richtige
- 20 Kurzparkieren muss möglich sein/ möglichst Durchgangsverkehr freigehalten
- 21 Zu Fuss ist es auf dem Trottoir gefährlich, weil es so schnell ist
- 22 ein Velostreifen fehlt
- 23 ohne Velostreifen ist ok, es gilt ja neu 30
- 24 Tempo 30 ist gut, es wird angenehmer in der Stadt
- 25 Tempo 30 gut, auch besser zum Laufen
- 26 es wird ruhiger mit Tempo 30/
- 27 Fassadenbegrünung ist eine gute Idee
- 28 viel mehr grün
- 29 schade kann man nicht mehr machen, Bewohnende unbedingt zur Begrünung animieren/
- 30 unbedingt mehr grün, Pflanzenkisten, Kletterpflanzen
- 31 Begrünung an Fassaden
- 32 Fassadenbegrünung wäre super

- 33 Ein wichtiger Baustein liegt in der Gestaltung der "Piazza" beim Soldatendenkmal ausgangs der Vorstadt. Was ist dort z. B. bezüglich Querungsmöglichkeiten für Velos geplant?
- 34 Unsere Vorstadt (natürlich auch Promenade und Ringstrasse) ist natürlich mit einem grundsätzlichen Verkehrsproblem belastet. Der Durchgangs-Schwerverkehr aus dem Osten der Stadt der Richtung Wil/St. Gallen geht. Dieser müsste konsequent auf die Autobahnumfahrung A7/N7 bis Attikon und dort auf die A1/N1 Richtung St. Gallen geführt werden. Dass wäre eine wirkliche Entlastung und Verbesserung unser Verkehrssituation und kosten würde uns das höchstens ein paar Verkehrsschilder. Es gibt auch dann immer noch genug Ausnahmegewilligungen! Dann könnten wir auch endlich mehr in der Vorstadt verbessern
- 35 Die erste Phase der Mitwirkung machte deutlich, dass die Bevölkerung eine Verbesserung für Velofahrende wünscht. Meiner Ansicht nach das fast allergrösste Veloproblem in Frauenfeld: Wie kommen wenig geübte Velofahrende ganz konkret vom oberen Stadtteil (Raum Marktplatz – Spanner – Erchingerhof plus dort angrenzende Wohnquartiere) sicher an den Bahnhof und in den unteren Stadtteil (Kurzdorf, Jugendmusikschule etc.)? Primär wünschenswert wäre es, dem Veloverkehr auf der Rheinstrasse mehr abgetrennten Raum zur Verfügung zu stellen (z.B. Velostreifen bergwärts). Falls das kurzfristig nicht realisierbar sein sollte, wäre es zentral, andernorts eine sichere und durchgehende alternative Veloverbindung zu erstellen. Anbieten würde sich eine via Spannerstrasse und Grabenstrasse. Der neuralgische Punkt ist dabei die Querung der Zürcherstrasse auf Höhe Restaurant Löwen. (Denn es ist kaum damit zu rechnen, dass der Autoverkehr in der Zürcherstrasse in Zukunft massiv abnehmen wird.) Falls der Verkehr auf der Zürcherstrasse weiterhin in beide Richtungen geführt wird, wäre dort eine Querung mit Mittelinsel wünschenswert. Es wäre zu prüfen, ob eine solche realisiert werden kann, wenn man einen kleinen Teil des Parkplatzes Soldatendenkmal in die Planung miteinbezieht
- 36 Die Abstimmung Autofreie Altstadt JA/NEIN mit 60% Nein-Stimmen hat doch mehr als deutlich gezeigt das die Frauenfelder eben doch gerne Autofahren. Und das auch bis Mitten in die Altstadt möchten! Velos haben mehr als genug Möglichkeiten die Hauptstraßen zu umfahren und auf sehr wenig befahrene Straßen am Bahnhof zu gelangen.
- 37 Ich kaufe sehr gerne lokal ein und bin der Meinung, dass es in dieser Strasse ein paar wunderbare Geschäfte hätte. Nur gehe ich dort maximal 1x pro Jahr hin, da es mir in dieser Strasse einfach zu laut und stinkig ist. Sowohl zu Fuss als auch mit dem Velo fühle ich mich nicht besonders sicher. Ist es nicht möglich, den MIV hier stärker zu beschränken? Gäbe es eine sinnvolle Einbahn-Lösung oder so
- 38 Kleiner Einbahnring Vorstadt -Spannerstrasse.
- 39 Die Strasse und Trottoirs werden nicht breiter und auch nicht schmaler! Tempo 30 km/Std. ist heute schon Realität, besonders bei einer Warenanlieferung eines Spediteurs! die 3.3 Mio. würden besser in eine Stadtentlastung für den Durchgangsverkehr investiert werden.
- 40 Das Übel in der heutigen Vorstadt wird so wohl kaum gelöst. Bei hohem Verkehrsaufkommen fährt man auch heute schon kaum schneller als Tempo 30. Bei wenig Verkehr ist man vielleicht 10 bis 15 km/h schneller. Das ist nach wie vor nicht attraktiv für die Geschäfte entlang in der Vorstadt. Auch hier wäre die Patentlösung eine schnelle Kernumfahrungsstrasse für den Durchgangsverkehr mit direkter Zielführung in ein Parkhaus im Stadtzentrum für den Zielverkehr. Was hier vorgeschlagen wird, ist reine "Pflasterlipolitik".
- 41 Schwellenloses Queren über die gesamte Vorstadt ermöglichen. - Längerfristig so gestalten, dass für die Umnutzung in eine Begegnungszone nur minimale bauliche Anpassungen gemacht werden müssen. - Spurverengung sehr gut. - Kampagne für sicheres Verhalten in spurverengten T30 Strassenabschnitten lancieren (2-Rad fahrende sollten nicht am Rand fahren, Überholen nur wenn kein Gegenverkehr). - Reduktion der Abstellplätze beim Soldatendenkmal zugunsten von 2-Rad Abstellplätzen - Maximale Fahrspurreduktion für grössere Trottoir. (zB Stadtbuslinie anpassen nur auf eine Fahrtrichtung, Einbahn für LKW in selbe Richtung wie Stadtbus um Kreuzungsquerschnitt LKW-LKW zu vermeiden). - Strassenraum bis zum Einbieger Ringstrasse einheitlich planen
- 42 Die Zürcherstrasse gehört wie die Promenade zur Ost-Süd Achse. Das Trasse der Strasse kann nicht verbreitert werden. Den Verkehr künstlich zu bremsen verändert die Situation überhaupt nicht. Aus unserer Sicht ist ein Durchfahrtsverbot für schwere Lastwagen zu prüfen. Für

das ansässige Gewerbe muss aber die Zufahrt für Anlieferungen auch für Lastwagen gestattet bleiben. Die Idee einer Begrünung der Fassaden ist in diesem Bereich mit den vorhandenen Bauten illusorisch und nicht realisierbar. Auch hier würde nur eine neue, Kernumfahrungsstrasse für den Durchgangsverkehr eine Verbesserung der Situation bringen. Die vorgeschlagenen Veränderungen werden keine Verbesserung herbeiführen aber hohe Kosten verursachen

- 43 Die Trottoirs sind zu schmal und es fehlen Radstreifen. Der Platz dafür könnte mit einem Einbahnring Vorstadt/Ringstrasse geschaffen werden
- 44 Die Planungen wirken grundsätzlich ansprechend. Ich frage mich jedoch wo der Autoverkehr sowie der notwendige Schwerverkehr noch rollen können? Im Ost-West-Verkehr kann über die Bahnhofstrasse oder die A7 ausgewichen werden, im Nord-Süd-Verkehr gibt es keine Alternative. Es fehlt nach wie vor eine zentrumsnahe Umfahrung (am besten Unterirdisch), dann würde es auf dem bestehenden Strassennetz klare Entlastungen geben und somit auch Platz für den zum Glück immer grösser werdende Langsamverkehr. Da die Umfahrung noch für Jahr(zehnte) ein Traum bleiben wird, soll jetzt das bestehende Strassennetz anders ausgerichtet werden, im Idealfall ohne zum völligen Kollaps zu führen und schlechten Fall mit der Konsequenz, dass sich die Stauzeiten verlängern
- 45 Breiter Velostreifen bergwärts, überholen nur ohne Gegenverkehr möglich. Rankpflanzen an Fassaden, Dachentwässerung
- 46 Als Anwohnende in der Innenstadt fahre ich oft mit dem Velo via die Zürcherstrasse (Vorstadt) in Richtung Murg-Auen oder die Industrie. Dabei fühle ich mich nie wirklich wohl, da das Verkehrsaufkommen hoch und wenig Platz vorhanden ist. Ich sehe auch sehr oft Kinder, die mit ihrem Velo aufgrund ihrer eigenen Sicherheit auf das Trottoir ausweichen. Eine sichere Querungsstelle auf Höhe Bangkasse zur Promenade Richtung Staubeggstrasse könnte kurzzeitig Abhilfe schaffen, da eine kurze Umfahrung via Staubeggstrasse vereinfacht wird. Das Problem würde aber auch damit weiter bestehen bleiben, da spätestens auf Höhe Spannerstrasse entweder wieder in die Zürcherstrasse eingebogen oder aber am Ende der Staubeggstrasse in die Ringstrasse eingebogen werden muss. Dies sind beides Strassen, die aktuell ein hohes Verkehrsaufkommen haben. Das Befahren dieser im Mischverkehr stellt für alle Verkehrsteilnehmer\*innen ein Sicherheitsrisiko dar. Daher begrüsse ich grundsätzlich eine Temporeduktion in der Zürcherstrasse (Vorstadt). Mir ist bewusst, dass dadurch das allgemeine Durchfahrproblem der Stadt Frauenfeld ohne Alternative nicht verbessert werden kann. Das vorgelegte Stimmungsbild erhöht aber zumindest marginal die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmenden und erhöht die Attraktivität (auch wenn nur wenig) für das dort verankerte Gewerbe. Die Gestaltung zusätzlicher Querungsstellen erachte ich als wichtig.  
...Werden denn auch Veränderungen auf Höhe Soldatendenkmal angedacht? Zum Beispiel Bau einer «Velorampe» Richtung oberes Mätteli, der die Kreuzung Zürcherstrasse/Zeughausstrasse entlastet?
- 47 Das erwähnte Spannungsfeld, dass nicht mehr Raum für eine Verbreiterung der Trottoirs und für eine Veloinfrastruktur zur Verfügung steht, könnte mit einer Einbahnlösung einfach gelöst werden. Da ein Einbahnring durch den Stadtrat immer wieder verworfen wurde, könnte man aber auch kleinräumigere Varianten entwerfen, für Vorstadt, Promenade und Ringstrasse, wo die geringe Strassenbreite (durch die historisch gewachsenen Verhältnisse rundum) einfach nicht funktioniert für einen verträglichen zweispurigen Verkehr
- 48 Gleiches Niveau für die Zürcherstrasse und ihre Trottoirs, damit hier später eine Einbahn oder Begegnungszone eingerichtet werden könnte. Nimmt mich Wunder, was der Bund hier mitfinanziert, wo weder für Velos noch Fussgänger viel erreicht wird.
- 49 Die Vorstadt ist sicherlich das Nadelöhr in Frauenfeld. Hier sollte unbedingt die Strasse zugunsten der Trottoirs soweit als möglich verschmälert werden
- 50 Die Erwartungen der Bevölkerung an die Zürcherstrasse (Vorstadt) werden gemäss der obigen Auswertung mit den geplanten Massnahmen nicht erfüllt, es fehlt der Platz. Dieser kann mit einem kleinen Einbahnring in der Vorstadt (Ring Promenadenstrasse – Staubeggstrasse – Spannerstrasse – Zürcherstrasse) geschaffen werden. Das bietet die Chance für bessere Lösungen für alle, ohne dass viel Mehrverkehr generiert wird

- 51 Auch hier kann die Temporeduktion eine gewünschte Verkehrsentslastung bewirken. Die Skizze zeigt jedoch relativ wenig zusätzlichen Grünraum. Zu prüfen wären aber auch hier zumindest für einzelne Abschnitte Multifunktionsstreifen (siehe Freie-Strasse). Zudem empfehlen wir grosszügig vertikale Vegetationen entlang der Gebäude einzuplanen, zum Beispiel in Form von erdverbundenen Einzelranken an Drähten. Diese locken Vögel und Insekten an und erhöhen durch das Grün die Lebensqualität => siehe auch grünes Gallustal [Massnahme 5](#)
- 52 Umbau Strassenraum von Fassade zu Fassade à Niveau
- 53 Bearbeitungsperimeter auf Ringstrasse ausweiten
- 54 Reduktion der PP beim Soldatendenkmal
- 55 die Begrünung der Fassaden wird begrüsst
- 56 wir fordern Tempo 20 mit Begegnungszone zum Schutz der Fussgängerinnen und Velofahrenden

### **Promenade**

- 1 Flanierzone nur mit Kies, damit Spiele möglich sind
- 2 Wochenmarkt unbedingt in jetziger Form beibehalten
- 3 guter Sitzplatz
- 4 Platzgestaltung ganzheitlich bis Glaspalast und Bibliothek denken, Parkplätze aufheben, gibt mehr nutzbare Fläche
- 5 Promenade ist für die Menschen nicht für die Autos
- 6 Piazza vor der Bibliothek?
- 7 kein Spielplatz machen
- 8 Flanierzone ist sehr schön
- 9 Möglichkeiten für temporäre Gastronomie schaffen
- 10 Markt am Mittwoch in die Zürcherstrasse verlegen
- 11 mehr Aufenthaltsraum evtl. Kunst im öffentlichen Raum
- 12 Bewegliche Bestuhlungselemente haben
- 13 eine Spielkiste
- 14 einen Schachttisch
- 15 Bessere Gestaltung der Strassenübergänge bringt mehr Sicherheit
- 16 Tempo 20 wäre besser
- 17 ohne Einbahnstrassenkonzept kann nicht gestaltet werden
- 18 Veloweg in der Mitte
- 19 genügend Parkplätze beibehalten, allenfalls die Anordnung ändern
- 20 andere Reihenfolge der Verkehrswege von Ost nach West: Promenadenstrasse, Parking, Allee, Trottoir und Einbahn
- 21 Tempo 30 sehr gut
- 22 Oberstadtstrasse in beide Richtungen für den Veloverkehr zulässig
- 23 Parkplätze bei Bibliothek auf 1 bis 5 reduzieren, es hat genug Parkplätze rundherum
- 24 es braucht Parkplätze für die Kunden/ Tempo 30 sehr gut
- 25 Tempo 30 sehr gut, eher vielleicht 20
- 26 Parkplätze bei Bibliothek reduzieren, es hat umliegend genügend Parkplätze
- 27 Velo- und Fussgänger sollten gemeinsam in der Allee verkehren können, eine Hälfte für die Fussgänger und eine Hälfte für die Velos
- 28 ein Velostreifen wäre besser, weil es sicherer ist
- 29 eine gute Beschilderung für die Fussgänger bei den Übergängen/
- 30 Velowege bis zum Kantonsgebäude und dann einen in die Zürcherstrasse
- 31 es ist ok kein Velostreifen, besser mit mehr Bäumen
- 32 der Velostreifen ist wichtig und besser
- 33 Sehr schön mit den Bäumen
- 34 die Allee gefällt
- 35 die Allee gefällt
- 36 zusätzliche Baumreihe kann auch dunkel wirken
- 37 Begrünung ist gut
- 38 grüne Bäume sind cool

- 39 mehr Bäume ist gut
- 40 mehr grün und mehr Beruhigung
- 41 keine Bäume auf der Stadtseite
- 42 neue Baumreihe ist top
- 43 Blumenkisten oder ähnliches
- 44 Was passiert mit den Parkplätzen zwischen Promenade und Kantonsbibliothek? Mit Blick auf die zusätzlichen PP unter dem neuen Regierungsgebäude könnten diese wohl ohne weiteres rückgebaut werden. Das würde die Promenade massiv aufwerten!//
- 45 Und wie die bleiben werden ☺ Wir werden zur Erhaltung von jedem Parkplatz in der Innenstadt mit allen uns zur Verfügung stehenden Mittel kämpfen!//
- 46 Ich finde die vorgeschlagene Projektidee/Stossrichtung wirklich gelungen. Bei der Diskussion der bestehenden Parkplätze ist die Veränderung in der Freiestrasse und Altstadt miteinzurechnen. Wie bereits erwähnt, die Mobilität und damit unsere Bedürfnisse verändern sich aktuell sehr schnell und der stark wachsenden Anzahl individuellen E-Fahrzeugen ist auch Rechnung zu tragen. Unter diesem Aspekt müssten wir das Areal zwischen Obergericht, Bibliothek und alter Kanti-Turnhalle, welches meines Wissens nur dem Staatspersonal als Parkplatz zur Verfügung steht, auch wieder mal in die Diskussion miteinbeziehen. Ich bin davon überzeugt, dass sich die Mobilität auch für unsere geschätzten Beamten verändert!!! ;)
- 47 Danke, dass jmd. endlich auch mal den Konviktplatz (Areal zwischen Obergericht, Bibliothek und Konvikt-Halle) erwähnt. Auch meines Wissens stehen diese Parkplätze nur dem Staatspersonal zu (Sollte dies nicht stimmen, dann lese ich gerne über die Nutzungsmöglichkeiten für Private). Diese könnten vielfältiger, mehr und besser genutzt werden. So ist der Parkplatz z.B. abends und nachts oftmals leergefegt. Als Anwohnende der Innenstadt würde ich es sehr begrüßen, solche Parkplätze als Alternative zu den öffentlichen Parkplätzen in der Freiestrasse nutzen zu können.
- 48 Unter die Promenade gehört ein Parkhaus mit direkten Aufgängen in die Altstadt und unterirdischen Verladerampen für sperrige Einkaufsgüter. Ein Aufheben der heutigen oberirdischen Parkplätze ohne unterirdischen Ersatz ist zu vermeiden!
- 49 Das Geld würde besser in eine unterirdische Umfahrung investiert, wie es 2014 diskutiert wurde. Optimal wäre, wenn die Frauenfeld - Wil Bahn ebenfalls unter die Erde verlegt werden könnte, wodurch der Strassenraum für die Frauenfelder Bevölkerung aufgewertet werden könnte. Meiner Meinung müsste vor der Aufwertung des Strassenraums, Frauenfeld unterirdisch durchfahren werden können
- 50 Schwellenloses Queren ermöglichen - Durchgehendes Trottoir vom Bahnhof Marktplatz am Holdertorkreisel vorbei zur Promenade und über die Spannerstrasse bis zur Vorstadt (Gestaltung wie Kirchgasse auf dem Bild, Fahrzeuge überqueren das Trottoir - keine Fussgängerstreifen). - Spurverengung sehr gut! - Zusätzliche Baumreihe sehr gut! - Kampagne für sicheres Verhalten in spurverengten T30 Strassenabschnitten lancieren (2-Rad fahrende sollten nicht am Rand fahren, Überholen nur wenn kein Gegenverkehr). - Gesamtgestaltung Promenade von Altstadtseite bis Glaspalast / Kantonsbibliothek (Aufheben der oberirdischen Parkfelder) Würdige Platzgestaltung für den Wochenmarkt oder andere Veranstaltungen. - Keine weitere Move-Art! Anständiges fixes Stadtmobiliar wie heute bestehend. - Zusätzlicher Brunnen am Nord-Ost-Ende der Promenade. - Kirchgasse mit Pflasterung und Fahrverbot bzw. nur Güterumschlag
- 51 Die hier beschriebene Idee eines durchgehenden Trottoirs vom Bahnhof Markplatz bis zur Vorstadt für schwellenloses Queren ist sehr gut. Auch eine Pflasterung der Kirchgasse würde ich begrüßen
- 52 Die Promenade gehört zur Ost – Süd Achse und ist eine Hauptverbindungsstrasse. Hier den Verkehrsfluss zu reduzieren heisst, den Verkehr auf Quartierstrassen zu verlagern. Dies hat zur Folge, dass z.B. die Ringstrasse welche als Schulzubringer zur Kantonsschule dient, massiv mehr belastet würde. Diese ist aus unserer Sicht aber noch unübersichtlicher und anspruchsvoller zu befahren, insbesondere für den Veloverkehr. Wir sind der Meinung, dass im Abschnitt Promenade die Fahrbahnbreiten beizubehalten sind und zusätzlich für den Veloverkehr Raum geschaffen werden muss, dies zu Lasten der Fussgänger und des Wochenmarktes.

Der Wochenmarkt soll in den Räumen von Markt Thurgau konzentriert werden. Grundsätzlich sollen die oberirdischen Parkplätze für Kurzzeitparkierer erhalten bleiben. Die oberirdischen Parkplätze hinter der Kantonsbibliothek sollen für Kurzzeitparkierer frei gegeben werden und Mitarbeitende der Kantonsverwaltung sollen als Langzeitparkierer in die umliegenden unterirdischen Parkhäuser verschoben werden

- 53 Gemäss der Informationsbroschüre werden die Fahrbahnbreiten an sich beibehalten und lediglich optisch verschmälert. Das zusätzlich Raum für den Veloverkehr geschaffen werden soll, wie sie hier unterbreiten, wäre durchaus schön. Was ich an ihrem Kommentar begrüsse ist die Option, die oberirdischen Parkplätze auf dem Konviktplatz freizugeben
- 54 Der Perimeter dieses Projekts reicht bis zum Glaspalast und Kantonsbibliothek, was aber in der Detailbeschreibung nicht berücksichtigt wird. Wenn schon für Velos keinen Platz auf der Promenadenstrasse geschaffen wird, dann bitte die Achse vor dem Glaspalast und der Kantonsbibliothek für Velos in beide Richtungen befahrbar machen (wenn möglich mit Verlängerung bei der Fa. Häfelin vorbei in die Thundorferstrasse und weiter auf den Marktplatz). Parkplätze hier bitte aufheben (Altstadtparkhaus ist in der Nähe). Gleiches Niveau für die Promenadenstrasse und den umliegenden Trottoirs, damit hier später eine Einbahn oder Begegnungszone eingerichtet werden könnte. Velos: Links-Abbieger von der Promenadenstrasse in die Thundorferstrasse zulassen
- 55 Eine Neugestaltung der Querungsstellen, sodass diese besser erkennbar sind, finde ich sehr wichtig. Darüber hinaus wäre es von Bedeutung, zusätzliche Querungsstellen einzurichten: so könnte u.a. der Zugang zur Innenstadt vom Konviktplatz her (mit freigegebenen Parkplätzen) via Bangkasse verbessert und erleichtert werden. Aktuell gibt es dort keine einzige Querungsstelle. Dies würde dann auch dem Gewerbe in der Innenstadt zugutekommen, da mit der Reduktion von Parkplätzen in der Freie-Strasse (gut) eine sehr nahe Parkplatزالternative (für die Autofahrenden unter euch) geboten wird. Denn durch eine Querungsstelle auf Höhe Bankgasse würde die Innenstadt für den nonmotorisierten Verkehr besser erschlossen werden. Des Weiteren wäre ein schwellenloses Queren, wie von Tobias Lenggenhager in seinem Kommentar beschrieben, für Fussgänger\*innen und Velos auf Seiten der Allee (von Marktplatz bis Vorstadt) ein grosser Mehrwert. Dadurch würde sich die Aufenthalts- und Durchgangsqualität vom nonmotorisierten Verkehr weiterhin auf die Allee-Seite ausrichten
- 56 Tempo 20 nicht 30! So werden die Spannungsfelder bez. Verkehr entschärft. 3. Baumreihe vor Glaspalast und Bibliothek, auf der Nordseite wie jetzt eingezeichnet, scheint mir das unrealistisch, es sei denn das Trottoir wird wesentlich verbreitert. Parkplätze und Zufahrt vor Glaspalast und Bibliothek entsiegeln (ggf. ganz aufheben) und an bestehenden Mittelstreifen angleichen. Strasse nicht nur optisch, sondern effektiv verschmälern. Kirchgasse Autofrei
- 57 Was hier fehlt ist zusätzlicher Platz für Velos. Statt einer dritten Baumreihe sollte dieser geschaffen werden
- 58 Eine Einbahnlösung (es muss ja nicht ein ganzer Ring sein) würde das Platzproblem lösen und so sowohl mehr Bäume, als auch eine Veloinfrastruktur ermöglichen
- 59 Wie werden dann die E-Bike mit Tempo 50 gehandhabt? Tägliche Radarkontrollen oder wird man wie schon so oft beim Velo sehr kulant sein und darüber hinwegsehen
- 60 Hier geht es um die Promenade, oder nicht? Wenn ich mich recht entsinne, gilt in der Altstadt Tempo 20 für alle Verkehrsteilnehmer, nicht nur für Autos. Weiter gibt's dort ja auch gar keinen Grund, schneller zu fahren. Von daher finde ich es richtig, wenn die Polizei ihre Ressourcen (Geschwindigkeitskontrollen) dort einsetzt, wo das Schadenspotenzial am grössten ist, sprich nicht beim Langsamverkehr
- 61 Somit sagen Sie also es sei egal wie schnell E-Bikes in der Altstadt fahren da es (nach ihrer Behauptung alle würden hier Tempo 20 einhalten) für die Verkehrssicherheit nicht relevant wäre Da würden aber alle die tagtäglich in der Altstadt sind und hier arbeiten was ganz Anderes sagen. Wenn hier alle Verkehrsteilnehmer mit einem Blitzer kontrolliert würden, wären die Autos und Lastwagen die, die am aller wenigsten geblitzt werden! Ob es die Promenade, die Altstadt oder sonst ein anderer Teil der Stadt E-Bikes fahren generell viel zu schnell. Die Fahrer unterschätzen ihre Geschwindigkeit. Es gibt aber auch einige die sich bestens an die Verkehrsregeln halten. Leider viel zu Wenige, und da bin ich bestimmt nicht der einzige der es so sieht. Und im Übrigen kontrolliert die Polizei dort wo sie am meisten Geld damit verdienen

- kann! Oder haben Sie jemals einen Blitzer vor einer Schule, Spital oder Altersheim aufgestellt gesehen?!? Aber im grossen und Ganzen macht unsere Kapo ihren Job sehr sehr gut 🐾
- 62 Die skizzierten Bäume auf der linken Seite der Skizze lassen sich so nicht bewerkstelligen, da ein Stockabstand für hochstämmige Bäume von 2.0 m zur Strassen. Trottoir- oder Weggrenze einzuhalten ist! (siehe Merkblatt Sicht im Strassenraum vom Amt für Tiefbau und Verkehr)  
Tempo 30 km/Std. ist heute schon Realität (Stopp and Go ist an der Tagesordnung
- 63 Eine Dritte Baumreihe ist ein absolutes no go!!! In der Promenade ist es schon grün! Der Unterhalt wird wieder riesig. Die Strasse sollte man zum Glaspalast nehmen um die zwei Baumreihen und den Fuss/Veloverkehr auch. Nur damit der Aspekt des Bundes noch irgendwie Berücksichtigt werden muss einfach nicht mehr Konflikten einbauen ist Schmarren!!!
- 64 Zufahrt Algisserstrasse/ Promenadestrasse ist ein Sicherheitsrisiko für Fussgängerinnen und sollte geschlossen werden Die dritte Baumreihe ist eine sehr gute und wichtige Massnahme zur Gliederung des Strassenraumes, Verbesserung des Stadtklimas und Stärkung der Aufenthaltsqualität. Die Fussgängerübergänge müssen gut erkennbar sein. Eine Einfärbung des Asphalts (wie in Stettfurt erst kürzlich auf der Staatsstrasse realisiert) wäre sicherlich zu prüfen. Ich gehe davon aus, dass auch die Strassenbreite angepasst (reduziert) wird.
- 65 Die Bäume auf der Seite Altstadt wirken klein. Lieber Grössere Bäume die in die Vorgärten der Altstadthäuser gepflanzt werden. Dabei könnte evtl. auf den Parzellen der Grenzabstand der Bäume von der Strassengrenze herabgesetzt werden. Die Baureihe mit kleinen Bäumen konkurrenziert auch die schöne Baumallee auf der Promenade
- 66 Auch hier begrüssen wir die Temporeduktion sowie die zusätzliche Baumallee auf der westlichen Seite. Da auf der östlichen Seite der Kiesplatz durch den Markt beansprucht wird, empfehlen wir deshalb entlang der neuen westlichen Baumreihe grosszügige Ruderalflächen und Grünstreifen einzuplanen
- 67 Reduktion der PP
- 68 PP ganz aufheben
- 69 durchgehende Fussgängerverbindungen entlang der Promenade
- 70 Umbau Strassenraum von Fassade zu Fassade à Niveau
- 71 Neugestaltung der Promenade inkl. Aufwertung der Brunnenplätze, mit Möblierung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- 72 eine durchgehende Begegnungszone mit Tempo 20 machen wie in der Vorstadt

### **Rathausplatz**

- 1 Schlossvorplatz besser nutzen
- 2 Begegnungsbereich ist sehr schön eingebaut
- 3 mehr Aussenplätze für Restaurants zu moderaten Preisen
- 4 Wiese beim Schloss sollte besser genutzt werden
- 5 das Potenzial des Rathausplatzes wird überbewertet
- 6 Tempo 30 ist gut, Veloabzweiger und Spur besser veranschaulichen
- 7 Tempo 30 sehr gut
- 8 kurzer Velostreifen vom Kreisel bis zum Rathaus, da beschleunigen die Autos und es ist gefährlich
- 9 Wilerbähnli muss irgendwann weg
- 10 wenn Stau ist, können die Velos nicht überholen, das ist nicht attraktiv
- 11 Hauptsache Tempo weg
- 12 Tempo 30 sehr wichtig
- 13 evtl. Tempo 20
- 14 Ohne Umfahrung wird der Verkehr nicht weniger
- 15 Veloweg zur Altstadt muss verbessert werden, auch wenn nur Markierungstechnisch
- 16 zu Gunsten von Promenade, Vorstadt usw. als Verkehrsader akzeptieren
- 17 Oberstadtstrasse für Velo in beide Richtungen zulassen, damit Rathaus umfahren werden kann/ Bahnstrasse farblich abheben
- 18 Der Zebrastreifen ist als Fussgängerin gefährlich
- 19 eine Ampel für den Zebrastreifen wäre gut
- 20 die farbigen Streifen sind gut
- 21 Tempo 30 ist gut, weil es dann leiser wird

- 22 Noch mehr Bäume, grosser Baum unbedingt behalten
- 23 Kein Baum, der bringt Schmutz, steht vor dem Geschäft, beeinträchtigt die Gartenwirtschaft, besser kleine Büsche in Töpfen
- 24 mehr Bäume wäre toll
- 25 mehr grün
- 26 mehr Bäume dafür weniger Sitzplätze
- 27 grosser Baum unbedingt behalten
- 28 mobiles grün einsetzen
- 29 mobiles Grün könnte auf die ganze Stadt ausgeweitet werden
- 30 keine zusätzlichen Bäume
- 31 mehr Bäume ist eine gute Idee
- 32 Gut mit mehr Bäumen
- 33 Das Trasse der Frauenfeld-Wil Bahn müsste in Fahrtrichtung Bahnhof auf der rechten Seite liegen (Holdertor bis Bahnhof). Das Trasse könnte für den ÖV evtl. auch als Busspur in Fahrtrichtung Bahnhof genutzt werden. Ausserdem entfällt die Querung beim Postkreisel und beim Bahnhofplatz mit dem IPV
- 34 Die alte Diskussion "Wilerbähnli Zukunftsperspektiven", welche bereits unser beliebter Mitbürger Fredy Hugelshofer vor Jahren immer wieder aufgebracht hat, steht wieder mal im Raum. Grundsätzlich sollten wir die Linienführung durch die Stadt schon noch einmal überprüfen. Wenn man dann zur Erkenntnis/Entscheidung kommt, dass die nächsten 30 Jahre keine Veränderung an der ÖV-Verbindung nach St. Gallen vorgenommen werden soll, finde ich die Variante von Herrn Dominik Meier sehr prüfenswert
- 35 Gemäss Vorgaben im Agglomerationsprogramm hat das Velo den gleichen Stellenwert wie ein Auto, das ist hier aus meiner Sicht klar nicht berücksichtigt. Velos fahren hier so oder so, egal was sie machen. Wenn sie ihnen keinen klaren Platz zuweisen und lassen, fahren sie weiterhin über das FWB-Trassee, und das ist sehr gefährlich. Für die Sicherheit und die Luftqualität in der Stadt wäre mehr Mikromobilität (Velo, E-Velo, sehr kleine und leichte E-Fahrzeuge, etc.) und weniger MIV sehr wünschenswert, entsprechend würde ich diese Fahrzeuge auch an dieser Stelle gegenüber dem MIV priorisieren
- 36 Wie bereits bei der Freie Strasse erwähnt, ist es für die Aufwertung einer Stadt nicht zielführend, den Verkehr zu behindern, ohne Ersatz zu schaffen. Auf dem Rathausplatz fährt heute im Tagesverkehr kaum jemand schneller als 30 km/h und wenn in verkehrsarmen Zeiten Fahrzeuge etwas schneller unterwegs sind, stört das auch niemanden. Da braucht es keine zusätzliche Signalisation. Der DTV (durchschnittliche tägliche Verkehr) am Rathausplatz ist vergleichbar mit jenem im Gotthard-Strassentunnel! Ein Grossteil davon ist Durchgangsverkehr von Westen und Norden Richtung Süd-Osten. Es wäre dringend nötig, endlich die bereits im Bahnhof-2000-Projekt angedachte Kernumfahrung zu realisieren, damit den Durchgangsverkehr zügig am Stadtzentrum vorbei zu leiten und den Zielverkehr in ein sehr zentrumsnahes Parkhaus mit direkten Aufgängen zur Altstadt zu leiten. Wenn das einmal realisiert ist, kann man hingehen und das Stadtzentrum grossflächig als Begegnungszone unter Einbezug des Rathausplatzes und auch des Platzes vor dem Regierungsgebäude zu realisieren
- 37 Der Rathausplatz heisst zwar so, wird aber weder heute noch auf dem Stimmungsbild als Platz wahrgenommen, sondern als gewöhnliche Durchgangsstrasse. Wollte man den Platz als Platz erlebbar machen, könnte man dies vielleicht durch eine Pflasterung des ganzen Platzes (inkl. Fahrbahn) analog der Gestaltung der Altstadt erreichen. Zu prüfen wäre dann in diesem Bereich auch, die Fussgängerstreifen aufzuheben und Fussgänger:innen eine Traversierung im ganzen Bereich des Rathausplatzes zu ermöglichen. (Siehe Modell Köniz; auch dort handelt es sich um eine Kantonsstrasse, Tempo 30, in der Mitte hat es in Köniz einen Multifunktionsstreifen; in Frauenfeld wäre das einfach das Trassee der FW-Bahn.) Ein so gestalteter Rathausplatz könnte zum visuellen und gefühlten Zentrum der Stadt werden, wäre ein schönes Tor in die Altstadt (Bushaltestelle ist auch schon dort), würde den historischen Bauten besser gerecht werden, würde dazu beitragen, den Verkehr zu beruhigen, und wäre insgesamt eine wirkliche Aufwertung. Das präsentierte Stimmungsbild vermag hier leider nicht wirklich zu überzeugen, die Veränderungen zum Status quo sind in meiner Betrachtung marginal

- 38 Und wo sollen ihrer Meinung nach alle Autos und LKWs umgeleitet werden? Wenn ich mich nicht irre ist das die meist befahrene Strasse des Kanton Thurgau □Im Schnitt 20000 Fahrzeuge am Tag. Tendenz steigend □Man kann nicht beschränken oder verbieten bevor man keine Lösung (Umfahrung) gebaut hat!!!
- 39 Der motorisierte Verkehr soll dort grundsätzlich durchfahren können. (Verlagerung Transit via Autobahn wäre wünschenswert, und mit Veloaufwertungsmassnahmen könnte man für die eine oder andere Besorgung vielleicht auch das Auto freiwillig zuhause stehen lassen. Aber im Prinzip soll der Verkehr dort durch.) In Köniz klappt es auch mit 18'000 Fahrzeugen pro Tag. Es wäre wünschenswert, wenn man das Modell Köniz für diesen Bereich prüfen würde. Es ist meiner Ansicht nach ein Erfolgsmodell. Und die Voraussetzungen am Rathausplatz wären ideal (kurze Strecke, von allen Verkehrsteilnehmenden als Zentrum wahrgenommene Situation, mit dem Trasse der FE-Bahn bereits ein Multifunktionsstreifen vorhanden). Klar gäbe es auch Herausforderungen. Eine Lehre aus Köniz ist offenbar, dass es mit stehenden Kolonnen schlecht funktioniert und der Autoverkehr über eine Dosierung verflüssigt werden muss. Das wäre aber wohl schon möglich. Beim Marktplatz hat es ja schon eine Ampelanlage. Ziel davon wäre, die Kapazität für den Autoverkehr zu maximieren (das möchten Sie ja auch) und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität an einem so wichtigen Ort für alle, die nicht in einem Auto sitzen, zu erhöhen
- 40 Man sollte schon aufpassen, dass man nicht Äpfel und Birnen miteinander vergleicht! Köniz hat zwar mehr Einwohner als Frauenfeld. Es ist aber lediglich eine Vororts- bzw. Aussengemeinde der Stadt Bern. Frauenfeld ist immerhin Kantonshauptstadt und damit ein wichtiges Handels- und Wirtschaftszentrum und damit auch ein Verkehrsknotenpunkt für den Kanton Thurgau. Behindert man den Verkehr, würgt man zugleich die Wirtschaft ab. Will man die Stadt Frauenfeld auch für die Zukunft als Wirtschaftszentrum des Kantons attraktiv gestalten, so müssen verkehrsverträgliche Lösungen her. Alles andere ist nicht Verkehrsplanung, sondern verkehrte Planung
- 41 Grundsätzlich hat der Verkehr keine andere Möglichkeit als vor dem Rathausplatz vorbei zu fahren! Der Rathausplatz ist der Knotenpunkt der Nord/Süd und Ost/West Achsen. Das Ziel dieser ganzen neu Gestaltung ist einen gemeinsamen Weg zu finden und nicht zu verbieten oder beschränken!!! Sie würden also eine um ein vielfaches höhere CO2 Emission in Kauf nehmen nur um ohne, ihrer Meinung nach störende Autos, mit dem Velo in die Altstadt zu fahren? □Haben sie echt das Gefühl es würden weniger Menschen mit dem Auto fahren nur wegen einer Transitachse über die A1 via Attikon?!? Menschen die im Großraum Matzingen oder Wil wohnen aber hier in Frauenfeld arbeiten sollen ihrer Meinung nach jedes Mal so einen grossen Umweg nachhause machen? Es einfach so hinnehmen nur um Platz zu machen für Velos. Velos müssen nicht unbedingt auf einer Hauptstraße fahren, wenn sie das nicht möchten. Und es gibt mehr als genug alternativ Routen für Velos mit keinem oder kaum Verkehr bis mitten in die Stadt Frauenfeld. Muss sich nur für den Weh 5-10 länger einplanen! Autofahrer haben nur die zur Verfügung stehenden Strassen
- 42 Die Strecke vom Marktplatz bis zum Hauptbahnhof ist bereits heute mittels Bussen gut erschlossen. Aus meiner Sicht müsste geprüft werden, ob die Bahnstrecke nicht aufgehoben werden könnte
- 43 Das mehrfache Ablehnen einer Stadtentlastung zeigt jetzt die damals vorausgesagten Konsequenzen. Der Durchgangsverkehr auf der Achse Nord-Süd wird mit den angedachten Massnahmen (Tempo 30) nicht weniger. Der zusätzliche Baum kann schon heute gepflanzt werden und bedarf keiner teuren Projekte. Es muss grundsätzlich über eine Stadtentlastung nachgedacht werden. Alles Beschriebene entspricht einer «Pflasterlipolitik» welche die heutige Situation nur verschlimmbessert und zusätzlich sehr viel kosten wird
- 44 Es braucht zusätzlich eine Reduzierung der Verkehrsmenge
- 45 Leider steigt die Durchfahrtsqualität für die Velofahrenden kaum. Für Familien mit Kindern auf Velos ist dieser zentrale "Platz", der als wichtige Verbindung genutzt werden muss, auf jeder Fahrt nervenaufreibend. Ein separat bezeichneter Bereich für Velofahrende könnte helfen, auch wenn dann halt andere Verkehrsteilnehmende weniger Platz hätten (z.B. Einbahn-

- verkehr). Die solchen Entscheidungen immer zugrundeliegende Annahme, dass prinzipiell Autos einen grösseren Anteil der Strasse zur Verfügung haben müssen, sollte bei dieser Gelegenheit hinterfragt werden. Das ist nicht naturgegeben
- 46 Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden muss erhöht werden. - Spurverengung auch auf Trottoir-Seite zwingend, sonst werden konsequent Velofahrende abgedrängt. - Langfristig sollte die FW-Bahn doppelspurig auf der Fahrspur geführt werden. Bauliche Massnahmen entsprechend vorbereiten. - Schwellenloses Queren für Langsamverkehr ermöglichen - Mehr Grün um den Sämannsbrunnen - Neugestaltung Sämannsbrunnen, Nahbarkeit für Kinder verbessern. - Durchgehende Pflasterung rund um den Postkreisel mit schwellenlosen Querungen
- 47 Velo: Linksabbieger aus der Altstadt (Zürcherstrasse) auf den Rathausplatz zulassen Randstein weniger hoch ausgestalten (vom Rathausplatz in der Zürcherstrasse ist's ein richtiger Absatz) oder gleiches Niveau für den Rathausplatz, damit hier später eine Einbahn oder Begegnungszone eingerichtet werden kann. Fussgänger: Fussgängerquerung näher am Postkreisel einrichten (Fussgänger müssen auf dieser Achse einen Schlenker bis zum Rathaus machen) Nimmt mich Wunder, was der Bund hier mitfinanziert, wo weder für Velos noch Fussgänger viel erreicht wird
- 48 Tempo 20 nicht 30! So werden die Spannungsfelder bez. Verkehr entschärft. Ganzer Rathausplatz als Platz gestalten, inkl. Post- und Holdertorkreisel. Keine Randsteine. Keine Trottoir-Geländer
- 49 Grundsätzlich verstehe ich, dass aufgrund des Rahmenkredits der Handlungsspielraum für grössere Veränderungen sehr eingeschränkt ist und nur marginale Veränderungen möglich sind. Klar ist auch, dass es sich beim Rathausplatz aktuell um einen enorm wichtigen Knotenpunkt in Frauenfeld handelt - egal für welche Fortbewegungsart und egal ob man sich nur in Frauenfeld bewegt oder durch Frauenfeld bewegt. Die vorgesehene Temporeduktion begrüsse ich, da die Sicherheit für den nonmotorisierten Verkehr erhöht wird. Als Anwohnende der Innenstadt bin ich oft mit dem Fahrrad unterwegs. Das Einspuren von der Mittelgasse herkommend ist dabei aufgrund des Verkehrsaufkommens oftmals mit Risiken verbunden. Denn entgegen der Meinung von Manuel Christiani sehe ich aktuell keine genügend alternativen und sicheren Routen für den nonmotorisierten Verkehr (Velos, Fussgänger, Trottinets), um den Rathausplatz als Ganzes zu umfahren. Zwar gibt es in Richtung Bhf. z.B. die verkehrsberuhigte Grabenstrasse, doch führt dies – v.a., wenn von westlich der Murg her oder südlich von der St.Galler-Strasse herkommend – zwangsläufig über den Rathausplatz vorbei. Grundsätzlich befürworte ich eine Innenstadtumfahrung für den Durchgangsverkehr, so muss diese aber auch in ein Gesamtkonzept passen. Betreffend des Stimmungsbildes auf dem Rathausplatz frage ich mich, inwiefern die Aufwertung und Umgestaltung der Vorzone und der Aufenthaltfläche vor dem Schloss (welches laut Broschüre Bestandteil eines anderen Projekts ist) auf den potenziellen Veränderungen des Rathausplatzes abgestimmt wird. Die Gestaltung des Trassees als optische Gliederung des Strassenraums finde ich okay. Die von Fabio Bergamin eingebrachte Idee Fussgänger\*innen eine Traversierung im ganzen Bereich des Rathausplatzes zu ermöglichen finde ich durchaus schmackhaft
- 50 In Richtung Rathaus wäre ein Velostreifen sehr hilfreich und das Trassee der FW-Bahn sollte begrünt sein
- 51 Weniger Lärm mit Tempo 30 □Und der Hauptverursacher (die FWB) quietscht, giert und rattert weiter wie bis anhin □Wenn das zustande kommt bin ich gespannt auf die Lärmmessungen mit Tempo 30, die meines Erachtens kaum relevant sein werde! By the way verursachen PKW im Vergleich zur FWB und LKWs praktisch keinen Lärm. LKWs machen mit Tempo 30 oder 50 genau gleich viel Lärm
- 52 Das Thema Lärm im Verkehr ist sehr gut untersucht. Es lässt sich einfach nachlesen, dass eine Temporeduktion von 50 auf 30 bei allen Fahrzeugtypen eine deutliche Lärmreduktion mit sich bringt, und zwar um etwa 3 dBA, was einer Halbierung gleichkommt. Daten z.B. hier <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/>
- 53 Schon mal den Lärm von einem LKW im 1. oder 2. Gang gehört?!? Im 3. Gang ist der LKW um einiges leiser... Daten hin oder her der Lärm wird bleiben und gehört zu einer lebendigen

- Stadt dazu!!! Haben Sie sich niemals gefragt warum viele der am besten besuchten Restaurants sich an schwer befahrenen Hauptstraßen befinden?!?
- 54 Die FWB fährt 4x pro Stunde durch, der MIV ununterbrochen. 60x1 > 4x5
- 55 Wann ist bitte den der Verkehr ununterbrochen??? Frauenfeld hat bei weitem kein so hohes Verkehrsaufkommen wie immer wieder gepredigt wird!!! Ausser in den Frühling/Sommer Monaten (und das auch nur wenn es schöne sonnige Frühling/Sommer sind) ist ab spätestens 20 Uhr fast niemand mehr unterwegs in der Stadt! In den dunklen Wintermonaten ist Frauenfeld abends praktisch Menschen wie Auto leer. Aber ja der Lärm in Frauenfeld ist ja unerträglich
- 56 Wir begrüßen die Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30. Bezüglich Grünräume sehen wir noch Verbesserungspotenzial. Auf dem Rathausplatz dominieren die versiegelten Flächen durch den Kreisel sowie die breite Fahrbahn inkl. Trasse der Frauenfeld-Wil-Bahn. Diese Flächen heizen sich an heissen Tagen sehr stark auf und es entstehen Hitzeinseln, was die Lebensqualität stark beeinträchtigen kann. Noch mehr Bäume sowie Grünstreifen mit Ruderalflächen oder einheimischen Stauden wirken der Aufheizung entgegen und sorgen für ein angenehmeres Klima. Zu prüfen wäre auch eine Begrünung des Trassees, sowie dies beispielsweise an der Badenerstrasse in Zürich umgesetzt wurde => siehe auch grünes Gallustal [Kapitel 1](#)
- 57 Der zusätzliche Baum ist ok, aber nicht für Fr. 60'000,--, übrigens Tempo 30 k/Std. ist heute schon nicht mehr möglich!
- 58 Umbau Strassenraum von Fassade zu Fassade à Niveau
- 59 Querungen für Fuss- und Veloverkehr nach dem Langsamverkehrskonzept anpassen
- 60 es könnte noch mehr grün geben
- 61 bergwärts Platz für den Veloverkehr

### **Freiestrasse**

- 1 Attraktive Begegnungs- und Aufenthaltsqualität schaffen
- 2 sehr gut, noch mehr Cafés
- 3 Frauenfeld verdient eine Fussgängerzone
- 4 eine Seite asphaltiert und nicht mit Kopfsteinpflaster, wegen Gehbehinderungen
- 5 Stühle und Bänke braucht es unbedingt
- 6 ein Fahrverbot für Autos am Wochenende
- 7 mehr Sitzmöglichkeiten
- 8 mobiler Essensstand
- 9 Den Wochenmarkt in die Freie-Strasse weiterführen, gibt mehr Platz
- 10 ist der beste Ort für die Bevölkerung zum Verweilen
- 11 Stühle und Tische zum verschieben
- 12 ein grosses Schach am Boden
- 13 gut mit Sitzgelegenheiten
- 14 nicht nur Stühle, sondern auch noch eine Schaukel
- 15 Tische und Stühle mit Schachspiel, dort ist der beste Platz dafür
- 16 genügend Bestuhlungsmaterial
- 17 Alle Parkplätze abschaffen
- 18 Parkplätze müssen bleiben
- 19 Parkplätze abbauen
- 20 es braucht genügend Parkplätze
- 21 keine Kundenparkplätze, Kirchgasse Fahrverbot
- 22 möglichst viel Platz für Langsamverkehr
- 23 engere Fahrbahn
- 24 Parkplätze parallel verschieben, damit noch eine Baumreihe Platz hat
- 25 Parkplätze bringen Kundschaft
- 26 Parkplätze bringen Kundschaft
- 27 Es braucht keine Parkplätze
- 28 es hat genug Parkplätze ausserhalb der Freie-Strasse
- 29 Platz für Street Food Wagen und Tische und Stühle
- 30 Parkplätze auf der Seite ganz wegnehmen

- 31 Offenes Wasser und mehr grün  
 32 es braucht offene Wasserrinnen  
 33 Wasserspiele  
 34 mehr Bäume  
 35 gut mit mehr Bäumen  
 36 so viele Pflanzen wie möglich, mehr Blumen  
 37 Gut mit mehr Wiesen und Bäumen  
 38 schön mit Bäumen  
 39 gut mit neuen Bäumen  
 40 Über kurz oder lang wird die Diskussion bezüglich autofreie Altstadt wieder aktuell werden und deshalb bin ich der Meinung, dass auch bereits jetzt in diese Richtung projektiert und gebaut werden sollte. Die Mobilität und seine Anforderungen respektive unsere Bedürfnisse verändern sich gerade rasant und dieser Tatsache sollte unbedingt Rechnung getragen werden. Im Sinne sozial verträglich, ökonomisch verantwortlich und wirtschaftlich effizient, halt nachhaltig!!!
- 41 Ziel muss sein, die Freie-Strasse wirklich zu einer Begegnungszone werden zu lassen. Heute ist eine solche bloss signalisiert, die Autofahrenden halten sich grossmehrheitlich nicht an Tempo 20. Die gestalterischen Massnahmen zur «besseren Lesbarkeit der Begegnungszone» sind daher positiv. Meiner Ansicht nach könnten diese Massnahmen noch weitergehen. Auf dem Stimmungsbild wirkt die Fahrbahn immer noch recht breit und «schnell befahrbar». Allenfalls mit geeigneten Massnahmen die Fahrbahn optisch weiter einengen? Massnahmen zur besseren Lesbarkeit der Begegnungszone sind aber vor allem auch im westlichen Teil der Freie-Strasse wichtig, der auf diesem Stimmungsbild nicht sichtbar ist: bei der Einfahrt vom Rathausplatz her. Es ist wichtig, dass die Autofahrenden schon dort wahrnehmen, dass sie sich in einer Begegnungszone befinden und auf 20 abbremesen müssen. Es wäre wünschenswert, wenn sich die Aufenthaltsqualität für Fussgänger:innen auch im Westteil der Strasse erhöhen würde. Ein Brennpunkt ist die Kreuzung Kirchgasse, wo viele Fussgänger:innen die Freie-Strasse queren. Diese Kreuzung bitte übersichtlich gestalten, sodass aus der Kirchgasse kommende Fussgänger gesehen werden. Und den Strassenraum generell so gestalten, dass Autofahrenden klar ist, dass sie gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden keinen Vortritt haben. Bitte auch die Kirchgasse fussgängerfreundlich gestalten, das Trottoir dort allenfalls aufheben, da es in der jetzigen Form zu schmal ist. Dieses Trottoir ist stark begangen, Personen mit Kinderwagen können dort in der jetzigen Form nicht kreuzen und müssen auf die Fahrbahn ausweichen, was gefährlich ist. Besser die Kirchgasse auf der ganzen Breite mit geeigneten Massnahmen verkehrsberuhigen analog der Freie-Strasse.
- 42 Die Situation zwischen Rest. Scharfes Eck und katholischer Kirche kommt in den vorliegenden Planungen nirgends vor. Mir ist schon klar, dass dies mit der Abstimmung zur autofreien Altstadt zusammenhängt. Dennoch meine ich, die Situation müsste auch so bald als möglich geprüft werden. Ich bin öfters als Stadtführerin mit Gruppen in der Altstadt unterwegs. Findet eine solche Führung während der Werkstage statt, ist dies wegen der parkierten Fahrzeuge und den neu in diesen Streckenabschnitt einfahrenden äusserst ungemütlich. Den Unterschied erlebe ich jeweils am Wochenende, wo der erwähnte Strassenabschnitt tatsächlich Fussgängerzone sein darf. Ich rege daher an, auch dieses Teilstück in die Planung einzubeziehen
- 43 Die Geschäfte in der Altstadt freuen sich sehr sie bei starkregen, Dauerregen allgemein schlechtem Wetter, da es ja keine Parkplätze mehr geben soll, begrüßen zu dürfen!!! Komischerweise hat die Abstimmung Autofreie Altstadt JA/NEIN mehr als deutlich gezeigt das die Bevölkerung von Frauenfeld mit dem Auto bis ins Herzen der Stadt fahren möchte□Aber eine Abstimmung ist ja nicht so relevant
- 44 Als Anwohner der Innenstadt bin ich für jede Massnahme, welche die Situation für den nicht motorisierten Verkehr und FussgängerInnen verbessert. Die autofreie Zürcherstrasse am Wochenende hat der Stadt meiner Meinung nach viel gebracht und gezeigt, wie belebt die Strasse sein kann, wenn Kultur und Menschen den vorhandenen Platz benutzen dürfen. Oberirdische Parkplätze könnten meiner Meinung nach reduziert werden, solange die Parkhäuser nicht wirklich ausgelastet werden. Dieser Platz könnte sinnvoller genutzt werden.

- 45 Es sind leider wieder fixe Bauten (Baumgruben) vorgesehen, diese verunmöglichen oder erschweren zumindest eine unterschiedliche Nutzung der Freie Strasse. In normalen Zeiten sollen Parkplätze etwa in der heutigen Zahl erhalten bleiben, bei Anlässen soll die Fläche bedarfsgerecht genutzt werden. Die zusätzliche Begrünung soll durch Töpfe, welche mit dem Gabelstapler verschoben werden können erreicht werden. Positiv ist, dass es nur noch ein Niveau gibt. Dies ermöglicht eine flexible Nutzung ebenfalls
- 46 Beim Pflanzen von Bäumen muss einfach auch darauf geachtet werden, dass Festzelte trotzdem gestellt werden können. Parkplätze müssen meines Erachtens bleiben, erst recht wenn die Zufahrt allenfalls zeitlich eingeschränkt wird
- 47 Eine Autofreie Altstadt wurde von den Stimmberechtigten leider abgelehnt. Dieser Entscheid ist zu berücksichtigen. Dennoch sollen die Parkplätze auf das absolut notwendige Minimum beschränkt werden. Die Freiesstrasse muss deutlich an Aufenthaltsqualität gewinnen. Es sollte genügend Platz vorhanden sein, dass auch ein Kaffee eine Aussenwirtschaft betreiben kann, dass für verschiedene Veranstaltungen genügend Platz vorhanden ist. Nur so bleibt resp. Wird die Altstadt künftig wieder mehr belebt. Das Befahren und Parkieren in der Altstadt sollte die absolute Ausnahme sein
- 48 Weniger Parkplätze = Weniger Umsatz!!! Vor allem bei schlechtem Wetter, da ausser den Parkplätzen in der Altstadt, ziemlich jede Parkmöglichkeit zu weit entfernt ist. Frauenfeld und die Nord/Ost Schweiz sind ja alles andere als die Sonnenstuben der Schweiz! Für was noch mehr Veloparkplätze, wenn viele so oder so vor den Läden, Schaufenster oder Wild parkieren da 5-10 Meter zu Veloparkplatz zu weit entfernt sind
- 49 Das sehe ich mittelfristig genau anders. Die Abstimmung 2022 hat gezeigt, dass es unter anderem um eine Generationenfrage ging (ältere autogewohnte Menschen vs. jüngere weniger autobezogene Menschen). Schaut man auf die jüngeren Generationen liegt die Chance vor allem bei den Fussgängern als Kunden, entsprechend dürfte mittelfristig auch die Fussgängerzone wieder zum Thema werden
- 50 Die jungen Leute kaufen alles Online Herr Christ!!! Nix da mit old school shopping oder durch die Altstadt flanieren. Die Abstimmung Autofreie Altstadt Ja/Nein mit 60% Nein Stimmen hat mehr als deutlich gezeigt was Frauenfeld will! Wer mit dem Auto in die Altstadt fährt möchte dort auch parkieren. Bin mal gespannt ob die Velofahrer ein großes Elektrogerät oder allgemein grosse Einkäufe mit dem Velo einkaufen kommen oder dann doch alles online einkaufen um es sich dann bequem nach Hause schicken lassen □Was werden die Wo werden wohl die heutigen Velofahrer einkaufen, wenn sie nicht mehr Velofahren können □und auch zu Fuß nicht mehr grosse Strecken zurücklegen können □Fußgängerzone wäre doch passen, wenn man zu Fuss nicht mehr so gut kann?!? Sie dürfen sehr gerne bei Regenwetter oder allgemein schlechtem Wetter (was in unseren Breitengraden 65% vom Jahr schlecht ist) zu uns in die Altstadt kommen um die Scharen an Fußgänger zu beobachten die dann bei uns am einkaufen sind (Ironie)
- 51 Es gibt viele Beispiele, die das Gegenteil beweisen, siehe z. B. die Superilles in Barcelona. Wenn das Ziel Lebensqualität sein soll, gehört der MIV meiner Meinung nach klar nicht mehr in die Altstadt
- 52 Barcelona?!? Meinen Sie das ernsthaft als Beispiel für Frauenfeld??? Wie viele Millionen Touristen besuchen pro Jahr Barcelona?!? Wie viele Millionen Einwohner hat Barcelona?!? Zudem hat Barcelona doppelt so viel schöne sonnige Tage im Jahr wie Frauenfeld!!! Bekommen die Geschäfte in der Altstadt eine Entschädigung, wenn bei den vielen schlechten Wettertagen weder Velofahrer noch Fußgänger sich blicken lassen??? Raten Sie mal wer, bei unserem so oft Schlechtwetter in Frauenfeld, in die Altstadt kommt... God sei Dank kommen dann dank denn sehr nahen Parkplätzen die Autofahrer noch einkaufen
- 53 Herr Cristiani, Sie schreiben unter jeden Kommentar, dass das Gewerbe die Kunden verliert, wenn die Parkplätze wegfallen. Vielleicht wäre es auch für Sie an der Zeit, die Veränderungen zu berücksichtigen, statt an alten Konzepten festzuhalten. Was denken Sie, was passiert, wenn die letzten mit dem Auto einkaufenden Senioren gestorben sind? Die nachfolgende Generation ist Computer resp. Internet affin und wird im Alter erst recht alles online bestellen. Erkennen auch Sie den Wandel der Zeit an und verändern auch Sie sich. Im englischen nennt man das "Embrace Change".

- 54 Herr Wellauer über kurz oder lang werden die Autos weiterhin durch die Altstadt sowie die Innenstadt fahren! Weil bei uns in der Altstadt vom Autofahrer über den Fussgänger bis zum Velofahrer jeder herzlich willkommen ist ♥ Bei uns wird niemand wegen seiner Lebensweise oder Fahrzeuge die er für seine Fortbewegung braucht verurteilt! Keine Diskriminierung nur, weil man gerne mit dem Auto zum SHOPPING fährt... Mich persönlich regen die Rücksichtslosigkeit einiger E-Bike sowie Velofahrer auch sehr. Deshalb versuche ich aber nicht generell Velos zu verbieten! Leben und leben lassen
- 55 Mittelfristig sollte der MIV ganz aus der Altstadt verbannt werden. Ich verstehe die Anliegen der Gewerbetreibenden, bin aber entschieden der Meinung, dass genügend Parkplätze ausserhalb der Altstadt in kurzer Gehdistanz liegen (Passage, Parkhaus Promenade, neues Parkhaus Regierungsgebäude). Das unsichere Miteinander zwischen MIV und Fussgängern in diesen engen Platzverhältnissen ist gerade auch für Kinder gefährlich und unnötig. Die Aufenthaltsqualität könnte dadurch stark verbessert werden, was für das Gewerbe eine grosse Chance sein könnte. Auch wenn das kurzfristig nach der Abstimmung sicher keine Option ist, sollte dies als zukünftige Möglichkeit mitgedacht werden. Die Innenstädte werden sich verändern müssen, gerade dort wo es viele eher hohe Häuser gibt. Hier ist sicher die angedachte zusätzliche Begrünung zu befürworten, die hoffentlich umfassend geplant wird.
- 56 Die schwammige Aussage zu einer Neuorganisation der Parkierung finde ich schlecht, hier fehlt mir eindeutig präzise wie, was und wo gemacht werden soll! Die 4.2 Millionen einfach in den Boden (engere Strasse und überbreite Trottoirs) zu investieren finde ich masslos übertrieben. Bäume und Sitzbänke sind für mich Ok!
- 57 Vorinstallationen für Veranstaltungen in der Altstadt mit entsprechenden Mehrnutzflächen. - Keine offensichtlichen Strassenkanten ausbilden (so wie Zürcherstr.) um variable Zonen zu schaffen. - Abstellplätze nur für Gewerbefahrzeuge, Anwohner und Gehbehinderte (Es bestehen mehr als genügend Abstellplätze für Kunden und Besucher in 5min Gehdistanz) - 2-Rad Abstellplätze mit Platz für Lastenräder / Anhänger - Anständiges Stadtmobiliar (Keine weitere Move-Art, keine kalten Betonblöcke) sowie Promenade - Möglichst wenig monofunktionale Zonen, Mit Blick in die Zukunft sollte die Freie Strasse ohne baulichen Eingriff zu Fussgängerzone umgenutzt werden können. - Kirchgasse Fahrverbot bzw. nur für Güterumschlag mit flächiger Pflasterung - Bankplatz mit mind. 7 kleinen Bäumen oder 3 grossen Bäumen.
- 58 Irgendwie kommt mir diese Diskussion und Beiträge zu einzelnen Strassen hier seltsam vor. Der Stadtrat soll doch bitte eine Skizze zeigen, wie er Frauenfeld in 20 oder 30 Jahren sieht. Mit unter- und oberirdischen Verkehrsachsen, mit Integration der Frauenfeld – Wil Bahn, mit Erschliessungskonzepten für Spital und andere öffentliche Bauten, mit Anbindung der Agglomerationsgemeinden Gachnang, Warth-Weinigen, Felben-Wellhausen und Matzingen. Es kann doch nicht sein, dass wir hier Ressourcen für ein paar Strassen verschwenden, die dann vielleicht nicht in ein Gesamtkonzept passen. Persönlich erwarte ich vom Stadtrat, dass er Lösungen präsentiert, dann kann man ihn bei den Wahlen unterstützen oder abwählen. Meine Vision 2040 für Frauenfeld ist, dass die Stadt unterirdisch unterquert werden kann, die Frauenfeld – Wil Bahn über Felben-Wellhausen bis Pfyn, vielleicht bis Müllheim weitergeführt wird und idealerweise auch das Spital mit einbezieht. Die Altstadt könnte dann auch autofrei werden, da sowohl ÖV wie auch der Individualverkehr die Innenstadt nicht mehr belasten würden. P.S. Ich bin ein Autofahrer, der bei schönem Wetter in Frauenfeld mit dem Fahrrad unterwegs ist.
- 59 Heute ist die Freie-Strasse auch für Velofahrende eine Einbahnstrasse. Es wäre wünschenswert, für Velos in Zukunft Gegenverkehr zu ermöglichen, da dies gerade für ungeübte Velofahrende/Kinder eine willkommene Route wäre, um dem vielen Autoverkehr auf der Promenadenstrasse (die ja in Zukunft noch enger werden sollte) zumindest für ein kurzes Stück (bis zur Kirchgasse) auszuweichen. Falls heute Sicherheitsüberlegungen der Grund sind, dass Velogegenverkehr in der Freie-Strasse nicht erlaubt ist, so wäre es wünschenswert, bei der Neugestaltung darauf zu achten, dass die Strasse sicher genug wird, damit Velos auch in Gegenrichtung fahren können. Im Prinzip ist das Ziel einer Begegnungszone ja, die Koexistenz aller Verkehrsformen zu ermöglichen

- 60 Gut geschrieben. Ich bezweifle aber sehr das sich jegliche Velofahrenden an Tempo 20 halten werden. E-Bikes fahren ja zwischen 25-50 Km/h schnell, und dass dann auch noch im Gegenverkehr... Schon jetzt sehen wir tagtäglich wie viele Velofahrer sich an keine einzige Verkehrsregel halten! Vor den Schaufenstern wird parkiert, ganz knapp wird an den Fußgängern vorbei gerast, Fußgänger werden beschimpft, weil sie im Weg sind, auf dem Gehweg wird gefahren usw. Wenn man es den Velos noch einfacher macht durch die Altstadt zu rasen sind schwere heftige Unfälle nur eine Frage der Zeit. Bei den Autos stehen alle nur erdenklichen Möglichkeiten zur Verlangsamung und was unternimmt man bei Velo-Raser??
- 61 Städte sind seit eh und je - da kann man tausende von Jahren zurückgehen - Wirtschaftszentren, die sich immer an Verkehrsknotenpunkten gebildet haben. Daher sind schon die drei Ziele "Siedlung", "Verkehr" und "Grün- und Freiraum" unvollständig. Bei den Betrachtungen sind die Bedürfnisse von "Gewerbe, Wirtschaft und Industrie" zwingend mit einzubeziehen! Am 15. Mai 2022 hat die Frauenfelder Stimmbevölkerung mit nur 57.72 % der so genannten "Aufwertung der Strassenräume" zugestimmt, während am gleichen Datum die Stimmbevölkerung mit 60.37 % sich ganz klar gegen die autofreie Innenstadt ausgesprochen hat. Es ist schon ziemlich ignorant, wenn man angesichts dieser Tatsachen hingeht und die grosse Mehrheit der Parkplätze in der Innenstadt aufheben will, ohne sehr zentrumsnah Ersatz zu schaffen. In der Altstadt hat es viele Detailgeschäfte, die auf jeden einzelnen Kunden, ob der nun zu Fuss, mit dem Fahrrad, der Trottinett oder mit dem Auto kommt, angewiesen sind. Daher sind möglichst viele der Parkplätze in der Freie Strasse zu bewahren oder es ist sehr zentrumsnah ein Parkhaus zu realisieren mit direkten Aufgängen in die Altstadt und unterirdischen Verladerrampen für sperrige Güter z.B. unter der Promenade oder direkt unter der Altstadt, wie das in den 1980-iger Jahren bereits untersucht worden war. Andererseits bin ich einverstanden, dass auch die Freie Strasse so umgestaltet wird, dass sie als Begegnungszone auch vom mechanisierten Verkehrsteilnehmer (Auto, Velo, Trottinett) wahrgenommen wird und dass die Strasse nicht mehr als Abkürzung, um vom Rathausplatz zur Vorstadt zu gelangen, genommen wird. Für die Geschäfte in der Altstadt wäre es wünschbar, wenn der Stadtbus wiederum wie früher durch die Altstadt mit Haltestelle in der Freie Strasse geführt würde.
- 62 Die FDP vertritt die Meinung, dass den Ansprüchen des Gewerbes und der unterschiedlichen Generationen zu wenig Beachtung geschenkt wird. Die ältere Generation ist darauf angewiesen, für Einkäufe nahe an Geschäften parkieren zu können. auf der anderen Seite ist für die erfolgreiche Geschäftstätigkeit eine freie Zufahrt zu den Geschäftsräumlichkeiten vollumfänglich, auch für Lastwagen sicherzustellen. Ebenso sind Parkplätze unumgänglich und beizubehalten. Frauenfeld ist eine Zentrumsstadt inmitten von ländlich geprägten, vom ÖV eher schwach erschlossenen Gemeinden, dies sogar stadintern. Der Stadt zugehörige, externe Quartiere sind auf den MIV angewiesen, entsprechend muss auch im Zentrum die Möglichkeit geboten werden, zu parken. Der Anspruch, dass das Trottoir auf der Nordseite verbreitert wird, anerkennen wir. Auf die Reduktion der Anzahl Parkplätze ist zu verzichten. Die erlaubte Durchgangsgeschwindigkeit kann der Zone entsprechend angepasst werden
- 63 Die von Fabio Bergamin beschriebene aktuelle Situation zur Lesbarkeit der Begegnungszone v.a. auch im westlichen Teil der Freie-Strasse beurteile ich ähnlich; zum heutigen Zeitpunkt ist die Sichtbarkeit des Begegnungszonen-Schildes eindeutig zu gering. Als Anwohnerin erlebe ich es täglich, dass Autofahrende mit deutlich schnellerer Geschwindigkeit durch die Freie-Strasse fahren, als die erlaubten 20km/h. Dies ist insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen gefährlich. Die gestalterischen Massnahmen wie z.B. die flächige Pflasterung sind daher positiv. Die Freie-Strasse soll wirklich zu einer Begegnungszone werden können. Eine Reduktion der Parkplätze befürworte ich klar, auch wenn mein Haushalt aufgrund der Arbeit auf einen öffentlichen Parkplatz angewiesen ist. Parkplatzmöglichkeiten gäbe es im Grundsatz genügend in der Nähe – was ist zum Beispiel mit den Parkplätzen auf dem Konviktplatz? Diese werden bis anhin nirgends erwähnt. Lieber Parkplatzflächen die gut ausgenutzt werden als mehrere Flächen, die nur teils ausgenutzt sind. Für eine flexible Nutzung der Freie-Strasse für Begegnung, Gewerbe und Veranstaltung würde ich zudem einige Installationen (z.B. Hochbeete, Sitzmöglichkeiten) begrüssen, die bedarfsgerecht verschoben werden können, sodass u.a. Platz für Veranstaltungen geschaffen werden kann. Was mir im Stimmungsbild fehlt ist der ganze westliche Teil der Freie-Strasse.

- 64 Ziel sollte eine Altstadt und Innenstadt für alle sein. Wo allen Bedürfnissen, aller Verkehrsteilnehmer, Rücksicht genommen wird. Für die Autofahrenden muss es Parkplätze geben, für die Velofahrenden sollte genug Platz geschaffen werden um neben den Autos sicher in der Altstadt unterwegs zu sein. Striktes Tempo 20 für alle Verkehrsteilnehmer, auch die E-Bikes!!! Und für die Fußgänger sollten Flächen entstehen um sich zwischendurch beim Flanieren oder einkaufen auch mal hinzusetzen. Jeder sollte Kompromisse eingehen können und wer das nicht will oder möchte hat das Konzept von Gemeinsamkeit einfach nicht begriffen. Das auf ein Paar Parkplätze verzichtet werden muss ist allen klar, aber mehr als die Hälfte der Parkplätze wegnehmen um Veloständer dann hinzustellen ist einfach nicht in Ordnung. In der Zürcherstrasse hat es 3 Veloständer und kein Parkplatz musste deshalb aufgegeben werden. Auf der Zürcherstrasse wäre noch mehr als genügend Platz für Bäume oder Pflanzen in Töpfen die man Saisonal (in Zusammenarbeit mit der Stadtgärtnerei) aufstellen könnte. Ein Paar ordentliche Sitzmöglichkeiten wo sowie jung als auch alt ohne Probleme sich hinsetzen oder aufstehen kann. Alle sollen in der Altstadt Herzlich ♥ willkommen sein. Denn ob gross oder Kleinunternehmen uns sind alle Kunden wichtig. Ob diese mit dem Auto, Velo oder zu Fuss in die Altstadt einkaufen kommen!
- 65 Da saubere e-Autos auch Platz und Parkplätze benötigen muss man sie in die Planung einbeziehen. Auch sie benötigen einen Stadttunnel um unter Frauenfeld die Stadt durchqueren zu können
- 66 Veloverkehr in alle Richtungen zulassen (keine Einbahnen und Fahrverbote für Velos), auch in Nebenstrasse der Freie-Strasse wie der Bankgasse
- 67 Mehr Platz für Fussgängerinnen, mehr Platz für Fahrräder!
- 68 Keine Parkplätze zwischen ref. und kat. Kirche. Am Sa Autofrei (wie die Zürcherstrasse heute) So bauen, dass später auch ganz Autofrei möglich ist.
- 69 Ebenfalls positiv ist die dargestellte Entsiegelung eines Teils des Strassenraums. Die entsiegelten Flächen dürften noch grosszügiger sein (Prinzip: überall dort, wo kein Auto fahren muss und niemand den Kinderwagen stossen muss, kann man den Strassenraum auch entsiegeln (Kiesplätze, allenfalls Grünflächen). Die im Stimmungsbild gezeigten Bäume gefallen. Gerade in der Altstadt, in der der Autoverkehr in Einbahn geführt wird, hat es wirklich Platz für Grün. Gerne so viel wie möglich davon
- 70 Mehr entsiegeln (wg. Starkregen, zudem kühlend), keine Parkplätze (schade um den Platz in einer sonst so wunderschönen Altstadt, gibt gleich um die Ecke welche). Wenn Parkplatz dann nur für Personen mit Handicap. Pflastersteine nicht ideal für Fahrräder und Personen mit Einschränkungen, etc
- 71 Wir begrüssen die gewählte Stossrichtung sehr. Insbesondere die Entsiegelung sowie die Umwandlung der bestehenden Parkplatzlinie in einen Multifunktionsstreifen. Multifunktionsstreifen ermöglichen Strassenbäume, Ruderalflächen, Parkiermöglichkeiten für Autos und Velos sowie Aufenthaltszonen. Sie vermindern Luftschadstoffe, Lärmbelastung und verschönern das Stadtbild => siehe auch grünes Gallustal [Massnahme 11](#)
- 72 Es werden zu viele PPs verschwinden. Bäume bringen Unterhalt mit sich
- 73 Die eingezeichneten Bäume bei den Autoparkfeldern wirken eher klein und an die Hauswand gedrückt. Lieber weniger Bäume, dafür grosse Bäume vorsehen
- 74 Aufhebung sämtlicher PP
- 75 Begrünung, Sitzplätze, Veloabstellplätze sowie die Reduktion der PP ist gut
- 76 es benötigt keine räumliche Trennung zwischen Strasse und Trottoir
- 77 Einführung eines Anlieferungs- und Güterumschlagsregime
- 78 Einfahrt Zürcherstrasse mit versenkbaren Pollern ausrüsten
- 79 Zufahrt Kirchgasse für den MIV schliessen, ist unsicher

## **b) Stellungnahmen von Verbänden, Parteien und Einzelpersonen**

- Mitwirkung Aufwertungsmassnahmen Innenstadt - Vision Begegnungsraum Innenstadt CH GP  
GLP SP 2023
- Mitwirkung Schlüsselgebiet Innenstadt\_GLP
- Kleiner Einbahnring (Vorstadt u. Ringstrasse) Die Mitte\_EVP
- Projekt Ringstrasse\_Heuscher
- Öffentliche Mitwirkung Strassenraum Innenstadt Frauenfeld, WWF Thurgau

Mitwirkung Aufwertungsmaßnahmen Innenstadt -  
Vision Begegnungsraum Innenstadt CH GP GLP SP  
2023

## **Die Frauenfelder Innenstadt wird zum Begegnungsraum**

**Wir fordern flächendeckend Tempo 30 auf dem gesamten Frauenfelder Innenstadtgebiet. Dazu sollen auf sämtlichen Strassenabschnitten Massnahmen getroffen werden, um den Stadtraum in Zukunft ohne grössere bauliche Anpassungen in eine allfällige Begegnungszonen umzuwandeln zu können. Dies entspricht dem Grundsatz, dass aufgrund der begrenzten räumlichen Voraussetzungen in dicht besiedelten Gebieten jene Verkehrsmittel bessere Voraussetzungen haben, die weniger Fläche für das Fortbewegen und das Abstellen beanspruchen.**

Geforderte Ergänzungen der Massnahmen für die einzelnen Strassenabschnitte:

### **Rheinstrasse:**

- + Umbau Strassenraum von Fassade zu Fassade à Niveau ([Flächige Querung](#))
- + Tempo 30
- + Erweiterung Baumreihe über Bahnlinie hinaus bis zum Schaffhauserplatz

### **Rathausplatz:**

- + Umbau Strassenraum von Fassade zu Fassade à Niveau ([Flächige Querung](#))
- + Tempo 30
- + Die Querungen des Fuss- und Veloverkehrs sind nach den Grundsätzen des Langsamverkehrskonzepts aufzuwerten.

### **Promenade:**

- + Reduktion der Parkfelder
- + Durchgehende Fussgängerverbindung entlang der Promenadenstrasse
- + Umbau Strassenraum von Fassade zu Fassade à Niveau ([Flächige Querung](#))
- + Tempo 30
- + Neugestaltung gesamter Promenadenplatz inkl. Aufwertung der Brunnenplätze und punktuelle Möblierungen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität

### **Vorstadt:**

- + Bearbeitungsperimeter ausweiten bis zur Ringstrasse
- + Reduktion der Parkfelder beim Soldatendenkmal
- + Umbau Strassenraum von Fassade zu Fassade à Niveau ([Flächige Querung](#))
- + Tempo 30

### **Altstadt / Freie-Strasse:**

- + Aufhebung sämtlicher Kunden-Parkfelder
- + Einführung eines Anlieferungs- und Güterumschlags-Regime
- + Bereitstellung von Vorinstallationen für Events (Markt, Konzerte, Ausstellungen)

### **Ringstrasse:**

- + Die Querungen des Fuss- und Veloverkehrs sind nach den Grundsätzen des Langsamverkehrskonzepts aufzuwerten.
- + Sämtliche Querungen Niveaueben ([Flächige Querung](#))
- + Tempo 30



Die Präsidien  
Anita Bernhard & Tobias Lenggenhager (CH)  
Michael Pöll (GRÜNE)  
Andreas Schelling (GLP)  
Alessandra Biondi & Lukas Hefti (SP)

Mitwirkung Schlüsselgebiet Innenstadt\_GLP

## **Vernehmlassung Schlüsselgebiet Innenstadt «Aufwertung Strassenräume Innenstadt»**

### 1. Grundsätzliches und Forderungen

Die GLP der Stadt Frauenfeld ist nach eingehender Prüfung und intensiven Besprechungen zum Schluss gekommen ein Positionspapier zu verfassen, bei welchem die Anmerkungen und Forderungen festgehalten und dokumentiert sind.

Wir fordern einen runden Tisch mit allen verantwortlichen Personen, um diese Forderungen zu erläutern und eingehend zu diskutieren. Der grosse Einbahnring, Motion Weber/Leuthold, muss unbedingt noch einmal geprüft werden. Er sollte zwingend getestet und nicht nur gerechnet sein. Wenn dies im anstehenden Projekt nicht möglich sein sollte, müssen die Umbauten so erfolgen, dass die Option in einem zweiten Schritt ausgeführt werden kann. Wir fordern ausserdem die schrittweise Umsetzung eines durchgängigen sicheren Radverkehrsnetzes ins Stadtzentrum und durch die Stadt, mit mehr Velo-Parkplätzen in Bahnhofsnähe.

Grundsätzlich sehen wir einige gelungene Ansätze, wie die Begrünung der Strassenräume, die Begegnungszone in der Altstadt und die Umstellung auf Tempo 30, welche in unseren Augen aber auch mit optischen Massnahmen begleitet werden muss. Es ist uns bewusst, dass mit dem vorgeschriebenen Budget nicht "der grosse Wurf" gemacht werden kann, sehen aber dennoch Verbesserungspotential, da oftmals nur kosmetische Anpassungen erfolgen. Die grossen Problemzonen im Verkehr werden nicht gelöst, auch wird nicht oder gar widersprüchlich auf das "Konzept Mobilität 2030" aus dem Jahr 2016 eingegangen. Die Velofahrer und Fussgänger werden mit Ihren Anliegen zu wenig berücksichtigt. Mit dem Einbahnkonzept können sehr viele der untenstehenden Mängel problemlos behoben werden.

Die Detailerklärungen zu den einzelnen Strassenabschnitten nachfolgend.

### 2. Rheinstrasse

Wir begrüssen die zusätzlichen Veloabstellplätze, die Begrünung sowie Tempo 30. Ansonsten sind aber keine Verbesserungen oder Aufwertungen erkennbar. Auf die seitlichen Parkplätze kann komplett verzichtet werden, es hat rundherum genügen Parkmöglichkeiten für das Gewerbe. (Post, TKB, Passage etc.)

### 3. Ringstrasse

Ebenfalls begrüssen wir hier Tempo 30 sowie den Velostreifen bergwärts. Es gibt Bedenken zur Sicherheit des Velostreifens und wie dieser realisiert werden soll. Die Frage kam auf, ob die Erstellung des Velostreifens mit Landkauf verbunden ist.

Wir sehen hier ebenfalls keine nennenswerte Verbesserung und Aufwertung der Situation. Der Trinkbrunnen ist an dieser Stelle nicht notwendig und verschlingt nur Kapital, welches an anderer Stelle besser gebraucht werden kann. Effektiv zu einer Verbesserung der Lärmemissionen beitragen würde ein "Flüsterbelag" der Strasse. Mit einem erhöhten Fussgängerstreifen welcher die gesamte Kreuzung Ringstrasse/Algisserstrasse überspannt, könnte die Sicherheit erhöht werden.

### 4. Zürcherstrasse (Vorstadt)

Die begrünten Fassaden sowie Tempo 30 sind wiederum positiv herauszuheben. Leider wird die Fahrbahn noch enger, was noch weniger Platz für Velos bedeutet. Die grössten Wünsche der Bevölkerung für mehr Sicherheit für Velo und Fussgänger werden nicht erfüllt. Wir fordern Tempo 20 und Begegnungszone für die Vorstadt, da dadurch der Schutz für Velo und Fussgänger gewährleistet wird.

#### 5. Promenade

Wir befürworten die Temporeduktion sowie die Begrünung. Leider werden auch bei diesem Abschnitt die Autofahrer bevorteilt und es gibt noch weniger Platz für Velos. Die oberirdischen Parkplätze an der Promenade können in unseren Augen gestrichen werden. Es gibt dadurch mehr Platz für Fussgänger, Velos und Möglichkeiten der Begrünung. Die Promenade kann, wie die Vorstadt, durchgehend eine Begegnungszone mit Tempo 20 werden. Die direkte Zufahrt Algisserstrasse/Promenadenstrasse ist ein Sicherheitsrisiko für Fussgänger und sollte geschlossen werden.

#### 6. Rathausplatz

Ein zusätzlicher Baum ist gut, es dürfte gerne noch etwas mehr begrünt werden. Tempo 30 sehen wir ebenfalls positiv. In dem Konzept fehlen Veloabstellplätze für die Altstadt. Wünschenswert ist mehr Platz bergwärts für den Veloverkehr.

#### 7. Freie-Strasse (Altstadt)

Die Begrünung, die Sitzplätze, die Veloabstellplätze sowie die Reduktion der Parkplätze sehen wir sehr positiv. Der Strassenraum ist dennoch zu dominant gestaltet, es benötigt keine räumliche Trennung zwischen Strassenraum und Trottoir, so wird noch klarer gezeigt, dass die Altstadt eine Begegnungszone ist. Die Zufahrten zur Altstadt könnten in diesem Zusammenhang noch besser ausgerüstet werden. Die Zürcherstrasse zur Altstadt sollte mit versenkbaren Pollern ausgerüstet werden. Die Zufahrt Kirchgasse sollte für den MIV geschlossen werden. Diese Zufahrt stellt ein Sicherheitsrisiko dar und sollte als Begegnungszone umgebaut werden.

Frauenfeld, den 17.09.2023

Grünliberale Partei Bezirk Frauenfeld



Kleiner Einbahnring (Vorstadt u. Ringstrasse)  
Die Mitte\_EVP

# Kleiner Einbahnring (Vorstadt u. Ringstrasse)

## Ausgangslage

Am 15. Mai 2022 haben sich die Frauenfelder Stimmbürgerinnen und Stimmbürger für die «Aufwertung der Strassenräume Innenstadt» ausgesprochen. Im Rahmen der Projekterarbeitung hat der Stadtrat am 15. August 2023 die «Mitwirkung Stufe 2» gestartet. Diese bietet die Möglichkeit, sich pro Strassenabschnitt zur skizzierten Stossrichtung zu äussern und Wünsche und Anliegen einzubringen.

## Würdigung

Die skizzierten Stossrichtungen zeigen auf diversen Strassenabschnitten mögliche Verbesserungen auf. Aus den Auswertungen in der Broschüre geht indes auch klar hervor, dass die Erwartungen der Bevölkerung bei den Strassenabschnitten Zürcherstrasse und Ringstrasse ungenügend oder gar nicht erfüllt werden können. Es mangelt hauptsächlich am Platz.

### Zürcherstrasse (Vorstadt)

«Durch die engen Platzverhältnisse gibt es kaum Grünflächen und das Trottoir hat teilweise nur eine geringe Breite. [...] Das verfügbare Platzangebot bleibt stark begrenzt. [...] Aufgrund der engen Gassensituation können mit den Massnahmen die Erwartungen der Bevölkerung bezüglich Aufenthaltsqualität, Fuss- und Veloverkehr und im Bereich Grün- und Freiraum jedoch nicht ganz erfüllt werden. Es fehlt der Raum für z. B. eine Trottoirverbreiterung, eine eigenständige Veloinfrastruktur, eine Baumreihe oder Veloabstellplätze.»<sup>1</sup>

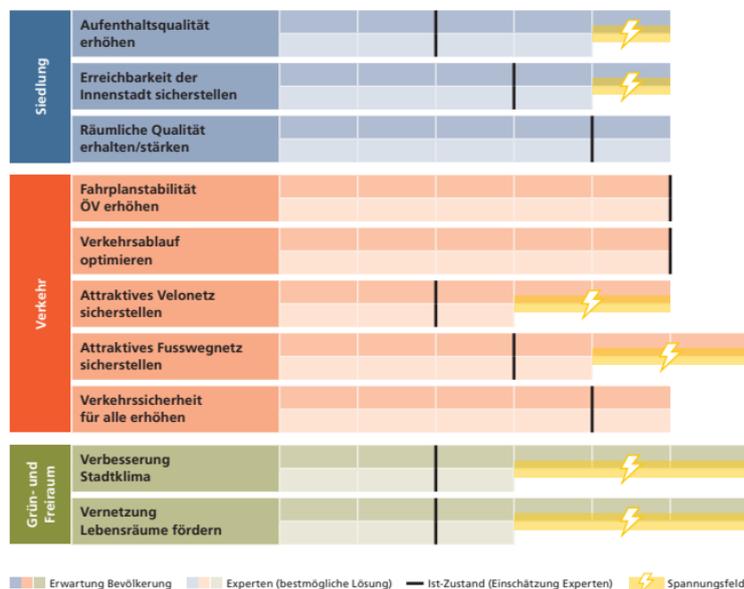


Abbildung 1: Spannungsfelder Zürcherstrasse<sup>2</sup>

Die Erwartungen der Bevölkerung an die Zürcherstrasse (Vorstadt) werden gemäss der obigen Auswertung mit den geplanten Massnahmen nicht erfüllt. Dies betrifft besonders die Punkte Stadtklima und Vernetzung Lebensräume aber auch die Themen attraktives Velonetz, attraktives Fusswegnetz sowie Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit.

<sup>1</sup> Broschüre «Strassenraum ist Lebensraum», S. 9, online abgerufen am 21.8.23

<sup>2</sup> Broschüre «Strassenraum ist Lebensraum», S. 9, online abgerufen am 21.8.23

## Ringstrasse

«Die Ringstrasse [...] ist heute eine schmale Strasse [...]. Das Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeiten werden von der Bevölkerung als hoch wahrgenommen und als störend empfunden. [...] Die Spannungsfelder beim Fuss- und Velonetz entstehen durch das ungenügende Platzangebot für ein durchgehend beidseitiges Trottoir und für einen durchgehenden Velostreifen über den ganzen Strassenabschnitt.»<sup>3</sup>

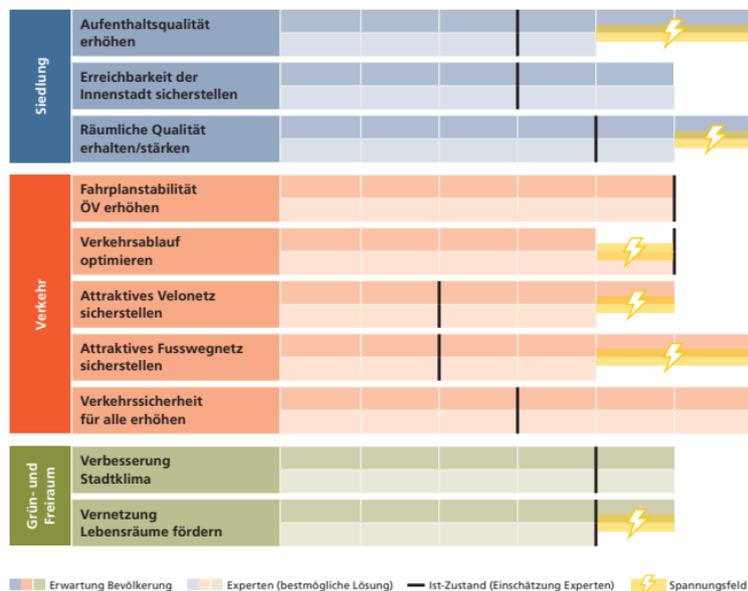


Abbildung 2: Spannungsfelder Ringstrasse <sup>4</sup>

Wie oben ersichtlich, werden auch die Erwartungen der Bevölkerung an die Ringstrasse durch die nun geplanten Massnahmen leider nicht erfüllt. Das betrifft hier im Besonderen die Erwartungen in den Bereichen Aufenthaltsqualität und attraktives Fusswegnetz aber auch räumliche Qualität, attraktives Velonetz und Vernetzung der Lebensräume.

## Lösungsvorschlag: «kleiner Einbahnring»

Wie können die Aufenthaltsqualität und die Vernetzung der Lebensräume gefördert werden? Wie kann die Attraktivität des Velo- und Fusswegnetzes erhöht werden? Ganz einfach indem Platz geschaffen wird. Nun können wir weder Autos und Lastwagen verkleinern noch ganze Häuserschluchten verschieben. Wir können jedoch mit der Einbahn bei den meistbetroffenen Strassen eine Fahrbahn weglassen und so einige wichtige Meter gewinnen. Im Faktenblatt der Stadt zur «Motion betreffend „Einbahn als grosse Chance für die Entlastung der Innenstadt“ der Gemeinderäte Stefan Leuthold und Lorenz Weber» schreibt der Stadtrat, dass ein Einbahnregime in der Vorstadt im Abschnitt Promenadenstrasse – Staubeggstrasse – Spannerstrasse – Zürcherstrasse vor zehn Jahren von der Bevölkerung nicht unterstützt wurde. Namentlich seien die Anwohner der Ringstrasse gegen den Versuch gewesen, weil sie zusätzlichen Verkehr befürchteten.<sup>5</sup> Mit Einbezug der Ringstrasse in den Einbahnring und zumindest vorläufigem Beibehalten des Gegenverkehrs auf grossen Teilen der Promenadenstrasse soll diesen Bedenken Rechnung getragen werden.

<sup>3</sup> Broschüre «Strassenraum ist Lebensraum», S. 10, online abgerufen am 21.8.23

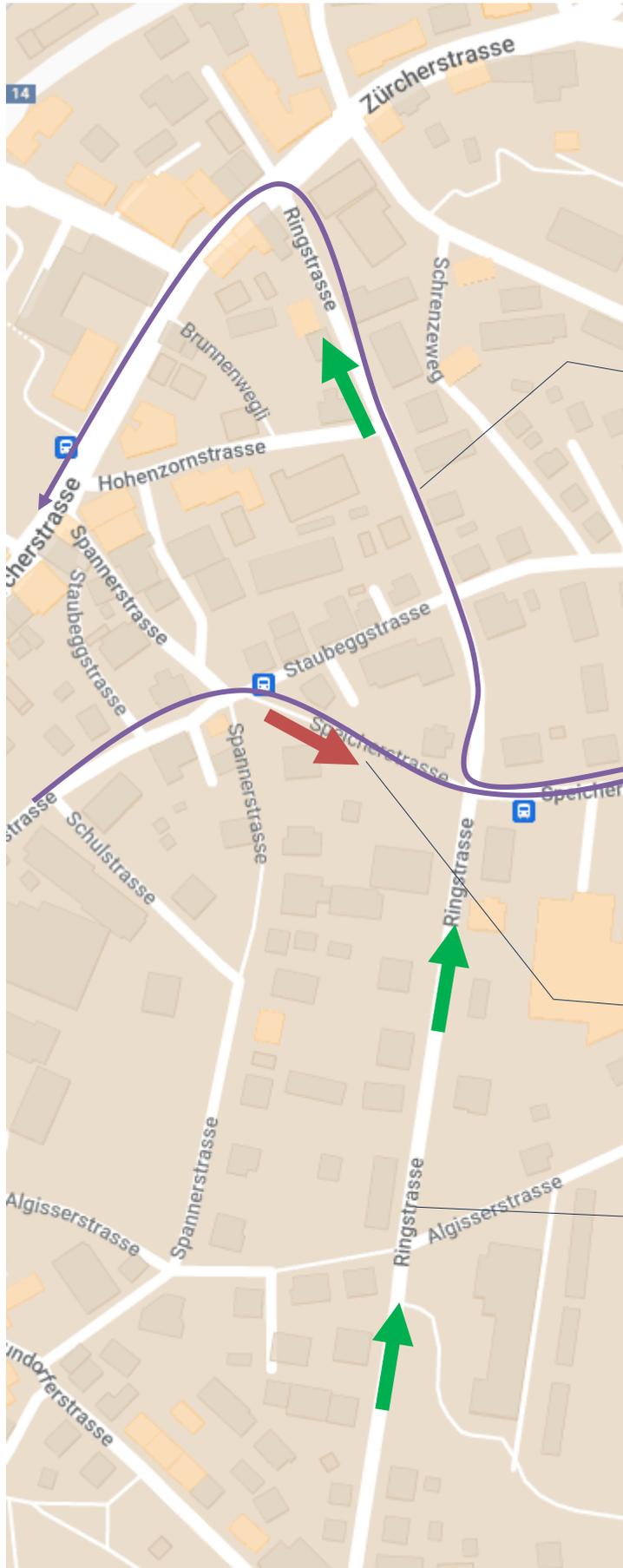
<sup>4</sup> Broschüre «Strassenraum ist Lebensraum», S. 10, online abgerufen am 21.8.23

<sup>5</sup> Vgl. Stadtratsbeschluss Nr. 52 zu «Motion betreffend „Einbahn als grosse Chance für die Entlastung der Innenstadt“ der Gemeinderäte Stefan Leuthold und Lorenz Weber», online abgerufen am 21.8.23

## Zürcherstrasse (Vorstadt)



## Ringstrasse



Die Stadtbuslinie 4 (violette Pfeile) müsste die Haltestelle «Soldatendenkmal» neu in Richtung Bahnhof und «Staubeggstrasse» in Richtung Huben anfahren.

Die Stadtbuslinie 41 (Abend- und Sonntagsangebot) müsste die Haltestelle «Staubeggstrasse» statt «Soldatendenkmal» anfahren.

Im Übrigen können die Linien 1:1 weiter geführt werden.

Die Speicherstrasse müsste für den Stadtbus (Linie 4 und 41, Richtung Huben) befahrbar sein (Aktuell Fahrverbot).

Wichtig: Nur für Stadtbus, nicht für den MIV

Deutlich mehr Platz auf der gesamten Ringstrasse, z.B. für durchgehendes Velo- und Fusswegnetz

## SWOT

Die aufgezeigte Einbahnlösung hat viele Stärken, ohne dass sie eine zukünftige Weiterentwicklung behindert. Die Schwächen und Risiken können mit geeigneten Massnahmen minimiert werden.

<b>Stärken</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Schafft Platz auf den Strassen, wo dieser knapp ist und ermöglicht damit die Aufwertung der Vorstadt und der Ringstrasse.</li><li>- Ermöglicht Einrichten von Velostreifen und Verbreiterung von Trottoirs resp. beidseitige Trottoirs.</li><li>- Stadtbuss wird nicht behindert, bestehendes Liniennetz und die bestehenden Haltestellen bleiben bestehen und werden nicht tangiert.</li><li>- Verhältnismässig einfach umsetzbar. Viel Nutzen für wenig Aufwand.</li><li>- Klares Verkehrsregime fürs neue Parkhaus Regierungsgebäude.</li></ul>	<b>Schwächen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Einbahn führt an Spannerschulhaus vorbei, allfällige Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit müssen geprüft werden. Mit dem geplanten Tempo 30 erfolgt hier zudem bereits eine Entschärfung.</li><li>- Verkehrszunahme auf den betroffenen Abschnitten der Staubegg- und Spannerstrasse, jedoch entschärft durch Tempo 30.</li></ul>
<b>Chancen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bei der Schulanlage Spanner entsteht durch die Einbahn mehr Platz, der für Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit (z.B. Abgrenzung Strasse zu Trottoir) genutzt werden kann.</li><li>- Der Vorstadtring (Staubeggstrasse – Spannerstrasse – Zürcherstrasse) kann im Rahmen der Bauarbeiten beim Regierungsgebäude resp. an der Staubeggstrasse getestet und ggf. als erste Etappe prioritär eingeführt werden.</li><li>- Bei Einführung der Einbahn in der Vorstadt und auf der Ringstrasse könnte die Staubeggstrasse bis auf die Ringstrasse künftig als Einbahn geführt werden.</li><li>- Dank zusätzlichem Platz entstehen neue Möglichkeiten für eine Veloroute durch die Innenstadt.</li><li>- Etappierte Umsetzung möglich (1. Vorstadt, 2. Ringstrasse)</li><li>- Nach der Einführung des kleinen Einbahnringes kann dieser bei positiven Erfahrungen erweitert werden.</li></ul>	<b>Risiken</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Leichter Mehrverkehr, jedoch v.a. in eine Richtung und im Vergleich zu grossem Einbahnring vernachlässigbar. Wird durch die geplante Tempo-30-Zone zusätzlich entschärft.</li><li>- Schulstrasse könnte als Ausweichroute genutzt werden (z.B. für NutzerInnen des neuen Parkhauses beim Regierungsgebäude). Entsprechende Massnahmen sind zu prüfen.</li></ul>

## **Quintessenz**

Auch wenn mit den anlässlich des Mitwirkungsverfahrens präsentierten Massnahmen auf anderen Strassenabschnitten relevante Verbesserungen umgesetzt werden können, bleibt das Ergebnis in der Vorstadt und auf der Ringstrasse unbefriedigend. Als Grund wird v.a. der mangelnde Platz genannt. Mit der Umsetzung einer Einbahn auf diesen Strassenabschnitten wird Platz geschaffen für echte Lösungen und eine Aufwertung dieser wichtigen Strassenräume.

Fraktion Die Mitte / EVP

16. September 2023

Projekt Ringstrasse\_Heuscher

## **Betrifft: Strassenraum ist Lebensraum, Teilprojekt Ringstrasse**

(Mitwirkung Stufe 2)

Ein Ziel des Projektes ist, die **Aufenthaltsqualität** (an der Ringstrasse) zu erhöhen. Dazu ist u.a. ein «Trinkbrunnen» direkt an der Kreuzung Ringstrasse/Algisserstrasse eingezeichnet. Zudem fehlen auf der Zeichnung die (jetzt bestehenden) Pfosten vor der breiten Treppe, die verhindern, dass Autofahrer dort die Kanti-Schüler aus-/einsteigen lassen.

Eine Umsetzung dieser Skizze würde die Verkehrssicherheit vor allem für die Kinder senken. Deshalb:

- 1. Kein Brunnen an dieser Stelle!**
- 2. Die 11 bestehenden Pfosten** vor der breiten Treppe zur Kantonsschule **stehen lassen.**

### **Begründung**

1. Die Algisserstrasse dient vielen Kindern als Schul- und Kindergartenweg. (Einzugsgebiet von Kindergarten Stadt und Schulhaus Spanner) Um die Gefahren des Schulweges zu minimieren, werden die Kinder angehalten, den Weg als Gruppe zurück zu legen. Würden die Kinder künftig an einem **Brunnen** vorbeigehen, so würde diese Kreuzung zu einem **Spielplatz**. Die Kinder werden mit dem Wasser spielen, einander anspritzen – und davonrennen. Und das **in unmittelbarer Nähe der Kreuzung Ringstrasse/Algisserstrasse!** **Die Verkehrssicherheit würde nicht erhöht, sondern gesenkt!** Wenn jemand einen schönen Aufenthaltsort in dieser Gegend sucht, so findet er vor dem Kantonsschulgebäude einen grossen Kiesplatz mit Bänken und Schatten spendenden Bäumen.
2. Wenn die Pfosten vor der breiten Treppe zur Kantonsschule entfernt würden, so würde diese Kreuzung insbes. für die Kinder wesentlich gefährlicher. Die Kinder sehen nicht über Autos hinweg und Autofahrer sehen die Kinder hinter den parkierten Autos nicht. **Die Verkehrssicherheit würde nicht erhöht, sondern gesenkt!**

Öffentliche Mitwirkung Strassenraum Innenstadt  
Frauenfeld, WWF Thurgau



WWF Thurgau

Merkurstrasse 2  
Postfach 2341  
9001 St.Gallen

Tel.: +41 (0)71 221 72 30  
www.wwf-tg.ch  
info@wwf-tg.ch

Stadt Frauenfeld  
Amt für Tiefbau und Verkehr  
Schlossmühlestrasse 7  
8500 Frauenfeld

St. Gallen, 25.08.2023

## Öffentliche Mitwirkung Strassenraum Innenstadt Frauenfeld

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir erlauben uns als kantonaler Umweltverband, während der aktuell laufenden öffentliche Mitwirkung zur Aufwertung innerhalb des Perimeters Altstadt ebenfalls Stellung zu den Skizzen und Vorschlägen der Stadt zu nehmen und bedanken uns für diese Möglichkeit. Der WWF Thurgau begrüsst die Pläne der Stadt, mehr Grün- und Freiräume auch im dicht bebauten Stadtzentrum zu realisieren.

### Rückmeldung zu den einzelnen Strassenabschnitten

#### Freie-Strasse

Wir begrüssen die gewählte Stossrichtung sehr. Insbesondere die Entsiegelung sowie die Umwandlung der bestehenden Parkplatzlinie in einen Multifunktionsstreifen. Multifunktionsstreifen ermöglichen Strassenbäume, Ruderalflächen, Parkiermöglichkeiten für Autos und Velos sowie Aufenthaltszonen. Sie vermindern Luftschadstoffe, Lärmbelastung und verschönern das Stadtbild.

➔ Siehe auch Grünes Gallustal, [Massnahme 11 «Strassenräume»](#)

#### Rathausplatz

Wir begrüssen die Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30. Bezüglich Grünräume sehen wir noch Verbesserungspotenzial. Auf dem Rathausplatz dominieren die versiegelten Flächen durch den Kreisel sowie die breite Fahrbahn inkl. Trasse der Frauenfeld-Wil-Bahn. Diese Flächen heizen sich an heissen Tagen sehr stark auf und es entstehen Hitzeinseln, was die Lebensqualität stark beeinträchtigen kann. Noch mehr Bäume sowie Grünstreifen mit Ruderalflächen oder einheimischen Stauden wirken der Aufheizung entgegen und sorgen für ein angenehmeres Klima. Zu prüfen wäre auch eine Begrünung des Trassees, sowie dies beispielsweise an der Badenerstrasse in Zürich umgesetzt wurde.

➔ Siehe auch Grünes Gallustal, [Kapitel 1 «Ideenpool und Haltung»](#)



Badenerstrasse Zürich (© Zvg)

### Promenade

Auch hier begrüßen wir die Temporeduktion sowie die zusätzliche Baumallee auf der westlichen Seite. Da auf der östlichen Seite der Kiesplatz durch den Markt beansprucht wird, empfehlen wir deshalb entlang der neuen westliche Baumreihe grosszügige Ruderalflächen und Grünstreifen einzuplanen.

### Zürcherstrasse (Vorstadt)

Auch hier kann die Temporeduktion eine gewünschte Verkehrsentslastung bewirken. Die Skizze zeigt jedoch relativ wenig zusätzlichen Grünraum. Zu prüfen wären aber auch hier zumindest für einzelne Abschnitte Multifunktionsstreifen (siehe Freie-Strasse). Zudem empfehlen wir grosszügig vertikale Vegetationen entlang der Gebäude einzuplanen, zum Beispiel in Form von erdverbundenen Einzelranken an Drähten. Diese locke Vögel und Insekten an und erhöhen durch das Grün die Lebensqualität.

➔ Siehe auch Grünes Gallustal, [Massnahme 5, «Platzsparende Lebensräume»](#)



Beispiele von vertikalen Begrünungen aus St.Gallen (© Grünes Gallustal)

### **Ringstrasse**

Die Ringstrasse bietet an einigen Stellen genügend Platz für ökologische Aufwertungen mit Multifunktionsstreifen. Die Skizze zeigt nach wie vor sehr viel versiegelte Fläche. Auch hier empfehlen wir mehr Grün einzuplanen inkl. Baumpflanzungen mit Pflanzstreifen.



Visualisierung von Aufwertung mittels Multifunktionsstreifen an der Speicherstrasse in St.Gallen (© Grünes Gallustal)

### **Rheinstrasse**

Wir begrüßen insbesondere die Öffnung der Baumscheiben. Zu prüfen wäre hier ebenfalls eine Begrünung des Bahntrassees, um die Erhitzung der Stadt an heissen Tagen zu reduzieren. Zudem empfehlen wir eine starke Reduktion der Autoparkplätze. Diese Strasse mit ihrer bereits bestehenden Allee ist eine zentrale Achse, nicht nur für dem MIV, sondern für Fussgänger:innen und Velos. Durch das Entfernen der Parkplätze entsteht Raum für Aufenthaltsflächen und Biodiversität.

## **Allgemeine Rückmeldungen**

### **Stadtbäume**

Bäume sind für die Städte in Zukunft essenziell. Es geht nicht nur um die für den Menschen steigende Aufenthaltsqualität dank angenehmer Beschattung. Vielfach wird unterschätzt, welche grosse Wirkung Bäume auf das Klima und die Luftqualität haben. Ausserdem bieten sie zum Beispiel für höhlenbrütende Vögel, Fledermäuse und unterschiedlichste Insekten auch im Siedlungsgebiet unentbehrliche Lebensräume.

Wir begrüßen die Bestrebungen der Stadt, zwecks Aufwertung auch mehr Bäume in der Innenstadt zu pflanzen, sehen aber noch mehr Potenzial für zusätzliche Baumpflanzungen. Allgemein empfehlen wir:

1. Einheimische Baumarten zu pflanzen, die trocken- und wärmetolerant sowie biologisch besonders wertvoll sind
2. Keine invasiven Neophyten pflanzen
3. Wildformen von einheimischen Baumarten bevorzugen, keine Sorten mit gefüllten Blüten
4. Baumartenvielfalt gezielt fördern durch eine Mischung von Laub- und Nadelholzbäumen
5. Alte Bäume erhalten, Ersatzpflanzungen planen; standortnaher Baumersatz sowie umsichtige Baumpflege
6. Baumumgebung naturnah planen und pflegen, denn sie wirken sich positiv auf die Baumgesundheit aus

**Besonders zukunftstaugliche Baumarten für Stadtgebiete:** Feldahorn, Spitzahorn, Flaumeiche, Zerreiche, Hainbuche, Sommerlinde

→ Siehe auch Grünes Gallustal, [Massnahme 1 «Stadt bäume»](#)

### **Grünstreifen/Pflanzstreifen**

Erst mit einem Grünstreifen wird der Baum zu einem wertvollen Lebensraum. Je vielfältiger die Pflanzenarten über der Baumwurzel sind, desto wertvoller ist der Baum als Lebensraum für Tierarten. Auch Ruderalflächen können auf kleinsten Flächen realisiert werden und bedeuten einen grossen Mehrwert. Ein Mosaik an offenen Bodenflächen und artenreichem Krautsaum bietet zum Beispiel Grabwespen, Wildbienen, Zikaden und Wanzen Lebensraum und Nahrung.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Vorschläge und wünschen bei der Planung sowie Umsetzung der Aufwertungen viel Erfolg.

Freundliche Grüsse



Martin Wicki  
Präsident WWF Thurgau



Robin Stacher  
Geschäftsführer WWF Thurgau