

PARTNERSTADT FRAUENFELD

Projektarbeiten aus dem
Studiengang Raumplanung

Vorwort	5
Übersicht der Projekte	6

Raumplanung

Vision Bürgerholz	8
Schulraumplanung, Betreuung im Alter und Freizeiteinrichtungen	11
Kommunale Richtplanung	14
Nutzungsplanung	18

Verkehrsplanung

Verkehrsberuhigung Gerlikon	22
Hauptstrassen	29
Stadt- und Regionalbusse	33
Mobilitätsmanagement	39

Städtebau

Zuhause in Frauenfeld	43
Siedlungsentwurf Murgstrasse/Metzgerstrasse	47

Verfasser der Projektarbeiten	52
-------------------------------	----

Vorwort

Seit vielen Jahren ist es am Studiengang Raumplanung an der HSR Tradition, während eines ganzen Studienjahrs mit einer Gemeinde in der Deutschschweiz zusammenzuarbeiten. Dadurch wird ermöglicht, dass viele Studienarbeiten und Projekte mit einem Bezug zu konkreten, realistischen und aktuellen Raumfragen durchgeführt werden können. Studierende sollen sich mit tatsächlichen Planungsaufgaben und den Betroffenen bzw. Beteiligten eines Planungsprozesses auseinandersetzen können.

Dieser Praxisbezug ist eine wesentliche Erfahrung bei der Ausbildung von angehenden Raumplanerinnen und Raumplanern, welche später meistens an der vordersten Front tätig sein werden. Die Zusammenarbeit mit einer konkreten Stadtgemeinde soll aber nicht nur den Auszubildenden etwas bringen, – die Ergebnisse der verschiedenen Arbeiten können durchaus auch den Partnern von Nutzen sein. Dies beweisen die zahlreichen positiven Reaktionen der bisherigen Städte.

Für das Studienjahr 2010 haben der Studiengang Raumplanung der HSR und die Stadt Frauenfeld eine Vereinbarung über eine Zusammenarbeit abgeschlossen. Die Stadt steht vor wichtigen raumplanerischen Entscheidungen und hat uns zahlreiche Problem- und Aufgabenstellungen zur Verfügung gestellt, welche die Studierenden – allerdings nur teilweise – bearbeitet haben.

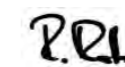
Die Arbeiten, welche alle innerhalb eines Studienjahrs (Februar bis Dezember 2010) durchgeführt wurden, sind unterschiedlicher Art und betreffen sehr verschiedene Fachbereiche und Aspekte. Diese wurden in der vorliegenden Publikation den drei Schwerpunktbereichen des Studiums zugeordnet, nämlich Raumplanung, Städtebau und Verkehrsplanung.

Selbstverständlich mussten die Rahmenbedingungen aus didaktischen Gründen manchmal etwas vereinfacht werden. Insbesondere kann der Kontakt zu den betroffenen und beteiligten Kreisen nicht so intensiv gestaltet werden wie in der Praxis. Aber uns war es stets wichtig, möglichst realitätsnahe und praktisch umsetzbare Lösungen auszuarbeiten und akzeptable Massnahmen vorzuschlagen.

Wir vom Studiengang Raumplanung an der HSR hoffen, dass die zahlreichen Ideen, Vorschläge, Projektstudien etc. zu anregenden Diskussionen in der Stadt Frauenfeld führen werden und die Anregungen einen kleinen Beitrag zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen städtischen Entwicklung leisten können. Mit der vorliegenden Publikation soll gewissermassen sichergestellt werden, dass die Ergebnisse dieser Arbeiten nicht in Vergessenheit geraten, sondern von der interessierten Öffentlichkeit und den zuständigen Planungsverantwortlichen weiterhin beachtet werden.

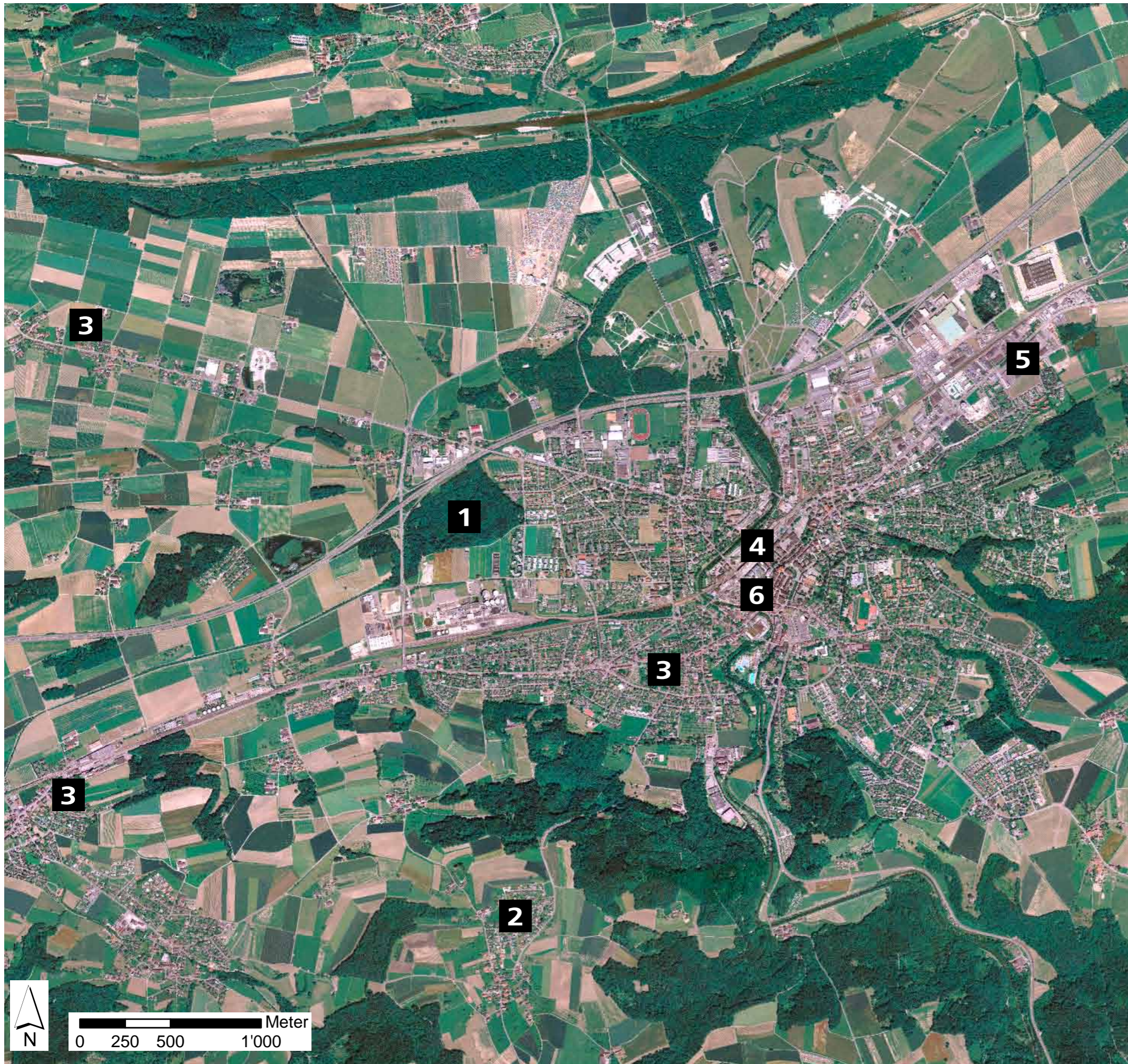
Der Stadt Frauenfeld möchten wir unseren Dank für die tatkräftige und kompetente Unterstützung unserer Arbeiten aussprechen.

HSR Hochschule für Technik Rapperswil



Prof. Thomas R. Matta
Leiter des Studiengangs Raumplanung

Rapperswil, Ende Januar 2011



Übersicht der Projekte

Frauenfeld und Region

Stadt- und Regionalbusse
FS 2009 | R07

Stadt Frauenfeld, Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen

Kommunale Richtplanung
FS 2009 | R08

Nutzungsplanung
HS 2010 | R09

Stadt Frauenfeld

**Schulraumplanung, Betreuung im Alter
und Freizeiteinrichtungen**
FS 2009 | R08

Teilgebiete Stadt Frauenfeld

- 1** Vision Bürgerholz
FS 2009 | R08
- 2** Verkehrsberuhigung Gerlikon
HS 2009 | R09
- 3** Hauptstrassen
HS2009 | R08
- 4** Mobilitätsmanagement
FS 2009 | R07
- 5** Zuhause in Frauenfeld
FS 2009 | R06
- 6** Siedlungsentwurf Murgstrasse / Metzgerstrasse
FS 2009 | R07



Vision Burgerholz

Entwurf, Landumlegung und Gestaltungsplan

Semesterarbeit
Raumplanung
HS 2010 | 3. Semester
Modul:
Teilörtliche Planung
1&2, 3D-Visualisierung
Dozenten:
Walter Ulmann,
Peter Petschek
Verfasser: R09

Beim Autobahnanschluss Frauenfeld West liegt das **Burgerholz**. Es galt, inmitten dieses Waldstückes die **Vision für eine interessante Waldsiedlung zu entwickeln**. Siedlungsplanerische Ausgangslage bildete ein zuvor analysiertes Referenzbeispiel. **In der Projektarbeit 1 analysierte jede Studentin / jeder Student eine verdichtete Siedlung. Sie konnte in der Stadt Frauenfeld oder in einer anderen Gemeinde liegen. In der Folge wurde die ausgewählte Siedlung an das Burgerholz «adaptiert».** In der Projektarbeit 2 kamen dann eine Landumlegung und die Ausarbeitung eines Gestaltungsplanes erschwerend hinzu. Die Visualisierung auf YouTube und die Verortung in Google Earth erfolgte im Kurs 3D-Visualisierung.

Aufgabenstellung

In einer 1. Phase galt es, die spezifischen Überbauungs- und Gestaltungsmerkmale der ausgewählten Siedlung zu erkennen. In der Folge wurde das Siedlungskonzept weiterentwickelt, der örtlichen Situation im Burgerholz angepasst und ein Gestaltungsplan samt ausformulierten Vorschriften ausgearbeitet. Die Frage «Wie kann mittels Gestaltungsplan samt Vorschriften die vorskizzierte Siedlung verwirklicht werden?» stand dabei im Mittelpunkt. In der 2. Phase kam die Neuordnung des Grundeigentums erschwerend hinzu. Es galt, die Gestaltungsidee samt Neuarrondierung der Parzellenstruktur mit einer Landumlegung gemäss § 39 Planungs- und Baugesetz (PBG) und einem Gestaltungsplan gemäss § 19 PBG umzusetzen. Angestrebt wurde eine zweigeschossige Überbauung mit einer Ausnützungsziffer von ca. 0.7.

Abbildungen:
3D-Visualisierungen

Studierende:
Tarik Basic,
Corina Vuilleumier,
Elias Vetter,
Jasmin Klein



Abbildung:
Referenzsiedlung –
Atriumsiedlung Mühle-
boden in Therwil

Einblick in den Gestaltungsplan von Denise Janes



Referenzsiedlung

Als Referenzbeispiel diente die Atriumsiedlung Mühleboden in Therwil der Architekten Ulrich Löw und Theodor Manz aus Basel. Die erste Etappe der Siedlung wurde 1967 realisiert. Die wichtigen Merkmale der Siedlung sind die Gartenhöfe, die Anordnung in Reihen und die Abfolge der Plätze innerhalb der Siedlung.

Erschliessung

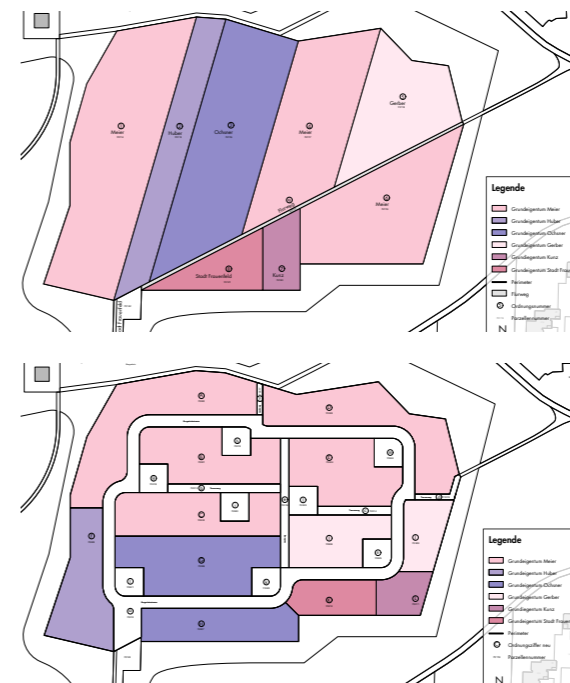
Für die Erschliessung der Siedlung Burgerholz wird eine Stichschlaufenstrasse für den motorisierten Verkehr und ein Netz aus Fusswegen für den Langsamverkehr vorgeschlagen.

Landumlegung

Im Landumlegungsverfahren wird der bestehende Flurweg aufgehoben, die Parzellierung neu angeordnet und die Flächen für die Erschliessungsstrasse, die Fusswege und die öffentlichen Plätze ausgeschieden. Die fiktiven Grundeigentümer müssen gleichermaßen dafür Land abgeben.

Abbildung oben:
Alte Parzellenstruktur
Abbildung unten:
Neue Parzellenstruktur
nach Landumlegung

Studentin:
Denise Janes



Gestaltungsplan

Um eine Ausnützungsziffer von 0.7 erreichen zu können, wurde die ursprünglich einstöckige Bebauung des Referenzbeispiels um ein Stockwerk erhöht und die Gebäudegrundform angepasst. Die zusätzliche Bruttogeschossfläche wird in einem Obergeschoss realisiert. Damit die Besonnung gut bleibt, darf das Obergeschoss höchstens 50% des Erdgeschosses bedecken. Die Parzellen erhalten ein oder mehrere Baufelder zugeteilt, auf denen die Ausnützung realisiert werden kann. Für mehr Flexibilität können Nutzungstransfers privatrechtlich vereinbart werden, so dass ein Eigentümer eine seiner Parzellen mehr ausnützen kann, dafür eine andere entsprechend weniger.

In den Sonderbauvorschriften werden Vorschriften zur Art der Bebauung, zur Erschliessung, zur Gestaltung der Aussenräume, sowie zur Energie und zu ökologischen Ausgleichsmassnahmen gemacht.

Auszüge aus den Sonderbauvorschriften

Bebauung

Art. 6 Bauweise

¹ Alle Hauptbauten müssen innerhalb der Baubereiche erstellt werden. Es sind keine Nebenbauten erlaubt. Als Bauweise sind Reihen-Atrium-Gebäude vorgeschrieben. Es gilt die geschlossene Bauweise.

Erschliessung

Art. 14 Fusswege

¹ Die Fusswege sind auch für Radfahrer sowie für die Notversorgung befahrbar. Für den sonstigen motorisierten Verkehr gilt das Fahrverbot.

² Die Fusswege müssen zu mindestens 50% mit unbefestigtem Belag gestaltet werden.

Aussenraum

Art. 17 Platzbereiche

¹ Die Platzbereiche werden zu mindestens 50% mit unbefestigtem Belag gestaltet.

² Die genügende Beschattung der Platzbereiche wird mit einheimischen standortgerechten Bäumen sichergestellt. Dafür müssen Arten des Waldrands, wie z. B. Feldahorn oder Vogelbeere, berücksichtigt werden.

Abbildung:
Gestaltungsplan

Studentin:
Denise Janes



Bebauungsvorschlag

Mit diesem Gestaltungsplan könnten 132 familienfreundliche Wohneinheiten entstehen. Die gesamthaft mögliche Bruttogeschossfläche von 23 600 m² würde im Bürgerholz ungefähr 400 Personen ein neues Zuhause bieten.

Fazit des Dozenten

Bei der vorstehenden Übung handelte es sich um eine Projektarbeit mit vereinfachten Rahmenbedingungen für die Studierenden. Die Parzellierung und die angegebenen Grundeigentümer entsprechen nicht den tatsächlichen

Verhältnissen. Die Problematik der Forstgesetzgebung wurde bewusst ignoriert. Es galt, sich mit der Thematik «Waldsiedlung» vertieft auseinander zu setzen. Die vermeintlich grosse Gestaltungsfreiheit wurde dabei in der 2. Phase durch das Zwangskorsett der vorgegebenen Parzellenstruktur massiv eingeschränkt. Dies war für die Studierenden eine heilsame Erfahrung: Die Siedlungsgestaltung wird in einem hohen Mass durch die vorhandene Parzellenstruktur mitbestimmt.

Abbildung:
Bebauungsvorschlag

Studentin:
Denise Janes



Schulraumplanung, Betreuung im Alter und Freizeiteinrichtungen

Konzepte im Infrastrukturbereich

Semesterarbeit
Raumplanung
FS 2010 | 4. Semester
Modul:
Methodische
Raumplanung
Dozent:
Beat Aliesch
Verfasser: R08

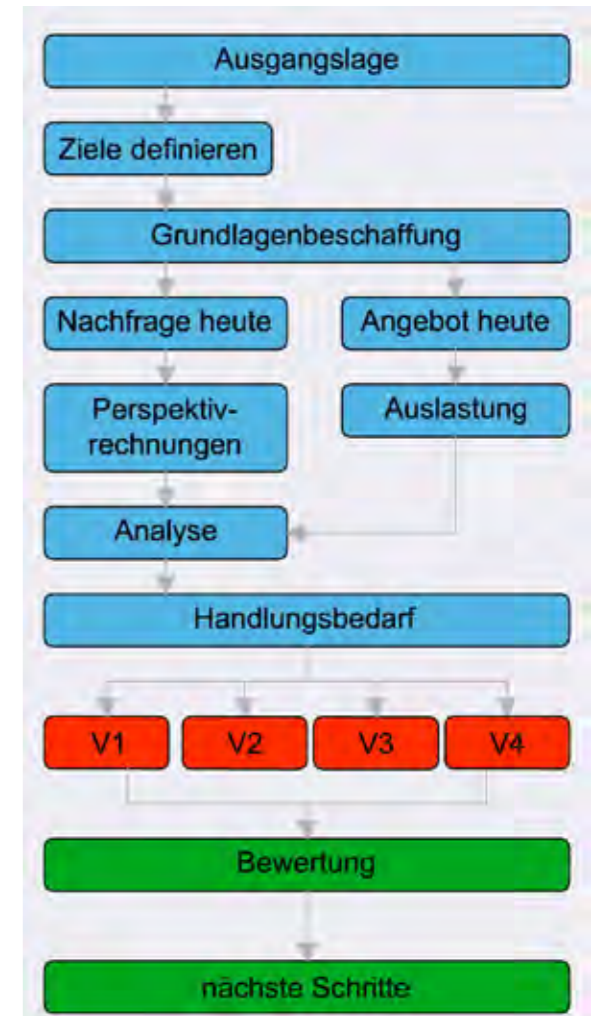
Das methodische Arbeiten stand in dieser Arbeit im Vordergrund. Anhand einer Planung im Infrastrukturbereich (Schulraumplanung, Betreuung im Alter, Freizeiteinrichtung) in der Stadt Frauenfeld übten die Studierenden des vierten Semesters die verschiedenen methodischen Vorgehensweisen bei der Erarbeitung verschiedener Konzeptvarianten.

Aufgabenstellung und Arbeitsablauf

Studierende des vierten Semesters hatten im Modul Methodische Raumplanung die Aufgabe, ein Konzept für die Stadt Frauenfeld im Bereich der Schulraumplanung, der Betreuung im Alter oder von Freizeiteinrichtungen zu erstellen. Im Mittelpunkt der Arbeit stand das methodische Arbeiten an einem frei gewählten Thema. Zur Aufgabe gehörten eine gezielte Grundlagenbeschaffung und -auswertung (Analyse), die Definition von Zielen, die Ermittlung des Handlungsbedarfs sowie die Ausarbeitung von Konzeptvarianten und eine Evaluation einer Bestvariante. Dies mit dem Anspruch, dass jeder Entscheidungsschritt transparent und nachvollziehbar dargelegt werden kann. Bearbeitungsperimeter war die Stadt Frauenfeld. Den Studierenden stand es frei je nach Fragestellungen die Nachbargemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Abbildung:
Ablaufschema

Gruppe:
Sandra Probst,
Adrian Cadosch,
Roger Blumenthal



Analyse

Es wurde basierend auf den gesammelten Grundlagen eine Nachfrage- und Angebotsermittlung durchgeführt. Die Bedarfsermittlung der Nachfrage erfolgte über die Abschätzung einer möglichen Bevölkerungsentwicklung mittels Szenarien. Das Angebot wurde anhand quantitativer sowie qualitativer Punkte bewertet.

Abbildung links:
Bedarfsermittlung
Abbildung rechts:
Angebotsanalyse

Gruppe:
Marion Werder,
Stefanie Roth,
Alice Werner

	Prozentualer Anteil	Anzahl Personen 2030
Leistungsstufe 1	20%	71
Leistungsstufe 2	24%	86
Leistungsstufe 3	22%	79
Leistungsstufe 4	34%	121
Total	100%	357

IST-Zustand in der Stadt Frauenfeld			SOLL-Zustand nach Alterskonzept		
privat	öffentlich	öffentlich oder privat	X = muss logischerweise werden / = muss nicht abgedeckt werden (X) = muss teilweise abgedeckt werden		

	Pflege „no go“	Unterstützung „slow go“	Keine Hilfe „go go“
Zu Hause privat	/	X	X
Dazwischen	X	X	(X)
Altersheim / Pflegeheim	X	(X)	/

Konzeptvarianten

Basierend auf den Erkenntnissen aus der Nachfrage- und Angebotsanalyse wurde der Handlungsbedarf berechnet. Daraufhin wurden diverse Konzeptvarianten entwickelt, welche anhand eines Konzeptschemas aufgeführt wurden. Die Konzeptvarianten wurden anschliessend planrisch dargestellt und im Detail erläutert.

Abbildung:
Konzeptschema

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Konzept	bestehendes + neu	- BESA 0 +	bestehendes aktualisieren + neu	- BESA 0 +
Realisation ab Jahr	2020	2040	2020	2040
Alterswohnungen	A	A	A	A
Spitex	S	S	S	S
Beschrieb	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbesserung des Standards bestehender Pflegeheime. Neu- oder Erweiterungsbau eines Pflegeheimes im Jahre 2020 mit Verbesserung des Standards. 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbesserung des Standards bestehender Pflegeheime. Keine Aufnahme von älteren Menschen mit BESA Stufe 0 in Alters- und Pflegeheimen. Neu- oder Erweiterungsbau eines Pflegeheimes im Jahre 2040. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung des Standards bestehender Pflegeheime. Neu- oder Erweiterungsbau eines Pflegeheimes im Jahre 2020. 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung des Standards bestehender Pflegeheime. Keine Aufnahme von älteren Menschen mit BESA Stufe 0 in Pflegeheimen. Neu- oder Erweiterungsbau eines Pflegeheimes im Jahre 2040.

Gruppe:
Corina Blattmann,
Debora Belperio,
Stephan Banzer

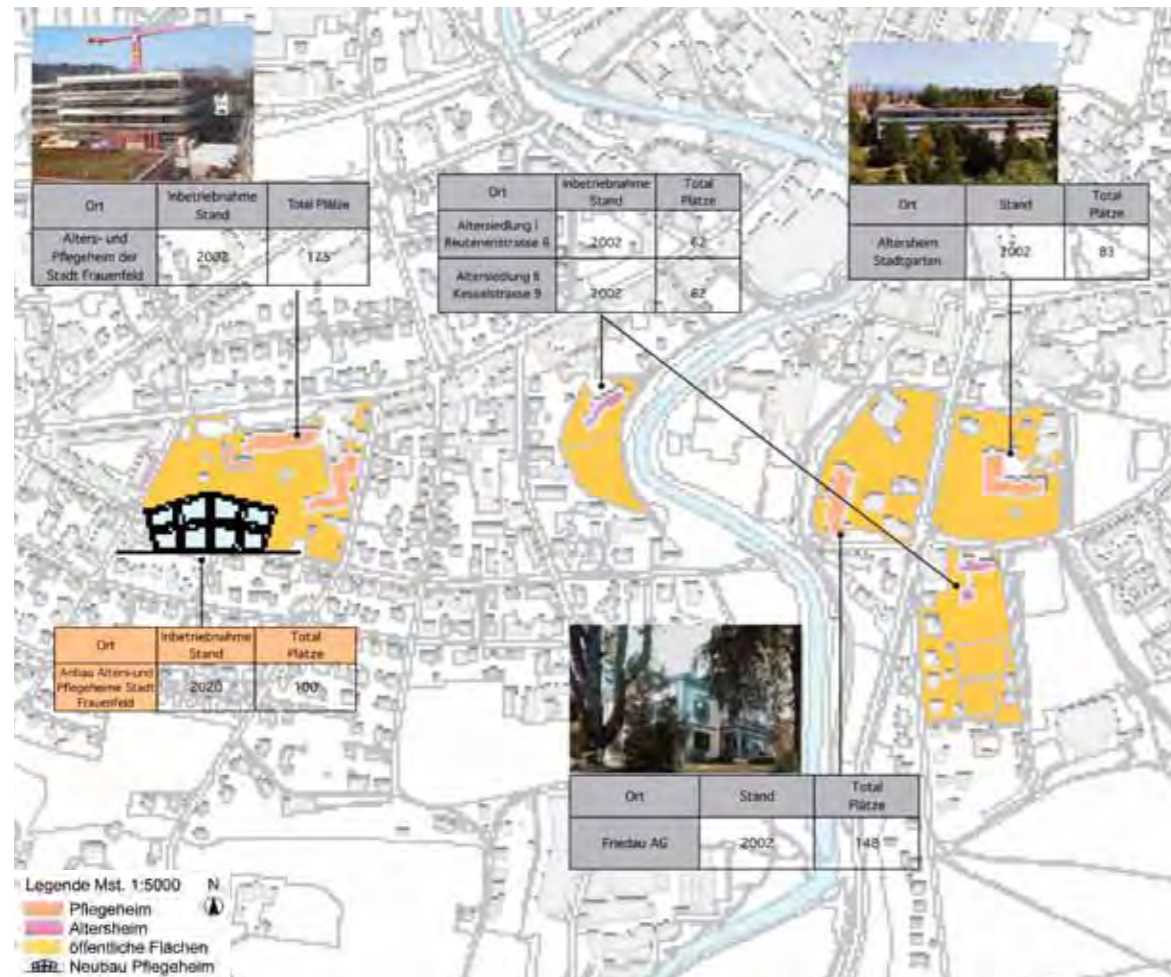


Abbildung:
Konzeptvarianten

Gruppe:
Corina Blattmann,
Debora Belperio,
Stephan Banzer

Konzeptentscheid

In einem ersten Schritt wurden aus den Zielsetzungen Bewertungskriterien abgeleitet und beispielsweise anhand einer Präferenzmatrix gewichtet. Diese Gewichtungen wurden in einem zweiten Schritt weiterverarbeitet, indem die unterschiedlichen Konzepte mittels einer Nutzwertanalyse oder vergleichbarer methodischer Ansätze, bewertet und beurteilt worden sind. Durch diese Bewertung konnte die jeweilige Bestvariante ausfindig gemacht werden.

Abbildung:
Präferenzmatrix

Gruppe:
Samuel Rudolf,
Markus Naef,
Philipp Kehli

Nr.	Kriterium	Anzahl Nennungen	Gewichtung in %
1	Investitionskosten	6	13
2	Unterhaltskosten	7	16
3	Aussenraum	1	2
4	Flexibilität des Raumangebotes	2	4
5	Zeitgenössische Schulräumlichkeiten	4	9
6	Erschliessung Öffentlicher Verkehr	2	4
7	Erschliessung Langsamverkehr	3	7
8	Sicherheit der Schulwege	3	7
9	Stabilität in Bezug auf Abnahme	8	18
10	Stabilität in Bezug auf Zunahme	9	20

Fazit des Dozenten

Die Studierenden hatten mit der Aufgabe der Entwicklung eines Konzeptes zu einem frei wählbaren Thema im Bereich der Ausstattung und Versorgung nebst der Bearbeitung der Aufgabe im engeren Sinn auch die Schwierigkeit zu meistern, im Rahmen eines gesetzten Zeitbudgets verschiedene Konzeptansätze dazu zu entwickeln, eine Bestlösung zu evaluieren und die verschiedenen Entscheidungsfindungen transparent und nachvollziehbar darzulegen, so wie es ein möglicher Auftraggeber auch einfordert.

Den Studierenden sind in diesem Rahmen teils erstaunlich «professionelle» Lösungen geglückt.



Kommunale Richtplanung

Teilrichtpläne für Frauenfeld, Gachnang und Felben-Wellhausen

Semesterarbeit
Raumplanung
FS 2010 | 4. Semester
Modul:
Kommunale
Planung 1
Dozent:
Beat Aliesch
Verfasser: R08

Basierend auf dem Leitbild Siedlung und Verkehr der Stadt Frauenfeld und der Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen vom November 2008 haben die Studierenden des vierten Semesters im Frühjahrssemester 2010 in sieben Gruppen kommunale Teilrichtpläne ausgearbeitet. Der kommunale Richtplan hatte einerseits die übergeordneten Planungsebenen zu berücksichtigen und sollte andererseits die im Leitbild definierten Zielsetzungen weiter entwickeln und diese in ein formelles Planungsinstrument überführen.

Ausgangslage

Die Stadt Frauenfeld hat mit den zwei Nachbargemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen im November 2008 ein Leitbild Siedlung und Verkehr ausgearbeitet, welches unter anderem einen Konzeptplan mit Aussagen zur Siedlungsentwicklung, zu funktionalen Allokationen und zu Strukturfragen auch im Bereich der Landschaft umfasst. Zwei Merkmale des Konzepts waren im Blick auf die Aufgabenstellung sehr wichtig: zum einen die geplanten S-Bahnhaltestellen Frauenfeld Ost und Frauenfeld West, zum anderen die Frage, inwieweit und in welcher Form die Grünkorridore zwischen den Gemeinden zwecks Strukturierung künftig erforderlich sind.

Aufgabenstellung

Auf Basis eines einfachen alternativen Leitbildes war ein kommunaler Teilrichtplan zu erarbeiten. Grundlage bil-

dete zwar das bestehende Leitbild Siedlung und Verkehr vom November 2008, dies jedoch unter der veränderten Rahmenbedingung, dass die Politik zwischenzeitlich Prämissen geändert hatte: Einerseits war die langfristige Raumstrukturierung zwischen den heutigen Gemeinden mit Blick auf eine künftige Einheitsgemeinde zu hinterfragen. Andererseits sollte die Siedlungsentwicklung mehr auch auf den Hauptort Frauenfeld mit der Nähe zu den zentralen Einrichtungen ausgerichtet werden. Der kommunale Teilrichtplan hatte die Erarbeitung eines alternativen Konzepts, einer Richtplankarte mit den dazugehörigen Massnahmenblättern sowie einem Planungs- und Mitwirkungsbericht zu umfassen. Die Richtplanthemen waren dabei von den Gruppen frei wählbar.

Fazit des Dozenten

Die Studierenden waren angehalten, in kurzer Zeit ein aktuelles bestehendes Konzept aufgrund veränderter politischer Prämissen zu reflektieren, entsprechende Konsequenzen zu ziehen und aufgrund eigener Ziele Anpassungen vorzunehmen. Dieses angepasste Konzept galt es in das formelle Instrument eines Richtplans zu überführen. Aufgrund der Tatsache, dass eine konkrete Umsetzung in einen Richtplan «Neuland» darstellte, gelang es den Studierenden gut, ihren Richtplan als einen effektiv «konzeptionellen Plan» zu formulieren. Stellvertretend für die sieben erarbeiteten Gruppenarbeiten werden im Folgenden Auszüge aus drei Teilrichtplänen mit unterschiedlichen Themen vorgestellt.

Auszüge aus dem Teilrichtplan Verkehr

Motorisierter Verkehr

Das Zentrum der Stadt Frauenfeld leidet unter der sehr hohen Verkehrsbelastung. Aufgrund der ungenügenden Verknüpfung der beiden Autobahnen A1 und A7, ist ein grosser Durchgangsverkehrstrom von Matzingen in Richtung Osten der Stadt (Autobahnanschluss) feststellbar. In der Innenstadt soll durch flankierende Massnahmen und Dosierungsstellen der Anreiz die Stadt auf der Autobahn A1 und A7 zu umfahren erhöht werden. Aufgrund von dosierten Verkehrsmengen könnten die Einfallstrassen umgestaltet werden.

Die Sicherheit und Aufenthaltsqualität in den Wohngebieten soll durch flächendeckende Tempo-30-Zonen verbessert werden.

Öffentlicher Verkehr

Die Anbindung der Stadt Frauenfeld an das Bahnnetz ist gut. Einzelne Quartierteile weisen jedoch eine ungenügende Erschliessung durch den Stadtbus auf. Dies betrifft auch die Entwicklungsgebiete in Frauenfeld, Gachnang

und Felben-Wellhausen. Um das heutige Netz zu optimieren, sollen in Absprache mit den Busbetrieben die bestehenden Lücken geschlossen werden.

Langsamverkehr

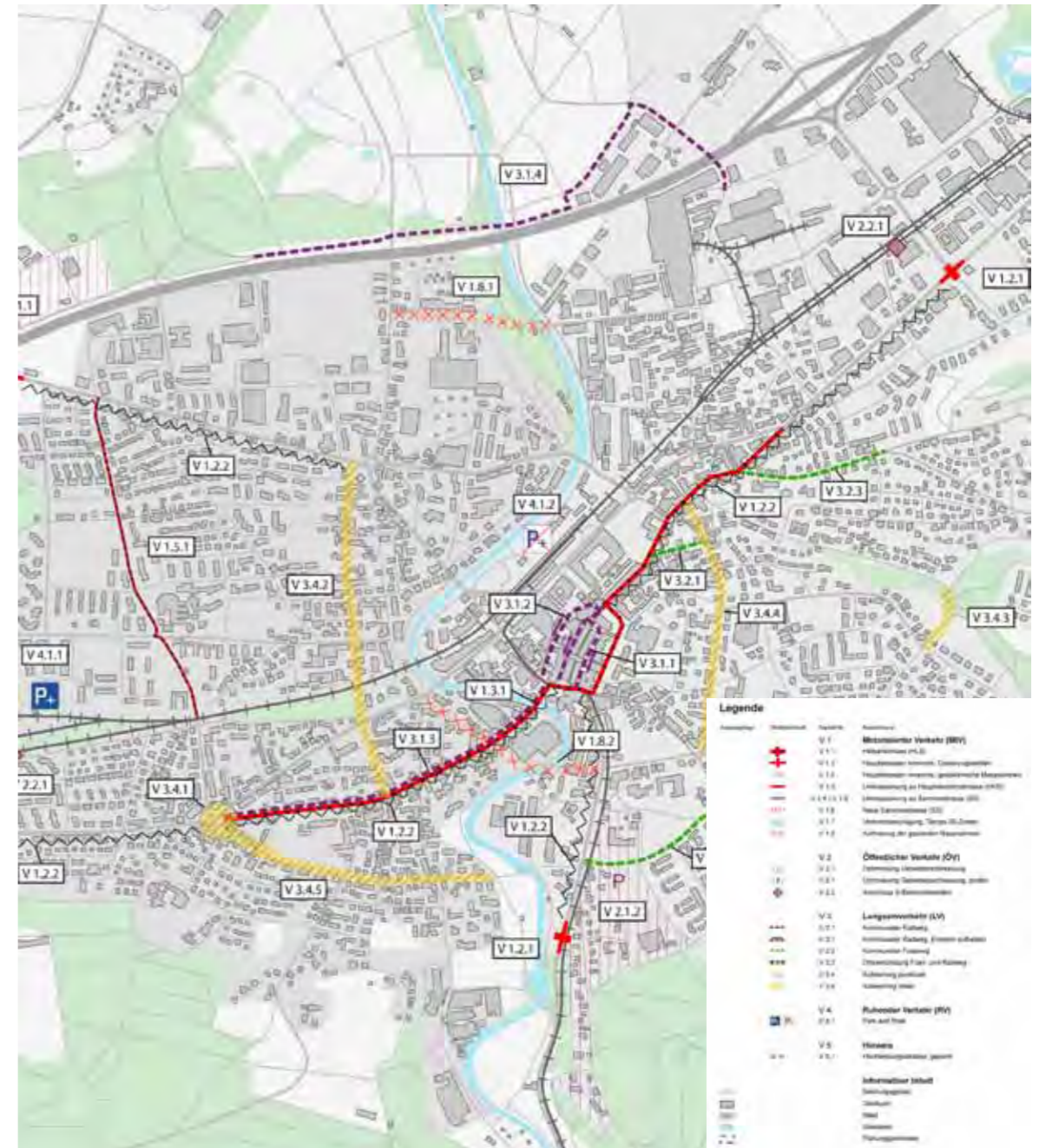
Die Stadt Frauenfeld verfügt bereits über ein dichtes Fuss- und Radwegnetz. Allerdings muss sich das bestehende Netz an die ständig verändernden Anforderungen anpassen. Am Siedlungsrand weist das Langsamverkehrsnetz Lücken auf, welche es zu schliessen gilt. Um Unfälle zu vermeiden, sind nicht nur Strassenzüge sondern auch Strassenquerungen aufzuwerten.

Ruhender Verkehr

Die Stadt Frauenfeld wird stark durch den überregionalen Zielverkehr belastet. Sie verfügt zwar über ein gutes Parkleitsystem, welches aber die Parkplätze nicht vor einer Überlastung schützt. Im Zusammenhang mit den geplanten Bahnhaltestellen im Westen und Osten der Stadt bietet es sich an, eine Park & Ride Anlage direkt bei der neuen Haltestelle West zu bauen.

Abbildung:
Ausschnitt aus Teilrichtplan Verkehr

Gruppe:
Sandra Probst,
Roger Blumenthal,
Adrian Cadosch,
Stephan Banzer



**Auszüge aus dem Teilrichtplan Siedlung
Wohnen und Arbeiten**

Für die Stadt Frauenfeld und die Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen wird bis ins Jahr 2025 mit einer Gesamtzunahme der Bevölkerung von rund 2000 Personen gerechnet. Dieses Wachstum soll hauptsächlich durch die Überbauung von bisher noch nicht überbauten Gebieten innerhalb der Bauzone aufgefangen werden. In den im Richtplan bezeichneten Gebieten (Plan S1) sind Nutzungserhöhungen zu prüfen. Für eine längerfristige Siedlungsentwicklung für Wohnbauten sind unter anderem die bezeichneten Flächen im Landwirtschaftsgebiet von Felben-Wellhausen vorzusehen. Die Einzonung ins Siedlungsgebiet kann jedoch frühestens erfolgen, wenn die inneren Baulandreserven weitgehend ausgeschöpft sind.

Zentrumsgebiete

Die Bedeutung der Zentren als städtebauliche Mitte mit publikumsorientierten Nutzungen soll weiter gestärkt werden. Das Zentrum von Frauenfeld ist deshalb massvoll und qualitativ hochstehend zu verdichten. Das Zentrumsgebiet Frauenfeld Ost soll auf autobezogene

publikumsintensive Nutzungen ausgerichtet werden, welche die Innenstadt Frauenfelds nicht konkurrieren. Im Rahmen der Revision des Baureglements sind die entsprechenden Bestimmungen zu prüfen. Zur Stärkung der Quartier- und Dorfzentren sind ausserhalb der Quartier- und Dorfzentren Dienstleistungsbetriebe, insbesondere für den täglichen Bedarf, in der Nutzungsplanung zu verhindern.

Rückbauggebiete

Damit der Siedlungsrand der einzelnen Ortschaften auch mit Blick auf eine künftige Einheitsgemeinde optisch weiterhin klar erkennbar bleibt, sollen die bezeichneten Flächen im Richtplan (Plan S8) langfristig dem Landwirtschaftsgebiet zurückgeführt werden. Als Ersatz für die Rückbauggebiete dienen unter anderem die im Richtplan bezeichneten Flächen (Plan S2).

Siedlungsbegrenzung

Um der Ausdehnung der Siedlungsfläche an den im Richtplan bezeichneten Stellen (Plan S10) Einhalt zu gebieten, sollen Siedlungsbegrenzungslinien den Abschluss des Siedlungsgebiets bezeichnen.

Abbildung:
Ausschnitt aus Teilrichtplan Siedlung

Gruppe:
Marion Werder,
Stefanie Roth,
Alice Werner,
Tim Jenka

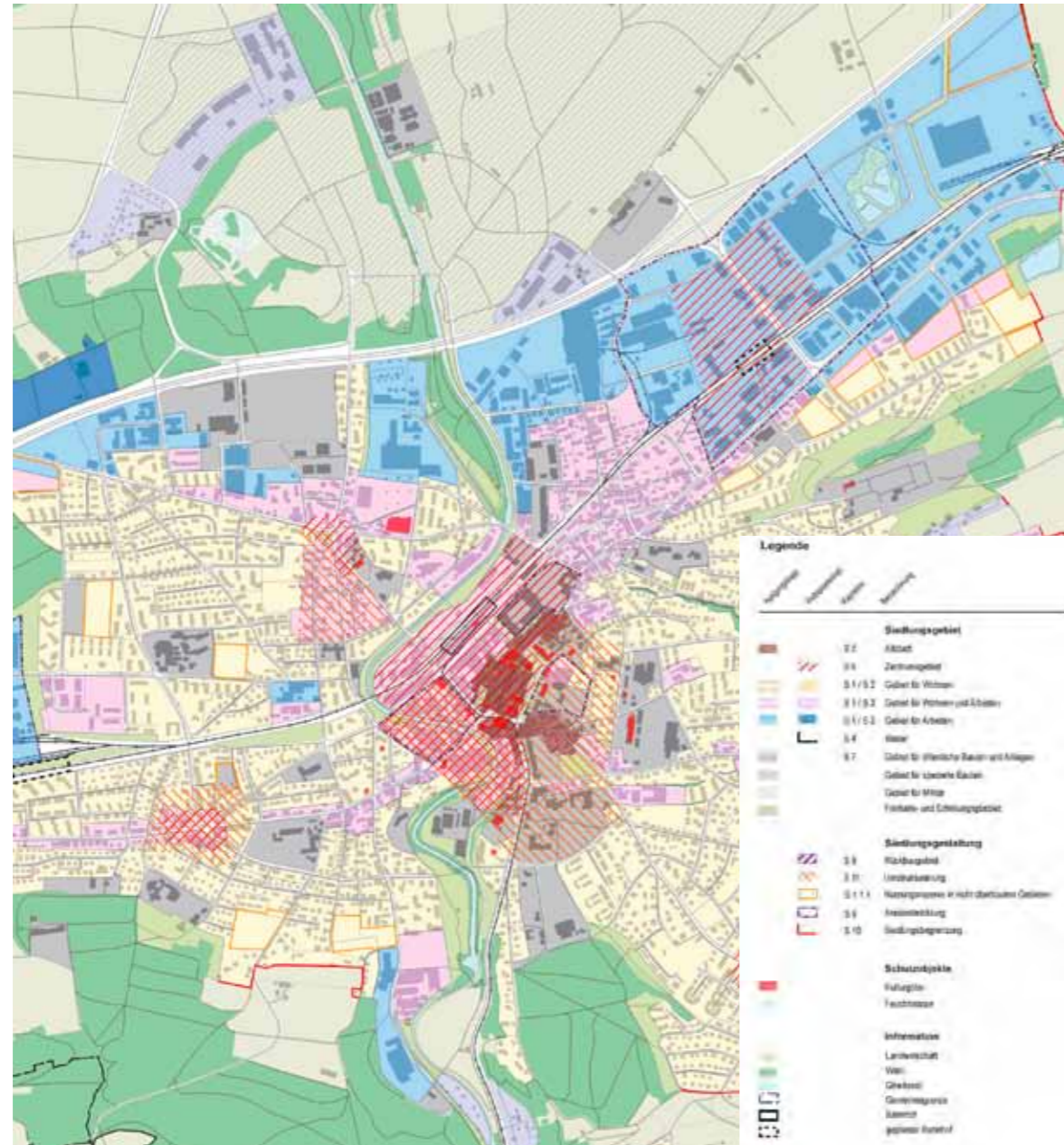
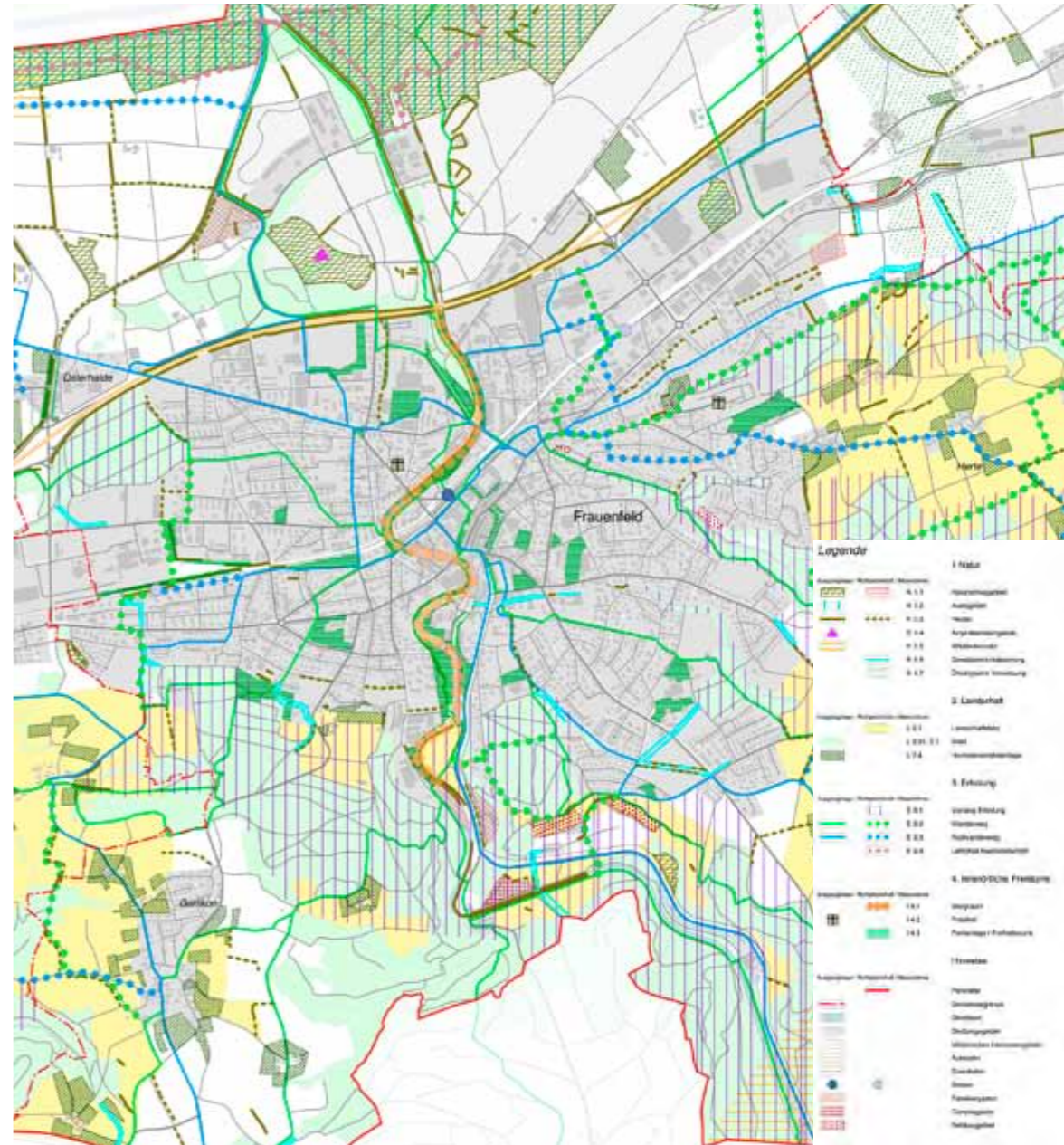


Abbildung:
Ausschnitt aus Teilrichtplan Landschaft

Gruppe:
Daniel Schlupep,
Samuel Rudolf,
Markus Naef,
Michael Borer



**Auszüge aus dem Teilrichtplan Landschaft
Natur**

Die Auengebiete treten im Norden des Plangebietes als grösstes zusammenhängendes Naturschutzgebiet in Erscheinung. Um dieses uneingeschränkt zu erhalten, sind die Besucherströme auf die dafür vorgesehenen Routen zu lenken und zu beschränken. Die vorhandenen Beschilderungen der Auengebiete sollen in Bezug auf die Verhaltensweisen der Erholungssuchenden geprüft und gegebenenfalls ergänzt werden. Zudem sollen Pflanzen- und Tierarten, welche auf die Auengebiete angewiesen sind, aktiv gefördert werden.

Landschaft

Die Eigenart der Hügellandschaft soll erhalten, gefördert und vor Einflüssen, welche das Landschaftsbild verändern, gefährden oder stören, geschützt werden. Um typische Elemente im Landschaftsbild (Weiler, Hochstammobstgärten) als Charakteristika zu erhalten und zu betonen, ist in dem im Richtplan ausgedehnten Gebiet mit Bauten und Anlagen, insbesondere Hochspannungsleitungen, Deponien und Gruben äusserst restriktiv

umzugehen. Zudem sollen die im Richtplan als Kleinbauzonen (Weiler) bezeichneten Gebiete begrenzt werden.

Erholung

Die Gebiete mit Vorrang Erholung sollen für die Bevölkerung zugänglich gemacht und ausreichend mit Infrastrukturanlagen ausgestattet werden. Damit die Erholungsbereiche ihrer Funktion gerecht werden können, sind diese Gebiete zu fördern, zu pflegen und miteinander zu vernetzen. Konflikte zwischen den Nutzungen Erholung, Naturschutz und Landwirtschaft sind zu entflechten und die Besucherströme zu lenken.

Innerörtliche Freiräume

Der Murraum soll für Vögel, Fische und andere heimische Lebewesen aufgewertet werden. Verbesserungsmassnahmen an der Flusssohle und in den Uferbereichen sollen geprüft werden. Mittels naturverträglicher Projekte soll die Zugänglichkeit zur Murg auch für die Bevölkerung verbessert werden. Für Parkanlagen, Freihaltezone und Friedhofareale sollen Konzepte für die naturnahe und nachhaltige Gestaltung ausgearbeitet werden.



Nutzungsplanung

Teilrevision der Ortsplanung

Semesterarbeit
Raumplanung
HS 2010 | 5. Semester
Modul:
Kommunale
Planung 2
Dozent:
Beat Aliesch
Verfasser: R08

Eine Semesterarbeit der Studierenden des fünften Semesters umfasste die Erarbeitung einer Teilrevision der Ortsplanung Frauenfeld oder der benachbarten Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen. Als Basis für die Teilrevision diente der im vorangehenden Semester erarbeitete kommunale Richtplan (vgl. Seite 14 ff).

Ausgangslage

Im Frühjahrssemester wurde für die Stadt Frauenfeld und die Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen ein kommunaler Richtplan erarbeitet. Dieser basierte auf dem überarbeiteten räumlichen Leitbild und Grobkonzept der Stadt Frauenfeld aus dem Jahre 2010. Das räumliche Entwicklungsleitbild wurde unter den Prämissen des geplanten Zusammenschlusses der drei Gemeinden zur Einheitsgemeinde und der zu erwartenden Siedlungsentwicklung weiterentwickelt.

Sinn der weiterführenden Projektarbeit im Modul Kommunale Planung 2 war die Überarbeitung der Nutzungsplanung auf der Basis des oben erwähnten kommunalen Richtplanes. Gemäss Art. 21 Abs. 2 RPG müssen Nutzungspläne nämlich überprüft und angepasst werden, falls sich die Verhältnisse erheblich verändert haben. Mit den neuen übergeordneten Vorgaben wurden neue Entwicklungsleitlinien geschaffen. Diese gilt es nun eigentümlicherweise verbindlich umzusetzen und die Nutzungsplanung im Interesse einer langfristigen Planung anzupassen.

Aufgabenstellung

Jede Gruppe hatte eine Revisionsvorlage bis zum Stand Vorprüfung auszuarbeiten und einzureichen. Dabei galt

es, die im vorhergehenden Semester formulierten Festlegungen des kommunalen Richtplanes (vgl. Seite 14 ff) ganz konkret umzusetzen. Einzureichen waren der überarbeitete Zonenplan, das Baureglement mit den Revisionsinhalten und der Planungsbericht nach Art. 47 RPV. Dabei galt die formale Randbedingung, dass die drei Gemeinden noch selbstständig sind.

Während die allgemeinen Teile des Berichtes und die Ausarbeitung der Planungsmittel die eigentliche Gruppenarbeit bildeten, hatte jedes Gruppenmitglied zusätzlich ein am Anfang des Semesters festgelegtes Thema oder Kapitel eigenständig zu bearbeiten. Eine Herausforderung an die Gruppe bestand darin, die einzelnen Beiträge bzw. Revisionsinhalte in denselben formellen Rahmen zu setzen und aufeinander abzustimmen.

Fazit des Dozenten

Die Studierenden hatten die nicht einfache Aufgabe, die im Vorsemester «schön formulierten» oder andernfalls auch lückenhaft formulierten behördenverbindlichen Massnahmen nun ganz konkret und eigentümlicherweise verbindlich festzusetzen. Dabei erkannten sie Grenzen der Umsetzung oder stellten fest, dass die Nutzungsplanung nur eine untergeordnete Bedeutung hat, und andere Instrumente tragender sind. Dennoch versuchten die Studierenden, die Planungsideen aus dem Richtplan in die Nutzungsplanung hinüber «zu retten».

Stellvertretend für die erarbeiteten Gruppenarbeiten werden im Folgenden Auszüge aus drei Nutzungsplanungen mit unterschiedlichen Themen vorgestellt.

Auszüge aus der Zonenplan-Teilrevision Thema Siedlung (Beispiel A)

Um die Zersiedelung der Landschaft zu stoppen und weil auf Gemeindegebiet gemäss Kapazitätsberechnung noch genügend Baulandreserven vorhanden sind, wurde bei diesem Vorschlag von einer Einzonung von neuem Bauland abgesehen. Eine Entwicklung nach Innen wurde angestrebt. Die heutigen Siedlungsgrenzen sollten gewahrt und die Siedlungsstrukturen erhalten bleiben. Mit den Siedlungsbegrenzungen wurde dabei eine Massnahme getroffen, welche die Gestaltung der Siedlungsråder regelt.

Durch gezielte Umzonungen sowie den Erlass von Zonen mit Gestaltungsplanpflicht wurden Grundlagen für ein verdichtetes Bauen an erwünschten Orten geschaffen. Im Zentrum Frauenfelds sowie in den Quartierzentren Schaffhauser- und Talbachplatz erlauben Umzonungen

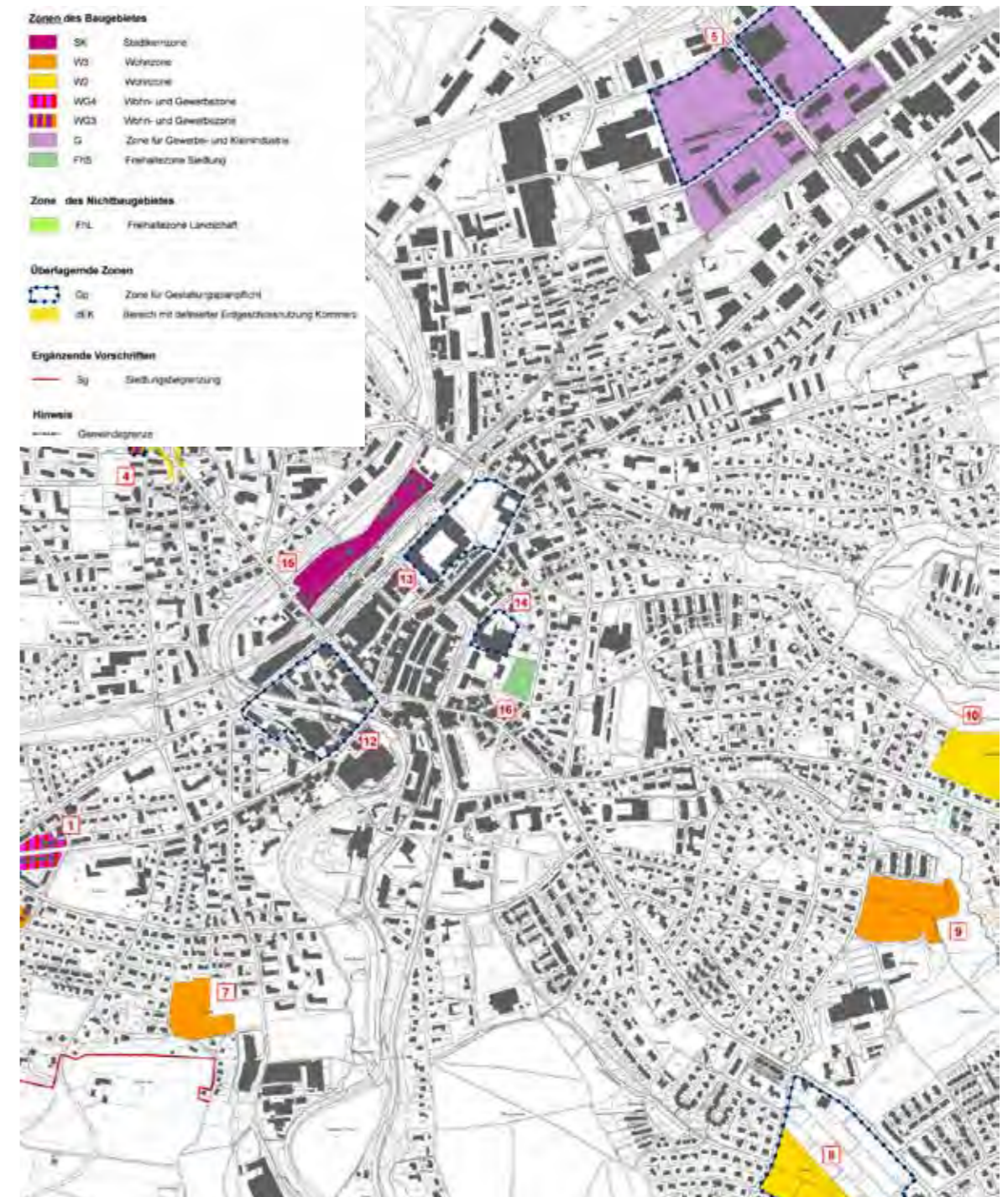
eine Verdichtung der betroffenen Gebiete. Insbesondere aber schaffen sie die Grundlage zur Stärkung der (Quartier-)Zentren.

Der Erlass von Zonen mit Gestaltungsplanpflicht schafft nicht nur die Grundlage für ein verdichtetes Bauen an erwünschten Orten, sondern verhindert auch, dass Änderungen oder Neubauten in der Nachbarschaft das Erscheinungsbild von historisch besonders wertvollen Bauten und Baugruppen negativ beeinflussen. Zudem soll mit dem Festlegen von Zonen mit Gestaltungsplanpflicht am Schaffhauser- und Talbachplatz die neu geschaffene Zone mit Erdgeschossnutzung Kommerz angemessen umgesetzt werden.

Im Osten Frauenfelds wird durch Umzonung sowie dem Erlass zweier Zonen mit Gestaltungsplanpflicht die Grundlage für ein Gewerbegebiet mit verkehrintensiven Nutzungen geschaffen.

Abbildung:
Ausschnitt aus Teilrevision Zonenplan

Gruppe:
Marion Werder,
Stefanie Roth,
Alice Werner,
Tim Jenka



**Auszüge aus einer Zonenplan-Teilrevision
Thema Siedlung (Beispiel B)**

Diese Teilrevision der Nutzungsplanung beschränkte sich auf die Themen Mischgebiet, Kommerzstreifen, Freihaltegebiet und Wohngebiet mit mittlerer und hoher Dichte. Ziel der Revision ist es, die Siedlungsentwicklung nach Innen zu fördern und nach Aussen zu begrenzen. Die Teilrevision besteht unter anderem aus Änderungen des Baureglements in Form von Ergänzungen von bestehenden sowie der Erstellung von neuen Artikeln. Insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung in Frauenfeld Ost (Gebiet Goldäcker), wo der kommunale Teilrichtplan Siedlung eine Ansiedlung und Konzentration von publikumsintensiven Kommerznutzungen vorsieht, werden zwei Spezialzonen für publikumsintensive Nutzungen erlassen. Diese neuen Grundnutzungszonen sollen explizit nur noch publikumsintensive Nutzungen zulassen.

Im kommunalen Teilrichtplan Siedlung wurde das Gebiet Junkholz als Verdichtungsgebiet festgelegt. Da das Gebiet Junkholz aber eine städtebauliche Struktur besitzt, welche als Identifikationselement erhalten, gepflegt und rücksichtsvoll ergänzt werden soll, wird die Nutzungsplanung mit einer weiteren Zone ergänzt. Die neu geschaffene Strukturerehaltungszone bezweckt, das Gebiet Junkholz in seinem städtebaulichen Charakter zu erhalten. Des Weiteren wurden verschiedene Umzonierungen sowie Aufzonierungen vorgeschlagen. So wurde beispielsweise eine Erhöhung der zulässigen Nutzungsmasse aus verkehrsplanerischen Gründen vorwiegend im Einzugsbereich der geplanten S-Bahnhaltestellen vorgenommen.

Abbildung:
Neue Spezialzonen für publikumsintensive Nutzungen im Gebiet Goldäcker

Gruppe:
Corina Blattmann,
Sebastian Güttinger,
Beni Barmet,
Christian Ochsner

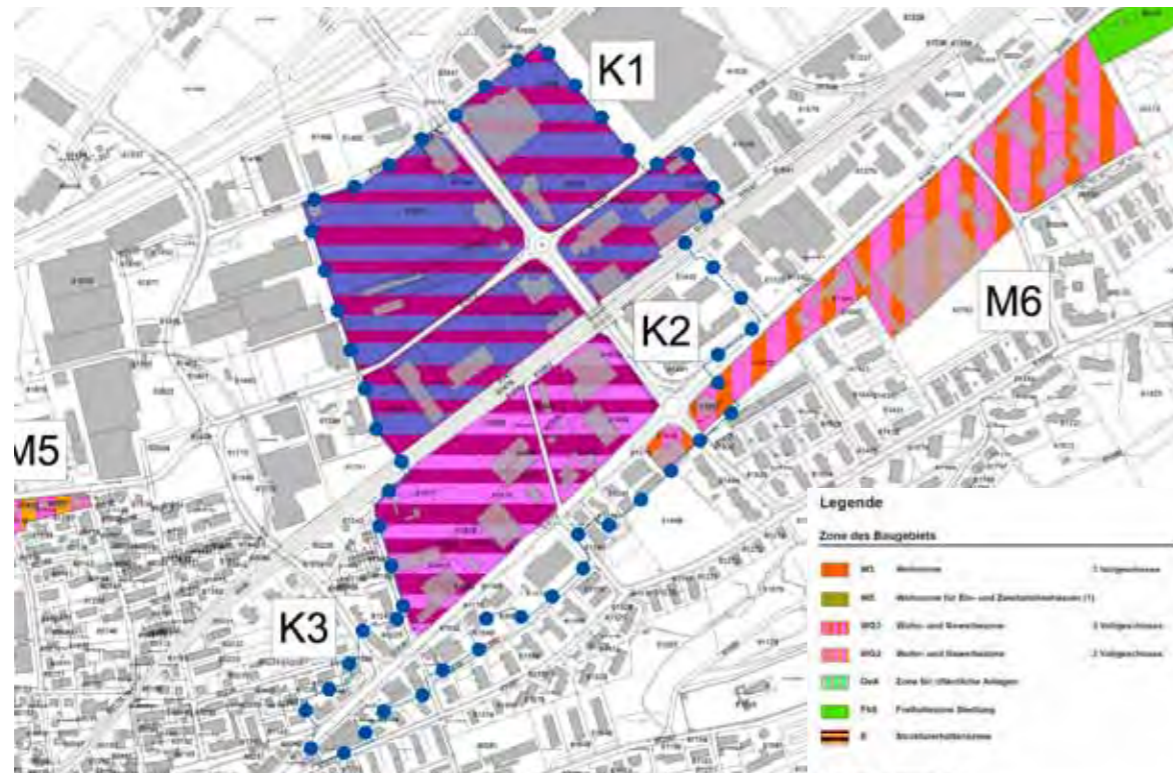


Abbildung:
Aufzonungen nahe der neuen S-Bahnhaltestelle Frauenfeld West und Strukturerehaltung in Junkholz

Gruppe:
Corina Blattmann,
Sebastian Güttinger,
Beni Barmet,
Christian Ochsner



Abbildung:
Beispiel neue Gewässerraumaufwertungszone und Zone mit Gestaltungsplanpflicht im Gebiet Bsetzi

Gruppe:
Daniel Schlupe,
Samuel Rudolf,
Christoph Roth

Abbildung:
Beispiel neue Grünzone Park auf dem bestehenden Konvikt Garten

Gruppe:
Daniel Schlupe,
Samuel Rudolf,
Christoph Roth

**Auszüge aus einer Zonenplan-Teilrevision
Thema Landschaft**

Diese Teilrevision der Nutzungsplanung befasste sich mit dem Thema Landschaft. Im Mittelpunkt der Arbeit stand die Sicherung und Wiederherstellung der Grünstrukturen auf Gemeindegebiet und die Renaturierung und Revitalisierung der Bachläufe. Des Weiteren wurden Ziele, wie die Sicherung des Landschaftsbildes und der innerörtlichen Parkanlagen und Freihaltezonen sowie die Sicherung von Hochstammobstbaumkulturen verfolgt.

Um die Ziele der Teilrevision der Ortsplanung zu erreichen, wurden, basierend auf den Vorgaben des kommunalen Richtplanes, Änderungen in der Nutzungsplanung vorgenommen. So wurde unter anderem das Baureglement Frauenfeld und das Reglement zum Schutzplan Natur- und Kulturobjekte um die Artikel Landschaftsbildschutzzone, Hochstammobstbaumkulturen, Grünzone Park, Schutzbepflanzung, Zone für Freihaltebereiche und Zone für ökologische Aufwertung sowie Gewässerrenaturierung erweitert. Zudem erfolgten Anpassungen der Reglemente zu den Themen Freihaltezone Siedlung, Hecken und Beiträge an Naturobjekte.

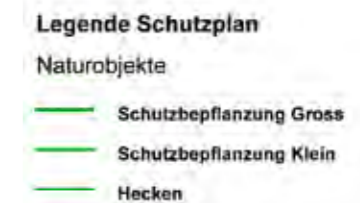
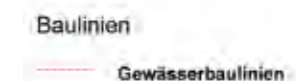
Beispiel Erweiterung des Reglements zum Schutzplan Natur- und Kulturobjekte:

Art. 5a Schutzbepflanzung

- Die Schutzbepflanzungen bezwecken:
 - die Vernetzung von Grün- und Lebensräumen
 - die Eindämmung von Immissionen
 - die gestalterische Aufwertung
- Die Gemeinde sorgt durch Vereinbarungen mit den betroffenen Grundeigentümern für die ordentliche Wiederherstellung der im Schutzplan bezeichneten Schutzbepflanzung.
- Erstellung, Erhalt und Pflege der Schutzbepflanzung gehen zu Lasten des Grundeigentümers. Entschädigungen werden entsprechend dem Reglement zum Schutzplan Natur- und Kulturobjekte ausgerichtet.
- Die Schutzbepflanzungen sind mit standortheimischen Arten als Hecken anzulegen.
- Für die Schutzbepflanzung gelten folgende Mindestbreiten:
 - kleine Signatur: 6 m
 - grosse Signatur: 12 m

Einerseits wird der Bereich entlang der eingedolten Gewässer im Gebiet Bsetzi mit einer Gewässerraumaufwertungszone überlagert. Andererseits werden, im besonderen Hinblick auf eine angemessene Lösung zur Renaturierung der Gewässer, die noch un bebauten Gebiete in der Bauzone mit einer Zone mit Gestaltungsplanpflicht überlagert.

Die als Lehrgarten angelegte Fläche im Park Konvikt kann durch die neue Zone explizit als Parkanlage behandelt und die vielfältigen Vegetationen innerhalb des Areals können gesichert werden. Zudem stützt die Grünzone Park die Schutzbestimmungen aus dem Schutzplan Natur- und Kulturobjekte vom 31. März 1999 besser, als die bisherige Zone.





Verkehrsberuhigung Gerlikon

Fussgänger-, Tempo- und Umgestaltungskonzept

Semesterarbeit
Verkehr
HS 2010 | 1. Semester
Modul:
Verkehrsplanung 1a
und CAD
Dozent:
Klaus Zweibrücken
Verfasser: R10

Die Projektarbeit im Bereich Verkehr fordert von den Studierenden des ersten Semesters eine Auseinandersetzung mit der Verkehrssituation und den einzelnen Strassenzügen in Gerlikon. Um den unterschiedlichen Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer besser zu entsprechen, behandelten die Studierenden sowohl die Strassengestaltung als auch das gesamte Verkehrsregime des Weilers. Dabei standen die Verkehrssicherheit insbesondere für Fussgänger und Radfahrer im Zentrum. Die einzelnen Gruppen befassten sich mit verschiedenen Strassenzügen, wodurch unterschiedlichste Konzepte und sowohl betriebliche als auch gestalterische Vorschläge zur Verkehrsberuhigung entstanden sind.

Aufgabenstellung

Für die Bearbeitung der Semesterarbeiten standen verschiedene Strassen zur Auswahl. Jede Gruppe musste eine Haupteerschliessungsstrasse, einen Siedlungseingang und zwei Erschliessungsstrassen bearbeiten. Die Aufgabe bestand darin, für die gewählten Strassenzüge Konzepte und Gestaltungsvorschläge zur verkehrsberuhigten Umgestaltung auszuarbeiten. Dafür waren eine Situations- und eine Problemanalyse nötig, welche dann zu den Zielen und schlussendlich zu den Gestaltungsvorschlägen führten. Parallel dazu mussten ein Fussgänger- und ein Tempokonzept über den gesamten Weiler erstellt werden.

Zusammenfassung des Dozenten

Mit den Arbeiten konnten für fast alle Strassenzüge im Weiler Gerlikon Gestaltungsideen entwickelt werden. Die Palette der Umgestaltungsvorschläge ist gross; sie reicht von sehr einfachen, punktuellen Massnahmen bis zu kompletten Umgestaltungen.

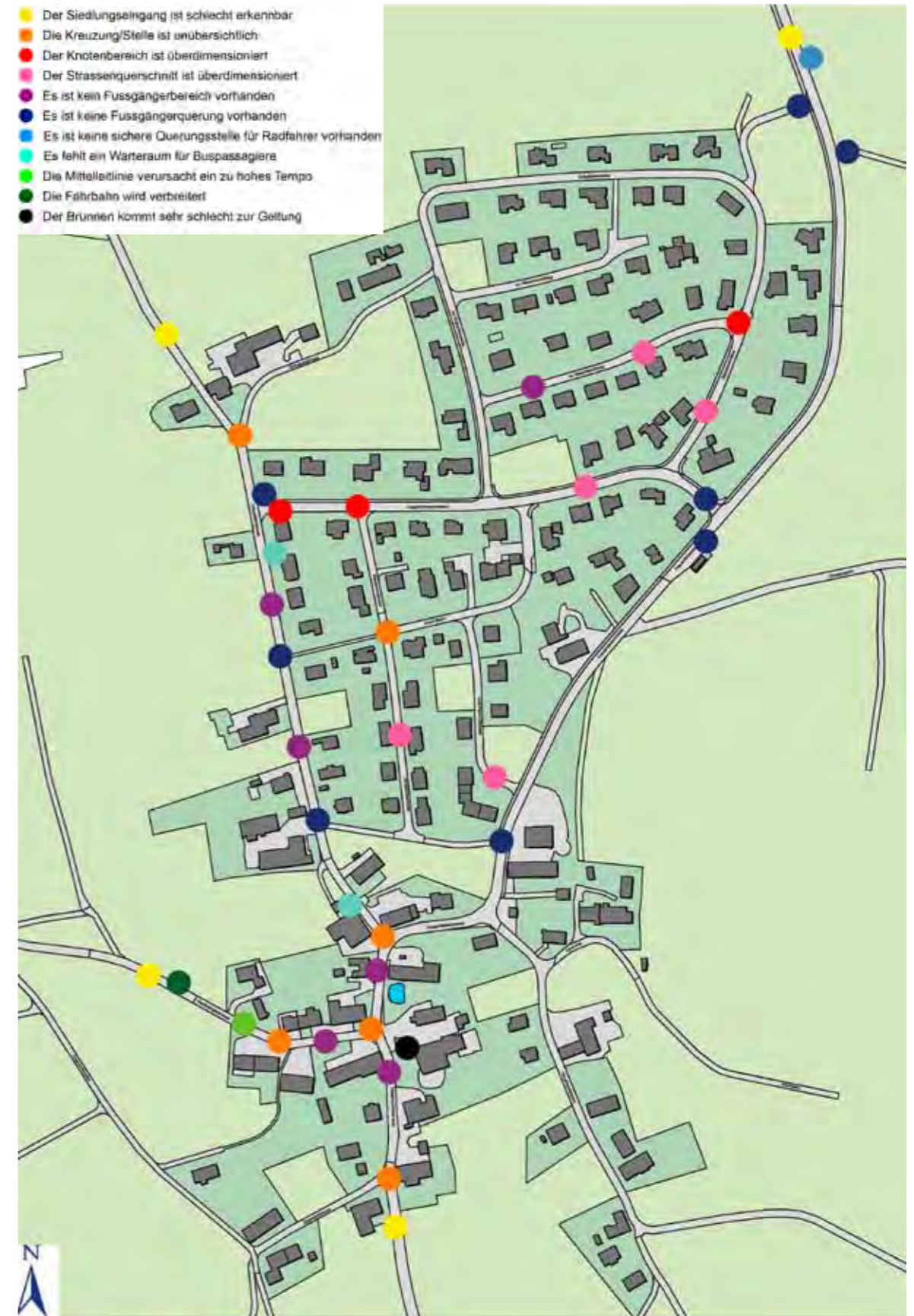
Es gibt zahlreiche Anhaltspunkte, an denen Massnahmen ansetzen könnten:

- Platzgestaltungen beim «Zentrum» am Milchhaus und an der alten Post und deren Einbindung ins Wanderwegenetz,
- Platzgestaltung beim alten Schulhaus,
- Aufwertung und Umgestaltung der Bushaltestellen; teilweise wurden auch Lageänderungen vorgeschlagen,
- Neue Fusswegverbindungen zwischen Oberer Breiti und Frauenfelderstrasse,
- Umgestaltung von Querungsstellen, insbesondere im Zugang zu den Haltestellen.

Als grösste Defizite wurden die Ortseingänge, das Temporegime und die fehlenden Flächen für den Fussverkehr konstatiert. Die meisten Gruppen schlagen ein abgestuftes Temporegime vor, die meisten Arbeiten sehen wegen der fehlenden Fussgängerflächen Tempo 30 auch auf den wichtigen Erschliessungsstrassen vor.

Abbildung:
Analyseplan

Überblick über Analyseresultate



Fazit Analyse

Es fällt besonders auf, dass sämtliche Siedlungseingänge schlecht erkennbar sind. Zudem ist der Unterschied zwischen den Haupteerschliessungsstrassen und den Erschliessungsstrassen optisch kaum wahrzunehmen. Oftmals sind die Erschliessungsstrassen zu breit und die

Knotenpunkte überdimensioniert. Auch die Strassenbeleuchtung wird vielerorts als ungenügend angesehen, da die einzelnen Kandelaber einen sehr grossen Abstand zueinander haben. Für den Fussverkehr fehlen entlang der Ortsdurchfahrtsstrassen Gehbereiche. Bei den Wanderwegen ist die Führung nicht überall durchgehend.

Fussgänger- und Tempokonzept

Ziele

- Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) reduzieren
- sichere Verbindungen zu den Fussgängerzielen schaffen
- gute Vernetzung erreichen
- Tor-Wirkung bei Siedlungseingang erzielen
- für die Fussgänger sichere Übergänge auf der Strasse schaffen (Bushaltestellen, Kinderhort)
- Kreuzungsbereiche beruhigen
- Bushaltestellen besser ausgestalten
- Sicherheit und Komfort für Rad-, Wander- und Fusswege verbessern
- Sicherheit für Schüler verbessern an der Bushaltestelle Post
- Fusswegnetz erweitern

Massnahmen zur Verkehrsberuhigung

In ganz Gerlikon wird neu Tempo-30 eingeführt. Mit Ausnahme der Fussgängerstreifen, werden sämtliche Signalisationen aufgehoben.

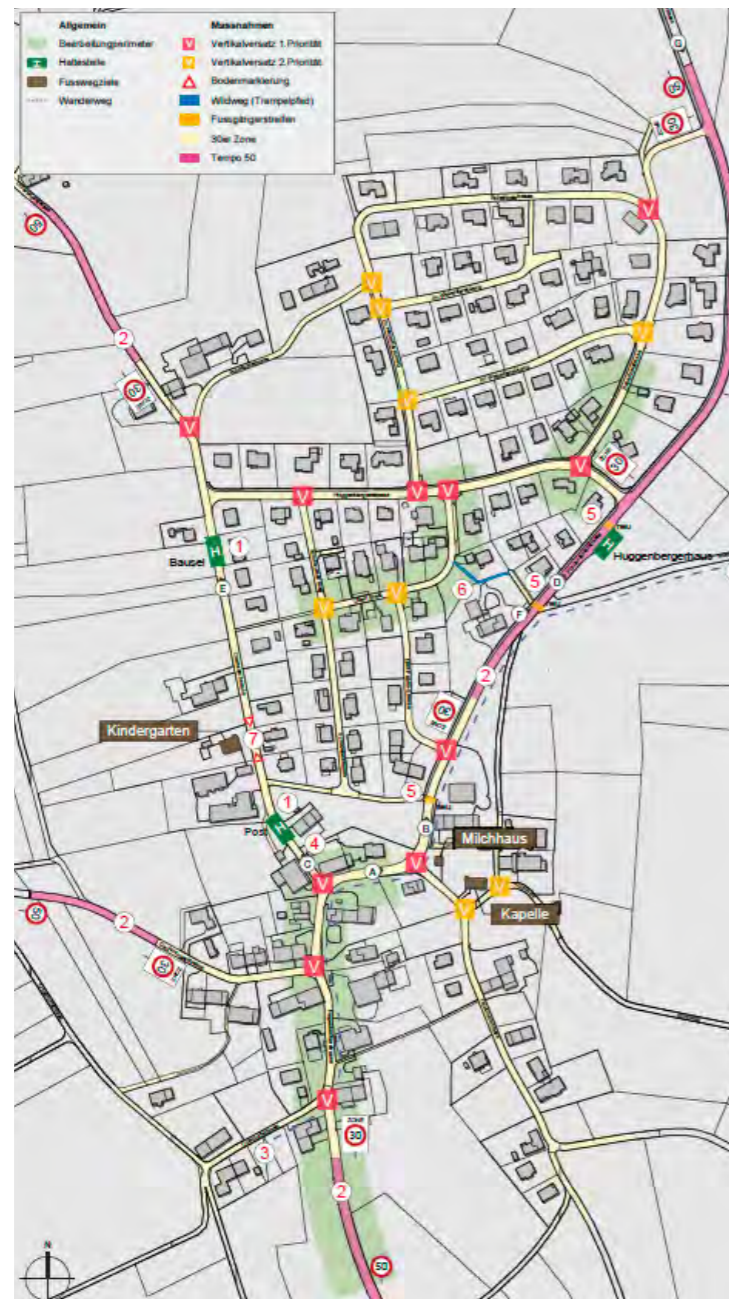
Bei der Bushaltestelle Huggenbergerhaus sowie bei den Gehwegwechseln an der Frauenfelderstrasse werden zusätzliche Fussgängerstreifen markiert. Beim Kinderhort sorgen spezielle Markierungen am Boden für noch mehr Aufmerksamkeit.

Bei wichtigen Kreuzungen wird die Strasse auf ein höheres Niveau angehoben, um eine Verkehrsberuhigung und gleichzeitig sichere Übergänge für die Fussgänger zu schaffen. Der Belag dieser erhöhten Bereiche ist aus Asphalt mit Splitteinstreu. Seine helle Farbe signalisiert die Strassenbereiche, welche mit besonderer Aufmerksamkeit passiert werden müssen. Die Bushaltestellen Post und Bausel werden mit einer Bodenmarkierung und einem Warthehaus ausgestattet.

Die maximale Fahrgeschwindigkeit wird noch vor dem Siedlungseingang von 80km/h auf 50km/h reduziert, damit die Fahrzeuglenker Zeit haben um schliesslich auf 30km/h zu verlangsamen.

Abbildung:
Fussgänger- und
Tempokonzept

Gruppe:
Rebecca Zurbrugg,
Maria Rota,
Dario Erismann



Gestaltungsvorschläge für einzelne Strassenzüge

Im Folgenden werden vier Gestaltungsvorschläge exemplarisch vorgestellt.

Vorschlag A

Oberwilerstrasse

- Verschmälerung der Fahrbahn auf 3.5 m beim Siedlungseingang mit eingefärbtem Belag
- Hervorhebung des Rechtsvortritts bei der Kreuzung Oberwiler-/Scheitzelstrasse mittels Bodenmarkierung
- Einengung der Kreuzungen Oberwiler-/Scheitzelstrasse und Oberwiler-/Huggenbergerstrasse mittels eingefärbtem Belag

- Verschmälerung der Fahrbahn auf 4 m

- Erstellung eines 1.5 m breiten, seitlichen Fussgängerbereiches, der im Kreuzungsfall für Fahrzeuge überfahrbar ist

- Aufwertung des Schulhausplatzes durch Erstellung eines Brunnens und Sitzbänken und Unterteilung in zwei Bereiche mittels eingefärbtem Belag

- Anhebung des Schulhausplatzes und des Strasseniveaus in diesem Bereich um 30 cm, damit auch die Haltestellen behindertengerecht ausgebildet werden können

- Aufhebung der Bushaltestellen Bausel und Gerlikon Post, im Gegenzug Erstellung einer neuen Bushaltestelle mit gedecktem Warteraum beim Schulhausplatz

Schulwiesstrasse

- Punktuelle Verschmälerung der Fahrbahn mittels Bäumen

- Bildung von «Kammern»

Huggenbergerstrasse

- Punktuelle Verschmälerung der Fahrbahn und Trennung des Fussgängerbereiches von der Fahrbahn mittels Bäumen

- Anlegen einer Ausweichstelle bei der Kreuzung Huggenberger-/Schulwiesstrasse für den Begegnungsfall zweier LW's

Abbildung:
Visualisierung
Schulhausplatz

Gruppe:
Gabriele Keusch,
Christian Merz,
Lino Gonzalez

Abbildung:
Schnitte

Gruppe:
Gabriele Keusch,
Christian Merz,
Lino Gonzalez

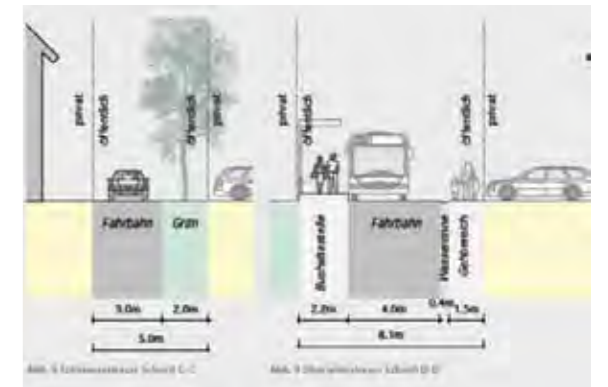
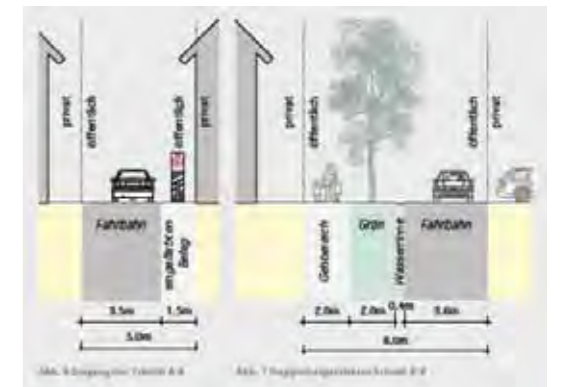


Abbildung:
Konzeptplan

Gruppe:
Gabriele Keusch,
Christian Merz,
Lino Gonzalez



Vorschlag B

Frauenfelderstrasse

- Erhöhte Haltekannten bei Bushaltestellen zur Erleichterung des Ein-/Ausstiegs
- Erstellung einer Mittelinsel für den Fuss- und Veloverkehr
- Lenkung des Fahrradverkehrs auf das von Fussgängern wenig genutzte Trottoir und Verbreiterung des Trottoirs an dieser Stelle auf 3 m
- Entfernung der Mittelleitlinie
- Markierung eines einseitigen Radstreifens (bergauf)

Platzgestaltung «Milchhügli», «Altes Schulhaus», «Postplatz»

- Anhebung des Strassenniveaus
- Gestaltung mit Pflastersteinen
- optische Fahrbahnbegrenzung mit Betonbändern
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität beim Platz «Milchhügli» mittels eines Brunnens und zusätzlichen Sitzgelegenheiten
- Zusammenlegung der Bushaltestellen «Bausel» und «Post» auf dem Platz «Altes Schulhaus»

Strassenraumgestaltung Dorfkern

- Niveaugleiche Verbindung der drei Plätze «Milchhügli», «Altes Schulhaus», «Postplatz»
- Kennzeichnung der seitlichen Fussgängerbereiche mit eingefärbtem Asphalt; im Kreuzungsfall für Fahrzeuge überfahrbar
- Lenkung der Fahrzeuge in die Mitte der Strasse, wo eine bessere Sicht um die Ecken der Häuser gewährleistet ist

Im Weberlisrebbegg

- Entfernung des Trottoirs
- Erstellung eines seitlichen Fussgängerbereichs, der im Kreuzungsfall für Fahrzeuge überfahrbar ist
- Verschmälerung der Fahrbahn auf 3 m mittels seitlicher Betonrinnen (überfahrbar)
- Platzierung von Sitzelementen entlang der Betonrinnen
- Ausgestaltung von Plätzen mit Betonbelag zwischen einzelnen Parzellen
- Ausschilderung als Sackgasse im nördlichen Bereich von «Im Weberlisrebbegg», Fussgänger können beim Kehrplatz weitergehen und gelangen in die Scheitelstrasse



Abbildung:
Visualisierung
Im Weberlisrebbegg

Gruppe:
Michael Städler,
Philippe Rickli

Abbildung:
Ausschnitt aus dem
Konzeptplan

Gruppe:
Michael Städler,
Philippe Rickli



Abbildung:
Visualisierung
Scheitelstrasse

Gruppe:
Rebecca Zurbrügg,
Maria Rota,
Dario Erismann

Abbildung:
Konzeptplan
Hagenbucherstrasse

Gruppe:
Rebecca Zurbrügg,
Maria Rota,
Dario Erismann

Vorschlag C

Hagenbucherstrasse

- Einführung von Tempo 30 in ganz Gerlikon
- Adaptionstrecke von Tempo 50 vor dem Siedlungseingang
- Baumpflanzflächen für mehr Landflair in der Strasse
- Erstellung eines ein Meter breiten, seitlichen Fussgängerbereichs, der im Kreuzungsfall für Fahrzeuge überfahrbar ist
- Verschmälerung der Fahrbahn
- Aufwertung durch Niveauerhöhungen im Bereich des Dorfbrunnens und des Dorfkerns sowie neue Begegnungszonen
- Schnitt Hagenbucherstrasse

Scheitelstrasse

- Vertikalversatz im Bereich der Kreuzung Huggenberger-/Scheitelstrasse mit zusätzlicher Verengung der Fahrbahn durch Bäume
- Bestehendes Trottoir bleibt erhalten
- Anordnung von Baumpflanzflächen in regelmässigem Abstand auf der Trottoirseite zum Schutz der Fussgänger
- Ausscheiden von blauen Parkfeldern zwischen den Baumpflanzflächen (Anwohner erhalten Parkausweise)

Oberi Breiti

- Verbesserte Beleuchtung im Kreuzungsbereich Huggenbergerstrasse-Oberi Breiti durch zusätzliche Kandelaber
- Aufwertung durch Vertikalversätze und Verengungen mittels Baumpflanzflächen
- Erstellung eines 1.50 m breiten, bekiesten Fussweges
- Ausgrenzung der Fläche für die Müllsammelstelle

Abbildung links:
Konzeptplan
Oberi Breiti

Gruppe:
Rebecca Zurbrügg,
Maria Rota,
Dario Erismann



Abbildung:
Schnitt Ortseinfahrt
Gachnangerstrasse

Gruppe:
Markus Zannantonio,
Stefan Oberer

Vorschlag D

Gachnangerstrasse

- Beidseitige Verengung der Strasse und Bäume zur Markierung des Siedlungseingangs
- Bäume kennzeichnen den Strassenverlauf auch im Platzbereich
- Erstellung eines seitlichen Fussgängerbereiches auf Strassenniveau von 1m Breite, der im Kreuzungsfall für Fahrzeuge überfahrbar ist
- Umwandlung des Kreuzungsbereiches in einen Dorfplatz und eine Begegnungszone mit rötlichen Pflastersteinen zur Abtrennung von der übrigen Strasse
- Kleine Mauern im Platzbereich für Platzbegrenzung und als Sitzgelegenheiten

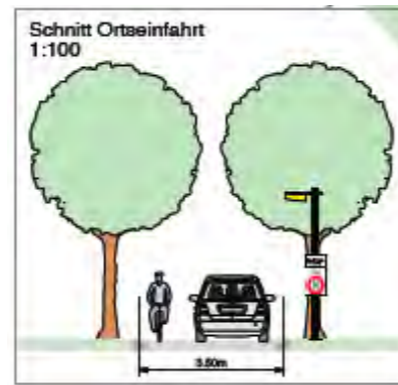


Abbildung:
Konzeptplan
Scheitelstrasse

Gruppe:
Markus Zannantonio,
Stefan Oberer

Scheitelstrasse

- Abbruch des bestehenden Trottoirs, damit Fussgängerbereich und Fahrbahn auf dem gleichen Niveau sind
- Grünstreifen mit Bäumen trennt den Fussgängerbereich von der Fahrbahn
- Mit der beidseitigen Pflanzung von Bäumen wird die Einmündung in die Huggenbergerstrasse verengt und somit das Tempo gedrosselt



Abbildung:
Konzeptplan
Schulwiesstrasse

Gruppe:
Markus Zannantonio,
Stefan Oberer

Schulwiesstrasse

- Umwandlung in eine Begegnungszone
- Verengung der Kreuzungsbereiche Schulwiesstrasse/Oberer Breiti und Schulwies-/Huggenbergerstrasse durch seitliche Grünbereiche
- Pflanzung von Hecken (2.00 m x 0.95 m x 0.80 m) im vorderen Bereich einseitig und im hinteren Bereich beidseitig, wodurch die Fahrbahn verschmälert wird
- Markierung des Fussweges im Bereich des Wendehammers mit gelbem Bodenbelag



Abbildung:
Konzeptplan
Gachnangerstrasse

Gruppe:
Markus Zannantonio,
Stefan Oberer



Hauptstrassen Betriebs- und Gestaltungskonzept

Semesterarbeit
Verkehr
FS 2010 | 2. Semester
Modul:
Verkehrsplanung 2a
Dozent:
Michael Liebi
Verfasser: R09

Im «Leitbild Siedlung und Verkehr» der Stadt Frauenfeld und der Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen ist die Aufwertung von Hauptstrassen in Frauenfeld und von Ortsdurchfahrten in den Nachbargemeinden als zentrales Ziel festgehalten. Im Rahmen dieser Semesterarbeit sollten für die folgenden drei Hauptstrassenabschnitte in der Stadt Frauenfeld und in der Gemeinde Gachnang Betriebs- und Gestaltungskonzepte ausgearbeitet werden. Dabei handelte es sich um die Hauptstrasse in Islikon (ganze Ortsdurchfahrt), die Schaffhauserstrasse in Erzenholz/Horgenbach (ganze Ortsdurchfahrt) und die Zürcherstrasse in Frauenfeld (ab dem Postplatz bis und mit Talbachplatz).

Aufgabenstellung

Wesentliches Ziel der Arbeit war es, die Hauptstrassen entsprechend ihrer Lage und ihrem Umfeld in das Siedlungsgebiet zu integrieren, gestalterisch aufzuwerten und die verkehrlichen Defizite zu beheben. Dabei waren die an den Einfallsachsen liegenden Quartierzentren im Strassenraum besonders hervorzuheben. Ein weiteres wichtiges Kriterium lag in der Verbesserung der Sicherheit und der Attraktivität für den nicht motorisierten Verkehr.

Arbeitsablauf

Nach einer Ortsbegehung und der Auswertung der schriftlichen Unterlagen, wurden auf Basis einer gründlichen Analyse konkrete Ziele für den Betrieb und die Gestaltung der jeweiligen Strassenabschnitte formuliert. Darauf basierend wurde zunächst schematisch ein Konzept mit den Grundideen entwickelt, worauf konkrete Massnahmenvorschläge folgten.

Nachfolgend wird pro Hauptstrassenabschnitt je eine besonders gut gelungene Arbeit vorgestellt:

Ortsdurchfahrt in Islikon

Analyse

In einer detaillierten Analyse wurden, neben Stärken, folgende Schwächen im Strassenzug festgestellt:

- zu hohe Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und daraus resultierend Trennwirkung, Lärm, Sicherheitsdefizite für den Langsamverkehr
- fehlende oder schlechte Querungsmöglichkeiten für Zufussgehende und Velofahrende
- Engstellen in der Trottoirführung
- mangelhafte Integration der Strasse in das Ortszentrum
- schlecht wahrnehmbare Ortseingänge

Abbildung:
Bestandesplan

Gruppe:
Denise Janes,
Christoph Stahel,
Corina Vuilleumier



Abbildung oben:
Schnitt Tempo 30 alt
Abbildung unten:
Schnitt Tempo 30 neu

Gruppe:
Denise Janes,
Christoph Stahel,
Corina Vuilleumier

Massnahmenkonzept

Im Zentrumsbereich wird eine Tempo-30-Zone vorgeschlagen. Dadurch können die Lärm- und Schadstoffemissionen gesenkt, der Verkehr flüssig gehalten, sowie eine erhöhte Aufenthaltsqualität und eine verbesserte Sicherheit für alle sich im Strassenraum bewegend Gruppen geschaffen werden. Zusammen mit einer gestalterischen Aufwertung des Knotens im Zentrum Islikons sollen diese Massnahmen den Dorfkern stärken und beleben.

Bei beiden Ortseingängen werden in der Mitte der Strasse Bäume gepflanzt, um die Eingangssituation zu verdeutlichen. Dadurch werden die Fahrgeschwindigkeiten reduziert. Im Anschluss wird der Verkehr von beiden Seiten her über eine Kernfahrbahn mit rot markierten Radstreifen ans Zentrum herangeführt.

Da die geplanten Massnahmen vielerorts auch private Vorflächen tangieren, muss im gesamten Planungsprozess die Anwohnerschaft Islikons mit einbezogen werden um gemeinsam gute Lösungen zu finden.

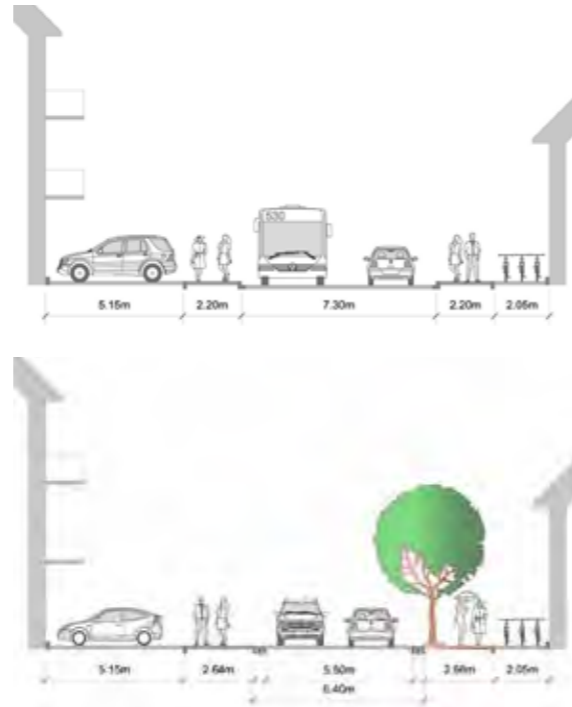


Abbildung:
Visualisierung
Tempo 30

Gruppe:
Denise Janes,
Christoph Stahel,
Corina Vuilleumier



Abbildung:
Massnahmenplan
Ausschnitt Ortseingang

Gruppe:
Denise Janes,
Christoph Stahel,
Corina Vuilleumier

Schaffhauserstrasse in Erzenholz/Horgenbach

Analyse

In einer detaillierten Analyse wurden, neben Stärken, folgende Schwächen im Strassenzug festgestellt:

- wenige Fussgängerverbindungen
- grosse Trennwirkung des Strassenraumes
- hohe Geschwindigkeit des MIV
- schlechte Fussgängerführung
- unpassende Strassenleuchten

Massnahmenkonzept

Es wird vorgeschlagen, dass auf dem gesamten Strassenzug beidseitig ein durchgehendes, zwei Meter breites Trottoir erstellt werden soll. Auf diese Weise wird den Fussgängern mehr Sicherheit geboten und die Strasse wirkt attraktiver und belebter. Auch werden den Fussgängern mehr Querungsstellen mit Schutzinseln zur Verfügung gestellt. Die bestehenden Fussgängerüberquerungen werden ebenfalls mit einer Schutzinsel ausgestattet.

Jede Bushaltestelle wird mit einem Unterstand für die wartenden Personen ausgestattet. Auch wird überall eine Bodenmarkierung angebracht. Einige Busbuchten werden entfernt, da sie nicht den Verhältnissen entsprechen. Durch die Einengung der Fahrbahn mit beidseitigem Trottoir kann die Geschwindigkeit des MIV reduziert werden. Die Strasse wirkt optisch schmaler, somit wird die Aufmerksamkeit der Fahrer erhöht. Die Bereiche der Bushaltestellen werden mit Beton ausgekleidet, um die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zusätzlich optisch zu reduzieren.



Abbildung oben:
Konzept
Langsamverkehr
Abbildung unten:
Konzept
ÖV und MIV

Gruppe:
Jasmin Klein,
Christian Merz,
Vanessa Studer

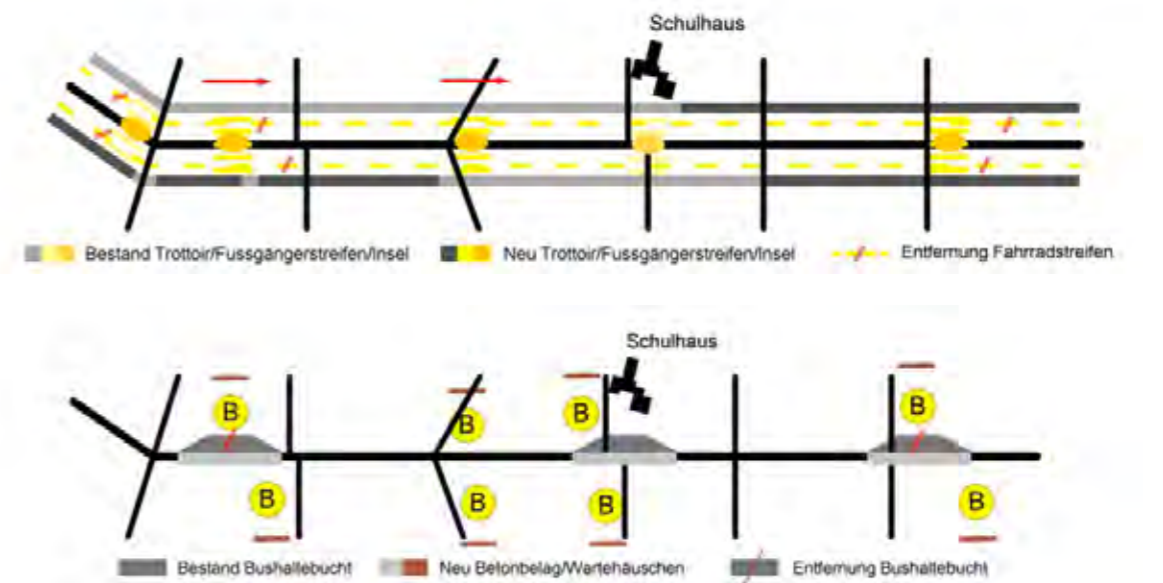
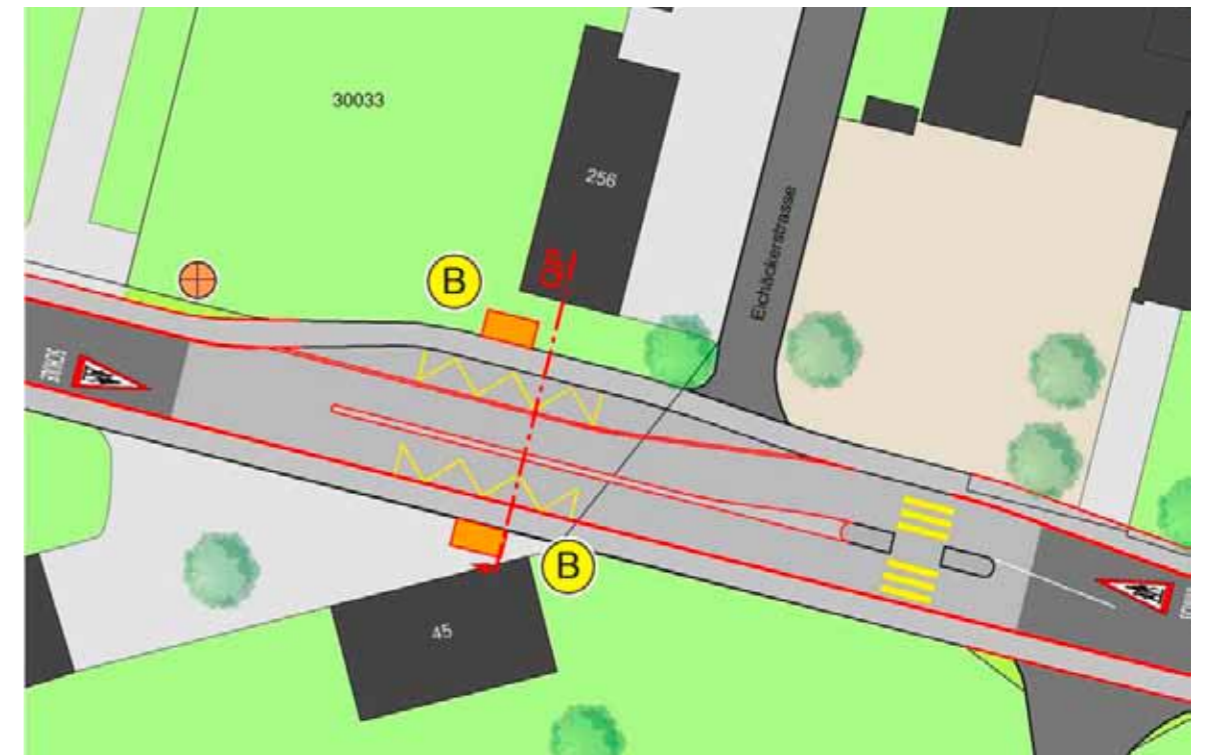


Abbildung:
Massnahmenplan
Ausschnitt
Bushaltestelle

Gruppe:
Jasmin Klein,
Christian Merz,
Vanessa Studer



Analyse

Die meisten Einwohner von Frauenfeld wohnen in maximal 300 m Luftdistanz zu einer Bushaltestelle. Somit weist die Stadt eine hohe örtliche Erschliessungsgüte auf. Allerdings gibt es auch einige Ausnahmen. So sind das Altersheim Stadtgarten, das nordöstliche Industrie- und Gewerbegebiet und der südliche Stadtrand unzureichend erschlossen. Ebenso ist die Abdeckung der Wohngebiete um die Haltestelle Arche Noah am Sonntag zwischen 10.00 Uhr und 19.00 Uhr nicht gegeben. Das Angebot mit den Sammelkursen und dem Nacht-TAXI am Abend wird von der bearbeitenden Gruppe als unzureichend angesehen. Die drei verschiedenen Angebote (normaler Busfahrplan, Sammelkurse und Nacht-TAXI) führen zu komplizierten Fahrplänen, welche insbesondere für Auswärtige schwierig nachzuvollziehen sind. Die Anschlüsse von Bus zu Bahn und von Bahn zu Bus am Bahnhof Frauenfeld sind oft ungenügend und führen zu längeren Wartezeiten der Passagiere. Dies ist auch bedingt durch die sehr kurze, meist dreiminütige Standzeit der meisten Busse am Bahnhof Frauenfeld, welche einen Ausgleich einer eingefahrenen Verspätung kaum zulässt. Die Linie 4 hat mit neun Minuten hingegen eine zu lange Standzeit, was wiederum unwirtschaftlich ist. Im Weiteren verursachen die zu grossen Endschleifen am Schluss einzelner Buslinien Umwege.

Ziele

- Erschliessungsradien von 300 m decken das Siedlungsgebiet (ausgenommen Weiler) ab.
- Schwerpunkt liegt bei den «Points of Interest» (Bahnhöfe, Verwaltung, Schulen, Alterseinrichtungen, Spital, Einkaufszentren, Freibad).
- Grundtakt von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr ist 30 Minuten, von 20.00 Uhr bis Betriebschluss 60 Minuten.
- Alle Linien werden als Stammlinien betrieben.
- Die Anschlüsse von Bus auf Bahn und umgekehrt sind schlank, d.h. zwischen drei und fünf Minuten.
- Um innerhalb der Stadt Frauenfeld vom Abfahrts- zum Zielort zu gelangen, muss max. einmal umgestiegen werden.
- Direkte Linienführungen vermeiden Umwege, halten die Fahrzeiten tief und tragen zur einfachen Verständlichkeit des Busnetzes bei.
- Wenige Wechsel in den Abfahrtszeiten erhöhen die Merkbarekeit des Angebots.
- Das neue Bussystem schafft im Verhältnis zu den eingesetzten Finanzmitteln die grösstmögliche örtliche und zeitliche Verfügbarkeit.
- Das neue Buskonzept verursacht gegenüber dem aktuellen tragbare Mehrkosten.

Abbildung:
Liniennetzplan neu

Gruppe:
Beni Barmet,
Sebastian Güttinger,
Christian Ochsner

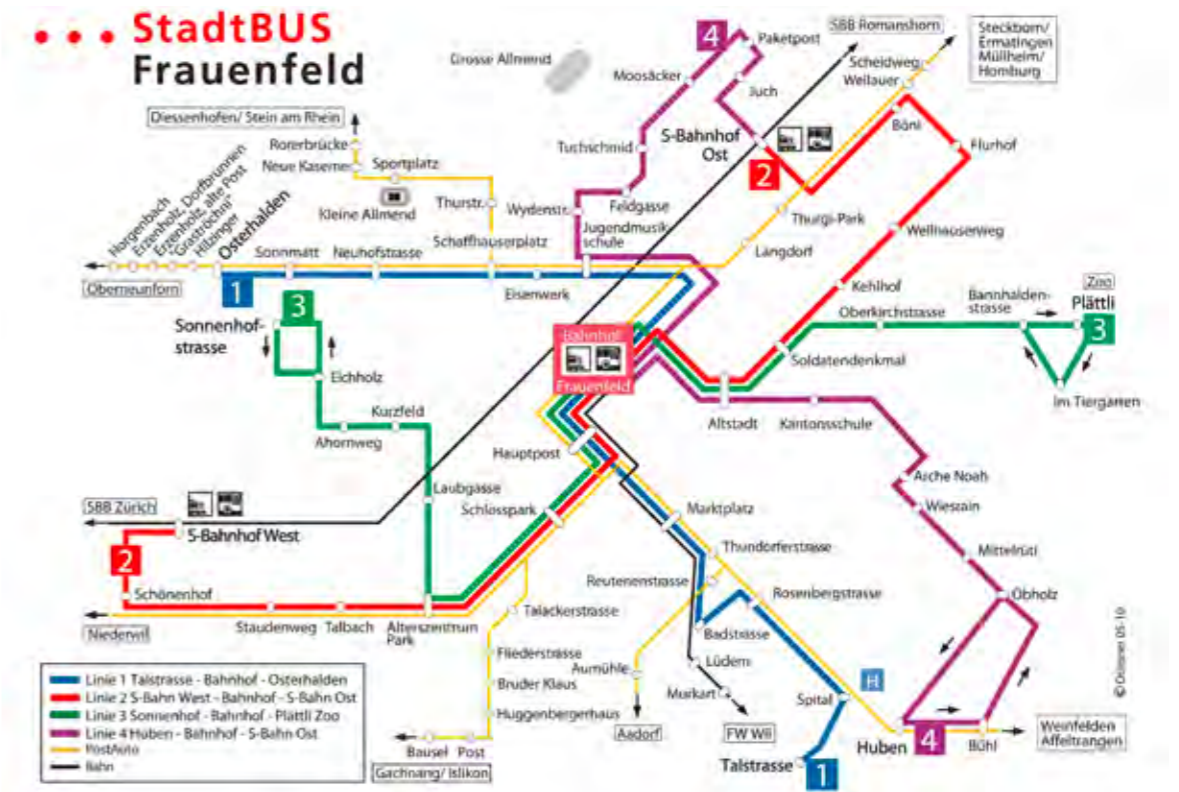


Abbildung:
Liniennetzplan bestehend

Gruppe:
Beni Barmet,
Sebastian Güttinger,
Christian Ochsner

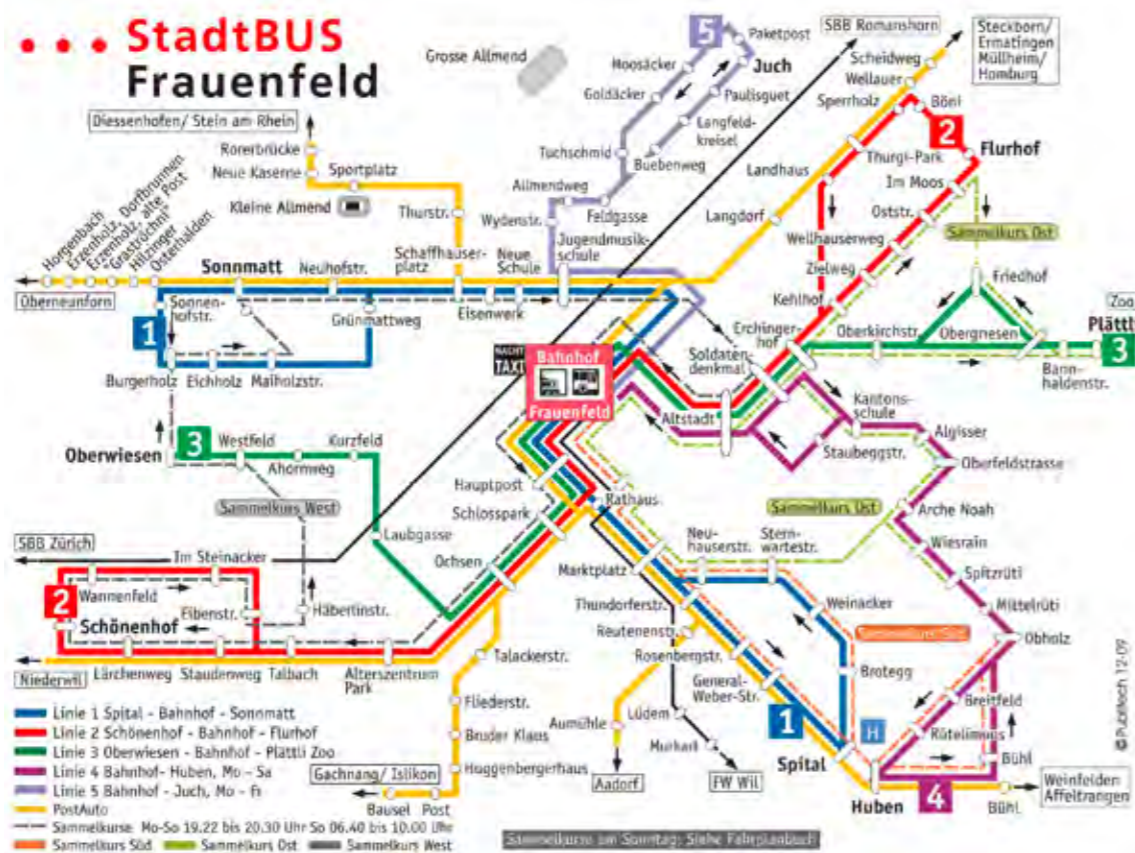


Abbildung rechts:
Vergleich der Betriebskosten der beiden Konzepte

Gruppe:
Beni Barmet,
Sebastian Güttinger,
Christian Ochsner

Abbildung links:
Betriebskosten für das neue Buskonzept

Gruppe:
Beni Barmet,
Sebastian Güttinger,
Christian Ochsner

Konzept

Der Liniennetzplan des neuen Stadtbuskonzeptes verfügt über 4 Durchmesserlinien, da die heutigen Linien 4 und 5 zusammengelegt werden. Die Sammelkurse und das Nacht-TAXI werden gestrichen, dafür verkehren die Linienbusse neu bis um 24.00 Uhr.

Der Mittelpunkt des Netzes ist der Hauptbahnhof. Die beiden neuen Bahnhöfe werden durch Buslinien erschlossen. Die Haltestellen des neuen Konzeptes nehmen grösstenteils keine Rücksicht auf die heute bestehenden Haltestellen. Die neuen Haltestellen sind in grösseren Abständen und möglichst nahe an Kreuzungen gesetzt worden. Eine geringere Haltestellendichte, bei gleicher Erschliessungsgüte, trägt zu einer kürzeren Fahrzeit und damit zur Steigerung der Effizienz bei.

Sowohl bezüglich örtlicher als auch zeitlicher Verfügbarkeit wurde aufgrund von unterschiedlichen Einwohner- und Arbeitsplatzdichten, sowie «Points of Interest» eine Priorisierung vorgenommen.

Bedingt durch die geringe Grösse des Systems gibt es keine Hierarchisierung der Buslinien. Die Buslinien sind Feinverteiler, die S-Bahnen Mittelverteiler und die IR- und IC-Züge Grobverteiler. Am Hauptbahnhof werden die Abfahrtszeiten der Busse auf die Abnahme der IR- und IC-Anschlüsse optimiert.

Betriebskostenschätzung

Betriebskosten Konzept „Vier gewinnt“

	Linie 1	Linie 2	Linie 3	Linie 4	Linien total
Aktuelle benötigte Fahrzeuge	2	2	2	2	8
Anzahl pro Fahrzeug [CHF]	30'000	50'000	30'000	50'000	
Zufolge Abschreibungskosten Fahrzeug [CHF]	200'000	300'000	100'000	100'000	400'000
Jährliche Personenzahl [k]	8'196	7'884	7'571	9'874	33'525
Personen pro Fahrzeug [CHF]	46	38	30	34	
Jährliche Personenzahl [CHF]	461'712	470'784	454'262	580'580	1'967'338
Fahrleistung pro Jahr [km]	212'684	274'739	199'617	180'183	867'223
Fahrleistung pro Kilometer pro Kilometer [CHF]	2.56	2.50	2.50	2.50	
Jährliche Fahrleistungskosten [CHF]	531'713	561'820	499'044	450'959	2'043'536
Betriebskosten total [CHF]	1'214'427	1'332'824	1'053'306	1'031'549	4'440'612

Die jährlichen Mehrkosten von 1.2 Mio. CHF sind eine Folge der zeitlichen Verlängerung des Standardangebots als Ersatz für die Sammelkurse. Dies führt zu einer massiven Erhöhung der Kilometerleistung und der Einsatzzeit.

Vergleich der Betriebskosten

	aktuelles Betriebskonzept (Stand 2007)	Konzept „Vier gewinnt“
Betriebskosten total [CHF]	3'150'000	4'440'612
Fahrleistung total [km]	469'000	817'434
Betriebskosten pro Fahrleistung [CHF/km]	6.72	5.43

Werden die totalen Betriebskosten mit der jährlich erbrachten Fahrleistung verglichen, fällt auf, dass das Verhältnis beim neuen Konzept wesentlich besser ausfällt als beim aktuellen Buskonzept. Konkret ist eine Effizienzsteigerung von 23.7% realisierbar. Diese ist auf die Reduktion der Standzeiten zurückzuführen.

Schlussfolgerung

Das Ziel einer optimalen Abstimmung der Abfahrtszeiten auf den Fern- und S-Bahn-Verkehr kann nicht umgesetzt werden. Das steht direkt im Zusammenhang mit dem Bahnfahrplan, welcher eine einheitliche Abfahrtszeit aller Buslinien verhindert. Die neuen S-Bahnhaltestellen treten nicht so prominent in Erscheinung, wie ursprünglich vermutet. Daher wäre eine Umsetzung des neuen Konzeptes auch ohne Bau der beiden neuen S-Bahnhaltestellen denkbar.

Das neu erarbeitete Konzept ist weitgehend unabhängig vom aktuellen Buskonzept. Beide Systeme weisen sehr viele Gemeinsamkeiten auf, was darauf schliessen lässt, dass das aktuelle Buskonzept bereits sehr gut auf die örtlichen Gegebenheiten angepasst ist.

Überprüfung Regionalbuskonzept

Aufgabenstellung

Es galt, das Liniennetz der Postauto AG der Region Frauenfeld zu hinterfragen und auf Stärken und Schwächen zu prüfen. Mit Hilfe entsprechender Bewertungskriterien sollten unterschiedliche Netzkonfigurationen und Verbesserungen aufgezeigt werden. Lokale und zeitliche Verfügbarkeit, Direktheit, Taktabstimmung, aber auch Kriterien für den Vergleich von Betriebskosten sind wichtige Faktoren, die zu berücksichtigen waren. Die Einbindung des gewählten Systems in das bestehende Linien- und Fahrplansystem sollte ebenfalls aufgezeigt werden.

Analyse

Das Busnetz der Region Frauenfeld setzt sich zusammen aus dem Stadtbuss, welcher innerhalb von Frauenfeld die Quartiere mit dem Stadtzentrum verbindet, und dem Regionalbus, der die Nachbargemeinden an das Regionalzentrum anbindet.

Aus den übergeordneten Planungen lässt sich ableiten, dass die Attraktivität des regionalen öffentlichen Verkehrs (Bahn und Bus) weiter zu verbessern ist.

Dank sehr guter Verbindungen zwischen Frauenfeld und Weinfelden bzw. Winterthur ist bei jedem Bus ein Anschluss an die S-Bahn gewährleistet.

Der Anschluss zwischen Bussen untereinander ist, angesichts der grossen Anzahl verschiedener Linien, nicht überall gewährleistet. Auffallend sind auch die langen Standzeiten einzelner Busse an den Endhaltestellen.

Der grösste Handlungsbedarf besteht aber bei S-Bahnen, sowie bei Stadt- und Regionalbussen, welche parallel in die Stadt Frauenfeld führen. Dazu kommt die hohe Verkehrsbelastung durch Busse im Stadtzentrum. Die Busse fahren in einem radial verlaufenden Netz, welches im Bahnhof Frauenfeld zusammenläuft.

Ziele

- Die Verkehrsbelastung durch Regionalbusse in der Stadt Frauenfeld ist zu reduzieren.
- Die örtliche und zeitliche Verfügbarkeit der Regionalbusse ist zu optimieren.
- Freizeiteinrichtungen sind an das Netz anzubinden.
- Das Gebiet ist in Bezug auf die Anzahl der Einwohner und Arbeitnehmer gut abzudecken.
- ÖV-Parallelfahrten sind zu vermeiden.
- Die Wartezeiten an den Endhaltestellen sind zu minimieren.
- Die Betriebskosten sind zu minimieren.
- Der Fahrgast soll möglichst schnell auf einen Grobverteiler wie beispielsweise die S-Bahn oder die Frauenfeld-Wil-Bahn umsteigen können.
- Das Regionalbusnetz ist optimal auf die Bahnhofshaltestellen abzustimmen.

Abbildung:
Analyseplan

Gruppe:
Sandra Probst,
Stephan Banzer,
Tim Jenka,
Samuel Rudolf



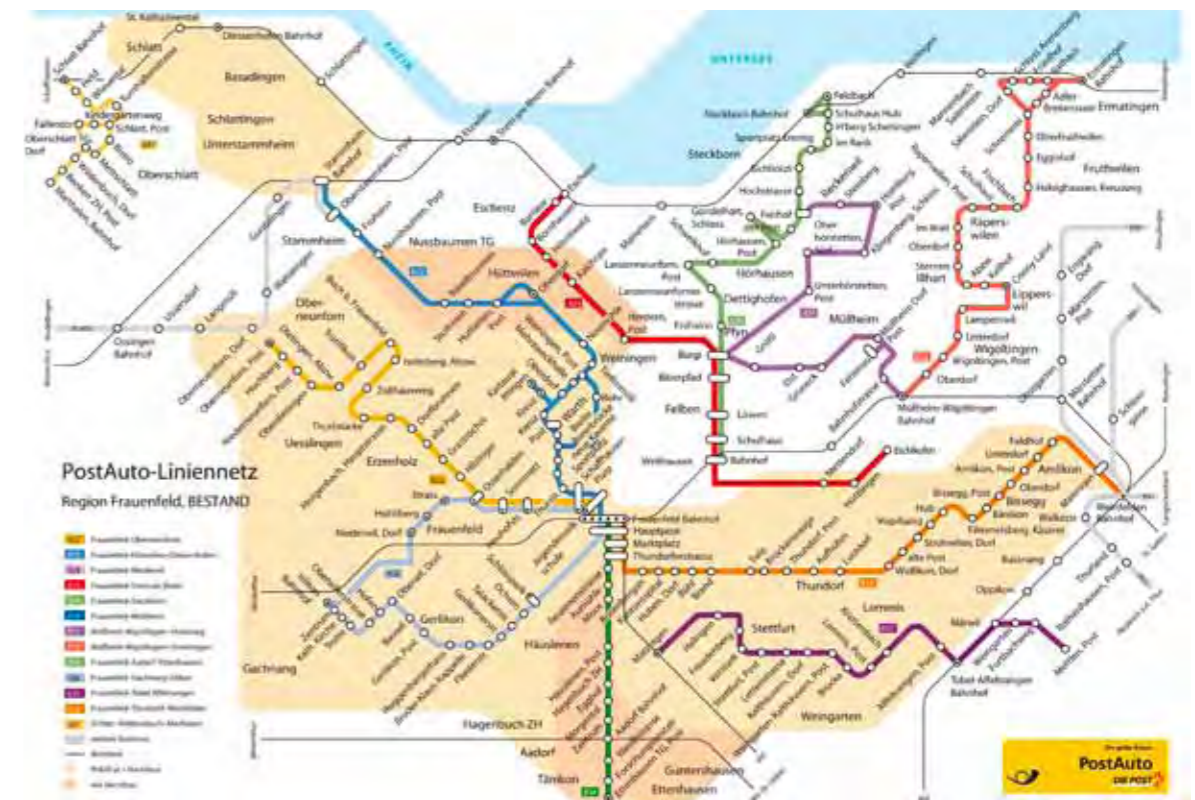
Abbildung:
Liniennetzplan bestehend

Gruppe:
Sandra Probst,
Stephan Banzer,
Tim Jenka,
Samuel Rudolf



Abbildung:
Liniennetzplan neu

Gruppe:
Sandra Probst,
Stephan Banzer,
Tim Jenka,
Samuel Rudolf



Konzept

Die Linie 823 verkehrt nur noch bis Stammheim. Dadurch kann die Linie im Halbstundentakt betrieben werden und es lassen sich jährlich 300 000 CHF einsparen. Die jährlich 30 000 Fahrgäste im Gebiet zwischen Stammheim und Diessenhofen müssen neu mit einem PubliCar-Service bedient werden.

Die Buslinie 824 wird aufgelöst, da die Linie 836 als Rundkurs ausgebaut wird und zusätzlich die Haltestellen der Linie 824 anfährt. Das Umsteigen auf andere Busse und auf die Bahn ist weiterhin gewährleistet. Durch die

Optimierung kann auf einen Bus verzichtet werden.

Die Linien 825 und 826 führen nicht parallel zu anderen Buslinien direkt ins Zentrum, sondern lassen die Passagiere am Bahnhof Felben-Wellhausen auf die Bahn umsteigen.

Der Takt und die Streckenführung der Linie 826 wurden soweit optimiert, dass sich für alle betreffenden Verkehrsbeziehungen kurze Wartezeiten und direkte Wege ergaben. Durch die Verlagerung auf die Bahn kann die Fahrzeit um einige Minuten reduziert werden.

Die Linie 831 übernimmt die aufgehobene Linie 829 und bindet den Regionalbus, wie schon heute, in Müllheim-Wigoltingen an die Bahn an.

Die Linie 837 wird ab Stettfurt über Halingen nach Matzingen geführt, wo die Passagiere auf die Frauenfeld-Wil-Bahn umsteigen können. Ab Tobel-Affeltrangen wird die Linie über Märwil nach Mettlen verlängert, weil der Bus sonst eine zu lange Standzeit aufweisen würde.

Betriebskostenschätzung

Durch die Optimierung der einzelnen Buslinien können jährlich rund 1.5 Mio. CHF, das sind 12.8% der heutigen Kosten, eingespart werden. Dies ist hauptsächlich auf die gekürzten Linien zurückzuführen, welche die Fahrgäste neu ausserhalb der Stadt Frauenfeld auf die Bahn umsteigen lassen. Dadurch ist auch weniger Verkehr zu erwarten, wird doch das Stadtzentrum massiv weniger durch Regionalbusse belastet.

Schlussfolgerung

Das aktuelle Regionalbusnetz von Frauenfeld ist bereits heute auf einem sehr hohen Standard. Dennoch konnten anhand der Optimierungsvorschläge einige Verbesserungen und Verfeinerungen aufgezeigt werden, womit sogar jährlich Kosten gespart werden können. Der Grundgedanke bei der Erarbeitung der Optimierungsvorschläge

ist die Verteilung der Fahrgäste auf das übergeordnete Verkehrsmittel, also die Bahn. Dies ermöglicht es, das gesetzte Ziel der Entlastung des Stadtzentrums zu erreichen.

Fazit des Dozenten

Sowohl beim Stadtbuskonzept als auch beim Regionalbuskonzept stellten die Studierenden fest, dass die bestehenden Lösungen im Wesentlichen den Anforderungen einer guten lokalen und zeitlichen Verfügbarkeit entsprechen, dass jedoch durchaus Verbesserungsmöglichkeiten gesehen werden. Dabei werden in einigen Arbeiten eher «konservative» Massnahmen in Form kleiner Liniennetzänderungen vorgeschlagen, in anderen Arbeiten wird das vorhandene Angebot insgesamt hinterfragt und konsequent abgeändert. Sicherlich werden solche eher radikalen Lösungen nicht kurzfristig umgesetzt werden können, jedoch ergeben sich aus den vorliegenden Arbeiten viele Hinweise auf Veränderungspotenzial, sei es aus Gründen einer erwünschten besseren Abdeckung der Nachfrage, eines vereinfachten Systems oder einer möglichst wirtschaftlichen Betriebsform. Überraschend dabei ist, dass die neu angedachten S-Bahn-Haltestellen gar keinen wesentlichen Einfluss auf neue Buskonzepte haben müssen, sondern Anpassungen am bestehenden Busangebot weitgehend unabhängig davon sind.



Mobilitätsmanagement

Mobilitätszentrale Frauenfeld

Semesterarbeit
Verkehr
FS 2010 | 6. Semester
Modul:
Verkehrsplanung 6
Dozent:
Klaus Zweibrücken
Verfasser: R07

Gruppe:
Daniel Litscher,
Sabrina Petrocchi,
Jael Sarah Wandeler

Diese Projektarbeit von Studierenden aus dem sechsten Semester untersucht, wie die Mobilität in Frauenfeld mit einem Mobilitätsmanagement positiv beeinflusst werden kann. Dabei geht es grundsätzlich immer ums Verlagern von motorisiertem Individualverkehr auf umweltverträglichere Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr). Der Bericht enthält eine grundlegende Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilitätsmanagement, macht Vorschläge für ein Mobilitätsmanagement in Frauenfeld und betrachtet die vier Schwerpunkte Mobilitätszentrale, Neuzuzüger, Schule und Verwaltung vertieft.

Analyse
Die Analyse zeigt, dass in Frauenfeld vor allem eine Koordination der verschiedenen vorhandenen Mobilitätsdienstleistungen wie Bahn, Stadtbus, Mobility, Nachttaxi, etc. und ein gemeinsamer Auftritt fehlt. Die Projektgruppe schlägt deshalb vorrangig die Schaffung einer Mobilitätszentrale vor.

Abbildung:
Vergleich der Betriebskosten der beiden Konzepte

Linie	System	Anzahl Busse	Einsatzzeit (Stunden)	Gefahrene Kilometer pro Tag	Kosten Bus (CHF)	Kosten Chauffeur (CHF)	Kosten Wagn (CHF)	Totalkosten pro Jahr (CHF)	Differenz	Bemerkungen
822	akt	2	18	360	100'000	340'200	750'000	1'190'200	0	Linie 822 bleibt unverändert
823	opt	2	18	1'830	100'000	340'200	1'310'440	1'750'640	-300'000	Änderungen: Massnahmenpaket Linie 823
824	opt	1	18	138	50'000	302'400	500'000	852'400	-337'000	Linie 824 wird aufgewickelt und mit Linie 836 zusammengefasst
828	opt	2	18	1'152	100'000	340'200	807'200	1'247'400	-152'800	Änderungen: Massnahmenpaket Linie 828
829	opt	2	18	1'404	100'000	340'200	1'000'000	1'440'200	-1'110'000	Linie wird kürzer
831	opt	2	18	1'260	100'000	340'200	1'011'600	1'451'800	-1'110'000	Linie 829 wird aufgewickelt und durch die Linie 831 ersetzt
837	opt	1	18	117	50'000	340'200	810'000	1'200'200	0	Linie 829 wird aufgewickelt und durch die Linie 831 ersetzt
838	opt	1	18	270	50'000	207'000	210'100	467'100	-542'000	Änderungen: Massnahmenpaket Linie 831
839	opt	1	18	513	50'000	207'000	427'000	784'000	-542'000	Änderungen: Massnahmenpaket Linie 831
833	opt	1	12	480	50'000	240'700	350'100	640'800	0	Linie 833 bleibt unverändert
834	opt	2	18	582	100'000	294'000	450'000	844'000	827'000	Linie 834 bleibt unverändert
836	opt	1	18	138	50'000	302'400	500'000	852'400	-482'000	Änderungen: Massnahmenpaket Linie 836
837	opt	2	18	540	100'000	340'200	422'200	862'400	-482'000	Änderungen: Massnahmenpaket Linie 836
837	opt	2	18	1'348	100'000	340'200	1'038'000	1'478'200	-1'148'000	Einsatzzeit wird kürzer
838	opt	1	18	177	50'000	327'000	500'000	877'000	-1'400'000	Linie 838 bleibt unverändert
838	opt	1	18	378	50'000	240'700	292'000	582'700	-587'000	Linie 838 bleibt unverändert

Totalkosten Bestehend (CHF)	12'187'200
Totalkosten Optimiert (CHF)	10'689'000
Kostenersparnis - Differenz Total (CHF)	1'500'000

Gruppe:
Sandra Probst,
Stephan Banzer,
Tim Jenka,
Samuel Rudolf

Die 6 Kategorien von Mobilitätsdienstleistungen: Information und Auskunft

Nur Angebote, die bekannt sind, werden genutzt. Die Benutzerfreundlichkeit muss möglichst gross und die Hindernisse zur Benutzung möglichst klein sein. Beispiele: Informationen zu Fahrplänen, Tarifen, Abos, Fuss- und Radwegrouten, CarSharing

Bewusstseinsbildung

Die VerkehrsteilnehmerInnen sollen zu einer Auseinandersetzung mit dem eigenen Mobilitätsverhalten angeregt werden. Der Fokus liegt vor allem auf den nachteiligen Auswirkungen des Verkehrs auf Gesellschaft und Umwelt. Eine umfassende Mobilitätsbildung erreicht die VerkehrsteilnehmerInnen via Kampagnen und Aktionen und ist in die Schulbildung integriert. Beispiele: Kampagnen, Projektwochen für Schulen und Vereine, Unterrichtsmaterial

Organisation und Koordination

Mittels besserer Organisation sollen die Systeme des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs gegenüber dem Auto konkurrenzfähiger werden. Nachhaltiges Mobilitätsverhalten muss möglichst einfach und komfortabel sein. Wichtig sind gut funktionierende Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Beispiele: Velohaushilfsdienst, CarSharing, Fahrgemeinschaftsbörsen, Umsteigehaltestellen

Consulting

Detaillierte Beratung bezogen auf die jeweilige Situation des Auftraggebers. Analyse der Ausgangssituation, Prüfen potentieller Alternativen und Ausarbeitung von Empfehlungen. Beispiele: Mobilitätsmanagement in einer Firma oder Verwaltung

Verkauf und Reservierung

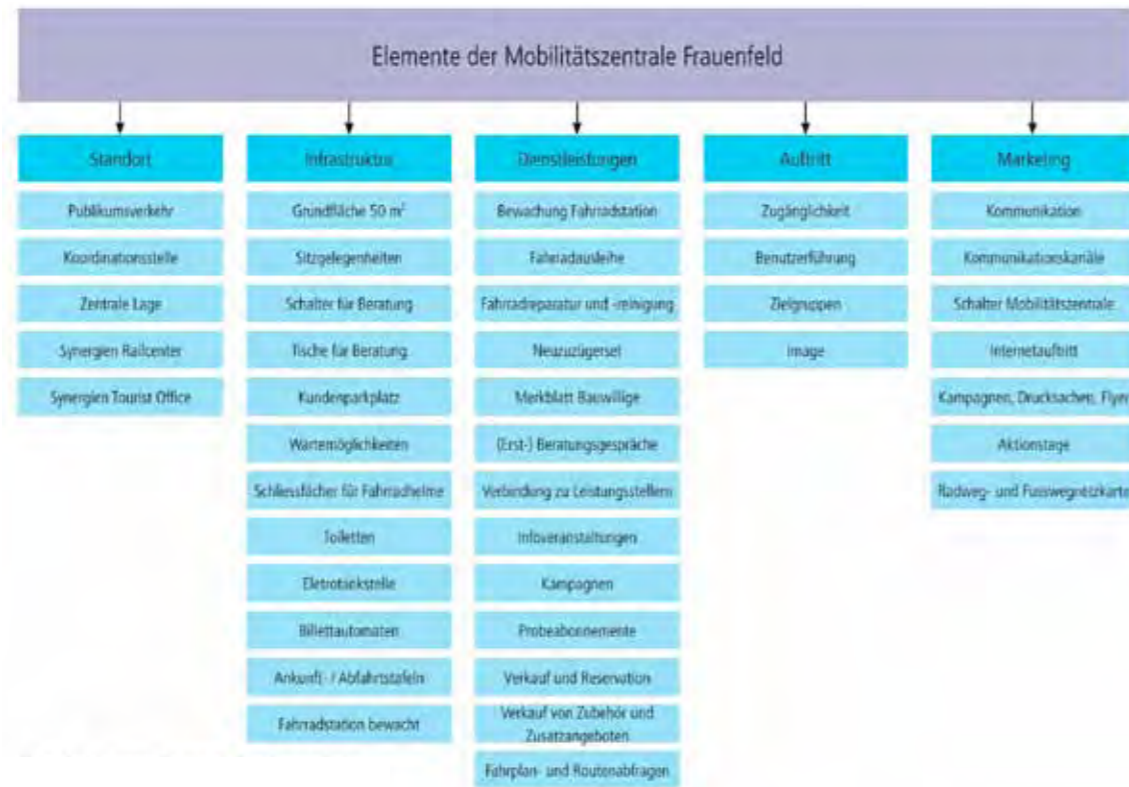
Die Kunden sollen verschiedene Produkte wie Tickets und Reservierungen für den öffentlichen Verkehr, Car-Sharing, Leihräder oder Eintrittskarten für Veranstaltung aus einer Hand an einem zentralen Ort erhalten. Der Zugang zu einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität soll möglichst einfach sein. Diese Dienstleistungen werden am besten in der sogenannten Mobilitätszentrale zusammengefasst. Beispiele: Ticket- und Aboverkauf, Reservierungen, Fahrrad- und Autovermietung

Produkte und Service

Es genügt nicht, nur die bestehenden Angebote und Dienste besser zu präsentieren und zu verkaufen. Mit innovativen Produkten kann neue Kundschaft gewonnen und die Loyalität der bestehenden Kunden bestärkt werden. Beispiele: Kombi-Abos, Wettbewerbe, Veranstaltungstickets

Schwerpunkt Mobilitätszentrale

Abbildung:
Elemente der Mobilitätszentrale



Standort

Als wichtigste Massnahme soll am Bahnhof Frauenfeld eine Mobilitätszentrale eingerichtet werden. Deren Hauptaufgaben sind die Koordination bestehender Angebote mit einem einheitlichen Auftritt sowie Information und Beratung. Es wird vorgeschlagen, die Mobilitätszentrale in den bestehenden Pavillon neben dem Bahnhofgebäude zu integrieren. Gewissermassen als Aussenstation der Mobilitätszentrale sollen die bestehenden Veloabstellplätze östlich des Bahnhofgebäudes zu einer bewachten Velostation ausgebaut werden.

Trägerschaft

Die Mobilitätszentrale soll durch die Stadt Frauenfeld betrieben werden. In einem Ausbauschnitt könnten weitere Agglomerationsgemeinden mitmachen. Da die Mobilitätszentrale für die Verkehrsbetriebe Kunden generiert und Leistungen in Verkauf und Beratung erbringt, wäre eine Kostenbeteiligung seitens der Verkehrsbetriebe angemessen. Da die Velostation nicht kostendeckend geführt werden kann, ist hier eine Zusammenarbeit mit einem Beschäftigungsprogramm sinnvoll.

Abbildung:
Anordnung der Bahnhofgebäude

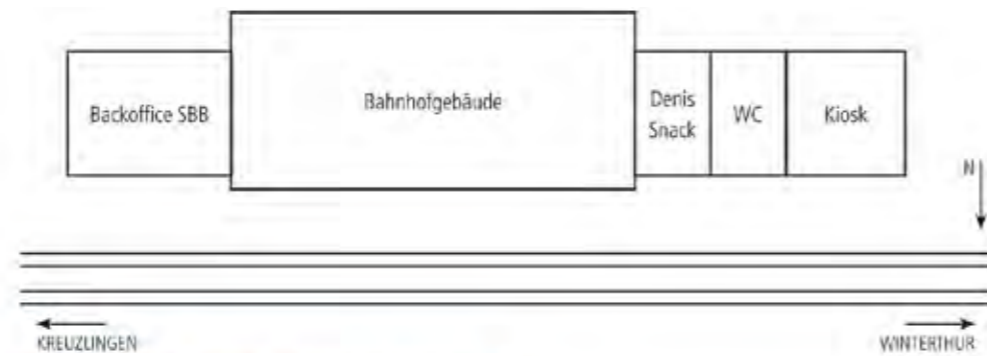


Abbildung:
Anordnung der Räumlichkeiten mit der Mobilitätszentrale



Bewachte Velostation

Das Pendeln mit dem Velo zum Bahnhof wird attraktiver, wenn das Velo vor Diebstahl und Vandalismus geschützt ist. In der Velostation können Services wie Reparatur, Reinigung oder Vermietung integriert werden.

Information und Auskunft

Der Überblick über die vorhandenen Angebote und Tarife ist für Laien schwierig. Die Mobilitätszentrale soll als unkomplizierte Anlaufstelle Hilfe bieten, um das beste Angebot für sich zu wählen.

Infoveranstaltungen

Für spezielle Bevölkerungsgruppen (z. B. Senioren oder Kinder) sollen spezifische Einführungsveranstaltungen für die Benützung des ÖVs organisiert werden.

Kampagnen

Mittels Bewusstseinsbildung soll die Wahrnehmung der kombinierten Mobilität in der Öffentlichkeit gestärkt und als omnipräsentes Diskussionsthema verankert werden.

Verkauf und Reservation

In der Mobilitätszentrale sollen direkt Tickets, Reservation, Abos und weitere Zubehöre verkauft werden. Diese Dienstleistung ist für die Mobilitätszentrale sehr wichtig, da auf diese Weise Personen auf die Mobilitätszentrale und ihre Angebote aufmerksam gemacht werden.

Schwerpunkt Neuzuzügerset

Alle Personen, die sich neu in Frauenfeld anmelden, sollen ein sogenanntes Neuzuzügerset erhalten. Es enthält neben Informationen zu Mobilitätsangeboten Gutscheine, mit denen die Angebote kostenlos oder vergünstigt getestet werden können. Nach einem Wohnortwechsel müssen sich Personen neu orientieren und sind daher offener für Verhaltensänderungen. Es lohnt sich sehr, Personen in dieser Phase für die Vorteile des öffentlichen Verkehrs, des Velofahrens oder des kombinierten Verkehrs zu sensibilisieren. Das Neuzuzügerset soll von der Mobilitätszentrale zusammengestellt und via Einwohnerkontrolle verteilt werden. Denkbar wäre eine Kostenbeteiligung durch die Verkehrsbetriebe, die ja dadurch Neukunden anwerben können.

Inhalt des Sets

- Stadtplan mit Routen und Mobilitätsangeboten
- Liniennetzplan und Fahrpläne
- Wichtige Informationen und Adressen für Alltag und Freizeit
- Gutscheine
 - persönliche Mobilitätsberatung in der Mobilitätszentrale Frauenfeld
 - Tageskarte für den Tarifverbund Ostwind
 - Tageskarte für den Stadtbus
 - Gratis-Veloreparatur (in der Velostation)
 - Ein Monatsabo für die Velostation
 - zwei Elektrobikes für einen Tag gratis mieten
 - Kombiticket, um gratis mit dem Bus ins Schwimmbad oder zur Kunsteisbahn zu fahren
 - Ein Probe-Monatsabo für den Stadtbus von Frauenfeld

Schwerpunkt Schule

Es lohnt sich, Kinder und Jugendliche als zukünftige Generation zum Thema Mobilität zu bilden. Der Anteil der Kinder zwischen 6 und 14 Jahren macht in Frauenfeld rund 10% der Gesamtbevölkerung aus. Kinder sind zudem gute Multiplikatoren, indem sie zu Hause erzählen, was sie in der Schule gelernt haben.

Primarschule

Als Thema im Bereich Mobilität bietet sich bei Kindern im Primarschulalter der eigene Schulweg an. Leider gehen viele Kinder nicht mehr selbständig zu Schule, sondern werden von ihren Eltern mit dem Auto in die Schule gefahren. Gründe dafür sind oft die Gefahren auf dem Schulweg.

Pédibus

Der Pédibus ist ein «Schulbus» auf Füssen. Die Kinder gehen gemeinsam zur Schule und werden von einer erwachsenen Person begleitet. Der Pédibus «fährt» auf einer vorgegebenen Route mit fixen Haltestellen und sammelt alle Kinder ein, die dort warten.



Abbildung:
Beispiel einer Pédibus-haltestelle
Foto: Niels Ackermann

Mobilitopoly

Für eine spielerische Auseinandersetzung mit Mobilitätsthemen, hat die Projektgruppe das bekannte Spiel Monopoly ein wenig abgeändert. Als Spielfiguren dienen Velos und anstatt Häuser und Hotels müssen Fahrradabstellplätze, Mobility-Standorte und Privatgaragen gebaut werden. Auf den Kanzlei- und Chance-Karten stehen Aussagen zu Nachhaltigkeit und erneuerbaren Energien.



Abbildung:
Mobilitopoly Spielfeld

Verkehrserziehung

Die Kinder sollen für ihre Rolle als Fussgänger oder Velofahrer ausgebildet werden. Diese Verkehrserziehung findet meist in Zusammenarbeit mit der Polizei statt. Die Kinder sollen vor allem auch neue Themen wie die Wichtigkeit des Helmtragens beim Velofahren oder das richtige Verhalten im Kreisell lernen.

Sekundarschule Öffentlicher Verkehr

Die Jugendlichen erlernen das richtige Lesen von Liniennetzen und Fahrplänen sowie die Bedienung von Billettautomaten.

Eigenes Projekt

Bei der Erarbeitung eines kleinen Mobilitätsprojekts sollen die Jugendlichen lernen, worauf in Sachen Verkehr und Mobilität besonders zu achten ist. Auf dem eigenen Schulweg soll untersucht werden, wo es gefährliche Stellen oder Hindernisse für den Fuss- und Veloverkehr gibt. Diese Analyse der Schulwege aus Sicht der Jugendlichen könnte auch für die Verantwortlichen der Stadt von grossem Interesse sein.

Alternative Treibstoffe

Die Jugendlichen sollen über alternative Treibstoffe und Antriebsformen informiert werden und sich mit den Vor- und Nachteilen auseinandersetzen. Speziell könnten Elektrobikes und -scooter als umweltfreundlichere Alternative zu Mofas und Motorrollern thematisiert werden.

Schwerpunkt Verwaltung

In Betrieben kann mit Mobilitätsmanagement viel erreicht werden. Insbesondere bei grossen Betrieben erzielen die Massnahmen bei vielen Personen gleichzeitig Wirkung. Die städtische Verwaltung soll privaten Firmen mit gutem Beispiel vorangehen. Es wurde deshalb untersucht, an welchen Stellen ein Mobilitätsmanagement bei der Verwaltung sinnvollerweise ansetzen könnte.

Was tut die Verwaltung bereits?

An den Standorten der Verwaltung stehen nur wenige Parkfelder zur Verfügung. Die Mitarbeiter werden motiviert mit dem öffentlichen Verkehr (verbilligte Abos) oder Fuss- und Veloverkehr zur Arbeit zu kommen.

Das Projektteam schlägt diese weiteren Massnahmen vor:

Eco-Drive-Kurse

Mit vorausschauendem und niedrigtourigem Fahren kann bis zu 10% Treibstoff eingespart werden. Solche Kurse würden sich insbesondere für Mitarbeitende des Werkhofs anbieten.

Aktion «Monatsabo gegen Führerschein»

Mitarbeitende können gegen Abgeben des Führerscheins kostenlos einen Monat lang den öffentlichen Verkehr testen und manche bleiben nach Ende der Aktion vielleicht dabei.

Veloförderung / Bike to Work

An allen Standorten der Verwaltung sollen genügend sichere Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Für Dienstfahrten innerhalb der Region soll die Stadt Velos anbieten. Zudem sollten Umkleideräume mit Dusche zur Verfügung stehen.

Bike to Work ist eine alljährlich stattfindende Aktion der Pro Velo mit Wettbewerbscharakter. Möglichst viele Mitarbeitende sollen ihren Arbeitsweg ganz oder teilweise mit dem Velo zurücklegen. Das steigert neben dem positiven Effekt für die Umwelt auch die Gesundheit der Mitarbeitenden.



Business CarSharing

Alle Mitarbeitenden können mit einer übertragbaren Zugangskarte CarSharing-Fahrzeuge nutzen. Mobility Car Sharing bietet Firmen an, Fahrzeuge auf dem Firmengelände zu stationieren, die dann zu den vereinbarten Zeiten für die Firma reserviert sind.

Fazit des Dozenten

Die Projektarbeit zeigt auf, wie die Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms Frauenfeld hinsichtlich der Mobilität mit Massnahmen aus dem Spektrum des Mobilitätsmanagements umgesetzt werden könnten. Die Möglichkeiten werden anhand von Beispielen zu vier Schwerpunktthemen veranschaulicht. Bei allen vier Themen käme der Stadt Frauenfeld in der Umsetzung eine tragende Rolle zu oder zumindest die Rolle der Initiatorin und Anstossgeberin.



Zuhause in Frauenfeld

Planen und Bauen für zukünftige Bewohner

Semestrarbeit
Städtebau
FS 2010 | 2. Semester
Modul:
Städtebau 2 /
Architektur 2
Dozent:
Lucas Steiner
Verfasser: R09

Städtebau zeichnet sich nicht nur durch Architektur aus, sondern auch durch das Berücksichtigen der Bedürfnisse zukünftiger Bewohner. Diese sollen sich in ihren neuen Wohnungen zuhause fühlen. Damit setzen sich die Studierenden im zweiten Semester vertieft auseinander. Für die Semesterarbeit wird eine fiktive Wohnüberbauung geplant. Während der Bearbeitung werden der Kreativität der Studierenden keine Grenzen gesetzt. Dadurch entstehen eine Vielzahl an interessanten Ansätzen und Überbauungsvorschläge.

Ausgangslage

Das Grundstück liegt in der dreigeschossigen Wohnzone (Reserve), am Fuss eines südlich gelegenen Hügelzuges. Im Norden grenzt die Parzelle an die Zone für Gewerbe und Kleinindustrie, und damit an ein unattraktives Nebeneinander von Parkplätzen und Lagerflächen. Im Osten entstand in den letzten Jahren der städtebaulich markante «Business Tower Frauenfeld». In nächster Nähe befinden sich ein Kinderhort, zwei Kindergärten und in Fussgängerdistanz eine Primarschule.

Abbildung:
Ausgewähltes Grundstück

Aufgabenstellung

Die Studierenden befassen sich im zweiten Semester mit dem Thema «Wohnen». Dabei wird in einer einfachen methodisch angelegten Semesterübung jeweils eine fiktive Wohnüberbauung erarbeitet. Zu diesem Zweck wurde ein Grundstück ausserhalb des Stadtzentrums in Frauenfeld-Langdorf ausgewählt, um darauf eine Siedlung zu entwerfen. Diese hatte sich in den städtebaulichen Kontext einzufügen und den Bewohnern ein Gefühl von «Zu-Hause» zu vermitteln. Das Raumprogramm verlangte nach Wohnungen mit unterschiedlicher Zimmeranzahl, zusätzlichen Gewerbeateliers, einem Gemeinschaftsraum und einer präzisen Ausformulierung von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Aussenräumen.

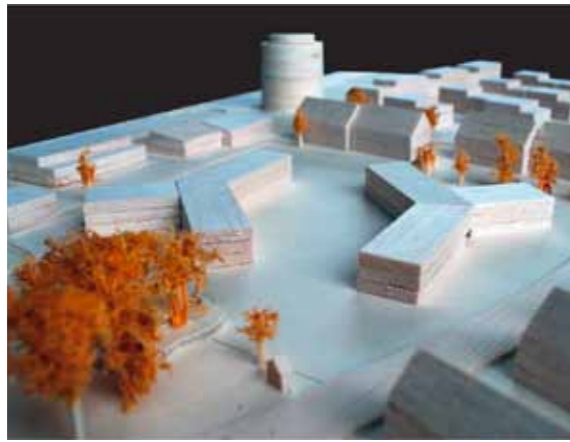


Abbildung:
Biografien zukünftiger Bewohner

**Dieter 38 (CH), Lehrer 80% | Luisa 35, (D) Schweißerin 40%
Anton 8, Schüler und Linda 6, Kindergärten**
In unserem neuen Zuhause möchten wir unbedingt einen grossen Spielplatz mit viel Platz zum Fussaufspielen und Skateboard fahren. Es sollte viele Kinder in der Wohnsiedlung haben, damit Linda und ich neue Freunde finden. Meine Mutter wünscht sich eine grosse moderne Küche und ein kleines Atelier, damit sie wieder als Schwedlerin arbeiten kann. Paps möchte einen Hobbyraum zum Handwerken. Für unsere beiden Autos benötigen wir zwei Parkplätze. Wir wünschen uns nette Nachbarn mit Kindern die Abends auch mal etwas länger mit uns draussen sitzen bleiben. Wir alle machen gerne Sport, daher ist uns die Nähe zur Natur ebenfalls wichtig.

**David 25 (CH), Informatiker 100%
Hanna 29 (SWE), Dekorateurin 60% und Barmade 20%**
Hanna geht nun endlich zu mir in die Schweiz. Sie hat in Frauenfeld eine Stelle als Dekorateurin gefunden. Wir möchten in einer modernen Wohnsiedlung, die gut an den ÖV angeschlossen ist, ziehen. Wir haben ein Auto, wollen aber abends auch mal mit dem Bus ins Kino oder in den Ausspann fahren. Da wir beide gerne Sport treiben, wäre eine Joggingstrecke in der Nähe willkommen. Die Wohnung sollte eine moderne Küche besitzen, da Hanna und ich gerne kochen. Wir möchten einen grosszügigen Balkon mit Abendsonne und wenn möglich zwei Badezimmer. Hanna kann Stunden im Bad verbringen.

Abbildungen:
Modelle aus verschiedenen Materialien



Prozess

Am Anfang des Entwurfsprozesses erstellten die Studierenden fiktive Portraits der zukünftigen Bewohner, um eine Vorstellung davon zu bekommen, für wen die Wohnsiedlung entworfen werden soll. Während der anschließenden Konzeptphase standen besonders der städtebauliche Ansatz und sein Bezug zum Ort im Vordergrund. Die Lösungsansätze wurden mit Hilfe von Volumenmodellen und zeichnerischen Darstellungen entwickelt. Anschliessend galt es, der Wohnüberbauung einen spezifisch architektonischen Charakter zu geben und die Gestaltung der Aussenräume zu präzisieren.

Bemerkung des Dozenten

Im Sinn einer vertiefenden Auseinandersetzung mit der Partnerstadt (aber losgelöst vom direkten Auftrag) haben die Studierenden des zweiten Semesters auf einem flachen, geometrisch einfachen Grundstück in Frauenfeld-Langdorf eine fiktive Wohnüberbauung geplant. Dabei stand das Erlernen von Grundkenntnissen in der architektonischen Planung und damit die Methodik des Entwurfs – Lektüre des Ortes, Arbeitsprozess, Präsentation – im Vordergrund. Das inhaltliche Ziel der Arbeit bestand

darin, dem Ort mit Hilfe städtebaulich-architektonischer Mittel einen spezifischen Charakter zu geben; es sollte ein Ort mit innen- und aussenräumlicher Qualität und Identität geschaffen werden; ein Ort, wo sich die BewohnerInnen zuhause fühlen.

Die Studierenden haben in Gruppen einen Bebauungsvorschlag erarbeitet und anschliessend Teile davon in Einzelarbeiten verfeinert.

Die hier dokumentierten Entwürfe stehen stellvertretend für das breite Ideenspektrum, das die Studierenden während dem Semester erarbeitet haben. Die Arbeiten verfolgen konzeptionelle Lösungsansätze, die auf anregende Weise auf den Ort, seine Lage und die inhaltliche Aufgabenstellung antworten. Mit dem Semesterkurs wurde auf einen umfassend qualitätsorientierten Siedlungsbau wertgelegt. Nicht nur im innerstädtischen Raum, sondern insbesondere auch am Rand der Stadt ist eine identitätsstarke Wohnumgebung von grosser Bedeutung.

Im Folgenden werden exemplarisch die Arbeiten von drei Studierenden präsentiert.

Abbildungen:
Entwurfsskizze und
Fassadenansichten

Student:
Christoph Stahel

Genossenschaftssiedlung

Absicht

- Wohnraum in Stadtnähe auch für die untere Mittelschicht
- Genossenschaftssiedlung mit Identität, die den Bewohnern ein Zusammengehörigkeitsgefühl gibt
- Natürliche Grenze und Sichtschutz zur Gewerbezone hin

Baustruktur

- Zwei leicht gekrümmte, kompakte Gebäudereihen in geschlossener Bauweise
- Die beiden Baustrukturen bestehen aus in der Höhe abgestuften, zusammengebauten Einzelbauten
- Geschossigkeit: 2–4
- Speziell: Gemeinschaftsraum als eingeschossiger angebauter Pavillon

Aussenraum und Erschliessung

- Die Baustruktur definiert einen grosszügigen, hofähnlichen öffentlichen Freiraum als Herzstück der Anlage
- An den Aussenseiten sind Privatgärten vorgesehen
- Zentrale Tiefgarage mit Ausgang in alle Gebäude

Fassade

- Nach Einzelbau und Bauhöhe abgestuft gestrichene Betonfassaden (je höher desto dunkler)



Abbildungen:
Entwurfsskizze und
Fassadenansichten

Studentin:
Denise Janes

La Comodidad

Absicht

- Siedlung für unterschiedliche Bedürfnisse
- Einbettung in die bestehende Ost-West-Struktur
- Durch Gebäudeversätze und Abstufungen differenzierte Aussenräume
- Grosszügige private Aussenräume

Baustruktur

- 22 zeilenförmig angeordnete Reihenhäuser
- In der Reihe leicht versetzte Anordnung, wechselnde Geschossigkeit
- Geschossigkeit: 2-4
- Speziell: private Dachterrassen in den Zwischenräumen

Nutzungen

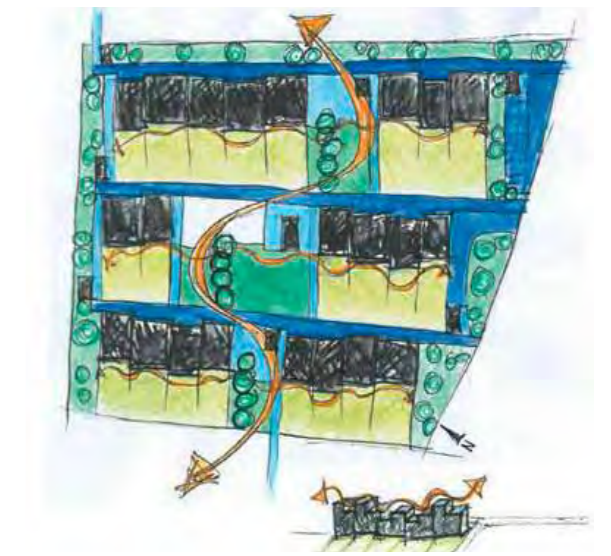
- Ateliers im Erdgeschoss
- Zwei bis drei Wohnungen pro Gebäude
- Maisonettewohnungen im 2./3. Obergeschoss

Aussenraum und Erschliessung

- Private Aussenräume (Sitzplätze mit Gärten, Loggien oder Dachterrassen)
- Abfolge von kleineren und grösseren siedlungsinternen Plätzen
- Grüne Torsituationen zum Wellhauserweg als Eingänge in die Siedlung.

Fassade

- Holzschindeln



Abbildungen:
Übersichtsplan und
Grundriss

Studentin:
Gabriela Keusch

.immergrün

Absicht

- Ruhige, familienfreundliche Wohnungen mit grosszügigen Wohnungsgrundrissen
- Locker angeordnete Punkthäuser mit identischer Grundform
- Ausrichtung nach Süden

Baustruktur

- 7 punktförmige Einzelbauten, analog zu Kieselsteinen, die vom Wasser umflossen und abgeschliffen werden
- Offene Bauweise, die Landschaft fliesst von Süden in die Siedlung ein
- Speziell: Bumerangförmiger Pavillon als Tor zur Siedlung

Nutzungen

- Punkthäuser mit Wohnnutzungen
- Gemeinschaftsräume und grosszügige Terrasse in den Attikageschossen
- Hobbyräume im UG
- Gemeinschaftszentrum, Ateliers und Veloraum im «Bumerang»

Aussenraum und Erschliessung

- Um 50 cm erhöhte «Inseln» rund um die Punkthäuser als privater Aussenraum
- Grosszügiger, öffentlicher Aussenraum nordwestlich des «Bumerangs»
- Arealinterne Erschliessung über geschwungene Fusswege um die «Inseln»
- Tiefgarage mit Aufgang in alle Punkthäuser

Fassade

- Gebrannter Lehmziegel
- Geschossigkeit angedeutet durch Sichtbeton-Streifen

Abbildungen:
3D-Visualisierung

Studentin:
Gabriela Keusch



Siedlungsentwurf Murgstrasse / Metzgerstrasse Bebauungs- und Nutzungskonzept

Semesterarbeit
Städtebau
FS 2010 | 4. Semester
Modul: Städtebau
5 / Architektur 3
Dozent: Thomas R.
Matta, Lucas Steiner
Verfasser: R08

Abbildung:
Planungsperimeter

Gruppe:
Stefanie Roth,
Alice Werner,
Pascal Stolz

Das Areal Murgstrasse / Metzgerstrasse liegt in unmittelbarer Nähe zur Altstadt Frauenfeld und dem Bahnhof. Die heutige Bebauung entspricht nicht den hervorragenden Standortqualitäten im Zentrum von Frauenfeld und soll daher verdichtet werden.

Die Studierenden des vierten Semesters haben aufgrund individueller Aufgabenstellungen städtebauliche und architektonische Entwurfsideen für eine bedarfsgerechte Bebauung entwickelt. Dabei entstand ein breites Spektrum an Konzeptansätzen mit Nutzungsideen, unterschiedlichsten Bebauungen und Freiräumen.

Ausgangslage

Das zu bearbeitende Areal Murgstrasse / Metzgerstrasse ist rund zwei Hektaren gross und wird durch die Bahnhofstrasse, die Rheinstrasse und den Flusslauf der Murg begrenzt. Es liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Frauenfeld und weist deshalb eine ausserordentlich hohe Standortgunst auf.

Das Gebiet liegt im östlichen Bereich der «Unteren Vorstadt» und zeichnet sich durch eine grosse Vielfalt an Nutzungsarten und Gebäudetypen aus. Auffallend sind einzelne denkmalgeschützte Bauten wie die Post und die Kantonalbank.

Während die angrenzende Altstadt sowie Teile der Vorstadt eine hohe Nutzungsdichte und urbane Vitalität erreicht haben, hat der Entwicklungsdruck im zu bearbeitenden Quartier noch nicht zu einer der Lage angemessenen Verdichtung und Nutzungsstruktur geführt. Dies obwohl dem Quartier ein hohes Erneuerungspotential und eine gute Eignung für publikumsintensive Nutzungen zwischen den Grossverteilern Coop (Schlosspark) und Migros (Passage) mit Anschluss an die Altstadt bescheinigt wird.

Aufgabenstellung

Ziel der Arbeit war es, für das Planungsgebiet Ideen für dessen langfristige Entwicklung zu erarbeiten. Dabei waren die Nutzweisen, die Bebauungsstruktur und deren Dichte, die Feinerschliessung sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums zu behandeln. Mit dem Projekt

sollten in Gruppenarbeit städtebauliche und architektonische Gestaltungsideen für ein strategisch wichtiges Stadtquartier entwickelt und deren Umsetzung mit Hilfe planerischer Instrumente und Massnahmen aufgezeigt werden.

Jede Gruppe musste aus methodischen Gründen mit ihrem Bebauungsvorschlag auf eine vorgängig festgelegte, gruppenspezifische Rahmenbedingung (im Folgenden «Gruppenthema» genannt) antworten. Dadurch sollte ein vielfältiges Spektrum an Lösungsansätzen erreicht werden.



Analyse

Das heterogene Gebiet verfügt mit dem alten Postgebäude und der Kantonalbank über zwei städtebaulich wie kulturhistorisch wertvolle Liegenschaften. Ein Grossteil der übrigen Bausubstanz scheint aber veraltet und einige Gebäude sind stark sanierungsbedürftig. Das Gebiet ist weitgehend von der Rheinstrasse abgenabelt. Diese mangelnde Durchlässigkeit ist ein Grund dafür, dass das Gebiet, trotz zentralster Lage, keinen städtischen Charakter aufweist.

Die Gestaltung des Strassenraumes wirkt zufällig und bietet wenig Aufenthaltsqualität. Der Boden ist grösstenteils versiegelt. Das Areal ist vor allem für den nichtmotorisierten Verkehr schwer zugänglich. Dem Gebiet fehlt eine eigene Identität. Durch seine geringe Dichte wird es seiner Zentrumsfunktion kaum gerecht.

Dabei besitzt das Gebiet zusammen mit dem angrenzenden Gerbi-Areal ein enormes, städtisches Entwicklungspotenzial. Die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten, der Altstadt und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zeichnen das Gebiet aus. Der zentrale Standort erlaubt eine bauliche Verdichtung.

Abbildung:
Analyseplan

Gruppe:
Simon Baumann,
Livio Wegmann,
Philippe Kehrl



Konzepte Pixelvirus

Abbildung:
Bebauungskonzept

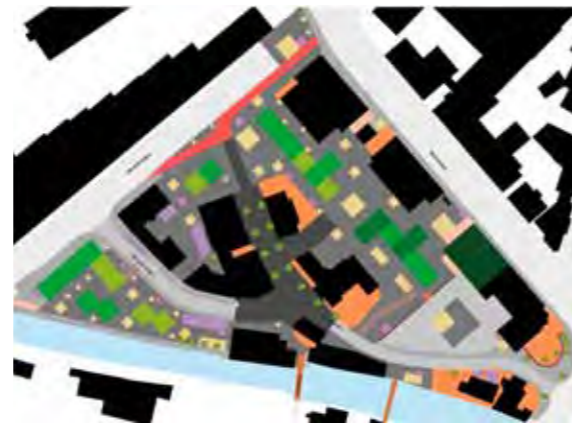
Gruppe:
Sandra Probst,
Michel Bättig,
Michael Borer

Gruppenthema:
Maximaler Denkmalschutz

Entsprechend der methodischen Vorgabe bleiben die heute bestehenden denkmalgeschützten Bauten und Strassen erhalten.

Wo notwendig, erfolgen bauliche Veränderungen und Verdichtungen innerhalb genau festgelegter Spielregeln. Diese basieren auf einem modularen Konzept, das im Sinn einer neuzeitlichen Substruktur den historischen Bestand ergänzt (Virus). Das Neubau-Konzept mit quadratischen Modulen (sog. «Pixels») mit den Massen 8x8x3 Meter wird auch auf die Freiraumgestaltung übertragen. Bei sämtlichen neuen Gebäuden ist eine gewerbliche Nutzung im Erdgeschoss und Wohnnutzung in den Obergeschossen vorgesehen. In den Obergeschossen werden die Pixel versetzt angeordnet, so dass sie eine sinnvolle Gliederung der Wohnräume erlauben.

Die Kreuzung Metzger-/Murgstrasse und der östliche Teil der Murgstrasse wird in eine Begegnungszone umgewandelt.



Urban Space

Abbildung:
Bebauungskonzept

Gruppe:
Simon Baumann,
Livio Wegmann,
Philippe Kehrl

Gruppenthema:
Minimaler Denkmalschutz

In diesem Konzept nimmt die Bebauungsdichte von der Rheinstrasse her ab, je weiter man sich in Richtung Murg bewegt. In den Erdgeschossen finden Gewerbe, in den Obergeschossen Wohnungen Platz. Der Wohnanteil liegt bei 35%.

Für den motorisierten Verkehr sind beide Zufahrten als Sackgassen ausgestaltet. Es wird eine Fussverbindung zwischen der Rheinstrasse und dem neuen Murgplatz erstellt. Ein neu geschaffener Platz dient als interner Knotenpunkt und Aufenthaltsraum. Über die Murg wird eine neue, grosszügige Fussgängerbrücke gebaut. Die Rampe auf der Bahnhofstrasse wurde nach Süden verschoben, was eine attraktivere Platzgestaltung im Bereich der Kantonalbank erlaubt.



Abbildung:
Bebauungskonzept

Gruppe:
Roger Blumenthal,
Adrian Cadosch,
Samuel Rudolf

Gruppenthema:
Verlegung der Autorampe der Bahnhofstrasse in Richtung Murg

Flucht am Wasser

Dieser Projektvorschlag stellt einen eigenständigen Entwurfsansatz vor, der den kreativen Spielraum der Aufgabe auslotet. Entstanden ist ein Diskussionsbeitrag, der durch die strikte Orthogonalität das innerstädtische Areal räumlich und atmosphärisch neu deutet.

Das Projekt zeigt, dass unter der fiktiven Annahme einer Rückwärtsverlegung der Autorampe, ganz neues städtebauliches Potential frei würde, könnte damit doch die heute stark wahrnehmbare verkehrsbauliche Trennung eliminiert werden.

Im Planungsgebiet wird ein Wohnanteil von 50% realisiert. Die Wohnungen befinden sich in den Obergeschossen. Entlang der Hauptachsen gibt es im Erdgeschoss publikumsorientiertes Gewerbe, abseits dieser Achsen sind Büros vorgesehen.



Abbildung:
Bebauungskonzept

Gruppe:
Nicola Keller,
Martin Riesen

Gruppenthema:
Keine Verlegung der Autorampe

Radikal

Prägende Elemente dieses Konzeptes sind die geschlossene Bebauung entlang der Murg, die beiden Hofbauungen mit halb-öffentlichen Innenflächen sowie die auskragenden, das heisst über das Erdgeschoss hinausragenden Obergeschosse. Sämtliche Bauten sind an den Verkehrsachsen ausgerichtet.

Von der Kantonalbank in Richtung Murg entsteht eine Fussgängerzone, welche den Kern der Überbauung bildet. Als Verlängerung dieser Achse wird anstelle des heutigen Stegs eine breite Brücke über die Murg angelegt und zu einem eigentlichen Platz erweitert

In den Erdgeschossen entlang der Fussgängerzone sind Gewerbenutzungen geplant. In den Obergeschossen ist die Wohnnutzung vorherrschend. Der Wohnanteil beträgt rund 50%.



Abbildung:
Bebauungskonzept

Gruppe:
Christoph Roth,
David Burkhard

Gruppenthema:
Zentrale Parkierung

Im rechten Winkel

In diesem Konzept entsteht eine mehrfach gebrochene, attraktive Fussgängerachse, die durch das Areal führt. Entlang dieser Achse entstehen in regelmässigen Abständen attraktive, verkehrssarme Plätze. Das Planungsgebiet wird für den Fussverkehr durch zwei neue Zugänge besser an die Rheinstrasse angebunden.

In den Erdgeschossen befinden sich hauptsächlich gewerbliche Nutzungen. Lediglich entlang der Murg sind reine Wohnbauten vorgesehen, welche im Erdgeschoss über ein Hochparterre verfügen, damit die Wohnungen nicht von den öffentlichen Wegen her eingesehen werden können. In den restlichen Gebäuden befinden sich Büroflächen und teilweise Wohnnutzung in den obersten Geschossen.



Abbildung: Bebauungskonzept

Gruppe: Manuel Rey, Florin Scherrer

Gruppenthema: Dezentrale Parkierung

Promenade

Die beiden neuen Fussgängerverbindungen, welche aus der Rheinstrasse und vom Bahnhof her ins Quartier führen, sind mit Bäumen aufgewertet und dadurch für den motorisierten Verkehr nicht befahrbar. Eine davon wird als Flaniermeile ausgestaltet. Das Areal verfügt über zwei neue und unterschiedlich gestaltete Plätze, wofür die Rampe auf der Bahnhofsstrasse in Richtung Murg verschoben wurde.

Aufgrund des zu grossen Flächenverbrauchs, erfolgt das Parkieren der Bewohner und Beschäftigten in zwei Tiefgaragen, wogegen die Parkfelder für Kunden und Besucher grösstenteils oberirdisch angelegt wurden. Die Wohnungen, deren Flächenanteil 35% beträgt, befinden sich ausschliesslich in den Obergeschossen.

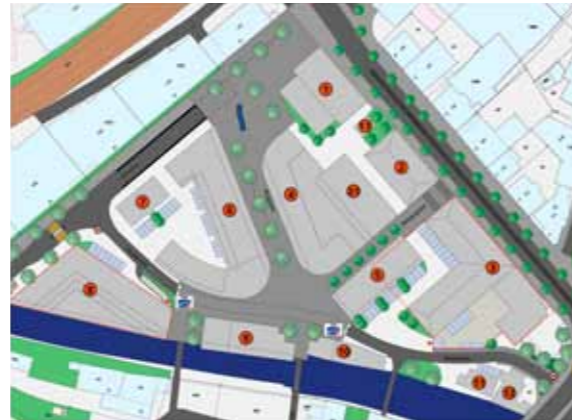


Abbildung: Bebauungskonzept

Gruppe: Stefanie Roth, Alice Werner, Pascal Stolz

Gruppenthema: 5- bis 7-geschossige Bauweise

Durchblick

Die Grundidee des Konzeptes Durchblick ist die Sichtbeziehung vom Bahnhof Frauenfeld zum Gerbi-Areal. Diese städtebauliche Achse wird von Bauten frei gehalten und als autofreie Flaniermeile konzipiert.

Kehrplätze, die lediglich für den Langsamverkehr passierbar sind, verhindern den Durchgangsverkehr. Das gesamte Areal wird als Begegnungszone gestaltet.

Der Murgübergang wird verbreitert. Es entstehen zwei neue Plätze. Die Erdgeschosse sind mit öffentlichen Gewerbenutzungen belegt. Die Wohnnutzung beschränkt sich auf die Gebäude entlang der Murg und die obersten Geschosse der Gewerbebauten. Die bestehende Fussverbindung entlang der Murg wird zugunsten der Wohnqualität aufgehoben. Die Höhe der Bauten nimmt von der Rheinstrasse zur Murg hin ab.



Abbildung: Bebauungskonzept

Gruppe: Beni Barmet, Sebastian Güttinger, Christian Ochsner

Gruppenthema: Bebauung nach heute geltenden Zonenbestimmungen

Schlange

Das städtebauliche Konzept besteht aus einer Gebäudedekette, die sich einer Schlange gleich durch das Areal windet. Ergänzt wird dieses prägnante Bebauungsmuster durch zwei von der Hauptstruktur unabhängige Wohnbauten entlang der Murg. Um Verkehrs- und Sichtbeziehungen zu gewährleisten, ist die Schlange an spezifischen Stellen unterbrochen.

Der angestrebte Nutzungsmix besteht aus 50% Wohnen und 50% Gewerbe- und Dienstleistungen.

Das vorgeschlagene Bebauungsmuster mit geschlossener Bauweise erinnert entfernt an die räumliche Struktur einer mittelalterlichen Stadtanlage.

Mit der Setzung der Gebäude und den erzeugten, vielfältigen Aussenräumen erhält das Areal eine spezifische Prägung, die dem attraktiven innerstädtischen Standort des Areals entspricht.



Abbildung: Bebauungskonzept

Gruppe: Markus Naef, Stephan Banzer, Daniel Schluemp

Gruppenthema: Möglichst hoher Wohnanteil

Wohnimpuls

In diesem Konzept wird das Plangebiet in drei neue Baubereiche und einen Bereich, in dem die Bausubstanz erhalten bleiben soll, aufgeteilt. Für die neuen Baubereiche wird die Baustruktur eines «aufgebrochenen Blockrandes» vorgeschlagen, in deren Zentren halböffentliche Freiräume liegen. Die Baubereiche sind für den Fussverkehr allseitig erschlossen. Im Zentrum des Plangebiets liegt ein öffentlicher Platz.

Mit einem markanten Aussenraum soll der städtebauliche Bezug zwischen der Rheinstrasse und dem Flussübergang bzw. der gegenüberliegenden Uferbebauung gestärkt werden.

In die Erdgeschossnutzungen werden die ortsansässigen Betriebe integriert, während in den Obergeschossen Wohnungen erstellt werden. Nur die Gebäude entlang der Rheinstrasse behalten den erhöhten Gewerbeanteil.



Abbildung: Bebauungskonzept

Gruppe: Debora Belperio, Corina Blattmann, Anthony Sarno

Gruppenthema: Wohnanteil zwischen 10% und 50%

Vision Doppelpunkt

Das Erkennungsmerkmal dieses Konzeptes sind die beiden 12-stöckigen Hochhäuser inmitten des Areals. Darin kommen verschiedene Stadtämter, eine grosse Bibliothek, ein Museum, sowie Gewerbe- und Atelierflächen unter. Bei Bedarf können die Gewerbeflächen teilweise auch zu Wohnungen umfunktioniert werden. Ansonsten beschränkt sich die Wohnnutzung auf die fünf kleineren Gebäude entlang der Murg. Der Wohnanteil beträgt zwischen 10% und 20%.

Vor dem Stadtamt entsteht ein urbaner Stadtplatz, von wo aus eine neue Fuss- und Veloverbindung zur Rheinstrasse führt. In den Erdgeschossen der Gebäude sind zahlreiche Durchgänge für Fussgänger vorgesehen.



Fazit des Dozenten

Die im Rahmen des Faches Siedlungsentwurf entstandenen Projektvorschläge belegen, dass im Planungsgebiet wertvolles Potential für eine innerstädtische Verdichtung und Aufwertung vorhanden ist.

Die Arbeiten der Studierenden basieren auf dem an der HSR gepflegten Austausch zwischen Praxis und Theorie. Entsprechend bewegen sich auch die Arbeiten im Spektrum zwischen realitätsbezogener Machbarkeit und visionärem Denkanstoss. Die den einzelnen Gruppen vorgegebenen Rahmenbedingungen dienten den Studierenden zur thematischen Fokussierung ihres Entwurfsprozesses. Entsprechend lassen sich die nun vorliegenden Arbeiten auch als Resultat wechselnder Ausgangslagen lesen: als Szenarien, die ganz unterschiedlichen inhaltlichen Schwerpunkten folgen.

Damit sind es nicht einzelne Projekte, sondern die Summe aller Ideen, die belegt, welche Qualitäten das Planungsgebiet in sich birgt, bzw. welche städtebauliche, wirtschaftliche und soziale Chance eine Gesamtentwicklung dieses innerstädtischen Areals für Frauenfeld darstellt. Während das Areal unbestritten von einer einzigartigen

Standortgunst profitieren kann, machen die Projekte der Studierenden deutlich, dass die Entwicklung des Gebietes auch den angrenzenden Quartieren neue Möglichkeiten eröffnet. So hat es sich im Arbeitsprozess beispielsweise gezeigt, dass einem verstärkten Einbezug des Murgraumes sowohl städtebaulich wie auch atmosphärisch eine erhöhte Aufmerksamkeit zuteil werden sollte. Die Murg, wie auch in starkem Mass die Autorampe als Zubringer zum unterirdischen Kreisel, sind trennende Elemente in der Stadt, deren gegenüberliegende Seiten es sinnvoll zu verknüpfen gilt.

Es ist zu wünschen, dass die hier dokumentierten Arbeiten im Sinn einer Initialzündung eine breit angelegte Diskussion in Gang setzen werden, und dass die Akteure sich bestärkt fühlen, weitere Planungsschritte auf dem Areal anzugehen.

Verfasser der Projektarbeiten

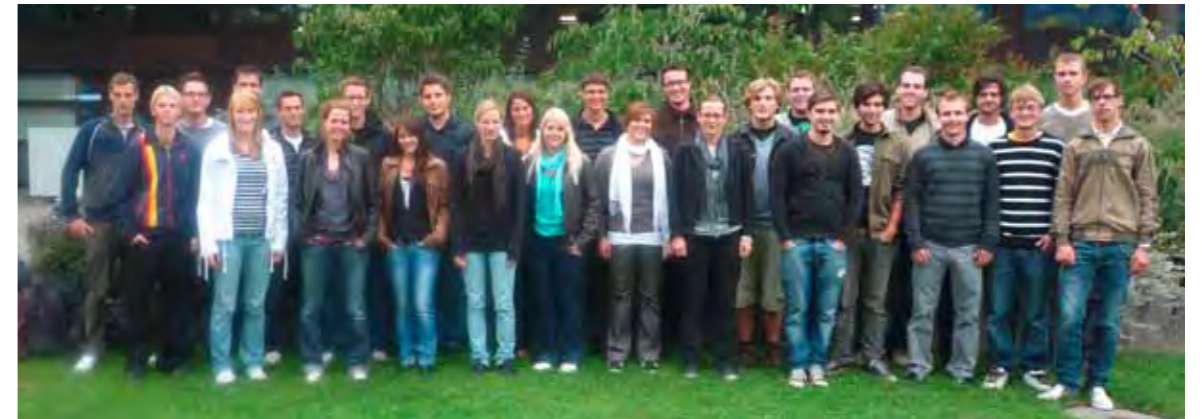
R07



R08



R09



R10



Impressum

Herausgeber	HSR Hochschule für Technik Rapperswil Studiengang Raumplanung mit freundlicher Unterstützung der Stadt Frauenfeld
Koordination Redaktion	Patricia Nigg Matthias Güntensperger, Denise Janes, David Reinhard, Stefanie Roth, Alice Werner; Studierende Raumplanung
Gestaltung	Alice Werner, Studentin Raumplanung Michael Lieberherr, Kommunikation HSR
Copyright	HSR Hochschule für Technik Rapperswil und die ProjektverfasserInnen
Begleitende Dozenten	Thomas R. Matta Klaus Zweibrücken Beat Aliesch Michael Liebi Lucas Steiner Walter Ulmann Dr. Thomas Winzer