

REGIERUNGSRAT DES KANTONS THURGAU



PROTOKOLL

vom 10. Sep. 1985

Nr. 1570

Stadt Frauenfeld
Gestaltungsplan für das Teilareal Bahnhof-Oberstadt-
Graben-Rheinstrasse, Genehmigungsgesuch

1. Mit Auszug aus dem Protokoll der Sitzung vom 22. August 1984 ersucht der Stadtrat Frauenfeld um Genehmigung des Gestaltungsplans für das Teilareal Bahnhof-Oberstadt-Graben-Rheinstrasse.

In formeller Hinsicht ist festzuhalten, dass der Plan vom 14. November bis 13. Dezember 1983 öffentlich aufgelegt wurde (Publikation im Amtsblatt Nr. 45). Es gingen sechs Einsprachen ein, von denen eine gutgeheissen, eine zurückgezogen und vier abgewiesen wurden. Drei Einsprachenentscheide wurden beim Regierungsrat mit einer Beschwerde angefochten. Ueber sie wird in besondern Verfahren entschieden.

2. Das Geviert zwischen Bahnhofstrasse, Oberstadtstrasse, Grabenstrasse und Rheinstrasse ist in der rechtsgültigen und in der neuen Ortsplanung der Stadt Frauenfeld, die im Entwurf vorliegt und in erster Lesung bereits vom Gemeinderat verabschiedet wurde, weitgehend der Stadtkernzone mit der grösstmöglichen Ausnutzung zugewiesen. Ein kleinerer Teil gehört zur Vorstadtzone wegen der erhaltenswerten Bauten. Planerisch ist das sinnvoll; denn das Areal zwischen Bahnhof und Altstadt drängt sich für eine intensive Ueberbauung geradezu auf.

Die heutige Nutzung ist höchst unterschiedlich. Neben Bereichen, die schon vor dem letzten Weltkrieg sehr intensiv genutzt waren (Rheinstrasse, Teile Oberstadtstrasse) und neuern Bauten, insbesondere des Geschäftshauses "Blumenstein" und der auf Grund eines Gestaltungsplans entstandenen Ueberbauung an der Ecke Rheinstrasse-Grabenstrasse, sind viele Grundstücke "unternutzt", namentlich jene im Zentrum des Areals. Die Versuche, eine grosszügige, geschlossene Ueberbauung zu realisieren, die als Kernzone für Ladengeschäfte, Dienstleistungen, Kleingewerbe und allenfalls auch Wohnen dient, reichen Jahrzehnte zurück. Sie scheiterten stets daran, dass die Interessen der vielen Grundeigentümer nie auf einen Nenner gebracht werden konnten. Einzelne von ihnen konnten zwar Neubauten realisieren, waren dann aber nur mässig interessiert an einem Gesamtkonzept für eine Ueberbauung.

Erst in den letzten Jahren gelang ein gewisser Durchbruch, der es ermöglicht, für rund 44 % des Areals eine einheitlich konzipierte Ueberbauung festzulegen und für das gesamte Areal die Verkehrserschliessung befriedigend zu regeln. Damit wird ein altes Planungs-postulat der Stadt Frauenfeld zwar nicht auf maximale, wohl aber unter den heutigen Umständen optimale Weise verwirklicht.

3. Der Gestaltungsplan wurde vom Baudepartement am 15. September 1983 vorgeprüft. Die Hinweise sind im wesentlichen bei dem zur Genehmigung eingereichten Plan berücksichtigt. Auf einige Details ist in den Erwägungen noch einzugehen.

Der Gestaltungsplan besteht aus einem Orientierungsplan 1:200 mit dem Verkehrsregime, einem Plan des Einzugsgebietes und aus sechs Situationsplänen 1:500

aller Geschosse sowie einer Ansicht. Ergänzt werden die Pläne durch die besondern Bauvorschriften, die der Stadtrat zusätzlich beschloss.

Ueber das Verkehrsregime fanden umfangreiche Verhandlungen zwischen der Stadt und dem kantonalen Tiefbauamt statt. Die Zufahrt für Autos zur neuen Ueberbauung erfolgt ausschliesslich von der Ecke Grabenstrasse/Oberstadtstrasse, wo die ehemalige "Helvetia" abgebrochen wird. Nur für Zweiräder besteht eine Zufahrtsmöglichkeit direkt von der Bahnhofstrasse aus. Neben der Grabenstrasse und der Oberstadtstrasse wird vor allem der Kasernenplatz für Zu- und Wegfahrten benötigt. Zu den bestehenden Lichtsignalanlagen beim "Schweizerhof" und beim "Schlossberg" wird voraussichtlich auch an der Einmündung der Oberstadtstrasse in die Bahnhofstrasse neu eine Lichtsignalanlage erstellt.

Der Plan des Einzugsgebietes enthält zwei Perimeter. Im äusseren Bereich, begrenzt durch Bahnhofstrasse, Rheinstrasse, Grabenstrasse und Oberstadtstrasse, wird lediglich die interne Verkehrserschliessung geregelt. Der Situationsplan Erdgeschoss zeigt, dass es über die neue Zufahrt bei der ehemaligen "Helvetia" möglich ist, dieses Gebiet sukzessive durchwegs rückwärtig zu erschliessen. Das ist sehr erwünscht und bringt insgesamt für die betroffenen Grundeigentümer und die Besucher und Kunden erhebliche Vorteile.

Der kleinere Perimeter umfasst den Bereich, der für die Neubauten der Migros und der Patria bestimmt ist. Diese Ueberbauung soll die städtebauliche Erneuerung eines Teils der Stadtkernzone ermöglichen mit dem Ziel, "durch Ermöglichung einer angemessenen Dienstleistungsnutzung" die Bedeutung der Stadt

als Mittelzentrum zu festigen. Die Ueberbauung muss dabei Rücksicht nehmen auf die Altstadt; sie darf deren charakteristische Silhouette nicht stören und ihre Funktion als Geschäfts- und Dienstleistungszentrum nicht beeinträchtigen.

Vorgesehen sind gegen die Bahnhofstrasse drei Hochbauten, zwei Viergeschosser sowie ein Dreigeschosser, alle mit Satteldach und Dachfirst parallel zur Bahnhofstrasse. Die Erdgeschosse sind aber untereinander verbunden durch eine durchgehende eingeschossige flache Baute mit gewerblich genutzten Räumen. Ein dreigeschossiger Block mit Satteldach und senkrecht zur Bahnhofstrasse verlaufendem First wird im Hof zwischen Bahnhof- und Grabenstrasse vorgesehen; auch er ist durch ein eingeschossiges Sockelgebäude mit der Ueberbauung an der Bahnhofstrasse verbunden. Erdgeschosse und 1. Obergeschosse sind durchwegs für gewerbliche Nutzung reserviert. Von den zweiten Obergeschossen an ist auch Wohnnutzung möglich. Teilweise sollen auch Schulräume untergebracht werden. Für viergeschossige Bauten ist die maximale Gebäudehöhe auf 16,60 m festgesetzt, wobei der Dachfirst höchstens eine Höhe von 427 m über Meer erreichen darf, damit die Altstadtsilhouette nicht beeinträchtigt wird. Für die beiden dreigeschossigen Bauten beträgt die maximale Gebäudehöhe 13,60 m.

Die Ausnützung bestimmt sich nach den im Zeitpunkt der Baubewilligungserteilung geltenden Zonenvorschriften. Der Erteilung des nach Baugesetz möglichen maximalen Bonus von 0,15 kann aufgrund der architektonischen und städtebaulichen Leistung (oder Verbesserung) zugestimmt werden. Das erscheint gerechtfertigt, weil dank der rückwärtigen Erschliessung und der auf zwei Untergeschosse verteilten Parkierung eine

dichte Ueberbauung und städtebaulich erwünschte Nutzung ermöglicht wird, ohne dass benachbarte Quartiere zusätzlich durch ruhenden Verkehr beeinträchtigt werden.

An die Gestaltung der Bauten werden vom Stadtrat die folgenden Anforderungen gestellt. Die Baukörper an der Bahnhofstrasse sind durch architektonische Gestaltungselemente - insbesondere rückspringende Arkaden, Ueberdachungen im Erdgeschoss und vorspringende Bauteile im Obergeschoss - zu gliedern. In der Baueingabe müssen diese Fassadendetails sowie die Farbgebung enthalten sein; vorher sind der Baubehörde Muster der Gestaltung und Farbgebung einzureichen. Die Schrägdächer müssen eine Neigung von 35° alter Teilung aufweisen. Flachdächer der Sockelbauten sind zu begrünen. Der Eckbau am Schlossbergplatz ist besonders sorgfältig zu gestalten, da er städtebaulich eine wichtige Funktion hat.

Aus der Sicht des Kantons ist beizufügen, dass bei diesem Eckbau die Gestaltung des Dachs entscheidend ist. Der Denkmalpflege muss daher vor der Bewilligung des Bauprojektes eine Mitsprachemöglichkeit eingeräumt werden. Es muss ihr auch ermöglicht werden, zur Fassadengestaltung und Farbgebung Stellung zu nehmen.

Die Ordnung des ruhenden und des rollenden Verkehrs und der Fussgängerverbindungen gibt aus Sicht des Kantons zu folgenden Bemerkungen Anlass. Grundsätzlich ist der Plan "Verkehrsregime Bahnhofgebiet" einzuhalten. Für die Führung der Zweiradfahrer gilt der Plan "Erdgeschoss" 1:500. Allerdings kann die Verkehrsführung an der Ecke Oberstadtstrasse/Bahnhofstrasse noch nicht endgültig festgelegt werden, weil für die Einführung der Zweiräder in den übrigen Verkehr

noch mehrere Möglichkeiten offenstehen. Möglicherweise werden dadurch die ersten Felder der Längsparkierung an der Oberstadtstrasse tangiert, eventuell auch der dort befindliche Bereich für Aussenaktivitäten etwas eingeschränkt. Die im Gestaltungsplantext vorgesehenen 50 Abstellplätze für Velos liegen angesichts der Grösse und Bedeutung des geplanten Einkaufszentrums und der wachsenden Bedeutung der Zweiräder beim Einkauf zu tief. Von der Bauherrschaft muss deshalb der Nachweis von mindestens 80 Veloparkplätzen im Rahmen des Baugesuches verlangt werden.

Am Schlossbergplatz wurde, wie in der Vorprüfung gewünscht, der Bereich für Aussenaktivitäten etwas eingeschränkt, damit für die künftige Unterführung neben der Rampe an der Bahnhofstrasse auch eine Treppe von der Rheinstrasse her erstellt werden kann. Für die Fussgängerverbindungen innerhalb des neu zu überbauenden Areals sind insbesondere die Pläne für das 1. und 2. Obergeschoss verbindlich. Im übrigen enthält der Plan des Erdgeschosses die wichtigsten Fussgängerbeziehungen.

Dabei ist aber nicht zu verkennen, dass die vorgesehene Lösung im Bereich der neuen Ein- und Ausfahrt auf die Oberstadtstrasse nicht voll befriedigt, während der Zugang zum Bahnhof durch eine geeignete Lichtsignalanlage sicher gestaltet werden kann. Der Gestaltungsplan enthält daher im Sinne einer Richtplanung die Idee, ungefähr auf dem Niveau der Zürcherstrasse den Fussgänger auf einer Passerelle über die Grabenstrasse auf das Niveau des 2. Obergeschosses zu führen, von dort zum ersten Obergeschoss sowie eine weitere Passerelle über der Bahnhofstrasse und schliesslich auf das Niveau des Bahnhofplatzes. Im Bereich der Grabenstrasse tauchen dabei allerdings

heikle und schwer zu lösende Fragen auf, die wohl erst bei einer allfälligen neuen Ueberbauung der Parzelle Nr. 60 gelöst werden könnten. Der Stadtrat wird aber ersucht, diese für den Fussgänger günstige Lösung der kürzesten Verbindung von Altstadt und Bahnhof weiter zu prüfen.

Insgesamt ist der Gestaltungsplan zweckmässig. Der Genehmigung im Sinne der Erwägungen steht nichts entgegen.

Auf Antrag des Baudepartementes
beschliesst der Regierungsrat:

1. Der Gestaltungsplan für das Teilareal Bahnhof-Oberstadt-Graben-Rheinstrasse wird genehmigt. Dadurch werden die folgenden Bestandteile verbindlich:
 - Plan Verkehrsregime Bahnhofgebiet 1:2000
 - Plan Einzugsgebiet 1:500
 - Pläne mit Mantelbaulinien für drei Untergeschosse mit Kellerbaulinien, Erdgeschoss (mit aufzuhebenden und neuen Baulinien, Verkehrsregelung für interne Erschliessung, Ordnung des Zweirad- und Fussgängerverkehrs) sowie die Obergeschosse (einschliesslich der zu begrünenden Terrassen).
2. In die Genehmigung eingeschlossen sind die vom Stadtrat Frauenfeld am 3. November 1983 beschlossenen allgemeinen Bestimmungen, insbesondere über Geltungsbereich, interne Erschliessung, Bauvorschriften, ruhenden Verkehr, Fussgängerbereiche, Aussenraumaktivitäten und Begrünung.
3. Die Verkehrsführung der Zweiradfahrer an der Ecke Bahnhofstrasse-Oberstadtstrasse wird nicht in die Genehmigung eingeschlossen. In der Baubewilligung müssen mindestens 80 Parkplätze für Zweiräder verlangt werden.

4. Die Fussgänger Verbindung Altstadt-Planungsgebiet-Bahnhofplatz wird lediglich als Richtplanung genehmigt.
5. Mitteilung an:
- Stadtrat Frauenfeld, 8500 Frauenfeld, unter Beilage eines Plandossiers mit Plan Verkehrsregime 1:2000, Einzugsgebiet 1:500, Situationen aller Geschosse (mit Ansicht) 1:500 und dem Beschluss des Stadtrates von Frauenfeld vom 3. November 1983, alle mit Genehmigungsvermerk
 - Baudepartement
 - Tiefbauamt
 - Hochbauamt
 - Amt für Denkmalpflege
 - Amt für Raumplanung unter Beilage eines Plandossiers mit Plan Verkehrsregime 1:2000, Einzugsgebiet 1:500, Situationen aller Geschosse (mit Ansicht) 1:500 und dem Beschluss des Stadtrates von Frauenfeld vom 3. November 1983, alle mit Genehmigungsvermerk sowie der Akten



Für richtige Ausfertigung
DER STAATSSCHREIBER