

Kanton Thurgau

Politische Gemeinde Sirnach



Verkehrsrichtplan 2004

8. September 2005

Öffentliche Bekanntmachung: vom 20. August bis 8. September 2004

Beschlossen (Beschluss Nr. 031) vom Gemeinderat am: 7. Februar 2005

Der Gemeindeammann:

Der Gemeindeschreiber:

K. Baumann

P. Rüesch

Genehmigt vom Departement für Bau und Umwelt mit Entscheid Nr. 80
vom 30. August 2005

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
2	VORGEHEN	1
3	ZIELRICHTUNGEN	4
3.1	GRUNDSATZ	4
3.2	ZIELE	4
3.2.1	Bereich Verkehrsbedürfnisse	4
3.2.2	Bereich Mensch und Umwelt	4
3.2.3	Bereich Finanzhaushalt	5
3.2.4	Bereich Realisierung	5
4	RICHTPLANTEXT	6
4.1	MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	6
4.1.1	Grundsatz	6
4.1.2	Netzhierarchie	6
4.1.3	Neue Strassen	9
4.1.4	Massnahmen an bestehenden Strassen	10
4.1.5	Parkierung	11
4.2	ÖFFENTLICHER VERKEHR	12
4.3	RADFAHRER	13
4.3.1	Grundsätze	13
4.3.2	Regionale Radwege	13
4.3.3	Übrige Radfahrer-Anlagen	13
4.4	SKATER	14
4.4.1	Grundsätze	14
4.4.2	Skating Routen	14
4.5	FUSSGÄNGER	15
4.5.1	Grundsätze	15
4.5.2	Erhaltung der bestehenden Fuss- und Wanderwege	15
4.5.3	Erstellung neuer Fusswegverbindungen	15
4.5.4	Fussgängerschutz an bestehenden Strassen	16
5	MASSNAHMENLISTE	18

RICHTPLANKARTEN

Teilbereich motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr

Teilbereich Radfahrer und Skater

Teilbereich Fussgänger

1 EINLEITUNG

Der Gemeinderat der Politischen Gemeinde Sirnach hat beschlossen, einen Verkehrsrichtplan für das ganze Gemeindegebiet zu erstellen.

Die Kapitel 4 und 5 des vorliegenden Berichtes bilden zusammen mit den beigehefteten Richtplankarten "motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr" und "Fussgänger und Radfahrer" den Verkehrsrichtplan der Politischen Gemeinde Sirnach. Die Kapitel 1 bis 3 dienen der Erläuterung der durchgeführten Planung.

Der Verkehrsrichtplan übernimmt primär die Aufgabe eines Führungs- und Koordinationsinstrumentes für die Gemeindebehörde. Er legt für den Fachbereich Verkehr die Planungsziele sowie die Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele fest.

Der vorliegende Verkehrsrichtplan ersetzt den Inhalt des Bereiches Verkehr im Richtplan der Gemeinde Sirnach, welcher von der Ortskommission am 4.2.1987 beschlossen und vom Regierungsrat am 3.10.1989 genehmigt worden war.

2 VORGEHEN

Grundlage für den vorliegenden Verkehrsrichtplan der Politischen Gemeinde Sirnach bildet ein Entwurf aus dem Jahr 1996, welcher von der damaligen Ortsbehörde verabschiedet worden war. Dieser wurde von der Planungskommission der jetzigen politischen Gemeinde überarbeitet und mit Aussagen für die Ortschaften Busswil, Horben und Wiezikon ergänzt.

Das Vorgehen für die Erstellung des Verkehrsrichtplanentwurfes 1996 erfolgte in den folgenden Arbeitsschritten:

- Situationsanalyse
- Problemkatalog
- Leitideen, Zielrichtungen
- Austesten von Grobkonzepten
- Vorschläge und Evaluation von Massnahmen
- Entwurf des Verkehrsrichtplanes
- Vorprüfung durch den Kanton
- Definitiver Verkehrsrichtplan - Entwurf
- Verabschiedung durch die Ortskommission zu Händen des Gemeinderates der ab 1.1.1997 geltenden Politischen Gemeinde Sirnach.

Im Rahmen der Situationsanalyse wurden u.a. zusammengestellt resp. ausgewertet:

- die vorhandenen Planungen
- die Anlagen für den Motorfahrzeugverkehr, die Radfahrer und die Fussgänger
- das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Bahn und Busse)
- die Ergebnisse früher durchgeführter Verkehrserhebungen
- die Statistik der Verkehrsunfälle

Die Ergebnisse der Situationsanalyse bildeten die Grundlage für die Erstellung des Problemkataloges. In diesem wurden die bestehenden Probleme aus der Sicht der Fussgänger, der Radfahrer, des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf fehlende Verbindungen, gefährliche Stellen, hohe Geschwindigkeiten, zu überprüfende Netzfunktionen und die Parkierung zusammengestellt. Die von den Mitgliedern der Planungskommission zusammengetragenen Problemstellen und -strecken wurden in Übersichtskarten eingetragen und in Tabellen stichwortartig beschrieben.

Der Problemkatalog und die von der Planungskommission formulierten Zielrichtungen wurden im April 1995 im Gemeindehaus ausgestellt und an einer öffentlichen Orientierungsversammlung vorgestellt. Die Bevölkerung wurde eingeladen, zu diesen Zwischenergebnissen der Planung Stellung zu nehmen und Ergänzungen anzubringen. Es gingen 18 Stellungnahmen ein, welche bei der Überarbeitung des Problemkataloges und der Zielrichtungen berücksichtigt wurden.

Die Formulierung und das Austesten von Grobkonzepten erfolgten mit dem Ziel, den Handlungsspielraum der Gemeinde auszuloten und die Grundsatzentscheide für die künftige Verkehrspolitik zu ermöglichen. Die untersuchten Grobkonzepte wiesen unterschiedliche und teilweise bewusst extreme Schwerpunkte resp. Stossrichtungen auf. Ziel der Untersuchungen war, jene Kombination von Elementen aus den einzelnen Grobkonzepten zu finden, welche zu einem optimalen Verkehrskonzept für die Gemeinde Sirnach führen könnte.

Es wurden die folgenden Grobkonzepte untersucht:

- "Nullvariante": Das heutige Verkehrskonzept bleibt praktisch unverändert.
- "Umfahrungen": Mit einem System von Umfahrungen wird Sirnach vom Durchgangsverkehr entlastet.
- "Beruhigung": Auf Umfahrungsstrassen wird verzichtet. Der Verkehr im Ort wird mit entsprechenden Massnahmen so verlangsamt, dass er mit dem Fussgänger- und Radfahrerverkehr verträglich ist.
- "Öffentlicher Verkehr": Mit einem massiven Ausbau des ÖV-Angebotes soll vor allem der private Binnen- und Ziel-/Quellverkehr reduziert werden.

Die Beurteilung ergab, dass für Sirnach die Grobkonzepte "Umfahrung" und "Beruhigung" die stärksten positiven Wirkungen haben, bei ersterem aber auch mit sehr negativen Wirkungen zu rechnen ist. Das Grobkonzept "Öffentlicher Verkehr" schneidet durchwegs neutral oder negativ ab. Aus diesem Ergebnis zog die Planungskommission den Schluss, dass ein optimales Verkehrskonzept für Sirnach primär eine Kombination von Elementen der Grobkonzepte "Umfahrung" und "Beruhigung" sein muss, während sich eine Konzentration auf einen massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs nicht aufdrängt.

Die Diskussion der konkreten, im Verkehrsrichtplan vorzusehenden Massnahmen erfolgte im Sommer 1995. Im Oktober 1995 verabschiedete die Planungskommission den Entwurf des neuen Verkehrsrichtplanes zu Händen der Ortskommission. Mit wenigen Anpassungen wurde dieser Ende Januar 1996 zur Vorprüfung dem Kanton eingereicht. Der Vorprüfungsbericht des Kantons ging bei der Gemeinde im Juni 1996 ein. In der Zwischenzeit lag auch der überarbeitete kantonale Richtplan 1996 vor, welcher Aussagen zum Verkehr im Raum Sirnach enthält. Die Besprechung des Vorprüfungsberichtes in der Planungskommission erfolgte in Kenntnis des überarbeiteten kantonalen Richtplanes im Oktober 1996. Die erforderlichen Ergänzungen am Entwurf des Verkehrsrichtplanes wurden angebracht und dieser dann im Dezember 1996 der Ortskommission zur Genehmigung eingereicht.

In einem der Situation angepassten vereinfachten Verfahren wurde im Jahr 2001 für die Dörfer Busswil, Horben und Wiezikon, die seit dem 1.1.1997 zur politischen Gemeinde Sirnach gehören, ein Problemkatalog erstellt. Dieser bildete die Basis für die Ergänzung des im Jahr 2002 durch die Planungskommission aktualisierten Verkehrsrichtplanes für Sirnach. Der Geltungsbereich des vorliegenden Verkehrsrichtplanes umfasst damit das ganze Gebiet der Politischen Gemeinde Sirnach.

Der Verkehrsrichtplan wurde zwischen dem 20.8. und 8.9.2004 öffentlich bekannt gemacht. Die erfolgten Einwendungen wurden von der Verkehrskommission und dem Gemeinderat behandelt und schliesslich im Februar 2005 beantwortet. Gleichzeitig wurde der vorliegende Verkehrsrichtplan durch den Gemeinderat beschlossen.

3 ZIELRICHTUNGEN

Der folgende Grundsatz und die Zielrichtungen sind als Stossrichtungen für den Verkehrsrichtplan der Politischen Gemeinde Sirnach zu verstehen. Sie sind nicht widerspruchsfrei und können daher im Einzelnen nicht vollständig erreicht werden. Die im Verkehrsrichtplan aufgeführten Massnahmen sind so gewählt, dass sie aus der Sicht des Gemeinderates von Sirnach zu einem Verkehrskonzept führen, welches einen optimalen und ausgewogenen Zielerfüllungsgrad aufweist.

3.1 GRUNDSATZ

Das Verkehrskonzept soll zu einer nachhaltigen¹ Entwicklung der Gemeinde Sirnach als Wohn- und Arbeitsort beitragen und die Funktion von Sirnach als regionales Zentrum fördern.

3.2 ZIELE

3.2.1 Bereich Verkehrsbedürfnisse

- Die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner sind auf umweltschonende, sichere und wirtschaftliche Art zu befriedigen.
- Der Verkehr ist möglichst rasch auf die Hauptverkehrsstrassen zu lenken. Nutzungsorientierte Strassen sind möglichst weitgehend vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Der im Siedlungsgebiet verbleibende Verkehr ist so zu führen, dass er mit den angrenzenden Nutzungen verträglich ist.
- Die Attraktivität der Verkehrsanlagen für Fussgänger und Radfahrer ist in der ganzen Gemeinde zu erhöhen und der Anteil des Autoverkehrs am Gesamtverkehr speziell im Ortsbereich von Sirnach zu verringern.
- Es ist ein bedürfnisgerechtes Angebot des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen.
- Die Verkehrsanlagen sind behindertengerecht auszubilden.
- Das Parkplatzangebot ist auf die kommunalen Bedürfnisse und auf die Bedürfnisse von Sirnach als Regionalzentrum abzustimmen. Die Parkplätze sind in bequemer Fussdistanz von den Zielorten so anzuordnen, dass sie weder das Ortsbild und die Wohnqualität beeinträchtigen noch Fussgänger und Radfahrer behindern.

3.2.2 Bereich Mensch und Umwelt

- Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.
- Die Emissionen des Verkehrs (Lärm, Abgase) sind zu reduzieren, insbesondere in den Wohn- und Erholungsgebieten sowie in den Dorfzentren.
- Die Verkehrsanlagen sollen das Orts- und Landschaftsbild sowie die Lebensräume für Tier- und Pflanzenwelt möglichst nicht beeinträchtigen.

¹

Im Sinne von gesellschafts-, wirtschafts- und umweltverträglich

3.2.3 Bereich Finanzhaushalt

- Das Verkehrssystem soll eine hohe Effizienz (grosse Wirksamkeit pro eingesetztem Franken) aufweisen.
- Die Kosten für Investitionen sowie für Veränderungen, Unterhalt und Betrieb des Verkehrsangebotes (privater und öffentlicher Verkehr) haben sich nach den finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde Sirnach zu richten.

3.2.4 Bereich Realisierung

- Grössere Vorhaben müssen etappierbar sein und zusammen mit den notwendigen flankierenden Massnahmen realisiert werden.
- Positive Wirkungen sollen möglichst rasch eintreten.

4 RICHTPLANTEXT

4.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

4.1.1 Grundsatz

Das Verkehrskonzept soll zu einer nachhaltigen¹ Entwicklung der Gemeinde Sirnach als Wohn- und Arbeitsort beitragen und die Funktion von Sirnach als regionales Zentrum fördern.

Der motorisierte Individualverkehr ist möglichst auf kürzestem Weg aus den Quartieren auf die Hauptverkehrsstrassen zu lenken. Das Geschwindigkeitsniveau auf den einzelnen Strassen ist mit verkehrslenkenden Massnahmen (Signalisation, Strassenraumgestaltung) den Erfordernissen der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und des Umweltschutzes (Abgase, Lärm, Erschütterungen) anzupassen.

4.1.2 Netzhierarchie

In der Verkehrsplanung wird zwischen verkehrs- und nutzungsorientierten Strassen sowie Mischformen unterschieden. Rein verkehrsorientierte Strassen dienen primär dem Durchleiten des Verkehrs (beispielsweise die Hochleistungsstrasse A1). Bei nutzungsorientierten Strassen steht die Funktion der Erschliessung, teilweise auch des Aufenthaltsraumes (beispielsweise in Wohnquartieren oder in den Dorfzentren) im Vordergrund.

Die in der Gemeinde Sirnach vorkommenden Strassentypen sind, zusammen mit ihren Haupt-, Teil- und Nebenfunktionen, in der folgenden Tabelle zusammengestellt.

Tabelle 1: Strassentypen in Sirnach

Hauptmerkmal	Verkehrsorientiert			Nutzungsorientiert	
	HLS	HVS	HSS	SS	ES
Durchleiten	●	◐	○		
Verbinden	◐	●	●		
Sammeln		◐	◐	●	◐
Erschliessen		○	◐	◐	●

● Hauptfunktion ◐ Teilfunktion ○ Nebenfunktion

HLS = Hochleistungsstrasse (Autobahn)
 HVS = Hauptverkehrsstrasse
 HSS = Verbindungsstrasse (Hauptsammelstrasse)
 SS = Sammelstrasse
 ES = Erschliessungsstrasse

¹ Im Sinne von gesellschafts-, wirtschafts- und umweltverträglich

Verkehrsmischung auf den einzelnen Strassentypen:

Hochleistungsstrassen: Richtungsgetrennte Fahrbahnen, niveaufreie Knoten, nur für Motorfahrzeuge gem. Art. 35 VRV zugelassen.

Hauptverkehrsstrassen: Mit Trottoir oder Gehweg, in der Regel beidseitig. Radfahrer auf Radstreifen oder Radwegen. Längsparkierung nur auf markierten Feldern.

Verbindungsstrassen: Innerhalb des Siedlungsgebietes (Hauptsammelstrassen)
(Hauptsammelstrassen) bei einer Verkehrsbelastung von mehr als 2000 Fz/Tag in der Regel mit Trottoir, Radfahrer auf der Fahrbahn, wenn nötig mit Verkehrsberuhigung innerhalb des Siedlungsgebietes.

Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen: In der Regel ohne Trottoir, Radfahrer auf der Fahrbahn, wenn möglich mit Verkehrsberuhigung (Tempo 30 oder Begegnungszone).

Das Strassennetz der Gemeinde Sirnach wird hierarchisch wie folgt aufgebaut (vgl. Richtplankarte "motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr"):

Tabelle 2: Netzhierarchie in der Gemeinde Sirnach

Strassentyp	heute	Planungshorizont
Hochleistungsstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • A1 	<ul style="list-style-type: none"> • A1
Hauptverkehrsstrassen	<ul style="list-style-type: none"> • Q20 • Winterthurerstrasse • Wilerstrasse • Fischingerstrasse • Hauptstrasse Busswil 	<ul style="list-style-type: none"> • Q20 • Winterthurerstrasse südlich der Q20 • Wilerstrasse • Fischingerstrasse • neue Nordtangente (Hofen), mit Zubringer Eschlikon • Hauptstrasse Busswil
Verbindungsstrassen (Hauptsammelstrassen)	<ul style="list-style-type: none"> • Büfelderstrasse • Büfelden - Egg • Oberhofenstrasse • Frauenfelderstrasse • Langweg • Oberdorf-/Hochwachtstrasse • Dreibrunnenstrasse, Busswilerstrasse • Kantonsstrasse Chrüzstross-Gloten • Hochwachtstrasse • Gemeindestrasse Littenheid-Wiezikon • Bühl-/Wilenstrasse • Dorfstrasse • Widenackerstrasse • Verbindungsstrasse Dorf-/Fischingerstrasse • Horben/Busliweid • Egg • Gemeindestrasse Busliweid-Eschlikon 	<ul style="list-style-type: none"> • Büfelderstrasse • Büfelden - Egg • Oberhofenstrasse nördl. der Nordtangente • Frauenfelderstrasse nördl. der neuen Spange Grünau Nord • Langweg • Neue Verbindungsstrasse Spange Grünau Nord • Oberdorf-/Hochwachtstrasse • Dreibrunnenstrasse, Busswilerstrasse • Kantonsstrasse Chrüzstross-Gloten • Hochwachtstrasse • Gemeindestrasse Littenheid-Wiezikon • Bühl-/Wilenstrasse • Dorfstrasse • Widenackerstrasse • Verbindungsstrasse Dorf-/Fischingerstrasse • Horben/Busliweid • Egg • Gemeindestrasse Busliweid-Eschlikon
Sammelstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Sonnhaldenstrasse • Lindenstrasse • Rosetstrasse • Hauptstrasse "Klinikareal" • Steigackerstrasse 	<ul style="list-style-type: none"> • Sonnhaldenstrasse • Lindenstrasse • Winterthurerstrasse zwischen Hofen und Q20 • Frauenfelderstrasse südlich der neuen Verbindungsstrasse Grünau Nord • Oberhofenstrasse südl. der Nordtangente • Rosetstrasse • Hauptstrasse "Klinikareal" • Steigackerstrasse
Erschliessungsstrassen	alle übrigen Strassen	alle übrigen Strassen

Die Umklassierung eines Strassenabschnittes zu einer anderen Hierarchiestufe erfolgt mit der Realisierung der neuen Netzelemente (Umfahrung, Verbindungsspanne), welche die bisherige Funktion des betreffenden Strassenabschnittes ganz oder teilweise übernehmen. Weil mit der Realisierung neuer übergeordneter Netzelemente erst längerfristig gerechnet werden kann, sind solche Umklassierungen auch erst längerfristig möglich.

4.1.3 Neue Strassen

Mit einem Konzept von Neuanlagen und flankierenden verkehrsberuhigenden Massnahmen in Sirnach soll möglichst viel Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehr vom Zentrumsbereich ferngehalten und auf die A1 geleitet werden.

Zur Entlastung des Zentrumsbereiches von Sirnach sind mittel- bis längerfristig¹ zu erstellen resp. als Optionen offen zu halten (Die Massnahmen-Nummern stimmen mit den Nummern in der Richtplankarte und in der Massnahmenliste überein):

Nr. 1 A1-Anschluss Wil West.

Der geplante A1-Anschluss Wil West liegt teilweise ausserhalb des Gemeindegebietes Sirnach. Er wird Sirnach vom Eckverkehr Gloten - Q20 (grosser Anteil Schwerverkehr) entlasten. Er ist aber auch wichtig, um die Wirksamkeit der Nordtangente zur Entlastung des Zentrumsbereiches von Sirnach zu erhöhen. Die Gemeindebehörde von Sirnach setzt sich bei den Kantonen Thurgau und St. Gallen und im Rahmen der Regionalplanungsgruppe für die mittelfristige Realisierung dieses neuen A1-Anschlusses ein.

Nr. 2 Die Nordtangente (Hofen) und in einer späteren Phase die Umfahrung Eschlikon, inkl. Zubringerstrasse ab der Winterthurerstrasse westlich von Rosenberg (Zubringer Eschlikon).

Das Trasse für die Nordtangente ist weitgehend ausgeschieden. Nur im Gebiet der Gemeindegrenze mit Eschlikon muss die Linienführung zusammen mit der Umfahrung Eschlikon noch festgelegt werden. Als erste Etappe der Nordtangente ist die Spange Hofen (Abschnitt zwischen der Winterthurerstrasse und der Q20) zu realisieren. Die Gemeindebehörde stellt dem Kanton, welcher Bauherr ist, entsprechend Antrag.

Nr. 3 Ebenfalls zur Entlastung des Zentrumsbereiches wird mittel- bis längerfristig eine Spange (Grünau-Nord) zwischen der Q20 und der Frauenfelderstrasse im ehemals für die Umfahrung ausgeschiedenen Trasse erstellt. Die bestehende Fuss-/Radwegverbindung wird wenn möglich als getrennte Anlage beibehalten. Die neue Spange ersetzt als Verbindungsstrasse funktionsmässig den südlichen Abschnitt der Frauenfelderstrasse. ~~Die Gemeinde beantragt dem Kanton, diese neue Spange als Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. (gestrichen gemäss Entscheid DBU)~~

¹ Kurzfristig = weniger als 5 Jahre, mittelfristig = 5 bis 15 Jahre, längerfristig = mehr als 15 Jahre

4.1.4 Massnahmen an bestehenden Strassen

- Nr. 4 Die Verkehrsgeschwindigkeit auf der Winterthurerstrasse bei der Ortseinfahrt im Gebiet Rosenberg und bei der Kreuzung Feldstrasse ist mit kurzfristig realisierbaren Massnahmen zu drosseln. Gleichzeitig soll mit diesen Massnahmen die Sicherheit der Fussgänger, welche die Winterthurerstrasse im Bereich der Bühlstrasse und Feldstrasse überqueren, verbessert werden. Die Massnahmen sind auf den späteren Bau des Zubringers Eschlikon zur Umfahrung abzustimmen. Die Gemeindebehörde stellt dem Kanton einen entsprechenden Antrag.
- Nr. 5 Der Verkehr auf der Lindenstrasse wird beruhigt (flüssiger Verkehr auf tieferem Geschwindigkeitsniveau). Damit soll die Verkehrssicherheit der Fussgänger (ohne Trottoir) und der Radfahrer auf der ganzen Strecke sowie jene aller Verkehrsteilnehmer an den Knoten mit der Sonnhalden-/Winterthurerstrasse, der Breitstrasse, der Standbachstrasse und der Fischingerstrasse verbessert werden. Die Gemeindebehörde ist zuständig für die Ausarbeitung eines entsprechenden Verkehrsberuhigungskonzeptes und für dessen Realisierung. Frist: kurz- bis mittelfristig.
- Nr. 6 Auf der Fischingerstrasse sind die Verkehrssicherheit und die Attraktivität für die Radfahrer zu verbessern (vgl. Massnahme Nr. 32). Dazu ist die Parkierung an dieser Strasse im Rahmen der Massnahme Nr. 21 zu überprüfen. Die Gemeindebehörde stellt dem Kanton einen entsprechenden Antrag. Frist: kurz- bis mittelfristig.
- Nr. 7 Längerfristig resp. flankierend zum Bau der Nordtangente (Massnahme Nr. 2) wird der Verkehr auf der Winterthurerstrasse südlich von Hofen und auf der Wilerstrasse mit Massnahmen der Strassenraumgestaltung beruhigt (flüssiger Verkehr auf tiefem Geschwindigkeitsniveau), damit möglichst viel Verkehr auf die Umfahrung Sirnach (ergänzt durch den A1-Anschluss Wil West) verlagert wird und damit die Attraktivität sowie die Verkehrssicherheit für die Fussgänger und Radfahrer verbessert wird. Mit diesen Massnahmen wird sich auch die Situation in Bezug auf die Lärm- und Luftschadstoffemissionen im Zentrumsbereich deutlich verbessern. Hierfür muss die Gemeinde die betroffenen Strassen voraussichtlich vom Kanton übernehmen. Die Erstellung des Strassenraumgestaltungskonzeptes für die erwähnten Strassenabschnitte erfolgt durch die Gemeindebehörde. Frist: längerfristig.
- Nr. 8 Als flankierende Massnahme zum Bau der Spange Grünau Nord (Massnahme Nr. 3) wird auf der Frauenfelderstrasse südlich dieser Spange mit Massnahmen zur Strassenraumgestaltung das Geschwindigkeitsniveau reduziert. Zuständig ist die Gemeindebehörde. Frist: längerfristig.
- Nr. 9 Zum Schutz der überquerenden Fussgänger und zur Drosselung der Verkehrsgeschwindigkeit auf der Wilerstrasse wird östlich der Flurhofstrasse (im Zusammenhang mit den Massnahmen Nr. 33 und 62) eine Massnahme (z.B. Mittelinsel) getroffen. Die Gemeindebehörde stellt dem Kanton einen entsprechenden Antrag. Frist: kurzfristig.
- Nr. 10 Zur Erhöhung der Sicherheit wird auf der Hochwachtstrasse im Bereich der Kuppe mit punktuellen Massnahmen der Verkehr verlangsamt. Frist: kurz- bis mittelfristig.

Nr. 11 Zur Vermeidung von Schleichverkehr wird in Busswil auf dem Frechtweg ein Fahrverbot mit "Zubringerstrasse gestattet" und die Ausfahrt in die Hauptstrasse durch Signalisation einer Einbahnstrasse, bzw. durch das Signal "Einfahrt verboten" in Gegenrichtung untersagt. Die Gemeinde beantragt dem Kanton die Verfügung der entsprechenden Signalisation. Frist: kurzfristig.

Nr. 12 Die Strassenführung bei "Mösli" in Horben soll vereinfacht und im Hinblick auf die Verkehrssicherheit verbessert werden. Zuständig ist die Gemeinde. Frist: mittel- bis längerfristig.

Nr. 13 Beim Schulhaus Egg werden zur Erhöhung der Sicherheit Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Strasse Horben - "Mösli" angeordnet. Frist: kurzfristig

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind die folgenden Knoten besser zu gestalten. Die Gemeinde stellt dem Kanton, welcher Bauherr resp. zuständig ist, entsprechend Antrag. Frist: kurz- bis mittelfristig

Nr. 14 Busswil, "Chrüzstross", Hauptstrasse, Einmündung von Gloten (z.B. Kreisel prüfen).

Nr. 15 Busswil, "Guethans", Hauptstrasse, Einmündung von Wilen. Dabei soll die Geschwindigkeit auf der Kantonsstrasse reduziert werden.

Nr. 16 Littenheid, Hauptstrasse/Anschluss Klinik (z.B. Vortrittsrecht der Gemeindestrasse von Wiezikon aufheben).

Zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrssicherheit werden kurz- oder mittelfristig in den folgenden Gebieten Tempo 30-Zonen oder Begegnungszonen eingeführt resp. geprüft. Zuständig für die Erstellung der notwendigen Gutachten und Massnahmen ist die Gemeindebehörde. Die Verfügung der Zonensignalisationen erfolgt durch den Kanton:

Nr. 17 Für alle Quartiere von Sirnach mit überwiegender Wohnnutzung wird ausserhalb der Hauptverkehrsstrassen die Einführung von Tempo 30 - Zonen geprüft. Frist: mittelfristig

Nr. 18 In Busswil wird im Gebiet Frecht/Wiigarten unter Einbezug der östlichen Rosetstrasse eine Tempo 30-Zone eingeführt. Frist: kurzfristig

Nr. 19 In Littenheid wird für das ganze Areal der Klinik eine Begegnungszone eingeführt. Frist: kurzfristig

Nr. 20 In Wiezikon wird im Siedlungsgebiet östlich der Fischingerstrasse eine Tempo 30-Zone eingeführt. Frist: kurzfristig

4.1.5 Parkierung

Nr. 21 Für das Kerngebiet von Sirnach wird kurzfristig ein Parkierungskonzept erstellt, welches die Lage, die Anzahl und die Bewirtschaftung der einzelnen öffentlichen Parkplätze gesamtheitlich festlegt. Zuständig ist die Gemeindebehörde. Die Umsetzung des Parkierungskonzeptes erfolgt kurz- bis mittelfristig (Verfügungen durch den Kanton).

4.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Nr. 22 Das Angebot von Bahn und Bussen ist laufend den Bedürfnissen anzupassen.

Nr. 23 Die Erschliessung der Dörfer Busswil, Littenheid und Wiezikon mit öffentlichen Buslinien ist zu gewährleisten.

Nr. 24 Es ist eine bedürfnisgerechte Verbindung mit öffentlichen oder para-öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen Sirnach und Busswil/Littenheid einzurichten. Zuständig ist die Gemeinde, allenfalls in Zusammenarbeit mit dem Kanton. Frist: mittel- bis längerfristig

4.3 RADFAHRER

4.3.1 Grundsätze

Das Radfahren als umweltschonende Verkehrsart ist mit einem Angebot an sicheren und attraktiven Radverbindungen zu fördern. Beim Bahnhof, bei Einkaufsgeschäften, bei den Sportanlagen und bei weiteren Anlagen mit grösserem Veloverkehr sind genügend gedeckte Veloabstellplätze zu erstellen.

Der Sicherheit und der attraktiven Verkehrsführung für die Radfahrer ist insbesondere auch bei Überquerungen von Hauptverkehrsstrassen Beachtung zu schenken.

Vor allem die folgenden Zielorte müssen mit dem Velo gut und sicher erreichbar sein:

- Wohnquartiere
- Arbeitsplatzgebiete
- Zentrumsbereich mit Detailläden, Grossverteilern und Gemeindeverwaltung
- Schul- und Sportanlagen
- Bahnhof

Die vorgesehenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Strassenraumgestaltung und Tempo 30-Zonen) und die Verkehrsentlastung im Zentrumsbereich durch das Umfahrungs- und Strassenraumgestaltungs-Konzept tragen wesentlich zur Attraktivitätssteigerung und zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrer bei.

4.3.2 Regionale Radwege

Nr. 30 Die regionalen Radwanderwege und die Schweizerische Route Nr. 5 werden entsprechend dem bestehenden Signalisationskonzept gemäss Richtplankarte beibehalten.

Nr. 31 Der Radweg östlich entlang der Q20 ist nicht attraktiv (Ein- und Ausfahrten der A1). Er soll zurückgebaut und durch eine Alternative auf der Westseite entlang der Murg ersetzt werden. Die Gemeindebehörde stellt dem Kanton einen entsprechenden Antrag. Frist: kurz- bis mittelfristig.

4.3.3 Übrige Radfahrer-Anlagen

Nr. 32 Auf der Fischingerstrasse wird ein Radfahrerschutz geprüft (vgl. Massnahme Nr. 6). Die Gemeindebehörde stellt dem Kanton einen entsprechenden Antrag. Frist: kurz- bis mittelfristig.

Nr. 33 Der Radstreifen auf der Wilerstrasse von Richtung Wil her wird im Zuge des Trottoirbaus (vgl. Massnahme Nr. 62) bis zur Flurhofstrasse weitergeführt. Frist: kurzfristig.

Nr. 34 Auf der Wilerstrasse wird im Abschnitt zwischen Flurhofstrasse und Grünaustrasse die Markierung einer Kernfahrbahn geprüft. Frist: kurzfristig.

Nr. 35 Bei kundenintensiven Einrichtungen ist das Angebot an Veloabstellplätzen sowohl quantitativ als auch qualitativ oft unbefriedigend. Die Gemeindebehörde setzt sich z.B. bei den Grossverteilern für eine Verbesserung der Situation ein. Frist: kurzfristig.

- Nr. 36 Damit in Busswil das für Radfahrer (Schul- und Radwanderweg) gefährliche Linksabbiegen auf der Hauptstrasse Richtung Wilen/Rickenbach vermieden werden kann, ist auf der östlichen Seite entlang der Hauptstrasse zwischen der Parzelle 153 und der Abzweigung "Hinderwise" ein Radweg zu erstellen. Die Gemeinde stellt dem Kanton einen entsprechenden Antrag. Frist: kurzfristig.
- Nr. 37 Die Situation für die Fussgänger und Radfahrer bei der Bahnunterführung zwischen Horben und Büfelden ist zu verbessern. Die Änderung der Vortrittsregelung (neu Vortrittsberechtigung der Fahrzeuge aus Richtung Büfelden) ist zu prüfen. Zuständig ist die Gemeinde in Zusammenarbeit mit den SBB. Frist: mittel- bis längerfristig.
- Nr. 38 Die Situation für die Fussgänger und Radfahrer an der Fischingerstrasse ist bei der Bahnunterführung und weiter bis auf die Höhe Rütibach zu verbessern. Die Gemeinde stellt dem Kanton einen entsprechenden Antrag. Frist: kurz- bis mittelfristig.
- Nr. 39 Die folgenden Verbindungen sollen durch Aufhebung des Fahrverbots für Radfahrer geöffnet werden. Frist: mittel- bis längerfristig.
- Verbindungsweg Winterthurerstrasse 10 / Unterdorfstrasse 10
 - Verbindungsweg (nördlich entlang Bahnlinie) Schmiedgasse / Bahnhof

4.4 SKATER

4.4.1 Grundsätze

Für das Skaten als moderne und aufstrebende Verkehrsart sollen sichere und attraktive Angebote zur Verfügung gestellt werden.

4.4.2 Skating Routen

- Nr. 45 Für die in der Richtplankarte eingezeichneten Skating Routen werden Sicherheit und Fahrkomfort durch entsprechende Signalisation und Belagsanpassungen gewährleistet. Frist: kurz- bis mittelfristig.

4.5 FUSSGÄNGER

4.5.1 Grundsätze

Mit einem Angebot an sicheren, direkten und attraktiven Fusswegverbindungen soll das Gehen als umweltverträglichste Verkehrsart gefördert werden.

Die folgenden Zielorte müssen zu Fuss gut und sicher erreichbar sein:

- Kindergärten und Schulen
- Arbeitsplatzgebiete
- Zentrumsbereich mit Detailläden, Grossverteilern und Gemeindeverwaltung
- Bushaltestellen und Bahnhof
- Freizeitanlagen
- Naherholungsgebiete

Die Gemeinde Sirnach verfügt über ein reiches Angebot an attraktiven Fuss- und Wanderwegen. Dieses Angebot ist in seiner Qualität zu erhalten. Müssen Fuss- und Wanderwege aufgehoben werden, sind diese gleichwertig zu ersetzen.

Auf eine Befestigung von Wanderwegen mit Belägen ist zu verzichten.

Zum Schutz der Fussgänger stellen die geplanten Tempo 30- und Begegnungszonen (Massnahmen Nr. 17 bis 20) sowie die Verkehrsberuhigungen auf verschiedenen Strassenabschnitten (Massnahmen Nr. 4, 5, 7, 8 und 9) wichtige Massnahmen dar.

4.5.2 Erhaltung der bestehenden Fuss- und Wanderwege

Nr. 50 Die bestehenden Fuss- und Wanderwege sind grundsätzlich in ihrem Bestand und in ihrer Qualität zu erhalten resp. zu verbessern. Dabei stehen Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, insbesondere der Schulwege und generell bei Überquerungen von verkehrsreichen Strassen, im Vordergrund.

Müssen Teile von bestehenden Fuss- und Wanderwegen aufgehoben werden, ist für angemessenen Ersatz durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege zu sorgen (vgl. auch Art. 7 Abs. 1 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege).

4.5.3 Erstellung neuer Fusswegverbindungen

Als Ergänzung des bestehenden Fusswegnetzes werden die folgenden neuen Fusswege erstellt. Zuständig ist die Gemeindebehörde. (Die in der Richtplankarte eingezeichneten Verbindungen stellen keine Vorschläge für Linienführungen dar.):

Nr. 51 Haldenstrasse - Kanalstrasse in Sirnach, Frist: mittel- bis langfristig.

Nr. 52 Spange Breitestrasse - Standbachstrasse - Fischingerstrasse in Sirnach, mittelfristig resp. im Zuge der Überbauung. Planerische Festlegung im zu erstellenden Gestaltungsplan berücksichtigen. Frist: mittelfristig.

- Nr. 53 Verlängerung Kirchgässli via Kindergarten zum Sportplatz Grünau in Sirnach. Frist: kurzfristig.
- Nr. 54 Fusswegverbindung Flurhofstrasse - Birkenweg. Frist: mittel- bis längerfristig resp. im Zuge der Überbaung.
- Nr. 55 Fusswege Breitholzstrasse - Hochwachtstrasse in Sirnach gemäss dem gültigen Arealüberbauungsplan "Breitholz", Frist: kurz- bis mittelfristig, resp. im Zuge der Überbauung.
- Nr. 56 Fussweg Winterthurer- und Pumpwerkstrasse bei Parzelle 359, Frist: kurzfristig.
- Nr. 57 In Horben ist eine neue Fusswegverbindung zwischen der Schulstrasse und Eichholz/Taa zu erstellen. Zuständig ist die Gemeinde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Eschlikon. Frist: kurz- bis mittelfristig.

4.5.4 Fussgängerschutz an bestehenden Strassen

- Nr. 58 In Büfelden und an der Büfelderstrasse sind Massnahmen zum Schutz der Fussgänger zu prüfen. Zuständig ist die Gemeindebehörde. Frist: längerfristig.
- Nr. 59 Im Rahmen der Strassenraumgestaltung auf der Winterthurerstrasse im Abschnitt zwischen Hofen und der Q20 (Massnahme Nr. 7) sind insbesondere auch die Verhältnisse für die Fussgänger zu verbessern (fehlendes Trottoir auf der Nordseite, zu schmales Trottoir im Bereich Velo Peter). Zuständig ist die Gemeindebehörde. Frist: längerfristig.
- Nr. 60 An der Unterdorfstrasse in Sirnach wird ein Fussgängerschutz im Bereich zwischen der Traube und der Brückenwaage erstellt. Zuständig ist die Gemeindebehörde. Frist: mittelfristig.
- Nr. 61 Auf der Grünaustrasse in Sirnach wird vor der Einmündung in die Wilerstrasse ein Trottoir auf der nördlichen Seite erstellt. Zuständig ist die Gemeindebehörde in Zusammenarbeit mit dem Kanton. Frist: mittelfristig.
- Nr. 62 An der Wilerstrasse wird östlich der Flurhofstrasse das fehlende Trottoir ergänzt (vgl. Massnahme 33). Die Gemeindebehörde stellt dem Kanton einen entsprechenden Antrag. Frist: kurzfristig.
- Nr. 63 An der Frauenfelderstrasse in Sirnach wird im Bereich des Rest. Sonnenberg ein Fussgängerschutz erstellt. Frist: kurzfristig.

-
- Nr. 64 In der Bahnunterführung Breitholz in Sirnach wird auf der Ostseite ein Fussgängerschutz erstellt. Da damit ein Kreuzen von Motorfahrzeugen in der Unterführung nicht mehr möglich ist, muss diese entsprechend signalisiert werden (Signale 3.09 und 3.10). Zuständig ist die Gemeindebehörde. Frist: kurzfristig.
- Nr. 65 Auf der Winterthurerstrasse ist im Bereich des Restaurants Landhaus (Hofen) eine Querungshilfe für Fussgänger zu erstellen. Frist: kurzfristig.
- Nr. 66 An der Kreuzung Oberhofenstrasse / Feldstrasse / Kettstrasse in Sirnach werden Massnahmen geprüft, um die Sicherheit für die Fussgänger zu verbessern. Frist: kurzfristig.
- Nr. 67 In Busswil ist entlang der Hauptstrasse ein Trottoir im Abschnitt zwischen der Riedergasse und dem Haus "Rietblick" zu erstellen. Die Gemeinde stellt dem Kanton entsprechend Antrag. Frist: längerfristig.
- Nr. 68 In Wiezikon ist entlang der Verbindungsstrasse zwischen der Dorf- und der Fischingerstrasse ein Fussgängerschutz zu erstellen. Zuständig ist die Gemeinde. Frist: mittelfristig.

5 MASSNAHMENLISTE

Nr.	Massnahme	Priorität ¹ k = kurzfristig m = mittelfristig l = langfristig	Abhängig von Massnahme Nr.	Zusammenarbeit Koordination
	Motorisierter Individualverkehr			
1	A1-Anschluss Wil-West	m - l	7	Kt. TG, SG, IRPG
2	Spange Hofen (Nordtangente)	m - l	7	Kt. TG; TBA
3	Spange Grünau-Nord	m - l	8	Kt. TG; TBA (gestrichen gemäss Entscheid DBU)
4	Geschwindigkeitsdrosselung bei der Ortseinfahrt in Rosenberg und bei der Kreuzung Feldstrasse	k	2	Kt. TG; TBA
5	Verkehrsberuhigung Lindenstrasse	k - m		
6	Fischingerstrasse; Erhöhung Verkehrssicherheit und Attraktivität für Radfahrer	k - m	7,21,32	Kt. TG; TBA
7	Strassenraumgestaltung zur Verkehrsberuhigung auf der Winterthurerstr. südlich von Hofen und auf der Wilerstr.	l	1,2,6,32,34	Kt. TG; TBA
8	Verkehrsberuhigung auf der Frauenfelderstrasse auf dem südlichen Abschnitt	l	3	Kt. TG; TBA
9	Geschwindigkeitsdrosselung und Überquerungshilfe für Fussgänger auf der Wilerstrasse östlich Flurhofstrasse	k	33, 62	Kt. TG; TBA
10	Punktuell Verlangsamung Verkehr auf Hochwachtstrasse (Bereich Kuppe)	k - m		Kt. TG; TBA
11	Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet auf Frechtweg in Busswil	k		Kt. TG; TBA
12	Verbesserung der Sicherheit bei "Mösli" in Horben (Strassenführung)	m - l		Kt. TG; TBA
13	Verkehrsberuhigungsmassnahme beim Schulhaus Egg in Horben	k		Kt. TG; TBA
14	Umgestaltung der Knoten zur Verbesserung der Sicherheit: Busswil, "Chrüzstross", Hauptstrasse, Einmündung von Gloten	k - m		Kt. TG; TBA
15	Busswil, "Guethans", Hauptstrasse, Einmündung von Wilen. Reduktion der Geschwindigkeit auf der Kantonsstrasse			
16	Littenheid, Hauptstrasse / Anschluss Klinik			
17	Tempo 30-Zonen für alle Quartiere von Sirmach mit überwiegender Wohnnutzung	m		Kt. TG; TBA
18	Tempo 30-Zone in Busswil im Gebiet Frecht/Wiigarten	k		Kt. TG; TBA
19	Begegnungszone in Littenheid für das ganze Areal der Klinik	k		Kt. TG; TBA
20	Tempo 30-Zone für das ganze Siedlungsgebiet von Wiezikon östlich der Fischingerstrasse	k		Kt. TG; TBA
21	Parkierungskonzept Kerngebiet Sirmach	k - m	6	Kt. TG; TBA

¹ Kurzfristig = weniger als 5 Jahre, mittelfristig = 5 bis 15 Jahre, längerfristig = mehr als 15 Jahre

Nr.	Massnahme	Priorität ¹ k = kurzfristig m = mittelfristig l = langfristig	Abhängig von Massnahme Nr.	Zusammenarbeit Koordination
	Öffentlicher Verkehr			
22	Anpassung des Bahn- und Busangebotes	laufend		Kt. TG; DIV
23	Gewährleistung der bedürfnisgerechten Erschliessung von Busswil, Littenheid und Wiezikon mit öffentlichen Buslinien.	laufend		Kt. TG; DIV
24	Bedürfnisgerechte Verbindung mit öffentlichen oder para-öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen Sirmach und Busswil/Littenheid	m - l		Kt. TG; DIV
	Radfahrer			
30	Beibehaltung der regionalen Radwanderwege und der Schweizerischen Route 5 entsprechend dem bestehenden Signalisationskonzept	laufend		Nachbargemeinden
31	Radweg entlang Q20 auf die Westseite verlegen	k - m		Kt. TG; TBA
32	Erstellen eines Radfahrerschutzes auf der Fischingerstrasse	k - m	6,7	Kt. TG; TBA
33	Auf der Wilerstrasse aus Richtung Wil Radstreifen bis Flurhofstrasse verlängern	k	9,62	Kt. TG; TBA
34	Markierung einer Kernfahrbahn auf der Wilerstrasse zwischen Flurhofstrasse und Grünaustrasse prüfen	k	7	Kt. TG; TBA
35	Ausbau des Angebotes an Veloabstellplätzen bei kundenintensiven Einrichtungen	k		z.B. Grossverteiler
36	Vermeidung des gefährlichen Linksabbiegens auf der Hauptstrasse Richtung Wilen/Rickenbach (in Busswil) durch Erstellung eines Radweges auf der östlichen Seite	k		Kt. TG; TBA
37	Verbesserung der Situation für die Fussgänger und Radfahrer bei der Bahnunterführung zwischen Horben und Büfelden	m - l		Kt. TG; TBA, SBB
38	Verbesserung der Situation für die Fussgänger und Radfahrer an der Fischingerstrasse bei der Bahnunterführung und bis Höhe Rütibach	k - m		Kt. TG; TBA, SBB
39	Öffnung Verbindungswege für Radfahrer	m - l		Kt. TG; TBA,
	Skater			
45	Signalisation und Belagsanpassungen auf offiziellen Skating Routen	k - m		Kt. TG

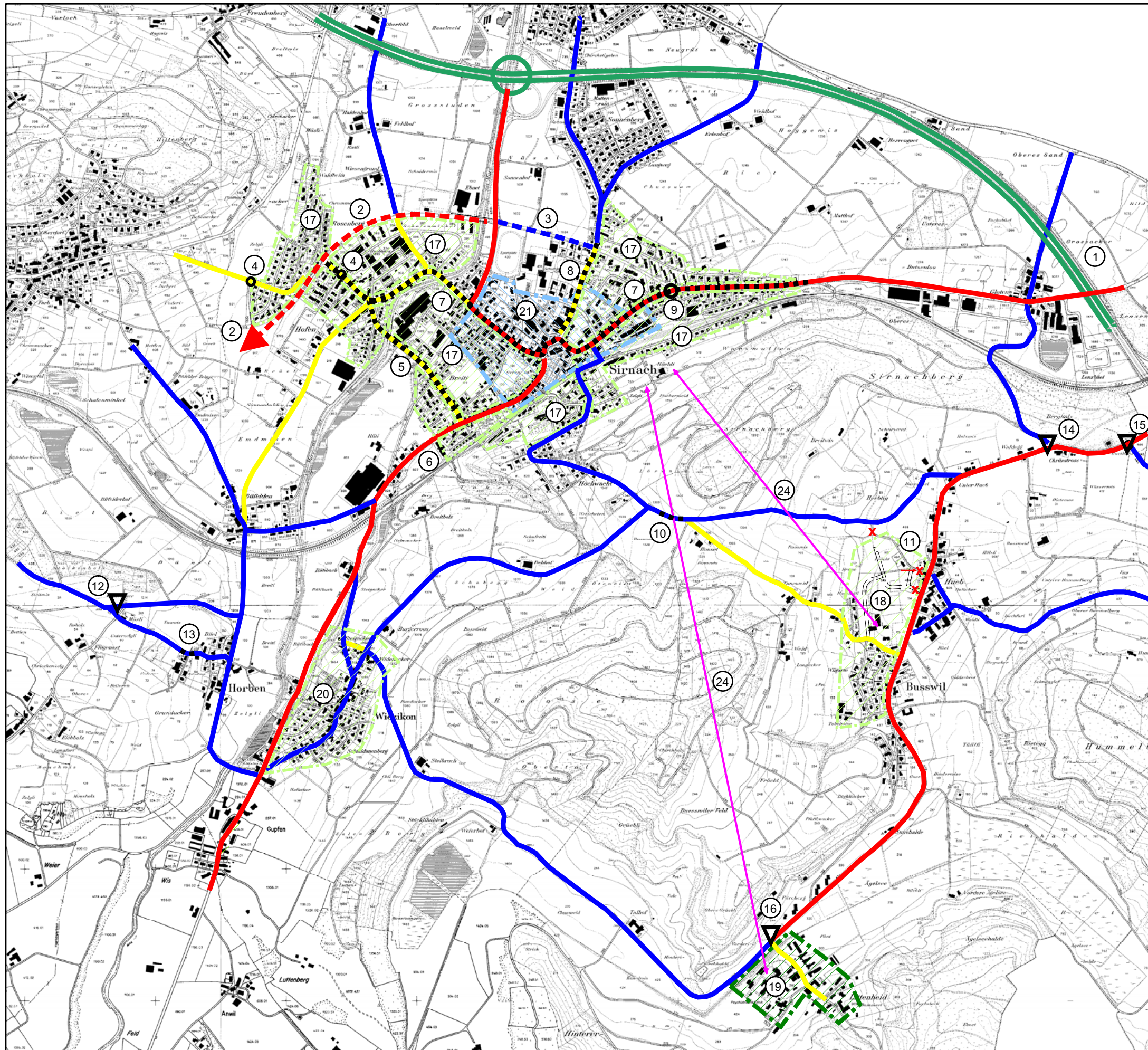
Nr.	Massnahme	Priorität ¹ k = kurzfristig m = mittelfristig l = langfristig	Abhängig von Massnahme Nr.	Zusammenarbeit Koordination
	Fussgänger			
50	Die Fuss- und Wanderwege sind in Bestand und Qualität zu erhalten	laufend		Kt. TG; TBA
51	Zur Ergänzung des Fusswegnetzes werden die folgenden neuen Fusswege erstellt: Haldenstrasse - Kanalstrasse	m - l		Arealüberbauungsplan Gestaltungsplan Arealüberbauungsplan Zuständig ist Kt. TG Gemeinde Eschlikon
52	Spange Breitestr. - Standbachstr. - Fischingerstr.	m		
53	Verlängerung Kirchgässli via Kindergarten zum Sportplatz Grünau	k		
54	Flurhofstrasse - Birkenweg	m - l		
55	Breitholz - Hochwachtstr.	k - m		
56	Fussweg Winterthurerstr. - Pumpwerkstrasse bei Parzelle 359	k		
57	Schulstrasse - Eichholz/Taa in Horben	k - m		
58	Fussgängerschutz in Büfelden und an der Büfelderstrasse	l		
59	Verbesserung der Verhältnisse für die Fussgänger an der Winterthurerstrasse im Abschnitt zwischen Hofen und der Q20	l	7	
60	Fussgängerschutz an der Unterdorfstrasse zwischen Traube und Brückenwaage	m		
61	Trottoir an der Grünaustrasse auf der nördlichen Seite vor der Einmündung in die Wilerstrasse	m		Kt. TG; TBA
62	Trottoir ergänzen an der Wilerstrasse östlich der Flurhofstrasse	k	9, 33	Kt. TG; TBA
63	Fussgängerschutz an der Frauenfelderstrasse im Bereich Rest. Sonnenberg	k		Kt. TG; TBA
64	Fussgängerschutz in der Bahnunterführung Breitholz	k		
65	Fussgängerschutz auf der Winterthurerstrasse im Bereich Restaurant Landhaus (Hofen)	k		Kt. TG; TBA
66	Fussgängerschutz bei der Kreuzung Oberhofen-/Feldstrasse	k		
67	Trottoir in Busswil entlang der Hauptstrasse im Abschnitt zwischen der Riedergasse und dem Haus "Rietblick"	l	36	Kt. TG; TBA
68	Fussgängerschutz in Wiezikon entlang der Verbindungsstrasse zwischen der Dorf- und der Fischingerstrasse	m		Kt. TG; TBA

Abkürzungen:

IRPG	Interkantonale Regionalplanungsgruppe Wil
TBA	Tiefbauamt des Kantons Thurgau
RPA	Amt für Raumplanung des Kantons Thurgau
DIV	Departement für Inneres und Volkswirtschaft

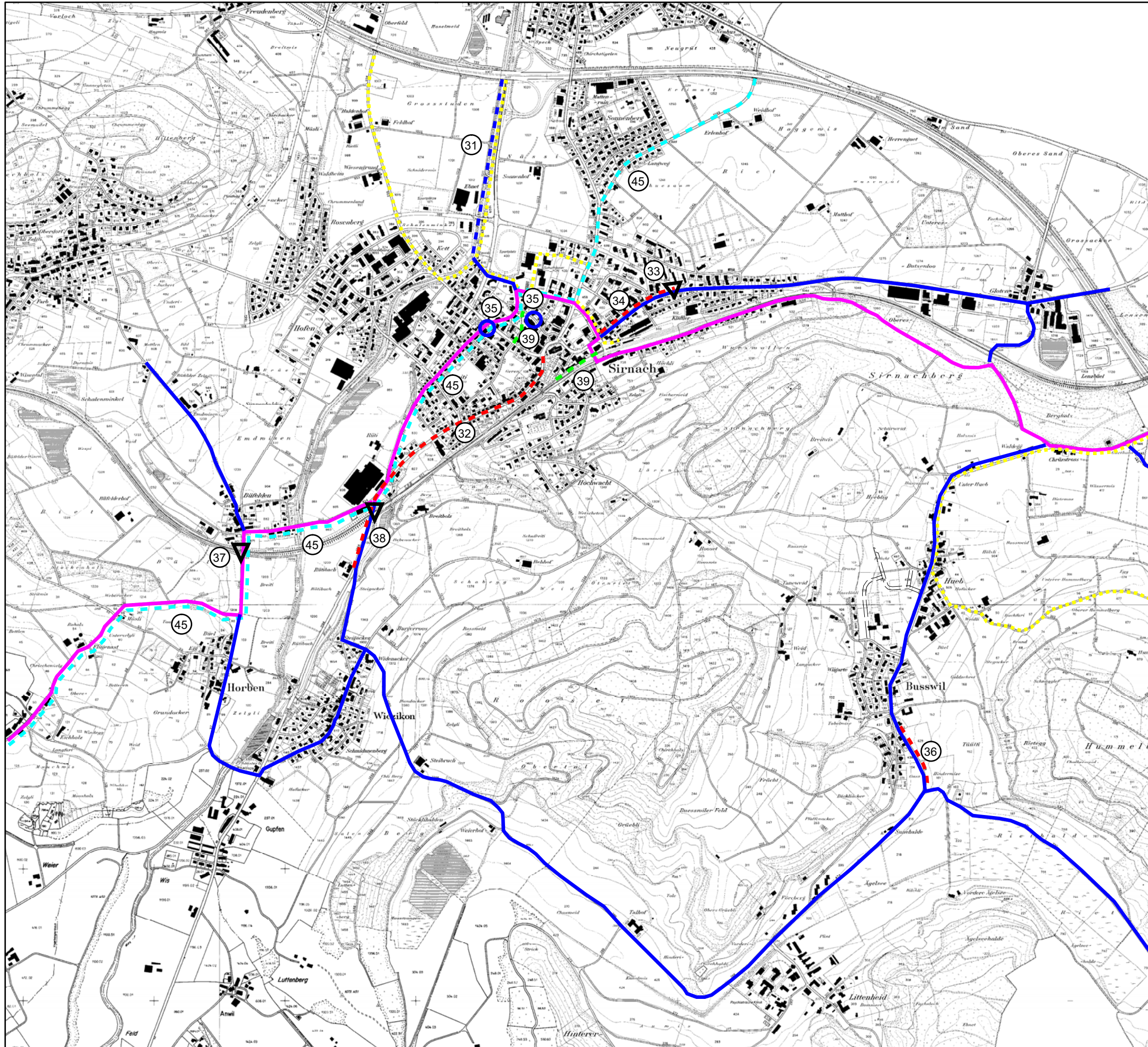
RICHTPLANKARTEN

Teilbereich
**Motorisierter Individualverkehr
und öffentlicher Verkehr**



Legende

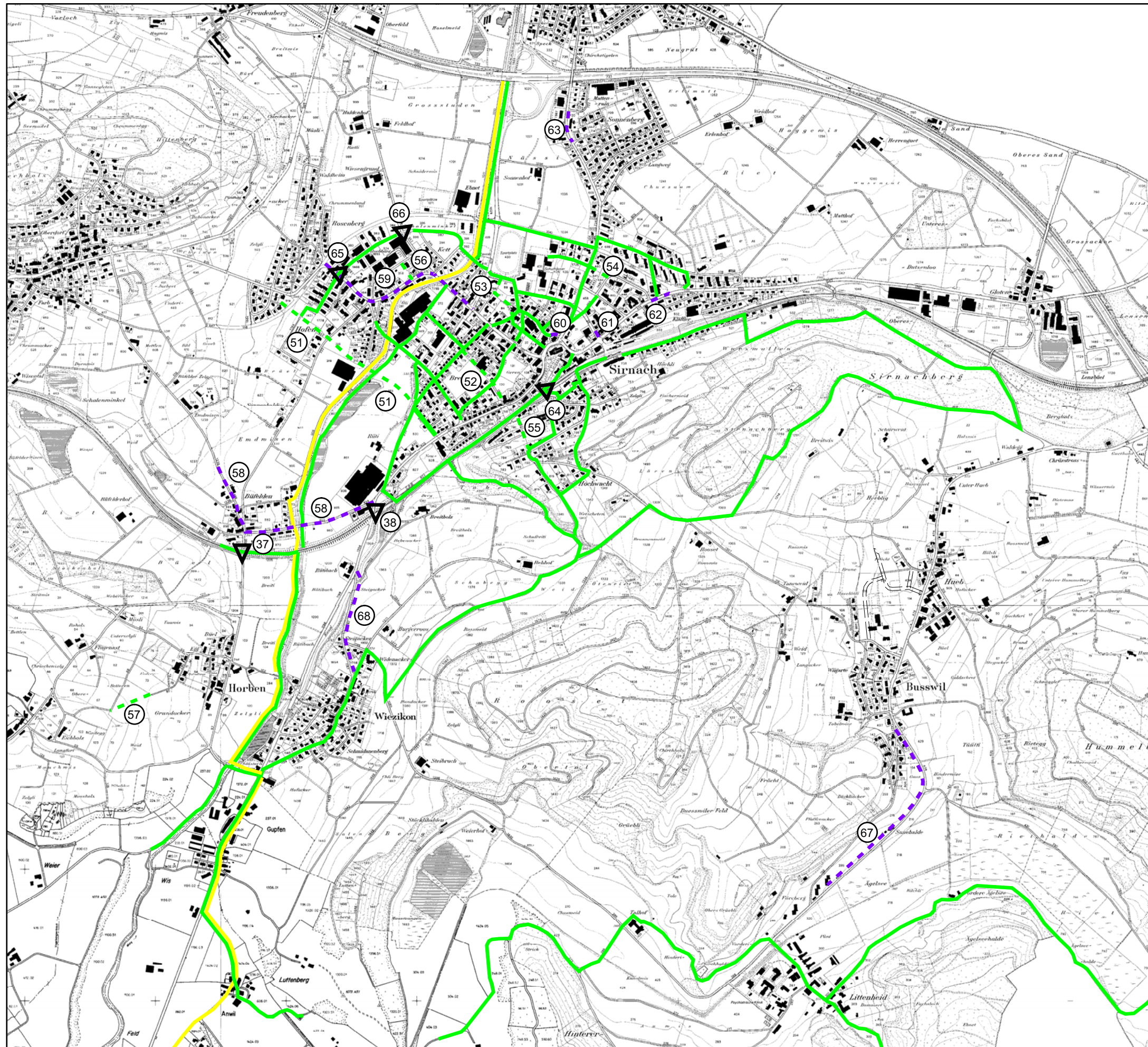
- | best. | geplant | |
|-------|---------|--|
| | | Autobahn N1 |
| | | Hauptverkehrsstrassen |
| | | Verbindungsstrassen |
| | | Sammelstrassen |
| | | Verkehrsberuhigung / Strassenraumgestaltung |
| | | Tempo 30 - Zonen |
| | | Begegnungszonen |
| | | Parkierungskonzept - Gebiet |
| | | ÖV-Verbindung |
| | | örtliche Sanierungsmassnahmen |
| | | Überquerungshilfe, Geschwindigkeitsdrosselung |
| | | Einbahnregelung |
| | | Fahrverbot für Motorfahrzeuge
(Zubringerdienst gestattet) |



Legende

- | best. | geplant | |
|-------|---------|---|
| | | Schweizerisches Radroutennetz |
| | | Regionales Radwegenetz |
| | | Öffnung der Verbindung für Radfahrer |
| | | Kantonale Skating Routen |
| | | Inoffizielle Skating Routen (Skatmaps) |
| | | Radfahrerschutz |
| | | Punktuelle Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit |
| | | Verbessertes Angebot an Veloabstellplätzen |

Teilbereich
Fussgänger



Legende

- | | | |
|-------|---------|--|
| best. | geplant | |
| | | Pilgerweg / Rundwanderweg TG |
| | | Fuss- / Wanderweg |
| | | Fussgängerschutz |
| | | Punktueller Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit |