

1.4 Ein- und Umzonungen

Einzonungen erfolgen in der Regel im Rahmen einer Gesamtüberprüfung der Rahmennutzungsplanung und liegen innerhalb des auf der Richtplankarte festgesetzten Siedlungsgebiets. Ausserhalb davon sind Einzonungen ausschliesslich im Rahmen der Kontingente (Festsetzung 1.1 B) sowie bei Abtausch (Festsetzung 1.1 C) möglich.

Planungsgrundsatz 1.4 A

Ein- und Umzonungen in eine Wohn-, Misch- oder Zentrumszone (WMZ) setzen voraus, dass

Festsetzung 1.4 A

- a) die Raumnutzerentwicklung gemäss Festsetzungen 0.3 C und D die Kapazität der bestehenden Bauzonen unter Berücksichtigung der Minstdichten gemäss Festsetzungen 1.2 A, B und C übersteigt (gemeindespezifische Auslastung über 100%),
- b) die ÖV-Erschliessungsqualität des Areals mindestens der ÖV-Gütekategorie D (Urbaner Raum) beziehungsweise der ÖV-Gütekategorie E (Kompakter Siedlungsraum, Kulturlandschaft) entspricht; bei Arealen im Urbanen Raum, die nur durch den Bus erschlossen sind, ist ein Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten erforderlich,
- c) die Siedlungsentwicklung, der Verkehr und die Freiräume aufeinander abgestimmt sind,
- d) die Vorgaben der übergeordneten Gesetzgebung eingehalten sind (insbesondere Art. 15 Abs. 2, 3 und 4 RPG und Art. 30 Abs. 1 bis RPV).

In folgenden Fällen kann von den unter Bst. a und b aufgeführten Bestimmungen abgewichen werden:

- bei Umzonungen von strategisch zweckmässig gelegenen, weitgehend überbauten Bauzonen, die nicht zu den WMZ zählen
- bei zweckmässigen Umzonungen von WMZ (inkl. Aufzonungen)
- bei Einzonungen im Zusammenhang mit massvollen Erweiterungen von in bestehenden Bauzonen ansässigen Betrieben gemäss Festsetzung 1.1 B Bst. a und Planungsgrundsatz 1.6 L
- bei Einzonungen gemäss Festsetzungen 1.1 B Bst. f und 1.4 B

Die gemeindespezifische Auslastung vergleicht die erwartete Raumnutzerzahl einer Gemeinde mit der vorhandenen Kapazität in den WMZ (15-Jahreshorizont). Der erwartete Raumnutzerzuwachs errechnet sich aus der gesamtkantonalen und der nach Raumtyp differenzierten Entwicklung der Raumnutzer (RN) gemäss Festsetzungen 0.3 C und D. Für

Erläuterungen

Erläuterungen

die Berechnung der Kapazitäten sind die Festsetzungen 1.2 A, B und C aus dem Kapitel «1.2 Mindestdichten» massgebend. Konkret errechnet sich die gemeindespezifische Auslastung damit nach folgender Formel:

$$\text{Gemeindespezifische Auslastung} = \frac{\text{Erwartete RN in WMZ}}{\text{Kapazität in WMZ}} \times 100$$

Ein Bedarf für zusätzliche WMZ durch Ein- oder Umzonungen kann geltend gemacht werden, wenn die gemeindespezifische Auslastung einer Gemeinde grösser ist als 100 Prozent (vgl. Festsetzung 1.4 A Bst. a).

Für die Beurteilung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist u.a. von Bedeutung, dass das übergeordnete Strassennetz das verursachte Verkehrsaufkommen aufnehmen kann. Im Weiteren ist die Erschliessung eines Gebietes durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) wichtig. Das Bundesamt für Raumentwicklung hat in einem «Grundlagenbericht für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung» im Jahr 2011 die vier ÖV-Güteklassen A bis D mitsamt den Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung definiert (höchste Anforderungen: Güteklasse A; niedrigste Anforderungen: Güteklasse D). Gebiete, die keine ÖV-Güteklasse aufweisen, können gleichwohl über eine Grundererschliessung durch den ÖV verfügen, die Erschliessungsgüte vermag jedoch den Mindestanforderungen der ÖV-Güteklasse D nicht zu genügen. Massgebend bei der Einstufung in ÖV-Güteklassen sind vor allem die Art der Verkehrsmittel und die Kursintervalle in der Zeitspanne zwischen 06.00 und 20.00 Uhr. Als Faustregel gilt, dass die ÖV-Güteklasse C bei Bahnlinien in etwa einem Halbstundentakt und bei reinen Busverbindungen einem Viertelstundentakt entspricht. Die ÖV-Güteklasse D entspricht bei Bahn und Bus einem Stundentakt. In weiten Teilen des Kantons Thurgau wird die ÖV-Güteklasse D durch reine Busverbindungen und den geforderten Stundentakt im Zeitintervall zwischen 06.00 und 20.00 Uhr erreicht (28 Abfahrten). Bereits eine einzige Taktlücke in den Nebenverkehrszeiten führt allerdings dazu, dass die ÖV-Güteklasse D nicht mehr erreicht wird, obwohl sich dadurch die ÖV-Erschliessungsqualität des betroffenen Gebiets nicht merklich verschlechtert. Die Berechnungsmethode des Bundesamts für Raumentwicklung ist damit auf die im Kanton Thurgau relativ häufig anzutreffenden Verhältnisse nicht optimal abgestimmt. Deshalb wurde eine neue ÖV-Güteklasse E definiert, die für Buslinien nicht mindestens 28 Abfahrten im Zeitintervall zwischen 06.00 und 20.00 Uhr verlangt (Stundentakt), sondern lediglich 20 Abfahrten. Die Verteilung der Gebiete, die gemäss Fahrplan 2016/2017

(Stichtag: 21. März 2017) mindestens ÖV-Güteklasse C, D oder E aufweisen, kann der in Kapitel «1.2 Mindestdichten» aufgeführten Übersichtskarte «Dichtetypen und ÖV-Erschliessung» entnommen werden.

Erläuterungen

Kleinflächige, direkt an die Bauzone angrenzende Einzonungen in WMZ sind möglich, sofern die Anforderungen von Festsetzung 1.4 A Bst. c und d erfüllt sind. Liegt die Einzonungsfläche ausserhalb des auf der Richtplankarte festgesetzten Siedlungsgebiets, wird das Kontingent gemäss Festsetzung 1.1 B Bst. f zur Arrondierung von WMZ beansprucht. Zweckmässige Einzonungen sind dabei möglich für:

Festsetzung 1.4 B

- a) rechtmässig erstellte, bestimmungsgemäss nutzbare und nachträglich zonenfremd gewordene Bauten und Anlagen,
- b) bestehende Zonenrandstrassen und deren nachweislich notwendigen Ausbau,
- c) Baulücken, in der Regel bis maximal 1000 m², die mehrheitlich an die Bauzone angrenzen.

Mit den beiden Festsetzungen 1.1 B Bst. f und 1.4 B wird auch im Bereich der WMZ ein Handlungsspielraum geschaffen, um in klar definierten Fällen auch bei einer gemeindespezifischen Auslastung unter 100 Prozent kleinflächige Einzonungen in WMZ (Arrondierungen) auch ausserhalb des auf der Richtplankarte festgesetzten Siedlungsgebiets vornehmen zu können.

Erläuterungen