www.ch-frauenfeld.ch

Geschäftsstelle
Industriestrasse 21
8500 **Frauenfeld**
info@ch-frauenfeld.ch

Postkonto: 85-7210-5

IBAN CH03 0900 0000 8500 7210 5

Frauenfeld, 14. Januar 2016

Vernehmlassung «Konzept Mobilität 2030»

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident

Sehr geehrte Damen und Herren Stadträtinnen und Stadträte

Wir bedanken uns für die Einladung zur Vernehmlassung zum o.e. Dokument. Der Einbezug einer interessierten Öffentlichkeit in Planungsprozesse und die Berücksichtigung von neuen Impulsen kann wesentlich zur Verbesserung des Ergebnisses beitragen, Leerläufe verhindern und Umsetzungsprozesse erleichtern.

Allerdings ergeben die für die Verkehrsplanung bedeutsamen Grundlagen sowie die Geschichte der entsprechenden Planungen, kommunalen Volksentscheide und kantonalen sowie eidgenössischen Aktivitäten zusammen genommen ein sehr komplexes Gefüge von Informationen. Sie alle zu kennen und im Auge zu behalten fordert das Milizsystem in hohem Mass. Einer sorgfältigen, transparenten Kommunikation seitens der planenden Ämter und Behörden muss denn auch ein hoher Stellenwert eingeräumt werden.

Wenig zielführend scheinen uns dementsprechend die Klassifikation von Planungsgrundlagen als nicht öffentliche Dokumente (wie z.B. die Machbarkeitsstudie zur «Stadtentlastung»), die Nichtoffenlegung der Methodik bei der Beurteilung der Schlüsselprojekte oder auch die Nicht-Publikation der beiden Behördenbeschlüsse zum Mobilitätskonzept (Ende Februar/Anfang März 2014).

Grundsätzliches

Die Argumentation für die Notwendigkeit eines Mobilitätskonzepts (S. 2) leuchtet nicht ein.[1] Wieso die komplexe Ausgangslage letztlich auf einen Vorschlag für paar wenige «Schlüsselprojekte» hinaus läuft, bleibt im Dunkeln.

Es liegt eine Fülle von planerischen Dokumenten vor, zu unterschiedlichen Zeitpunkten erstellt und mit unterschiedlichem rechtlichem Status sowie von unterschiedlicher Aktualität. Mit dem Richtplan Siedlung und Verkehr von 2011 verfügt der Stadtrat indessen bereits über die Planungsgrundlage, die vom Gemeinderat zur Kenntnis genommen und vom Departement für Bau und Umwelt (DBU) des Kantons Thurgau genehmigt wurde. Der Richtplan Verkehr stützt sich auf sorgfältig erarbeitete Grundlagen und Szenarien. Er wurde mittels breit abgestützter Projektorganisation zusammen mit den Gemeinden Gachnang

---

[1] Der dem Auftrag gewidmete Abschnitt 2.3 des M 2030 fällt sehr knapp aus. Unseres Wissens ergeht von Seiten des Kantons keine Vorgabe an die Gemeinden, ein Mobilitätskonzept zu erstellen. Der Spezialfall Frauenfeld wird ungenügend begründet.

und Felben-Wellhausen erarbeitet, hatte eine politische Begleitgruppe und bezog die Bevölkerung mit Workshops ein. Konkrete Planungen der Schlüsselprojekte hätten somit bereits nach Vorliegen des Verkehrsrichtplans in Angriff genommen werden können. Und dieser wäre auch Legitimation genug gewesen – ganz anders als das Konzept Mobilität 2030 (im Folgenden kurz M 2030 genannt).

Den strategischen Lösungsansatz – Siedlungsentwicklung nach innen und Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel – haben wir in unserer Stellungnahme klar positiv gewürdigt. Demgegenüber stellten wir als Schwäche fest, dass eine klare Prioritätensetzung zugunsten des Langsamverkehrs im Massnahmenteil fehlte. Solche und weitere Diskrepanzen zwischen Strategie und Massnahmen blieben leider in der vom DBU genehmigten Fassung weitgehend bestehen. Auch im M 2030 haben sie keinen Niederschlag gefunden, weder in der Ausgestaltung von Massnahmen noch in der zeitlichen Verortung ihrer Umsetzung.[2]

Die aktuellsten konkreten Aussagen der Stadt Frauenfeld zur Infrastruktur sowie zu Massnahmen der Steuerung des Verkehrs liegen im Agglomerationsprogramm (2. Generation) der Region Frauenfeld vor. Wie im Richtplan Verkehr (RV) haben allerdings einige Elemente der Verkehrsplanung seitens des Bundes (Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm 2. Generation)[3] eine andere Einschätzung in Bezug auf die Wirkung erfahren, wir erwähnen insbesondere die Stadtentlastung.

In diversen Stellungnahmen haben wir ausführlich darauf hingewiesen, dass mit den im Vergleich deutlich kostengünstigeren Massnahmen für den Langsamverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr vorwärtsgemacht werden und der mehrfachen Ablehnung des kostspieligen und wenig wirksamen Grossprojekts «Stadtentlastung» seitens der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger endlich Rechnung getragen werden muss. Mit Ausnahme des Umstands, dass die Wirkung einer Stadtentlastung auf die innerstädtische Verkehrssituation relativiert wird, hat sich in der Zwischenzeit sachlich nichts geändert, was eine Abkehr von der Philosophie des Richtplans Siedlung und Verkehr 2011 (Siedlungsentwicklung nach innen, Förderung des Langsamverkehrs) erfordern würde.

Stellenwert des Konzepts Mobilität 2030

Das Konzept Mobilität 2030 ist ein Planungsinstrument, das weder im Planungsrecht des Bundes (RPG) noch des Kantons (PBG) vorgesehen ist. Der Stellenwert und die Verbindlichkeit dieses Konzepts sind ungeklärt, ebenso die Schnittstellen zu anderen Planungen. Die Grafik *Einbettung und Abstimmung des Mobilitätskonzepts mit anderen Planungen* (Bericht S. 1) hilft nicht weiter, sondern zeigt die Unübersichtlichkeit eines Planungssystems, das allenfalls noch für Experten nachvollziehbar ist.

Charakteristisch für das vorliegende Mobilitätskonzept ist der Umstand, dass es von Stadt und Kanton gemeinsam erarbeitet wurde. Dies steht quer zum föderalistischen Planungsverständnis, wonach jeweils

---

[2] Das M 2030 rekapituliert auf den Seiten 2ff. Setzungen des Richtplans Siedlung und Verkehr. Umso erstaunlicher, dass mehrere Vorgaben dann weiter hinten relativiert werden bzw. Widersprüchlichkeiten bzw. Zielkonflikten nicht angegangen werden (vgl. z.B. Teilstrategie MIV).

[3] Auszüge aus dem Prüfbericht des ARE: S. 5: *„Die vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen lassen eine geringe Veränderung des Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs sowie eine leichte Abnahme der Lärm- und Luftbelastung in besiedelten Gebieten erwarten."*
S. 10: *„Die Agglomeration hat aufgrund des Agglomerationsprogramms der 1. Generation ihr Gesamtsystem kohärent weiterentwickelt, setzt jedoch im Strassennetz zu sehr auf Ausbauten statt in einem ersten Schritt vertieft das Potenzial eines flächendeckenderen Verkehrsmanagements auszuloten. Einige Massnahmen wie die Stadtentlastung sind nur schwer nachvollziehbar in das Programm eingebettet und widersprechen zum Teil der Ausrichtung der Entwicklung auf den öffentlichen Verkehr und auf eine Konzentration der Siedlungsentwicklung in der Agglomeration."*
Ebd.: *„Dennoch bleibt eine Dominanz des MIV bestehen. Das Potenzial eines flächendeckenderen Verkehrsmanagements wird z.B. nicht untersucht, entsprechende Massnahmen fehlen. Vielmehr geht die Agglomeration zu einseitig und mit einer sehr teuren Ausbaumassnahme die Frage der (nur punktuell) hohen Belastungen im Zentrum an."*

nur eine staatliche Ebene eine Planung erarbeitet und die nächst höhere die Planung genehmigt. Sollte mit diesem Dokument die Konkretisierung und schnelle Realisierung von Projekten mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung und –verlangsamung begünstigt werden, könnte das kooperative Vorgehen - pragmatisch betrachtet – allenfalls noch nachvollzogen werden. Kritisch zu bedenken ist allerdings, dass das hier gewählte Vorgehen die Planungsautonomie der Stadt Frauenfeld in Verkehrsfragen schleichend aushöhlen könnte. Dies zeigt sich etwa darin, dass den kantonalen Interessen an einer guten Erreichbarkeit des Zentrums Frauenfeld (Kantonshauptstadt!) für den motorisierten Individualverkehr ein höheres Gewicht eingeräumt wird als den Interessen der lokalen Bevölkerung an einer stadtverträglichen Mobilität[4].

Der rechtskräftige Richtplan Siedlung und Verkehr geht auf jeden Fall dem Mobilitätskonzept vor und kann nicht durch Festlegungen des Mobilitätskonzepts geändert werden. Gegen diese Prämisse verstösst das Mobilitätskonzept unter anderem, wenn Schlüsselprojekte des Richtplans wie die S-Bahnhaltestelle Langdorf (ÖV 3.1) oder die Umgestaltung Rheinstrasse-Rathausplatz (SN 2.4)[5] neu beurteilt und in der Prioritätenliste nach hinten verschoben werden (M 2030 S. 28). Falls hier tatsächlich neue Erkenntnisse oder geänderte Verhältnisse vorliegen, müsste der Richtplan Siedlung und Verkehr auf dem gesetzlich vorgeschriebenen Weg angepasst werden. Die «Abkürzung» über das Mobilitätkonzept ist nicht zulässig.

Die Funktion des Mobilitätskonzepts und damit sein Mehrwert kann einzig darin bestehen, die Vorgaben des Richtplans Siedlung und Verkehr zu konkretisieren (Projekte, Finanzierung, zeitliche Umsetzung). Das Konzept M 2030 hat diese Chance leider nur teilweise genutzt. Einmal mehr werden Leitsätze und Ziele auf (zu) hoher Flughöhe festgelegt, es werden Zielkonflikte benannt, ohne sie zu lösen, und es werden die Instrumente zeitgemässer Verkehrsplanung (Mobilitätsmanagement, Koexistenz der Verkehrsteilnehmer, Verkehr verstetigen) abgehandelt, ohne sie inhaltlich und örtlich auf die Verhältnisse in Frauenfeld herunterzubrechen. Wir brauchen jedoch nicht eine neue Gesamtschau, sondern den fachlichen und politischen Willen, entsprechende, der Stadt Frauenfeld dienende Massnahmen und Lösungsstrategien festzulegen, *dies insbesondere auch seitens des Kantons*.

Das Mobilitätskonzept fällt insbesondere bei den verkehrspolitischen Zielsetzungen für den motorisierten Individualverkehr klar hinter den Richtplan Siedlung und Verkehr 2011 zurück. Dies veranschaulicht folgendes Beispiel:

- Im Richtplan Verkehr ist eine Aufwertung des öffentlichen Strassenraums in der Innenstadt festgelegt, die sofort, kurz- und mittelfristig umgesetzt werden muss (SN 2.4). Konkret sollen die *Aufenthaltsflächen vergrössert*, die Querungssituation verbessert, die Behinderung des öffentlichen Verkehrs reduziert, die Verkehrssicherheit erhöht sowie der *Verkehrsfluss verlangsamt* und verstetigt werden. Als zentrale Massnahme ist in der Karte Teilrichtplan Strasse eine *Tempo 30-Zone* festgesetzt, die *flächendeckend* die Innenstadt umfasst (u.a. Rheinstrasse, Rathausplatz, Promenade, Vorstadt).[6]
- Demgegenüber schlägt das Mobilitätskonzept ganz andere Töne an (M 2030, S. 7): *„Die Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr bleiben grundsätzlich gleich gross“* (d.h. keine Vergrösse-

---

[4] Dies war im Richtplan Siedlung und Verkehr noch anders: Dort wurde (zu Recht) kritisiert, dass die Hauptverkehrsstrassen in der Innenstadt von Frauenfeld *stark durch ihre verkehrliche Funktion bestimmt* seien und sich ihre Gestaltung an den Anforderungen des Mfz-Verkehrs orientiere (siehe SN 2.4., Ausgangslage).

[5] Im M 2030 (S. 28) wird ausgeführt, dass das Projekt Rheinstrasse - Rathausplatz in einem *extremen Spannungsfeld verschiedenster Interessen* stehe. Deshalb müsse eine abgestimmte Planung vorgenommen werden, die einen gewissen Zeitraum benötige. Man wird den Verdacht nicht los, dass hier nicht ernsthaft nach Lösungen gesucht wird und die seinerzeitige Vision eines attraktiven städtischen Boulevards Rheinstrasse langsam zu Grabe getragen wird.

[6] Mit Ausnahme der Begegnungszone und dem temporären Fahrverbot in der Altstadt, die als Erfolgsgeschichte zu werten sind, ist allerdings nichts davon umgesetzt worden.

rung der Aufenthaltsflächen für Fussgänger wie im Richtplan vorgesehen). Und weiter: *„Die heutigen Verkehrskapazitäten und Durchfahrtszeiten für den motorisierten Individualverkehr werden jederzeit gewährleistet"* (d.h. keine Verlangsamung des Verkehrs). Der in der Fachwelt unbestrittene Lösungsansatz «Tempo 30 auf Hauptstrassen in der Innenstadt» wird im Mobilitätskonzept mit keinem Wort erwähnt[7].

Die Ambivalenz, die sich durch das gesamte Konzept M 2030 zieht, ist auf diesem Hintergrund zu verstehen. Einerseits umschreibt es die so genannte stadtverträgliche Mobilität in Richtung eines veränderten Modalsplits[8] zulasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) (vgl. M 2030 S. 7). Bereits unmittelbar danach, im folgenden Abschnitt, stellt er diesen Vorsatz aber in Frage *(„Die heutigen Verkehrskapazitäten und Durchfahrtszeiten für den motorisierten Individualverkehr werden jederzeit [sic] gewährleistet.", S. 7 M 2030). Und: „Der zu erwartende Mehrverkehr wird vor allem [Hervorhebung CH] durch die Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr und auf den Langsamverkehr abgewickelt."*

Hegemonie des Kantons in der städtischen Verkehrspolitik?

Die Konzeptgeber, Kanton Thurgau und Stadt Frauenfeld, gehen offen kundig nicht davon aus, dass sich allein mit Steuerungsmassnahmen im Verkehr (ruhender Verkehr/Parkierungskonzept, Temporeduktionen, Priorität für ÖV und Langsamverkehr) sowie in der Siedlungsentwicklung der Modalsplit zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs beeinflussen lasse. Anstatt die Stadt Frauenfeld bei der Erreichung des Ziels eines stadtverträglichen Verkehrs zu unterstützen, denkt man im DBU – so muss man jedenfalls annehmen – offenbar immer noch an die Stadtentlastung und deren (nicht belegte ausreichende) Wirksamkeit. Sinnvoll und dringend nötig wäre indessen ein Planungsstopp für Entlastungsstrassen. Tatsächlich hat Frauenfeld im schweizerischen Vergleich ein kleines «Problem», wurde doch die Mitfinanzierung einer allfälligen Entlastungsstrasse mit Verweis auf deren sehr begrenzte geringe Wirksamkeit zur Reduktion des innerstädtischen Verkehrs sowie die drohende Konkurrenzierung des geplanten 15-Minuten-Takts der fw-Bahn und damit die Unmöglichkeit der Veränderung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs vom Bund abgelehnt.

Die Absichtsbekundungen für die Entwicklung der Innenstadt sowie dafür notwendige verkehrsberuhigende Massnahmen reichen bis in die 90er-Jahre zurück. Noch älter ist der Traum von diversen Varianten einer Stadtentlastung, der ab 1970 mehrfach zu jähem Erwachen führte. Der Frauenfelder Souverän hat in den vergangenen 45 Jahren (!) nie Bereitschaft gezeigt, mit einer Hauruckübung das so genannte «Verkehrsproblem» der Stadt – meist verstanden als «Problem» des MIV – zu lösen. Heute sehen wir, dass sich der Souverän durchaus rational verhalten hat: Der Murgauenpark wäre nicht möglich geworden, und

---

[7] Gemäss Art. 2 Abs. 6 der Signalisationsverordnung des Bundes (SSV, SR 741.21) ist der Einbezug eines Hauptstrassenabschnittes in eine Tempo-30-Zone grundsätzlich zulässig, wenn die Anforderungen gemäss Art. 108 SSV erfüllt sind und besondere örtliche Gegebenheiten (z.B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) vorliegen (vgl. auch BGE 136 II 539 betr. Durchgangsstrasse in Münsingen). Gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV ist Tempo 30 zulässig, wenn damit dem Schutzbedürfnis bestimmter Strassenbenützer (Fussgänger, Velofahrer) Rechnung getragen, wenn der Verkehrsablauf verbessert und wenn die Umweltbelastung reduziert werden kann. Diese Voraussetzungen sind in der Innenstadt von Frauenfeld ohne weiteres erfüllt.

[8] Die Aussagen zum Modalsplit können nicht befriedigen. Wir erwarten generelle Zielvorstellungen zum Modalsplit des Gesamtverkehrs, nicht lediglich Angaben zur anvisierten Aufteilung des erwarteten Verkehrs*wachstums* auf die Verkehrsträger.
Angaben zum IST-Zustand wären erhellend. Abschnitt 2.7 ist die Bankrotterklärung planerischer Eingriffe. Eine Hypothese könnte ja lauten, dass sich die Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer aufgrund externer Faktoren (bauliche Eingriffe, Verkehrsmanagement, Zuschläge auf dem Benzinpreis, Angebot, Komfort und Effizienz des ÖV usw.) anders zu verhalten beginnen, etwa immer ähnlicher zur Bevölkerung der Stadt Zürich. Oder: Solange Quartierbewohnerinnen und –bewohner auf den Sammelstrassen ungehindert ihren Anspruch auf Tempo 50 (subjektiv auch höher) einlösen, ist von ihnen kaum ein rücksichtsvolles Fahren im innerstädtischen Verkehr zu erwarten.

die immer noch bestehenden Optionen für die Gestaltung des innerstädtischen Murguferraums wären hinfällig, hätten die Stimmbürgerinnen und –bürger nicht mit deutlichen Abstimmungsergebnissen den unzeitgemässen Planungen (Murguferhochstrasse, Verlängerung Breitenstrasse) eine Abfuhr erteilt.

Klar und breit geschätzt werden die Anstrengungen des Departementes Bau und Verkehr, im Zuge von neuen Erschliessungen sowie Sanierungsarbeiten an Werkleitungen und Strassen Verbesserungen für Radfahrer und Fussgänger zu erzielen. Indessen zeigen sich Bürgerinnen und Bürger regelmässig verärgert, dass auf den Hauptverkehrsstrassen im Zentrum, den Kantonsstrassen, keine spürbare Beruhigung des Verkehrs und grössere Sicherheit erreicht wurden. Dass sich subjektive Unmutsäusserungen einzelner «besorgter Einwohner» über ein «Frauenfelder Verkehrschaos» einzig am Vorsteher des Departements Bau und Verkehr der Stadt Frauenfeld entladen, erachten wir als deplatziert.

Tatsächlich müssen wir davon ausgehen, dass die Stadt Frauenfeld gar nicht über den kreativen Spielraum verfügt, um eine grundsätzlich neue Verkehrspolitik, eben eine stadtverträgliche Verkehrspolitik einzuleiten und einen Modalsplit anzustreben, der sich im Vergleich mit anderen semiurbanen Zentren sehen lassen darf: Das Dispositiv des Konzepts M 2030 offenbart eine übermässig starke Einflussnahme bzw. bremsende Wirkung des Kantons auf die Verkehrsplanung der Stadt. Unseres Erachtens ist die in §3 Abs. 1 zum Ausdruck gebrachte Absicht des Gesetzes über Strassen und Wege nicht gewährleistet.[9] Gar nicht einer Erwähnung wert sind auch die in den §§ 4 (Grundsätze für Planung, Bau und Unterhalt), 9 (Abtretung von Kantonsstrassen) sowie 13 (Versuchsphasen) vorgesehenen Optionen.

Keine Konkretisierungen, Lücken, nicht nachvollziehbare Prioritätensetzung

Prägnant formuliert, ruft das Konzept M 2030 das Bild vom «alten Wein in neuen Schläuchen» hervor. Wenn die Bürgerschaft vom M 2030 mit Recht etwas erwartet, dann eine Konkretisierung des Richtplans Verkehr bzw. dessen diverser Teilrichtpläne: Mit der schon lange vom Volk gutgeheissenen Veloinitiative, dem Fussgänger- und Velocheck (2009) sowie dem Richtplan Siedlung und Verkehr liegen die Positionen der Bevölkerung seit Jahren auf dem Tisch. Spätestens nach Verabschiedung des RV wäre der zügigen Umsetzung der Massnahmen zugunsten eines effizienten ÖV und des Langsamverkehrs nichts im Wege gestanden.

Da das M 2030 weitgehend wenig konkret bleibt und an mehreren Stellen vielmehr von weiteren Konzepten die Rede ist, ist es schwierig, Lücken auszumachen. Indessen fällt auf, dass nirgends die Rede ist bspw. von der Bewirtschaftung von Firmenparkplätzen oder von erwartbaren Effekten einer künftig wachsenden Verbreitung von E-Bikes (die das Argument der «ungünstigen Topographie» der Stadt zumindest relativieren). Dass solche Massnahmen bis spätestens 2017 («Grundlagen») konkret vorliegen und dann zügig umgesetzt werden, ist im Moment einfach zu hoffen.

Gemäss unserem Dafürhalten sind prioritär Massnahmen mit Signalcharakter und Wirkung für den ÖV sowie den Langsamverkehr zu definieren und umzusetzen. Insofern erstaunt es, dass z.B. die Umsetzung des Verkehrsmanagements frühestens ab 2023 einsetzt, das Konzept Innenstadt ebenso (!), ein Radstreifen bergwärts Thundorferstrasse frühestens auf 2026 geplant ist oder Aufwertungsmassnahmen im Quartier («Quartierzentren») zwar in der Übersicht S. 26 erwähnt werden, der Grund für deren späte zeitliche Ansetzung aber in den Erläuterungen ausbleibt.

Unsägliche zeitliche Verzögerungen

Bereits der Vergleich von RV sowie Agglomerationsprogramm 2 mit M 2030 zeigt einige Verzögerungen in der Umsetzung geplanter Vorhaben. Uns interessiert, weshalb dem so ist, wobei wir als mögliche Gründe

[9] Vgl. TG Rechtsbuch 725.1: *„Kanton und Gemeinden planen ihre Strassen und Wege. Sie stimmen diese aufeinander ab.“*

neben der Haltung des Kantons auch die ungenügende Personalkapazität auf Stufe Kanton und Stadt vermuten. Sollte Letzteres zutreffen, müssten die Stimmbürgerinnen und –bürger dringend Kenntnis davon bekommen und über eine Mittelaufstockung befinden. Andernfalls sehen wir eine zügige Umsetzung der wichtigsten Massnahmen in Frage gestellt.

Auffallend am Konzept M 2030 ist, dass zahlreiche Massnahmen, die dem Ziel der Förderung des Langsamverkehrs und ÖV dienen würden, zurückgestellt wurden – oft 5 Jahre und mehr, so z.B. die S-Bahn-Haltestelle Langdorf (RV: 2015 – 2018, jetzt 2023 – 26, obwohl die S-Bahn-Haltestelle Hüttlingen-Mettendorf offenbar bereits ab 2018 nurmehr im Stundentakt bedient werden wird).

Erstaunen ruft schliesslich die Zahl bzw. die zur Auswahl stehenden Schlüsselprojekte hervor, ebenso die minimalistische Darstellung der Beurteilungsmethodik und des Ergebnisses.

Fazit

Mit dem Konzept 2030 gewinnt die Bevölkerung Frauenfelds keine Klarheit über die tragenden, d.h. wirksamen Eckpfeiler einer stadtverträglichen Verkehrspolitik. Sie kann sich keine Vorstellungen machen vom künftigen öffentlichen Raum und ebensowenig von der Finanzierung, die zu stemmen sein wird. Wir haben den Verdacht, dass in den zuständigen Ämtern insbesondere des Kantons bei diesem Thema vor allem an die technische Lösung eines planerischen Problems gedacht wird. Dabei geht es doch viel mehr um die *Gestaltung der Stadt in der wir uns gerne bewegen*.

Dafür braucht es eine ganzheitliche Sichtweise, die das Konzept zwar ankündigt, die in den angedachten Massnahmen aber nicht richtig deutlich wird. Kanton und Stadt bleiben den Beweis schuldig, dass es ihnen Ernst ist mit einer Trendwende im Verkehrsverhalten.

Anträge

1. Das Mobilitätskonzept 2030 ist so anzupassen, dass die Vorgaben des Richtplans Siedlung und Verkehr 2011 vollumfänglich eingehalten sind.
2. Die Priorisierung der Massnahmen soll sich primär an der Dringlichkeit des Handlungsbedarfs gemäss Richtplan Siedlung und Verkehr 2011 orientieren.
3. Als generelles Ziel sind zusätzliche Aufenthaltsflächen für Fussgänger in das M 2030 aufzunehmen.
4. Der Stadtrat entwickelt partizipativ (Politik, Bevölkerung, Fachleute – ohne Verkehrsplaner, Strassenbauer und Tiefbauämter) ein Leitbild «Gestaltung öffentlicher Räume, Plätze und Lebensadern» und richtet die weitere Planung, insbesondere Richtpläne daran aus.
5. *Seite 7, Abschnitt 3.2:* Als zusätzliches Kriterium einer stadtverträglichen Mobilität sind *Verträglichkeitsprobleme zwischen Siedlung und Verkehr* zu berücksichtigen[10].
6. Unter *Teilziele* (Seite 8) ist zusätzlich der Aspekt *Sicherheit* explizit zu erwähnen.
7. Das Mobilitätskonzept 2030 ist im *Kapitel 8. Umsetzungspläne* wie folgt zu ergänzen:
   a) Auf der Promenadenstrasse und auf der Zürcherstrasse im Abschnitt Vorstadt bis Zeughaus ist bis spätestens Ende 2017 eine Tempo 30-Zone einzuführen.
   b) Nach Abschluss der Bauarbeiten am Postgebäude ist eine Umgestaltung der Rheinstrasse (südlich

[10] Vgl. hierzu S. 25 der Broschüre *Standards Kantonsstrassen. Arbeitshilfe.* Tiefbauamt des Kantons Bern. Direktion BVE 2012.
http://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/berner_modell.assetref/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_ST_KS_AH_Standards_Kantonsstrassen.pdf

Bahngleis bis und mit Rathausplatz) zu realisieren, die eine Tempo 30-Zone, bessere Querungsmöglichkeiten sowie Massnahmen zur Priorisierung des Stadtbusses umfasst.

8. Auf weitere Studien zu Entlastungsstrassen ist zu verzichten.
9. Fuss- und Veloverkehr: Die Stadt Frauenfeld gibt sich ein verbindliches Ziel bezüglich Modal Split im Jahr 2030 entsprechend den Zielen in Richtplan und Mobilitätskonzept. Die Massnahmen[11] richten sich auf dieses Ziel aus.
10. Die Stadt Frauenfeld prüft die Übernahme der Kantonsstrassen in der Innenstadt als Massnahme zur Stärkung der Planungsautonomie.
11. Der Kanton Thurgau und die Stadt Frauenfeld erarbeiten je ein (möglichst aufeinander abgestimmtes) Mobilitätsmanagement für das Personal und die Besucher ihrer Verwaltungen.
12. Die Kosten/Nutzenanalyse zur Beurteilung der Schlüsselprojekte (M 2030 S. 23) ist zu veröffentlichen.
13. Die vorhandenen Studien/Berichte zu den Schüsselprojekten (siehe Liste M 2030 S. 23), die im Auftrag von Stadt und Kanton erstellt wurden, sind auf der Website der Stadt Frauenfeld zu veröffentlichen. Dazu gehören insbesondere die Studien/Berichte zur Zürcherstrasse Ost und zur Arealentwicklung Langdorf (u.a. Bericht vom Juli 2013).

Erlauben Sie uns noch zwei abschliessende Bemerkungen. Wie eingangs erwähnt, begrüssen wir die Möglichkeiten zur Bürgerpartizipation, darunter auch Vernehmlassungsverfahren. Mit Blick auf die Vernehmlassung zum M 2030 möchten wir aber beliebt machen, Vernehmlassungsunterlagen so aufzubereiten, dass sie einer interessierten Bürgerschaft auch zugänglich sind. Sprechen sie lediglich einen sehr kleinen Kreis von Personen an, die in der Lage sind, den Gegenstand materiell zu erfassen und problematische Punkte zu erkennen, verfehlt eine öffentliche Vernehmlassung ihre Zweckbestimmung. Wir stellen fest, dass «Mobilität 2030» diesbezüglich die wünschbare Qualität nur bedingt erreicht. Zum einen ist das M 2030 in sich an verschiedenen Stellen widersprüchlich, zum andern fehlen wichtige Informationen, darunter insbesondere die Bewertungskriterien zur Priorisierung der Schlüsselprojekte.

Des Weiteren schlagen wir Ihnen vor, bei künftigen Planungen vermehrt verwaltungsexterne Begleitgruppen vorzusehen. Sie erhalten dadurch frühzeitig mehr Rückmeldungen von ortskundigen BürgerInnen und können so auch – dank Vermeidung von blinden Flecken – Unstimmigkeiten rechtzeitig wahrnehmen.

Für die sorgfältige Prüfung und Berücksichtigung unserer Anträge und Anregungen danken wir Ihnen im Voraus.

Freundliche Grüsse

Chrampfe & Hirne
Für die Arbeitsgruppe Verkehr

i.A. Charles Landert

[11] Etablieren eines klar erkennbaren und ausgeschilderten Fuss- und Radwegnetzes, dessen Gestaltung, Planung und Realisierung sich an den Bedürfnissen der Bevölkerung im Alltagsverkehr orientiert. Hierfür ist die IST-Situation besser, d.h. datengestützt zu dokumentieren (wie das bereits für den MIV und den öV erfolgt.

Anhang

Materialien aus dem ARE-Bericht zum Agglomerationsprogramm 2

S. 11: „Schwächen:
- Die MIV-Belastungen bleiben hoch, insbesondere im Agglomerationszentrum, wodurch die Sicherheitsrisiken insbesondere bei Schwachstellen 2. Kategorie, welche nicht systematisch angegangen werden, unverändert bleiben."

S. 18: Halbanschluss Felben/Pfyn (Änderung der Priorisierung von A auf C) „Der Halbanschluss ist weder für die Nationalstrasse noch für die Agglomeration dringlich umzusetzen. Mit dem Kapazitätsausbau Oststrasse und bei Bedarf zusätzlichem Verkehrsmanagement ist der Bedarf für den Anschluss Felben/Pfyn nicht gegeben. Zudem würde durch diesen Halbanschluss die MIV-Erreichbarkeit des Umlandes der Agglomeration weiter verbessert und die Konkurrenzfähigkeit des ÖV geschwächt. Der Bedarf für einen weiteren Anschluss ist auch aufgrund des geringen Abstands zum Anschluss Müllheim/ Grüneck - wo ebenfalls eine Entwicklung geplant ist - nicht nachgewiesen.
Der nördliche Teil des Halbanschlusses liegt im Bundesinventar der Auengebiete von nationaler Bedeutung."

S. 19: „Stadtentlastung Frauenfeld (B → C): „Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend.
Die Stadtentlastung weist im schweizweiten Vergleich zwar einen hohen Nutzen auf, jedoch sind die Kosten deutlich zu hoch, um eine Unterstützung zu rechtfertigen. Zudem wurde nicht aufgezeigt, was mit einer Erweiterung des Verkehrsmanagements (das bisher auf die Innenstadt fokussiert war) erreicht werden könnte. Mit den beiden Autobahnanschlüssen und gezieltem Verkehrsmanagement besteht noch ein ungenutztes Potenzial zur Entlastung des Zentrums. Die Stadtentlastung schafft auch eine deutliche Erhöhung der MIV-Kapazität und eine Verbesserung der MIV-Erreichbarkeit. Es verbleibt ein hoher Ziel-/Quellverkehr auf dem bestehenden Netz, was weiterhin zu belasteten Hauptachsen in Frauenfeld führt. Langfristig widerspricht sie dem Ziel einer höheren Nutzung des ÖV. Der geplante Stadttunnel konkurrenziert den 15'-Takt auf der fw-bahn."

S. 20 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B in den kantonalen Richtplänen.
„Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.
Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerations-programms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung" (FS) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis" (ZE) empfohlen.

Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

ARE-Code	***Nr. AP***	**Massnahme**
4566.2.001	RZ 2.1	Konzept Innenstadt, Phase 2
4566.2.003	RZ 2.3	Umgestaltung Bahnhofplatz
4566.2.009	RZ 2.7	S-Bahnhalt Frauenfeld Langdorf

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

4566.2.021	*RZ 2.6*	*Masterplan ESP Langendorf Frauenfeld"*