



Medienmitteilung 19. Januar 2016

Vernehmlassung «Konzept Mobilität 2030»*

Mit dem Richtplan Siedlung und Verkehr 2011 verfügt der Stadtrat Frauenfeld bereits über ein Konzept für die Verkehrs- und Siedlungsplanung. Das Dokument stellt für die städtische Behörde die verbindliche Grundlage dar, um konkrete Projekte auszuarbeiten und zu realisieren. Das verdankenswerterweise in die Vernehmlassung geschickte Konzept Mobilität 2030 erfüllt allfällige Hoffnungen auf konkrete nächste Schritte (Projekte, Prioritäten, zeitliche Umsetzung, Kosten) allerdings mitnichten.

Einmal mehr werden Leitsätze und Ziele auf (zu) hoher Flughöhe festgelegt. Schon lange bekannte Zielkonflikte bleiben ungelöst. Und die Instrumente zeitgemässer Verkehrsplanung (Mobilitätsmanagement, Koexistenz der Verkehrsteilnehmer, Verkehr verstetigen) werden ohne inhaltliche und örtliche Konkretisierung für Frauenfeld abgehandelt.

Das Konzept Mobilität 2030 verschiebt bekannte Entwicklungsprojekte und fällt zudem auch klar hinter den Richtplan Siedlung und Verkehr 2011 zurück, insbesondere bei den verkehrspolitischen Zielsetzungen für den motorisierten Individualverkehr. So ist im Richtplan Verkehr 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 *Verkehrfluss verlangsamt* und verstetigt werden. Als zentrale Massnahme ist eine *Tempo 30-Zone* festgesetzt, die *flächendeckend* die Innenstadt umfasst (u.a. Rheinstrasse, Rathausplatz, Promenade, Vorstadt).

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 Vergrösserung 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.

Chrampf & Hirne (CH) befürchtet, das gewählte Vorgehen – Kanton und Stadt erarbeiten gemeinsam ein städtisches Mobilitätskonzept – könnte die Planungsautonomie der Stadt Frauenfeld in Verkehrsfragen schleichend aushöhlen. Solange den kantonalen Interessen an einer guten Erreichbarkeit des Zentrums Frauenfeld (Kantonshauptstadt!) für den motorisierten Individualverkehr ein höheres Gewicht eingeräumt wird als an einer stadtverträglichen Mobilität, stehen die Chancen für die Interessen der lokalen Bevölkerung sehr schlecht. *Was wir brauchen, ist nicht eine neue Gesamtschau, sondern den fachlichen und politischen Willen, der Stadt Frauenfeld dienende Massnahmen und Lösungsstrategien festzulegen – dies insbesondere auch seitens des Kantons.*