

Einfache Anfrage

Machbarkeitsstudie Stadtentlastung Frauenfeld (SEF): Fragen zur Methodik und zum Vorgehen

Am 20. November 2017 hat der Stadtrat Frauenfeld die Machbarkeitsstudie zur Stadtentlastung Frauenfeld (SEF) vorgestellt. Dieser Bericht wirft verschiedene Fragen auf.

A Zusammensetzung des Expertenteams

Die Aussagekraft einer Machbarkeitsstudie steht und fällt mit der Zusammensetzung des Expertenteams und der angewandten Methode. Die Studie vermittelt insgesamt den Eindruck, dass die technischen Aspekte (Bauwerke, Geologie, Tunnelbau, technische Risiken, verkehrliche Auswirkungen) sorgfältig und mit der nötigen Tiefe bearbeitet wurden.

Demgegenüber scheint die Beurteilung

- der gesellschaftlichen und politischen Aspekte (Zahl der Betroffenen, politische Machbarkeit, Volksabstimmungen Stadt und Kanton),
- der negativen Auswirkungen auf Anstösser (Lärm, Luft, Aufenthaltsqualität, Landabtretungen),
- der Auswirkungen auf die Stadtentwicklung (Trennungswirkung von Entlastungsstrassen in Quartieren),
- der städtebaulichen Potentiale der Entlastungsstrassen und der damit verknüpften flankierenden Massnahmen,
- der Auswirkungen der Varianten auf das Stadtbild (Tunnelportale, Rampen),
- der Auswirkungen auf Erholungsgebiete und Natur,
- der Einhaltung der massgebenden Gesetze (z.B. Einhaltung der Grenzwerte der Lärmschutzverordnung)

eine untergeordnete Rolle gespielt zu haben. Teilweise wurden diese Aspekte sogar ganz ausser Acht gelassen.

Hier stellen sich folgende Fragen:

1. Welche Fachdisziplinen vertreten die Verfasser der Machbarkeitsstudie?
2. Waren im Expertenteam
 - a) Architekten
 - b) Städteplaner
 - c) Raumplaner
 - d) Umweltexperten
 - e) Juristen

vertreten?

3. Falls Nein: Warum wurde auf den Einbezug dieser Experten verzichtet und in welchem Stadium der weiteren Bearbeitung werden diese Experten allenfalls beigezogen?
4. Inwieweit sind die Interessen und Anliegen der Standortgemeinde Frauenfeld in die Variantenauswahl eingeflossen? Welche Amtsstellen der Stadt Frauenfeld haben sich zu den Varianten geäussert und wie lautete die städtische Beurteilung der Varianten?

B Darstellung der Auswirkungen eines Referenzszenarios mit flankierenden Massnahmen, ohne Entlastungsstrasse (Variante «FRAUENFELDplus»)

Mit der Publikation der diversen Expertenberichte zur SEF – immerhin 380 Seiten inkl. Medienpräsentation – stellt der Stadtrat die Frauenfelder Bevölkerung vor eine anspruchsvolle Aufgabe. Zu einem sehr technischen und komplexen Gegenstand möchte er innerhalb eines engen Zeitraums die Stimme des Volkes einholen.

Eine anzustrebende breite und sorgfältige Auseinandersetzung der Bevölkerung mit der SEF erfordert zwingend eine verständliche und bürgerfreundlich aufbereitete Information. Problem, Fragestellungen und Zielsetzungen, die mit dem Vorhaben SEF verknüpft werden, sowie die wesentlichen Merkmale und Unterschiede der verschiedenen Varianten sollten mit vertretbarem Aufwand nachvollziehbar sein. Die Bevölkerung sollte sich ein Bild machen können, wie sich die Situation im Vergleich zu heute voraussichtlich darstellen wird.

Gerade diese Gegenüberstellung von heute und morgen, ebenso der Vergleich der sieben vorgestellten Varianten mit dem «Referenzfall mit flankierenden Massnahmen» (im Folgenden «FRAUENFELDplus» genannt) muss individuell erarbeitet werden. Der Vergleich von «FRAUENFELDplus» sowie des Stands von 2015 mit den fünf Varianten, die bei optimalsten Bedingungen knapp innerhalb des Kostenrahmens realisiert werden könnten, zeigt für die interessierenden Innenstadtabschnitte Folgendes:

Tabelle 1: Verkehrsprognosen 2035 (DWV) für ausgewählte Strassenabschnitte im Stadtzentrum

Streckenabschnitt	Var. «FRAUENFELDplus»	Var. 11	Var. 21	Var. 22	Var. 13	Var. 23
Vorstadt, bis «Löwen»	11'000 Fz.	10'900 Fz.	8'900 Fz.	8'900 Fz.	9'200 Fz.	10'700 Fz.
Vorstadt, bis Regierungsgebäude	8'500 Fz.	8'700 Fz.	6'900 Fz.	6'800 Fz.	7'000 Fz.	8'700 Fz.
Promenade Ost	10'500 Fz.	10'800 Fz.	9'000 Fz.	9'000 Fz.	9'000 Fz.	10'800 Fz.
Rheinstrasse, Abschnitt Süd	10'400 Fz.	9'800 Fz.	8'300 Fz.	8'800 Fz.	10'200 Fz.	9'100 Fz.

Quelle: büro widmer. Machbarkeitsstudie II Stadtentlastung Frauenfeld (SEF), vom 8.9.2017.

- Auf den untersuchten innerstädtischen Verbindungen Vorstadt, Promenade, Rheinstrasse (Süd) ergeben sich, wenn überhaupt, lediglich bescheidene, objektiv kaum wahrnehmbar reduzierte Verkehrsaufkommen im Vergleich zu FRAUENFELDplus. Die angestrebten „bis zu 30%“ Reduktion MIV (DWV 2035) werden in aller Regel (bei Weitem) nicht erreicht. Die oberirdischen und kombinierten Varianten bringen somit nicht den kommunizierten Mehrwert in Bezug auf die Innenstadt; der Projektitel «Stadtentlastung Frauenfeld» ist irreführend.
- Im Vergleich zum Status quo (2015, kalibriertes Modell)¹ zeigt FRAUENFELDplus sogar trotz prognostizierten ca. +20% Mehrverkehr bis 2035 **keine Verkehrszunahme auf den oben dargestellten Innenstadt-Streckenabschnitten** – offenbar allein als Folge der flankierenden Massnahmen (insbesondere Tempo 30).
- Der Rathausplatz wird in allen fünf oben betrachteten Varianten nach wie vor mit einer Belastung von 11'700 - 12'600 Fahrzeugen (DWV) rechnen müssen.
- Die grosse Reduktion in Bezug auf den MIV ergibt sich beim Marktplatz und in der St. Gallerstrasse – in Stadtgebieten, die nicht als Innenstadt i.e.S. zu bezeichnen sind.

Frage:

5. Gibt es einen Grund, weshalb in den Expertenberichten die Variante Referenzfall plus flankierende Massnahmen («FRAUENFELDplus») nicht als eigenständige achte Variante ausgearbeitet und dargestellt wurde?

¹ Quelle: büro widmer / Email von Thomas Müller, ATV vom 7.12.2017).

C Fehlende Selektion bei der Bestimmung der sieben Bestvarianten

Im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurden ca. 25 Varianten auf ihre Machbarkeit hin untersucht. Nach einer Grobbeurteilung wurde der Variantenfächer auf sieben „*als sinnvoll erachtete Varianten*“ reduziert (Schlussbericht Machbarkeitsstudie S. 7). Überraschenderweise finden sich darunter Varianten, die in früheren Beurteilungsverfahren als aussichtslos aussortiert wurden. Dies gilt insbesondere für die oberirdischen Varianten, die in der Empfehlung der Gutachter am Besten abschneiden (siehe Schlussbericht Machbarkeitsstudie S. 98).

Die Verlängerung der Talackerstrasse über die Murg bei der Badi hinauf in die St. Gallerstrasse (Variante 11) war bereits im Frauenfelder Verkehrsrichtplan von 1970 enthalten. Dieser Richtplan wurde vom Regierungsrat nicht genehmigt mit der Begründung, dass die Planung zu Lasten einer wohnlichen Stadt zu einseitig auf ein leistungsfähiges Strassennetz ausgerichtet sei (Quelle: Büro Widmer, Der Weg zur F 21, Bericht vom 24. Mai 2002 im Auftrag der Stadt Frauenfeld, S. 2). Warum diese Variante 47 Jahre später den Sprung aus dem Reich der Planungsleichen auf den Spitzenplatz schafft, ist nicht nachvollziehbar, zumal in der Zwischenzeit das Umweltrecht des Bundes in Kraft getreten ist (1986). Insbesondere die Lärmschutzverordnung des Bundes kennt strenge Vorgaben, die den Ausbau einer ruhigen Quartierstrasse zu einer starkbefahrenen Entlastungsstrasse (Verkehrszunahme von 500%) mit grosser Wahrscheinlichkeit ausschliesst.

Das Gleiche gilt für die Variante Walzmühlestrasse (Variante 21). Diese Variante wurde von der Spezialkommission Kerntangente im Jahre 2000 geprüft und mit der Begründung verworfen, das Projekt sei nicht realistisch, weil es zu grossen Beeinträchtigungen in Wohngebieten führe und zudem eine schlechte Entlastungswirkung aufweise (Quelle: Büro Widmer, Der Weg zur F 21, S. 14).

Hier stellen sich folgende Fragen:

6. Wie erklärt der Stadtrat den Umstand, dass die in früheren Verfahren als aussichtslos ausgeschiedenen oberirdischen Varianten in der Machbarkeitsstudie SEF die vordersten Plätze belegen?
7. Hat der Stadtrat Frauenfeld in seiner Rolle als Auftraggeber der Studie bei der Festlegung der sieben „*sinnvollen*“ Varianten eine Plausibilitätsprüfung vorgenommen, welche die oben geschilderten Umstände berücksichtigte?
8. Erachtet es der Stadtrat mit Blick auf die hohen Kosten der Variantenprüfung als vertretbar, von vornherein aussichtslose Varianten einer vertieften Prüfung zu unterziehen?

D Verkehrsmodell (Nachfragematrix)

Die Machbarkeitsstudie beinhaltete eine Verkehrsanalyse, die sich auf ein Verkehrsmodell abstützt. Hier stellen sich folgende Fragen:

- 9.1 Aus welchem Jahr stammt die dem Modell zugrunde liegende Nachfragematrix (=Definition der Anteile wer von wo nach wo fährt)?
- 9.2 Zu welchen Zeitpunkten wurde die Nachfragematrix angepasst?
- 9.3 Nach welchen Gesichtspunkten erfolgten die Anpassungen?
- 9.4 Inwieweit sind die erfolgten und geplanten Änderungen am ÖV-Angebot mit berücksichtigt worden?
- 9.5 Inwieweit sind die erfolgten und im Raum stehenden räumlichen Entwicklungen (Langdorf etc.) mitberücksichtigt worden?

Prognosen

- 10.1 Inwieweit flossen bei der Schätzung bezüglich der künftigen Verkehrsmenge das geänderte Nutzerverhalten der jüngeren und älteren Generation (Velo-Boom, E-Bikes, Verzicht auf eigenes Auto, neue Technologien usw.) mit ein?
- 10.2 Wie wurde zwischen optimistischeren und pessimistischeren Prognosen entschieden?

Annahmen zum Verhalten der Verkehrsteilnehmer

- 11.1 Auf welchen Annahmen bezüglich des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer beruht das Modell (Fahrzeitorientierung? Minimaler Widerstand? Weitere?)
- 11.2 Wurde der Einbezug weiterer Faktoren bezüglich des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer geprüft?
- 11.3 Wenn nein, warum nicht?

E Vorgehen beim Festlegen von einer oder zwei Bestvarianten

In der Medienmitteilung vom 20. November 2017 hat der Stadtrat angekündigt, dass er und das Departement für Bau und Umwelt (DBU) bis März 2018 eine oder zwei Bestlösungen festlegen werden. Hier stellen sich folgende Fragen:

12. Welche Kriterien kommen zur Anwendung, um aus dem Kreis der sieben Varianten eine oder zwei Bestvarianten festzulegen? Handelt es sich um fachliche oder politische Kriterien? Welche Rolle spielen finanzpolitische Überlegungen?
13. Wie gestaltet sich der Entscheidungsprozess, wenn Stadtrat und DBU unterschiedliche Bestvarianten favorisieren?
14. Welche Gremien (z.B. Spezialkommission Frauenfeld 2030, GPK, Gemeinderat) werden vorgängig angehört? Wie lautet der Zeitplan? Hat der Stadtrat tatsächlich geplant, noch während des laufenden Vernehmlassungsverfahrens seine (1-2) Bestvarianten zu präsentieren? Falls ja: Welchen Sinn und Nutzen erkennt er in diesem Fall in einem Vernehmlassungsverfahren?

Frauenfeld, 7. Februar 2018

Unterzeichnende:

Gemeinderätinnen und Gemeinderäte