

Interpellation

Kehrtwende in der Verkehrsplanung – auf welcher Grundlage?

Mit der Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie zur Stadtentlastung Frauenfeld (SEF) im November 2017 hat der Stadtrat ein neues Kapitel in der ereignisreichen Geschichte der Frauenfelder Verkehrsplanung aufgeschlagen. Die Fokussierung auf eine zentrumsnahe Entlastungsstrasse weicht in vielen Punkten von den rechtsverbindlichen verkehrspolitischen Zielen der Stadt Frauenfeld ab und wirft Fragen auf. Diese betreffen insbesondere die Vereinbarkeit des Projekts Stadtentlastung Frauenfeld mit dem Richtplan Siedlung und Verkehr 2011 der Stadt Frauenfeld. Dabei sind folgende Gesichtspunkte von Bedeutung:

1. Am 11. März 2007 haben die Frauenfelder Stimmberechtigten den Kredit für das Projekt «F21 – Entlastung Stadtzentrum» abgelehnt. Die F21 hätte den Verkehr vom Rathausplatz in die zentrumsnahen Wohngebiete verlagert und dadurch die Lebensqualität der Bewohner im Quartier Ergaten–Talbach stark beeinträchtigt. Diese Verkehrsverlagerung dürfte wesentlich zur Ablehnung der F21 beigetragen haben. Negativ ins Gewicht fiel zudem der Eingriff in das schützenswerte Ortsbild im Bereich Murgplatz/Rebstrasse durch die Tunnelzufahrt Nord und die Zerstörung des Naherholungsgebietes hinter der Badi durch die Tunnelzufahrt Süd.

2. Der Stadtrat hat damals die Zeichen der Zeit erkannt und 2011 mit dem Richtplan Siedlung und Verkehr ein Konzept vorgelegt, das auf die Siedlungsentwicklung nach innen und die Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (Fuss-, Rad- und öffentlicher Verkehr) setzt¹. Diese Planung war breit abgestützt, die Bevölkerung wurde zur Mitwirkung in Workshops eingeladen. Der Richtplan wurde vom Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau (DBU) am 26.9.2011 ohne Vorbehalte genehmigt und ist seither für die Behörden aller Stufen rechtsverbindlich. Im Zentrum des Richtplans Verkehr (RPV) steht die Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Strassenraums in der Innenstadt (RPV, Massnahme SN 2.4). Der **Verkehrsfloss soll verlangsamt und verstetigt** werden. Diese Planungsmassnahme ist der Verbindlichkeitskategorie Festsetzung² zugeordnet. Daraus folgt der Handlungsauftrag, entsprechende Bauprojekte auszuarbeiten. Dafür sind klare Realisierungszeiträume vorgegeben: Sofortmassnahme (bis 2014), kurzfristig (2015-2018), mittelfristig (2019-2022). Diese Fristen sind grösstenteils ungenutzt verstrichen.

In der Richtplankarte Verkehr sind zudem in der Innenstadt flächendeckende Tempo 30-Zonen (Rathausplatz, Rheinstrasse bis Bahnunterführung, Promenade, Vorstadt, Zürcherstrasse im Abschnitt Postkreisel-Kreuzplatz) sowie eine Fussgängerzone (Altstadt/Zürcherstrasse) und eine Begegnungszone (Altstadt/Freie Strasse) vorgesehen (Richtplan Verkehr SN 2.10). Diese Massnahmen sind der Verbindlichkeitskategorie Zwischenergebnis³ zugeordnet. Daraus folgt der Handlungsauftrag, Tempo 30-Zonen sowie Begegnungszonen zu prüfen und schrittweise umzusetzen. Dafür sind klare Realisierungszeiträume vorgegeben: Sofortmassnahme (bis 2014), kurzfristig (2015 -2018). Diese Fristen sind – mit Ausnahme der Begegnungszone Altstadt – ungenutzt abgelau-

¹ Richtplan 2011, Grundlagen/Szenarien, S. 52.

² Eine Festsetzung zeigt, welche raumwirksamen Massnahmen wie aufeinander abgestimmt sind.

³ Ein Zwischenergebnis zeigt, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, um eine zeitgerechte Abstimmung zu erreichen.

Der Richtplan Verkehr 2011 sieht eine weiträumige Umfahrungsstrasse im Südwesten der Stadt (Verbindung Weststrasse-Walzmühle -St. Gallerstrasse) mit Kosten von rund 200 Mio. Fr. vor. Anders als die F 21 hätte dieses Projekt keine negativen Auswirkungen auf die Wohnquartiere Frauenfelds zur Folge. Allerdings war das Kosten-Nutzen Verhältnis dieser Variante sehr umstritten, was dazu führte, dass der Bund 2014 vorläufig eine Finanzierung aus dem Agglomerationsfonds verweigerte.

Im geltenden Verkehrsrichtplan der Stadt Frauenfeld findet sich kein Auftrag, eine oder mehrere kleinräumige, zentrumsnahe Strassenvariante(n) auf ihre Machbarkeit hin zu prüfen. Auch aus dem geltenden kantonalen Richtplan (Abschnitt Verkehr, Oktober 2013) ergibt sich kein solcher Auftrag. Dort ist in Ziff. 3.2 Motorfahrzeugverkehr lediglich davon die Rede, es sei eine „Entlastung des Stadtzentrums Frauenfeld“ zu prüfen⁴. Diese sehr unbestimmte Aussage lässt keine Präferenz für eine zentrumsferne oder eine zentrumsnahe Variante erkennen.

3. Im April 2016 wurde das Mobilitätskonzept der Stadt Frauenfeld („Mobilität 2030“) veröffentlicht⁵, welches Stadt und Kanton gemeinsam erarbeitet haben⁶. Darin ist hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs festgehalten, dass eine **„Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Stadtzentrum mit einer Stadtentlastung kurz und mittelfristig nicht realisierbar ist“**⁷. Daraus ziehen die Verfasser den Schluss, dass „im Innenstadtbereich eine **Verflüssigung und Verstetigung des Verkehrs mit Verkehrsmanagement-Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz** anzustreben“ sei⁸. Die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr mittels einer Entlastungsstrasse bleibt das langfristige Ziel, wobei mit der Umsetzung nicht vor 2030 zu rechnen ist⁹. *Aus dem Konzept «Mobilität 2030» lässt sich somit kein Auftrag ableiten, eine oder mehrere kleinräumige, zentrumsnahe Strassenvariante(n) auf ihre Machbarkeit hin zu prüfen.*

4. Stadt und DBU haben 2016 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, um eine kleinräumige, zentrumsnahe Entlastungsstrasse mit einem Kostendach von CHF 60-80 Mio.¹⁰ zu evaluieren. Die Ergebnisse dieser Studie wurden im November 2017 veröffentlicht. Die Stadt Frauenfeld schreibt in der Medienmitteilung zur Stadtentlastung Frauenfeld vom 20. November 2017, sie habe gemeinsam mit dem Kanton im Jahr 2015 **entschieden, eine mittelfristig realisierbare, zentrumsnahe Entlastung umzusetzen**. Eine Volksabstimmung über einen entsprechenden Kredit wird für 2020 in Aussicht gestellt. Zugleich bekennen sich Stadtrat und DBU zu einer **Doppelstrategie**, die **sowohl eine weiträumige als auch eine zentrumsnahe Entlastungsstrasse** beinhaltet.

5. Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild: Weder aus dem Richtplan Verkehr 2011 noch aus dem Konzept «Mobilität 2030» von 2016 lässt sich ein Auftrag herleiten, eine kleinräumige Entlastungsstrasse zu evaluieren oder gar umzusetzen. Die behördenverbindlichen Planungsgrundlagen sehen im Stadtgebiet gerade keine neuen Strassen vor, sondern verlangen eine Verlangsamung und Verstetigung des motorisierten Individual-

⁴ Es handelt sich dabei um eine Vororientierung, d.h. die geplante Tätigkeit lässt sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben.

⁵ Der Bericht wurde vom Stadtrat am 30. Juni 2015 genehmigt und vom Regierungsrat am 8. September 2015 zur Kenntnis genommen.

⁶ Dabei handelt es sich nicht um ein rechtsverbindliches Planungsinstrument⁶, sondern um einen «Fachbericht für die Öffentlichkeit».

⁷ Mobilitätskonzept S. 13.

⁸ Mobilitätskonzept S. 13.

⁹ Mobilitätskonzept S. 13 und 29.

¹⁰ Medienpräsentation vom 20.11.2017. Im Schlussbericht zur Machbarkeitsstudie Stadtentlastung Frauenfeld vom 18.11.2017, S. 9, ist das Kostendach hingegen mit 100 Mio. Fr. angegeben.

verkehrs auf dem bestehenden Netz; dabei stehen Temporeduktionen, Verkehrsmanagement-Massnahmen und Aufwertungsmassnahmen im öffentlichen Raum im Zentrum. Anstatt diese Aufträge, die nun seit sieben Jahren pendent sind, umzusetzen, haben sich Stadt und DBU auf eine neue Strategie geeinigt, die als zentrale Massnahme den Bau einer neuen Verkehrsachse im Stadtgebiet vorsieht¹¹. Für diese verkehrspolitische Kehrtwende fehlt ganz offensichtlich eine rechtliche und politische Legitimation. § 15 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes hält unmissverständlich fest, dass die Richtpläne die Grundlage für die übrigen Planungsmassnahmen bilden und für die Behörden verbindlich sind. Von diesem Planungsverständnis darf nicht abgewichen werden. Falls neue Erkenntnisse oder geänderte Verhältnisse vorliegen sollten – was hier nicht belegt ist –, müsste der Richtplan Siedlung und Verkehr auf dem gesetzlich vorgeschriebenen Weg angepasst werden. Die «Abkürzung» über Einzelbeschlüsse der Exekutiven von Stadt und Kanton ist nicht zulässig.

Aufgrund dieser widersprüchlichen Situation ersuchen wir den Stadtrat Frauenfeld, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welchen Stellenwert hat der Richtplan Verkehr 2011 für den Stadtrat? Wieweit ist der Stadtrat den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Richtplans Verkehr 2011 verpflichtet?
2. Welches sind die Gründe dafür, dass der Stadtrat und das DBU die verbindlichen Vorgaben des Richtplans bezüglich Innenstadt (Massnahmen SN 2.4 und SN 2.10) nicht in den dafür vorgesehenen Zeiträumen umgesetzt hat?
3. In der Beantwortung der Motion Stricker/Christ «Aufenthalts- und Reisequalität, Sicherheit und Werterhalt im Herzen von Frauenfeld» vom 10. Januar 2017 erwähnt der Stadtrat auf S. 3 ein entsprechendes „Konzept «Verkehr Innenstadt», welches bis Ende 2017 vorliegen soll“. Liegt dieses Konzept inzwischen vor? Wann wird es veröffentlicht?
4. Auf welche rechtlichen bzw. politischen Grundlagen stützt der Stadtrat sein Vorgehen, eine zentrumsnahe Variante in den politischen Prozess einzuspeisen (Gemeinderat, Volk), welche im massgebenden Richtplan nicht vorgesehen ist?
5. Aus welchen Gründen erachtet der Stadtrat die Doppelstrategie „weiträumige Stadtentlastung (langfristig) plus kleinräumige Stadtentlastung (kurzfristig)“ als zielführend? Wie beurteilt er deren Finanzierbarkeit und deren Auswirkungen auf die städtische Finanzplanung? Wurden die Auswirkungen und die Wirksamkeit dieser Doppelstrategie geprüft?

Frauenfeld, 7. Februar 2018

¹¹ Im Schlussbericht zur Machbarkeitsstudie ist dazu lediglich festgehalten, dass Stadt und Kanton – unabhängig vom Ziel einer grossräumigen Umfahrung – „das weitere Vorgehen im politischen Lobbying abgestimmt“ hätten (S. 9), was die Frage nach einer Präzisierung aufwirft: *Welche Interessensgruppen haben bei welchen politischen Behörden wofür lobbyiert?*

Unterzeichnende:

Gemeinderätinnen und Gemeinderäte