



CH zur Stadt-«Entlastung»

# Vier Fragen, erste Antworten – und eine Forderung



Die öffentliche Vernehmlassung läuft bis zum 18. Mai 2018.  
Liebe Frauenfelderinnen und Frauenfelder:  
Jetzt ist Ihre Meinung gefragt – nutzen Sie die Möglichkeit!

**Unser Standpunkt – unsere Forderung.**

Seit mehr als zwei Jahrzehnten sucht die Stadt Frauenfeld eine Lösung, die den Rathausplatz vom Durchgangsverkehr entlasten soll. Die Bilanz? Am 11. März 2007 haben die Frauenfelder Stimmberechtigten das Projekt «F21 – Entlastung Stadtzentrum» an der Urne beerdigt.

Jetzt, nach jahrelangem Hin und Her, gibt die Politik plötzlich Vollgas. Ende November 2017 hat der Stadtrat mit der Veröffentlichung einer Machbarkeitsstudie zur Stadt-«Entlastung» Frauenfeld einen neuen Anlauf genommen ([www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch](http://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch)). 23 Varianten einer Stadt-«Entlastungsstrasse» wurden geprüft, sieben als sinnvoll erachtete vertieft weiter bearbeitet. Und am 23.3.2018 hat der Stadtrat die Linienführung mit einem Tunnel vom Marktplatz bis zum Schweizerhofkreisel (Variante 20) als Empfehlung zuhanden der öffentlichen Vernehmlassung festgelegt. Die Marschrichtung ist damit offenbar vorgegeben: Die Stadt will bauen.

## Muss wirklich gebaut werden?

Nach intensivem Studium der Akten und der aktuellen Werbeoffensive für mehr Strassen meinen wir heute: Es ist höchste Zeit, endlich einen Schritt zurückzutreten und sich den grundsätzlichen Fragen zuzuwenden. Denn sämtliche der zur Diskussion gestellten sieben Varianten hätten bauliche Eingriffe zur Folge, die für unsere Stadt unverträglich sind. Wir stellen vier Kernfragen und geben erste Antworten. Sie sollen den Weg freimachen für eine sachliche Diskussion ohne Scheuklappen und Tunnelblick.

## 1. Wo liegt das Problem?

«Die Stadt leidet (!) unter dem Verkehr», heisst es offiziell. Kanton und Stadt verkünden Handlungsbedarf, eine Stadt-«Entlastung» zur Reduktion von Rückstaus sei notwendig. In der Broschüre zur Vernehmlassung vom 23. März 2018 warnt der Stadtrat ohne jeglichen Beleg davor, dass Frauenfeld dereinst «im Verkehr versinken» könnte, wenn jetzt nicht gehandelt werde.

Tatsache ist: Staus gibt es. Tatsache ist aber auch: Staus gibt es nur temporär an wenigen neuralgischen Punkten. Im Vergleich zu anderen mittelgrossen Schweizer Städten fliesst der Verkehr in Frauenfeld problemlos. Also Hand aufs Herz: **Macht es Sinn, das Strassennetz mit enorm teuren und städtebaulich bedenklichen Massnahmen auf nur wenige Spitzenbelastungen auszurichten?** Die Stadt-«Entlastung» will ein Problem lösen, das nüchtern betrachtet gar keines ist. Es gibt kein Naturgesetz, dass der Autoverkehr in den Städten jedes Jahr zunimmt.

### Verkehr ist nicht gewachsen!

Die Fakten: **Gemäss kantonaler Verkehrszählung ist der Verkehr auf dem Rathausplatz/Postkreisel seit 2005 zurückgegangen**, auf der Rheinstrasse ist er stabil geblieben – und dies, obwohl Frauenfeld in diesem Zeitraum um fast 3 400 Personen gewachsen ist. Das bleibt auch



Die sieben Vernehmlassungsvarianten des Stadtrats.

in Zukunft so: Die Verkehrsprognosen der Stadt zeigen, dass das Verkehrsaufkommen nicht wächst, sondern tendenziell rückläufig ist, wenn rechtzeitig flankierende Massnahmen wie Tempo 30-Zonen getroffen werden.

## 2. Was gewinnen wir?

Die Stadt-«Entlastung» verfolgt nicht das Ziel, das Frauenfelder Verkehrsaufkommen zu verkleinern. **Neue Strassen bringen eben nicht weniger Verkehr – er wird nur neu verteilt.**

Aus Sicht der Autofahrerinnen und Autofahrer ist der Gegenwert denn auch in keiner der sieben Varianten berauschend. Hier etwas weniger Stau und bescheidene Reisezeitgewinne, dort Umwegfahrten (auch in verkehrssarmen Zeiten!) und Staus an neuen Orten.

Aus Sicht der Menschen, die zu Fuss, mit dem Velo oder dem öv unterwegs sind, würde sich kaum etwas zum Besseren wenden.

### Nicht alles bleibt, wie es ist – auch in Frauenfeld

Im Jahr 2035 dürfte Frauenfeld ca. 29 000 Einwohner zählen. Dannzumal wird die Auffassung überholt sein, jeder Punkt in der Innenstadt (samt freiem Parkplatz) müsse mit dem Auto staufrei und mit Tempo 50 erreichbar sein. Vor dem Hintergrund fortschreitender Umweltzerstörung zeigen sich schon heute Veränderungen in der städtischen Mobilität: E-Bike statt Auto, wachsender Anteil von Elektro- oder Hybridantrieben (Lärmreduktion), mehr konsequente ÖV-Nutzung, kleine Stadtautos statt Offroaders, Bemühungen zu einer Entschleunigung des Verkehrs mit Wirkungen auf Lärm und Sicherheit. Auch Stadtrat und Regierungsrat haben sich dazu im Konzept Mobilität 2030 bekannt.

Die insgesamt prognostizierte Reduktion des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt ist gering. Die Bevölkerung muss dafür zahlreiche negative und nicht rückgängig zu machende Folgen in Kauf nehmen. Bleiben wir realistisch: Mit einer Stadt-«Entlastung» wird aus dem Rathausplatz keine italienische Piazza! Er wird – wie die Rheinstrasse – eine Verkehrsfläche bleiben, auf der pro Tag rund 9 000 – 15 000 Fahrzeuge (je nach Variante) verkehren. Dazu kommen die FW-Bahn, Postautos und Stadtbusse. Ein deutlicher Mehrwert ist nicht in Sicht.

### 3. Tunnel im Stadtzentrum – zu Recht in der Favoritenrolle?

Der Stadtrat favorisiert eine bauliche Lösung mit einem Tunnel vom Marktplatz via Promenade zum Schweizerhofkreisel (Variante 20) und verspricht mehr Lebensqualität und Sicherheit im Stadtzentrum. Diese Tunnelvariante hat zwar einen gewissen Charme. Sie lässt den Verkehr auf bestehenden Achsen eine Etage tiefer «verschwinden» und bringt für die Promenade/Vorstadt eine Halbierung des Autoverkehrs. Jedoch werden Teile des Kurzdorfs mehr belastet.

Schaut man noch genauer hin, verfliegt die Hoffnung, dies wäre der Königsweg. Denn das Projekt weist gleich **mehrere gravierende Schwachstellen** auf:

#### Die Kosten

Komplexe Strassenbauvorhaben kosten erfahrungsgemäss deutlich mehr als ursprünglich veranschlagt. So kostet die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) gemäss neueren Berechnungen CHF 1.5 Mia., während bei der Grundsatzabstimmung im Jahr 2012 die Kosten auf CHF 800 Mio. beziffert wurden (TZ 18.3.2016).

In der Machbarkeitsstudie Stadt-«Entlastung» werden die Baukosten für den Tunnel ab St. Gallerstrasse auf CHF 107 Mio. geschätzt (Genauigkeit +/- 40%). Gemäss den Experten bestehen hohe Kostenrisiken im Bereich der Portale; die Tagebauarbeiten werden als «logistisch und technisch extrem anspruchsvoll» eingestuft. **Es ist deshalb ratsam, mit Kosten am oberen Rand der Schätzung zu rechnen, also rund CHF 150 Mio. (107 Mio. + 40%).** Damit wird die finanzielle Vorgabe von Stadt und Kanton (CHF 60–80 Mio.) massiv überschritten. Hinzu kommen erhebliche jährliche Betriebskosten.

#### CHF 107 Mio. reichen nicht aus!

Eine Mitfinanzierung des Projekts durch den Bund ist wenig wahrscheinlich. Auch der Stadtrat geht unterdessen davon aus, dass der Tunnel ohne Bundeshilfe realisierbar sein muss. Damit müssen Stadt und Kanton die Kosten von rund CHF 150 Mio. gemeinsam tragen. Der Anteil der Stadt (40%) würde sich auf rund CHF 60 Mio. belaufen, fünfmal mehr als beim 2007 abgelehnten Projekt F21. Man kann es drehen und wenden wie man will: Diese Investition ist **nicht ohne Steuererhöhung** machbar. Das Geld würde bei Projekten fehlen, die für die Stadtentwicklung einen deutlich höheren Mehrwert bringen (z.B. Neubau Hallenbad, Stadthalle, Nutzung Stadtkaserne). Auch auf kantonaler Ebene dürfte die Investition zu reden geben, ist doch die Konkurrenz unter den Regionen um finanzielle Beiträge des Kantons härter geworden. Der Grosse Rat müsste einem Kantonsanteil in der Höhe von CHF 90 Mio. zustimmen, für einen vor allem lokal genutzten Tunnel. **Übrigens: Nach der Stadt-«Entlastung» soll zusätzlich noch die Westumfahrung (CHF 250 Mio.) gebaut werden ...**

#### Keine Lust auf Tunnelfahrten

Zusätzlich zur Tunnelzufahrt auf der St. Gallerstrasse ist eine oberirdische Zufahrt zur Innenstadt (Rathausplatz/Promenade) quer über den Marktplatz zum Holdertorkeisel geplant. Das neue Trasse weist gemäss



Städtebaulich ein Desaster: Tunnel-Nordportal (Schweizerhofkreisel).

Modell ein Verkehrsaufkommen von 11 220 Fahrzeugen/Tag auf; das sind nur unwesentlich weniger als die 13 900 Fahrzeugen/Tag, die den Tunnel nutzen werden. **Nach wie vor werden deshalb auf dem Rathausplatz 15 000 Fz./Tag (heute 17 500) und auf der Rheinstrasse 7 200 Fz./Tag verkehren.** Hier zeigt sich endgültig, dass mit dem Kosten/Nutzen-Verhältnis etwas nicht stimmt.

#### Massive Eingriffe in das Stadtbild

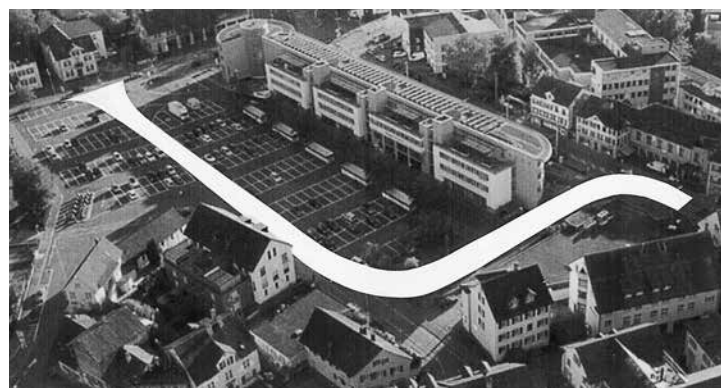
Von der Lichtsignalanlage Marktplatz verläuft die St. Gallerstrasse neu auf einer Rampe von 120 m Länge zum Tunnel-Südportal (Höhe Falken Pub). Ebenso heikel ist die Situation bei der Tunnelzufahrt südlich des Schweizerhofkreisels. Hier soll eine Rampe zum Tunnel-Nordportal auf der Höhe des Staatsarchivs führen, einem bemerkenswerten Bau aus unserer Stadtgeschichte. Der Stadtrat betont zwar, dass die genaue Lage der Tunnelportale noch offen sei. Viele Alternativen gibt es jedoch nicht. Hier wie dort: Tunnelportale und Rampen fügen dem Stadtbild schwere Wunden zu.

#### Grossbaustelle Stadtzentrum

Die Tunnelzufahrt St. Gallerstrasse bis zur Promenade und die Tunnelzufahrt Zeughausstrasse müssten im Tagebau erstellt werden. Dies wird zu starken Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss führen, vor allem beim Holdertor.

#### Entwicklungsräume Marktplatz und Stadtkaserne

Die neue Zufahrtsstrasse quer über den Marktplatz wird hier jede städtebauliche Entwicklung torpedieren. Auch das Tunnel-Nordportal (Zeughausstrasse) wird die Anstrengungen für eine gute Gestaltung im Bereich Oberes Mätteli zunichtemachen.



Entwicklungsgebiet Marktplatz: Mit neuer Strasse und 11 000 Fahrzeugen pro Tag? (Bild: Donald Kaden)

## 4. Gibt es eine Alternative?

Alle sind sich einig, dass wir etwas tun müssen für die Lebensqualität in unserer Innenstadt. Zu den sieben Varianten des Stadtrates, die allesamt auf neue Strassen und Tunnels setzen, gibt es **eine Alternative, die erst noch bezahlbar und kurzfristig realisierbar ist**. Eine Aufwertung der Innenstadt ist möglich, wenn wir den Autoverkehr durch Reduktion der Geschwindigkeit beruhigen und mit gestalterischen und baulichen Massnahmen mehr Aufenthaltsqualität schaffen. **Wir nennen diese Variante «FrauenfeldPlus» – Aufwertung ohne Tunnel.**

Tempo 30 gilt als wirksame und kostengünstige Massnahme gegen Verkehrslärm und für Verkehrssicherheit. Dies hat das Bundesgericht vor kurzem eindrücklich bestätigt. Viele Schweizer Städte richten zurzeit Tempo 30-Zonen ein, um den Verkehr zu kanalisieren und die Lebensqualität der Bewohner zu verbessern.

**Die Rezepte sind nicht nur erprobt, sondern im Verkehrsrichtplan der Stadt Frauenfeld seit 2011 als verbindliche Aufträge formuliert:** Flächendeckende Tempo 30-Zonen in der Innenstadt, Aufwertung des öffentlichen Raums, Verkehrsleitsysteme, Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Auf die Umsetzung dieser Massnahmen warten wir allerdings seit Jahren.

## Unser Fazit

Unter den sieben von Stadt und Kanton vorgeschlagenen Varianten gibt es keine Bestvariante. So sieht es mittlerweile auch der Stadtrat, denn das Wort fehlt in der Broschüre zur Vernehmlassung. Alle Varianten haben mehr Nachteile als Vorteile für unser Stadtleben. In der Frage der Stadtentlastung gibt es keinen Königsweg, der alle Probleme löst und keine Verlierer zurück lässt. Statt technischer Maximalprojekte (Stadttunnels), die unserer Stadt keinen wirklichen Mehrwert bringen, sind jetzt pragmatische und vernünftige Lösungen gefragt. Es braucht eine Vielzahl von kleinen Schritten, um den Verkehr stadtverträglich zu gestalten und die Innenstadt aufzuwerten.

## Unsere Forderung: Variante «FrauenfeldPlus»

Dass die Variante «FrauenfeldPlus» nie ernsthaft geprüft wurde, gehört zu den grossen Versäumnissen der städtischen Verkehrspolitik. CH Chrampfe & Hirne fordert deshalb vom Stadtrat, dass die Variante «FrauenfeldPlus» auf dem gleichen Stand wie die sieben Vernehmlassungsvarianten präsentiert wird, damit sie in die Kosten-/Wirkungsanalyse einbezogen werden kann. Und dass sie im Rahmen der anstehenden Vorprojektierung mit der gleichen Sorgfalt und im gleichen Detaillierungsgrad wie der Stadttunnel ausgearbeitet wird. Nur so ist gewährleistet, dass die Entscheidungsfindung offen bleibt und die Einwohner von Frauenfeld in Kenntnis der wesentlichen Fakten und Alternativen über die Zukunft unserer Stadt beschliessen können. Wir wollen nicht zwei weitere Jahrzehnte warten, bis sich in Frauenfeld etwas bewegt.

## Boulevards gestalten statt Schneisen schlagen

Unterstützung: CH Chrampfe & Hirne · [info@ch-frauenfeld.ch](mailto:info@ch-frauenfeld.ch) · [www.ch-frauenfeld.ch](http://www.ch-frauenfeld.ch) · IBAN CH03 0900 0000 8500 7210 5