



9. Juli 2021

Stellungnahme zum Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld

Chrampfe & Hirne (CH) bedankt sich für die Einladung zur Öffentlichen Mitwirkung am Gesamtbild der Agglomeration Frauenfeld. Der folgende Text wurde von der ständigen Arbeitsgruppe «Öffentlicher Raum» erarbeitet und von der CH Kerngruppe (Parteivorstand) verabschiedet. Wir bitten um eine wohlwollende Kenntnisnahme und Verwendung unserer konstruktiven Vorschläge und freuen uns auf einen umfassenden und transparenten Bericht über die Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung.

Erstmals zeigt die Stadt, wie sich Frauenfeld und ihre Agglomerationsgemeinden räumlich entwickeln sollen.¹ Die Abkehr von isolierten Grossprojekten hin zu einem Gesamtbild sehen wir als grosse Chance. Eine gemeindeübergreifende Betrachtung hat riesiges Potenzial und könnte das lang dauernde Treten am Ort beenden. Endlich können die notwendigen Entwicklungen eingeleitet werden um den Erfordernissen der (begrenzten) natürlichen Ressourcen, des sozialen Lebens auf enger werdendem Raum und einer neu zu positionierenden Wirtschaft Rechnung zu tragen.

Wir gehen davon aus, dass jede Gemeinde eine Verantwortung innerhalb der globalen Gesellschaft trägt und ihr Handeln mit Blick auf die globale Lage ausrichten muss. Global denken und regional handeln gilt daher weiterhin als wichtigste Richtschnur öffentlichen Handelns.

Teil A: Allgemeine Bemerkungen

- **Gesamtbild und Grundlagenbericht**

Der Grundlagenbericht des Planungsbüros SNZ vom 7. Mai 2021 enthält eine grosse Zahl zentraler Aussagen, die das – der Natur der Sache gemäss – verdichtete Gesamtbild besser lesbar und nachvollziehbar werden lassen. Er deckt unmissverständlich auf, dass viele in den letzten 50 Jahren gefällte Entscheide des Kantons und der Stadt einer Korrektur bedürfen, will man die im Gesamtbild dargestellten Entwicklungen erfolgreich umsetzen. Grundlagenbericht und Gesamtbild driften in der Tonalität auseinander und wirken schlecht aufeinander abgestimmt. Die ungeschminkte Analyse und die weitgehenden Massnahmen des Grundlagenberichts schlagen sich nicht angemessen im Gesamtbild nieder. Dass der Grundlagenbericht explizit nicht der öffentlichen Mitwirkung unterstellt sein soll, ist unseres Erachtens ein schwer nachvollziehbares Versäumnis. Wir laden den Stadtrat ein, den eher allgemeinen, über weite Strecken aber durchaus positiv zu wertenden Aussagen des Gesamtbilds, der Glaubwürdigkeit halber auch die notwendigen Massnahmen aufzuzeigen und wirksam werden zu lassen.

Vor dem Hintergrund des klar umrissenen Grundlagenberichts wirkt das stadträtliche Gesamtbild diffus und die Anzahl an umzusetzenden Massnahmen dürftig. Mit einem klaren Einsehen der politischen Behörde zur Analyse und den konkreten Aussagen des Grundlagenberichts, mit der

¹ Im Folgenden fokussieren wir unsere Anmerkungen auf die Stadt Frauenfeld.

klaren Bekenntnis, dass Grundlagenbericht und Gesamtbild eine Einheit bilden, gewinnt das Gesamtbild an Glaubwürdigkeit.

Antrag 1: Der Stellenwert des Grundlagenberichts ist durch den Stadtrat klar darzustellen. Das Gesamtbild ist im Sinn und Geist des Grundlagenberichts zu schärfen und das Set an Massnahmen deutlich zu erweitern.

- **Gesamtbild und Richtplan Siedlung und Verkehr, Konzept Mobilität 2030 sowie Fuss- und Veloverkehrskonzept 2030**

Bereits seit 2011 (Richtplan Siedlung und Verkehr) und später erneut in den oben erwähnten Konzepten liegen Aussagen vor, dass eine **Veränderung des Modalsplits** zugunsten des Langsamverkehrs angestrebt wird.

Antrag 2: Der Stadtrat legt dar, wie er dieses Ziel erreichen will.

Zur Stärkung der Glaubwürdigkeit der Leitsätze muss eine Bestandsaufnahme (Null-Messung) als Grundvoraussetzung für eine Wirkungsprüfung erarbeitet werden. In wenig vorteilhaftem Licht zeigt sich die Exekutive, wenn sie noch heute für Massnahmen einsteht, die diametral den beabsichtigten Wirkungen im Wege stehen (vgl. stadträtliche Botschaft zur grundbuchamtlichen Sicherung von 50 Parkplätzen im neuen Regierungsgebäude, ohne Reduktion von oberirdischen PP).

Teil B: Zu den Leitsätzen

- **Generell**

Im Grundsatz handelt es sich nicht um «Leitsätze» per definitionem, eher um Zwischentitel zu zentralen Aspekten des Gesamtbilds. Den jeweils folgenden Erläuterungen in den Abschnitten 3.1 bis 3.6 wohnt ein erheblicher Interpretationsspielraum inne.

Die gewählte Stossrichtung erachten wir allgemein als angemessen und zielführend. Ein klarer Satz pro Abschnitt – als Leitsatz – scheint uns unabdingbar.

Konkrete Relevanz gewinnen die Leitsätze indessen erst durch spezifische Massnahmen, deren Priorisierung und zeitliche Festlegung der Umsetzung. Wenn die Flughöhe so hoch gewählt wird wie im vorliegenden Gesamtbild, braucht es bei den zentralen Themen auch Tiefenbohrungen. Die sehr gelungenen Illustrationen sind dafür kein Ersatz, weil sie keine Verbindlichkeit haben.

Insofern ist unser grundsätzliches Wohlwollen gegenüber den Leitsätzen mit dem Vorbehalt verknüpft, dass Massnahmen – insbesondere Verkehrsinfrastrukturmassnahmen gemäss Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) – in Einklang mit den Leitsätzen sowie in ihrem Zusammenspiel *widerspruchsfrei* formuliert werden.

- **Leitsatz 3.1 – Im grünen Stadtraum leben**

Wir unterstützen den Leitsatz. Wir erlauben uns aber den Hinweis, dass Grün- und Freiräume zu schaffen künftig auch zwingend eine Aufgabe von privaten Grundeigentümern darstellen muss. Seit Jahren *findet eine Verschandelung der Quartiere statt, etwa durch grosse Bodenversiegelungen oder sterile, Hitze stauende und klimaschädigende Schottergärten.*

Zudem stellen wir ein Fehlen von Grundlagen fest.

Antrag 3: Die Stadt Frauenfeld erarbeitet eine Bestandsaufnahme für die Freiraumplanung – explizit für jedes einzelne Quartier. Wir empfehlen dringend, auch die Situation in Gewerbe- und Industriezonen gemäss den in 3.1 genannten Anforderungen zu überprüfen und zu verbessern.

- **Leitsatz 3.2 – Wasser erlebbar machen**

Einverstanden, weitere Zugänge zu den Murgufnern sind zu fördern bzw. zu ermöglichen. Die Zielsetzung des (durchgehend) öffentlichen Zugangs zum Wasser ist jedoch erst dann realistisch,

wenn die Stadt durch Grundstückkäufe (und allenfalls die Option zielgerichteter Abgabe dieser Grundstücke im Baurecht) Handlungsfähigkeit erreicht bzw. Steuerungsmöglichkeiten bekommt.

Antrag 4: Die Stadt Frauenfeld kauft schnellstmöglich Grundstücke in den angesprochenen Perimetern und motiviert Eigentümer und Investoren mit Anreizen und planerischen Vorgaben, die Zielsetzung (Wasser erlebbar machen) zu übernehmen.

- **Leitsatz 3.3 – Verkehrsnetz optimieren**

Optimieren für wen? Das Feststellen einer Gleichwertigkeit der Verkehrsträger und damit eine Zustimmung zur freien Verkehrsmittelwahl ist nicht haltbar. Solange in Frauenfeld jeder Ort (!) mit dem Auto erreichbar ist – erst recht nicht, wenn in engen Raumverhältnissen Tempo 50 zugelassen bleibt – kann von Gleichwertigkeit sowieso keine Rede sein. Heute wird dem motorisierten Individualverkehr (MIV) am meisten Wert zugesprochen. Die Formulierung der Gleichwertigkeit steht überdies in einem Widerspruch mit Leitsatz 4 (der richtigerweise den Fussverkehr in den Vordergrund stellt) sowie zu vorangegangenen Planungsarbeiten der Stadt. Eine Verbesserung für den Langsamverkehr erfordert Raum, welcher für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung stehen wird. Der Leitsatz 3.3 erfordert deshalb zwingend Klärungsbedarf.

Antrag 5: Zur Zielerreichung bezüglich Klimaschutz, effizienter Raumnutzung, Raumqualität, Lärmreduktion und erhöhter Verkehrssicherheit sind Langsamverkehr und ÖV gegenüber dem MIV zu bevorzugen.

Der Leitsatz 3.3 vernachlässigt in der Betrachtung die Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (Lärm, Feinstaub, Wertminderung von Gebäuden, Platzbedarf usw.) auf die Anrainer der Verkehrswege.

Antrag 6: Leitsatz 3.3 nimmt das Ziel einer generellen Beruhigung des Verkehrsflusses durch Tempo 30 generell im Stadtzentrum auf (vgl. dazu auch Anmerkungen zu Abschnitt 5.2 / Umzusetzende Massnahmen).

Positiv zu würdigen ist die Aussage im Grundlagenbericht, dass die Politik der Kreisel die Möglichkeiten zur Verkehrslenkung massiv behindern, ja auf null reduzieren.

Die Neue Römerstrasse erscheint auf schnelles Hinsehen als prüfungswerte Lösung, das Verkehrsaufkommen im Osten und mit Blick auf das Entwicklungsgebiet Murgbogen zu steuern.

Im Zielzustand 2040 (Gesamtbild, S. 27) ist die Stadtentlastung Frauenfeld (SEF) richtigerweise nicht enthalten.

Der Begriff «zentrumnahe Stadtentlastung» (siehe Grundlagenbericht, S. 47) sollte nicht mehr verwendet werden. Er hat längst kein klares Profil mehr, nachdem in den vergangenen 20 Jahren Dutzende von Varianten diskutiert wurden und niemand in Frauenfeld mehr weiss, was aktuell gilt. Die vom Stadtrat 2018 favorisierte Tunnelverbindung Marktplatz-Schweizerhofkreisel (Variante 20) hat ihr Ablaufdatum erreicht. Dies zeigt auch der Grundlagenbericht eindrücklich auf, wenn er auf S. 65 festhält, dass die Stadtentlastung im Bereich Schweizerhof das Strassennetz zusätzlich belasten und damit die Entwicklungsabsichten im Murgbogen beeinträchtigen würde. Damit ist auf den Punkt gebracht, dass die Linienführung und die Anschlusspunkte des Stadttunnels falsch gewählt und mit dem Gesamtbild nicht vereinbar sind. Dieser Sachverhalt ist der Bevölkerung zu kommunizieren, weil sonst die Glaubwürdigkeit des Gesamtbildes leidet.

Antrag 7: Der Stadtrat kommuniziert, dass die Tunnelverbindung Marktplatz-Schweizerhofkreisel (Variante 20) mit den Leitsätzen des Gesamtbildes nicht vereinbar ist.

Eine weitere Herausforderung ist die Regelung des ruhenden Verkehrs. Frauenfeld verfügt über ein Parkierungs- und Abstellplatzreglement aus den 90er Jahren. Diese Reglemente sind nach Auffassung der Experten nicht mehr zeitgemäss (Grundlagenbericht, S. 14) und haben zur Folge, dass

die Zahl der privaten Parkplätze viel zu stark wächst und damit die Ziele der Verkehrsverlagerung untergräbt. Aktuelle Beispiele sind die Überbauung Lindenweg (176 PP für 82 Wohnungen) und das kantonale Verwaltungsgebäude (215 PP).

Antrag 8: Der Stadtrat unterbreitet dem Gemeinderat bis spätestens Ende 2021 eine Vorlage für ein zeitgemässes Abstellplatzreglement.

- **Leitsatz 3.4 – Situationsgerecht fortbewegen**

Deutlicher kann eine Absage an die bisherige und gegenwärtige Verkehrspolitik der Stadt Frauenfeld nicht formuliert werden als mit dem einleitenden Satz *«Raumsparende und emissionsarme Verkehrsmittel bilden das Rückgrat der künftigen Mobilität»*. SUV? Autoposing tagsüber und nachts? «Schnell noch etwas Vergessenes holen» mit dem Benziner? Die Kinder zur Schule chauffieren? Tempi passati! Oder doch nicht?

Der Grundlagenbericht (S. 15) attestiert der Agglomeration Frauenfeld gute Ansätze, um den Modalsplitanteil für den Langsamverkehr und den ÖV zu verbessern. Wenn dem so wäre (Autofahrer nutzen neu den Stadtbus), müsste sich dies unter anderem in steigenden Passagierzahlen und gleichzeitig sinkendem MIV-Anteil im Binnenverkehr ausdrücken. Tatsächlich zeigt sich, dass die Stadtbus-Passagierzahlen seit Jahren absolut stagnieren und gemessen an der (stetig wachsenden) Einwohnerzahl dementsprechend zurückgehen – dies bei 10% höherer Kilometerleistung!

Allein alltägliche Beobachtungen der Verkehrsmittelnutzung zeigen, dass in Frauenfeld der Anteil des MIV an der Gesamtmobilität ein unerträglich hohes Mass einnimmt.

Antrag 9: Abschnitt 3.4 wird derart überarbeitet, dass die im ersten Satz deutlich gemachte Abkehr von der bisherigen Verkehrspolitik von allen gleich verstanden wird. Illusorische Formulierungen («Durch Anreize ist das gemeinsame Fahren im Auto zu fördern») sind zu streichen.

Antrag 10: Um die Mobilität im postulierten Sinne (raumsparend, emissionsarm) zu beeinflussen, werden alle MIV-Parkiermöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet (inkl. Einkaufszentren) bewirtschaftet. Dadurch und durch weitere Massnahmen werden den Fussgängern und Velofahrern bessere Rahmenbedingungen gewährt.

- **Leitsatz 3.5 – Innenentwicklung gestalten**

Wir anerkennen die jüngeren Bemühungen der Stadt, die Innenentwicklung der Stadt gestalterisch positiv zu beeinflussen und erkennen unsere eigenen Vorstellungen in den Aussagen von Abschnitt 3.5 wieder. Die Entwicklung von Schwerpunkten (vgl. Gesamtbild, S. 27) enthält auch das Potenzial, beispielgebend zu zeigen, was qualitativ möglich ist. Siedlung und Mobilität sind integral zu betrachten und zu planen. Zwei Aspekte bedürfen unseres Erachtens besonderer Erwähnung – die Mitverantwortung privater Eigentümer und Investoren zum einen, die Steuerungsmöglichkeiten der Stadt zum andern. Solange Eigentümer den Schottergarten bevorzugen und für Investoren die Profitmaximierung im Vordergrund steht, laufen Bemühungen der Stadt für eine menschengerechte Innenentwicklung auf. An die privaten Bauherren sind deutlich höhere Anforderungen bezüglich Qualität von Bauten und Freiräumen zu stellen als bisher (Wettbewerbe, Gestaltungsrichtlinien, Bauberatung).

Antrag 11: Die den Instrumenten Baureglement, Parkierungsreglement und Abstellplatzreglement innewohnenden Steuerungsmöglichkeiten werden proaktiv ausgebaut und genutzt.

Antrag 12: Frauenfeld betreibt eine massiv aktivere Bodenpolitik und schafft sich Einfluss bzw. Mitsprachemöglichkeiten (Erwerb von Schlüsselgrundstücken, Mehrwertausgleich/Planungsabschöpfung, Erhöhung des Landkreditkontos).

- **Leitsatz 3.6 – Werkplatz fortschrittlich entwickeln**

Dem Stadtrat sind das Entwicklungspotenzial und mögliche Synergien vertraut, die sich durch die Ansiedelung von tertiären Bildungseinrichtungen ergeben. Dementsprechend könnten die Aussagen betreffend Bildungseinrichtungen durchaus geschärft werden.

Teil C: Zukunftsbild

Keine Stellungnahme.

Teil D: Massnahmen

Der Übergang zu **Abschnitt 5** erfolgt sehr abrupt. Es fehlt eine hilfreiche Brücke, die den an der Mitwirkung Beteiligten aufzeigt, wieso erst heute (und nicht früher) ein Kredit von brutto CHF 6.92 eingeholt werden will, der *längst definierte* Projekte umfasst.

Abschnitt 5 mit den Unterabschnitten 5.1 und 5.2 irritiert insofern, als die Reihenfolge letzterer verkehrt ist. Die umzusetzenden Massnahmen haben für uns Priorität und gehören klar an vorderster Stelle. Langjährig in der Stadtentwicklung Engagierte wundern sich über das alles oder nichts ermöglichende Wort «prüfen» (Tempo 30, Signalisation Begegnungszone Kirchgasse) – dies nicht zuletzt mit Blick auf den veranschlagten Kreditrahmen, der auf CHF 10'000 genau die umzusetzenden Massnahmen umschreibt.

5.1 – Stadt Frauenfeld – mögliche Massnahmen

Die Liste an «möglichen Massnahmen» beinhaltet eine nicht erläuterte und auch nicht nachvollziehbare Auswahl an Massnahmen aus bereits bestehenden städtischen Planungsinstrumenten (z.B. «Richtplan Siedlung und Verkehr», «Konzept Mobilität 2030», «Fuss- und Veloverkehrskonzept 2030»). Es ist in keiner Weise nachvollziehbar, was der Stellenwert dieser Liste ist: Entspricht dies einer Priorisierung? Werden alle anderen in den genannten Planungsinstrumenten formulierten, in dieser Liste aber nicht enthaltenen Massnahmen hinfällig? Entspricht die Liste einer willkürlichen, nicht verbindlichen Auswahl an möglichen Massnahmen?

Antrag 13: Die präsentierte Liste an «möglichen Massnahmen» ist zu erläutern, auf die zugrunde liegenden Planungsinstrumente ist zu verweisen und zumindest in einem Anhang ist eine vollständige Liste «möglicher» respektive «geplanter» Massnahmen zu ergänzen.

- **5.2 – Stadt Frauenfeld – umzusetzende Massnahmen**

Umzusetzende und mögliche Massnahmen enthalten – mit Blick auf den Kontext Agglomerationsprogramme verständlich – lediglich Infrastrukturmassnahmen. Es fragt sich, ob die erwähnten *gesetzlichen* Massnahmen (zeitnahe Inkraftsetzung von dem Gesamtbild dienenden, revidierten Reglemente) nicht auch genannt werden sollten, evtl. unter anderem Übertitel, so dass der Bevölkerung das komplette Instrumentarium klar wird, das der öffentlichen Hand zur Verfügung steht.

Offen bleibt, was ausserhalb des Zentrums, in den Quartieren angedacht ist. Hier enthält das Gesamtbild grosse Lücken. Insbesondere würden wir gerne einmal erfahren, was genau verstanden wird unter Quartierzentren und wo diese verortet werden.

Antrag 14: Das Gesamtbild ist über die Fokusgebiete Murgbogen und Innenstadt auf die Quartiere zu erweitern.

Die Massnahmen 11a bis 11d finden unsere Zustimmung, allerdings unter folgenden Voraussetzungen (vgl. dazu diverse Studien, die bereits vorliegen):

Antrag 15 (Massnahme 11a): Tempo 30 ist innerhalb der Eckpunkte Erchingerhof – Chappenzipfel – LSA Marktplatz – Kreuzplatz – Roseneggkreisel – Schweizerhofkreisel – Gartenlaube einzuführen (nicht nur zu prüfen), wobei die Strassenräume entsprechend auszugestalten sind. Es ist zu präzisieren, was konkret mit einer «Aufwertung von Strassenraum und Plätzen» gemeint ist respektive nach welchen Grundsätzen diese Aufwertung erfolgen soll.

Antrag 16 (Massnahme 11b und 11c): Freie Strasse, Kirchgasse und Zürcherstrasse (Abschnitt heutige Begegnungszone) werden neu Fussgängerzone (mit Sonderregelungen für Anwohner, Zulieferer und Blaulichtfahrzeuge).

Antrag 17: Die in Aussicht genommenen Arbeiten, die Kosten und der Zeitpunkt der Realisierung werden genauer definiert bzw. fixiert.

Antrag 18: Vorzunehmende Reglementsrevisionen werden – auch wenn nicht von einem Agglomerationsprogramm subventioniert – unter (neu) 5.1. Umzusetzende Massnahmen aufgelistet.

Die Massnahmen 1 bis 11 finden unsere Zustimmung, schliesslich haben wir uns jahrelang konkret oder sinngemäss für entsprechende mutige Schritte ausgesprochen. Glaubwürdig wird die Massnahmenliste aber erst, wenn wir erfahren, wann und zu welchem Preis die Massnahmen realisiert werden und wie sich die Vorhaben über die Jahre in den städtischen Finanzen niederschlagen.

Antrag 19: Der Stadtrat definiert die Massnahmen 1 bis 11 – sofern nicht klar – im Raum, zeitlich und in Bezug auf die mutmasslichen Kosten, formuliert daraus ein langfristiges Programm und zeigt die Folgen in der Finanzplanung auf.

Teil E / Fazit: Die «gute Schülerin» Frauenfeld hat Steigerungspotenzial

Wachstum und Verdichtung werden von der Bevölkerung nur akzeptiert, wenn damit eine hohe Qualität der Bauten, Strassen- und Freiräume und ein ausreichendes Angebot an Flächen für öffentliche Bauten und Grünräume verbunden sind. Diese Ziele und Zusammenhänge sind in den Leitsätzen «3.1 Im grünen Stadtraum leben», «3.2 Wasser erlebbar machen» und «3.5 Innenentwicklung gestalten» nachvollziehbar und überzeugend verankert.

Wachstum und Verdichtung² führt zwangsläufig zu mehr Mobilität. Weil kein zusätzlicher Platz zur Verfügung steht, müssen platzsparende Verkehrsmittel – wie zu Fuss gehen, Velo oder Bus – gefördert werden. Nur so können mehr Personen auf gleich viel Raum unterwegs sein und es kann die Mobilität für alle gewährleistet werden. Dies erfordert eine Änderung bei der Zusammensetzung des Modal Split.

Eine **stadtverträgliche Mobilität** beruht heute nach Meinung der Fachwelt auf den drei Pfeilern «Vermeiden, verlagern, verträglich gestalten»:

1. Verkehr vermeiden, durch eine hohe Nutzungsvielfalt und entsprechend kurze Wege. Hier spielt die Quartierentwicklung eine wichtige Rolle: Die Quartiere sollen so mit Einrichtungen des täglichen Bedarfs ausgestattet sein, dass diese zu Fuss in fünf Minuten erreichbar sind (5-Minuten-Quartiere).

2. Verkehr verlagern: Verkehr, der nicht vermieden werden kann, soll vom motorisierten Individualverkehr auf stadt- und umweltverträglichere Verkehrsträger verlagert werden. Das aus den

² Die Reserven der Stadt Frauenfeld im Rahmen der heutigen Zonierung liegen bei insgesamt 5'300 Raumnutzern (Grundlagenbericht SNZ, S. 18). Hinzu kommt das Umstrukturierungsgebiet Murgbogen, das im Falle einer Umzonung für nochmals 6'500 bis 11'000 Raumnutzer Platz bietet (Grundlagenbericht SNZ, S. 64).

neuen Nutzungen (Verdichtung) generierte Verkehrsaufkommen muss vom Fuss- und Veloverkehr sowie vom öffentlichen Verkehr bewältigt werden.

3. Verkehr verträglich gestalten, durch fussgängerorientierte Strassenräume, Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten (Tempo 30) und digitale Verkehrssteuerung. Im öffentlichen Stadtraum müssen neben der Mobilität Bedürfnisse wie Begegnung und Aufenthalt Platz finden.

Die Leitsätze «3.3. Verkehrsnetz optimieren» und «3.4 Situationsgerecht fortbewegen» genügen den Anforderungen nicht, die heute an eine stadtverträgliche Mobilität gestellt werden. Die Verkehrsplanung ist nicht genügend auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt, weil nicht aufgezeigt wird, wie das Verkehrswachstum bewältigt und der Modal Split verändert werden soll. Das Gesamtbild soll unter anderem die Voraussetzung dafür schaffen, dass Frauenfeld vom Bund aus dem Agglomerationsprogramm der fünften Generation (AP 5) finanziell unterstützt wird. Der Bund hat klare Vorstellungen an ein Gesamtbild: Er verlangt eine *inhaltlich kohärente* Verkehrs- und Siedlungsplanung³. Die Aussage in Leitsatz 3.3., wonach MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr vier *gleichwertige* Elemente des Personenverkehrs bilden, wird den Bund nicht überzeugen.

Der Anteil des MIV am Gesamtverkehr ist in Frauenfeld mit 68.5% (Stand 2015) klar zu hoch, auch im Vergleich zu anderen Kleinstädten wie Burgdorf (55%). Dies ist umso erstaunlicher, als Frauenfeld überdurchschnittlich gut mit dem ÖV erschlossen ist⁴. Damit ist klar, dass der Bund hier sehr genau hinschauen wird. Nur wenn Frauenfeld in diesem Bereich seine Hausaufgaben macht, hat Frauenfeld eine realistische Chance, im Rahmen des AP 5 vom Bund finanziell unterstützt zu werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass es zwischen den Agglomerationen einen harten Wettbewerb um die Bundesgelder gibt.

Will Frauenfeld eine «gute Schülerin» sein (Stadtrat Andreas Elliker), braucht es Nachbesserungen. Die Leitsätze und Massnahmen müssen darauf ausgerichtet werden, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr bis 2040 deutlich zurückgeht, d.h. von heute 68.5% auf deutlich unter 50%.

Frauenfeld muss aus den Fehlern der Vergangenheit lernen. Ein Blick zurück auf den Prüfbericht des Bundes (Bundesamt für Raumentwicklung)⁵ zur Eingabe der Regio Frauenfeld für das AP 3 zeigt, worauf es ankommt. Der Bund stellte damals dem Programm schlechte Noten aus und verweigerte die finanzielle Unterstützung mit folgender Kritik:

„Aus dem Zukunftsbild wird kein verkehrsträgerübergreifendes Gesamtkonzept abgeleitet“.

„Die Ziele und Strategien sind wenig griffig und räumlich zu wenig konkretisiert“.

*„Das gute Ziel der Agglomeration, das Mobilitätswachstum durch den Angebotsausbau im ÖV und im LV aufzunehmen, wird im Agglomerationsprogramm der dritten Generation nicht genügend konkretisiert. **Eine Lenkungs- und Steuerungsstrategie für den MIV ist nicht vorhanden.** Die wenigen punktuellen Massnahmen genügen nicht, um einen spürbaren Einfluss auf den **Modal Split** erwarten zu können».*

Daraus geht klar hervor, dass die Veränderung des Modal Splits für den Bund ein zentrales Kriterium darstellt. Es ist deshalb unabdingbar, das Gesamtbild in diesem Punkt zu ergänzen.

³ Art. 2 und 6 Verordnung des UVEK über das Agglomerationsprogramm, PAVV).

⁴ Siehe Grundlagenbericht SNZ, S. 22.

⁵ Prüfbericht des Bundes vom 14.9.2018, <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav/3g.html>