



Beschluss-Nr. 142

**Interpellation betreffend „Kehrtwende in der Verkehrsplanung – auf welcher Grundlage?“ von Gemeinderätin Anita Bernhard-Ott**

**Beantwortung**

Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

An der Gemeinderatssitzung vom 21. Februar 2018 reichte Gemeinderätin Anita Bernhard-Ott mit 13 Mitunterzeichnenden eine Interpellation nach Art. 44 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein.

***Ausgangslage***

Der aktuell gültige Richtplan „Siedlung und Verkehr 2011“ beinhaltet eine weiträumige Linienführung einer Stadtentlastung zwischen Messenriet und der St. Gallerstrasse im Bereich Espi bis „Hundsruggen“. Diese Linienführung hat der Stadtrat seinerzeit im Anschluss an einen Mitwirkungsprozess mit der Bevölkerung zum gesamten Richtplaninhalt ausgewählt und im Richtplan eingetragen. Auf Basis dieser Linienführung wurde im Jahr 2013 unter Beteiligung von Stadt und Kanton eine umfassende Machbarkeitsstudie zur weiträumigen Stadtentlastung erarbeitet. Es ergaben sich je nach Untervariante Kosten von 220 bis 290 Mio. Franken.

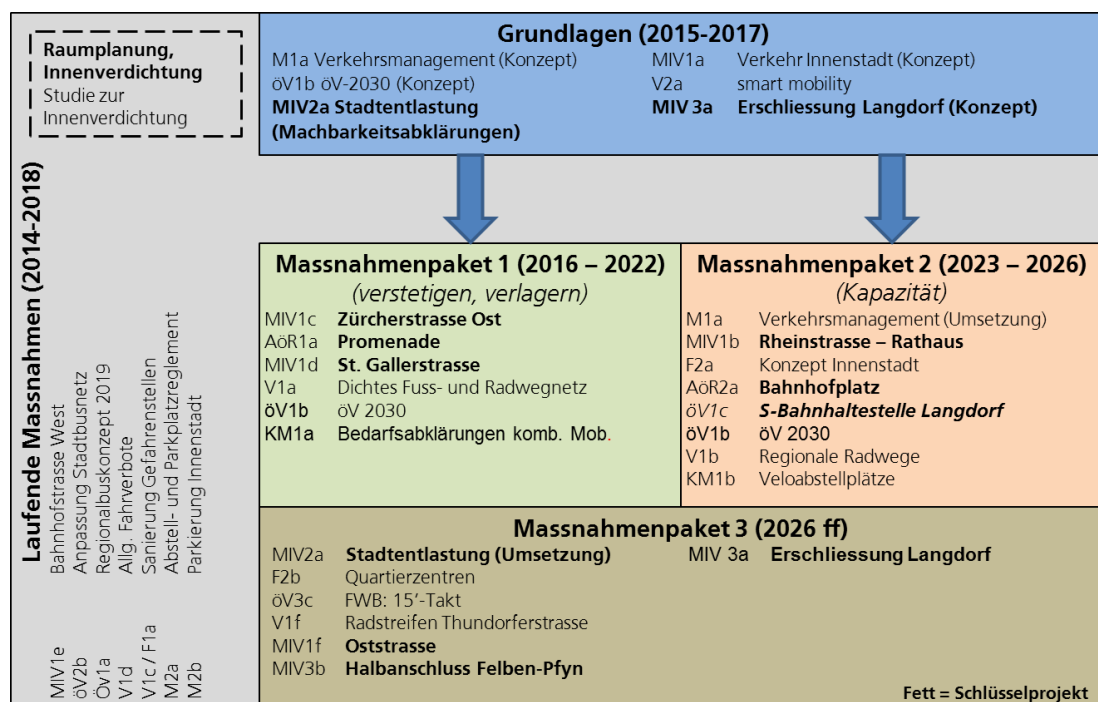
Mit dem 2. Agglomerationsprogramm wurde u.a. die weiträumige Stadtentlastung zur Genehmigung und Mitfinanzierung dem Bund eingereicht. Das Bundesamt für Raumentwicklung prüfte das eingereichte Agglomerationsprogramm der 2. Generation und hielt im Februar 2014 fest, dass sich der Bund an einer weiträumigen Stadtentlastung mit Kosten von über 200 Mio. Franken in der 2. und 3. Generation nicht beteiligen wird. Der Bund wies dem Projekt deshalb die Priorität C zu. Dies bedeutet, dass eine Umsetzung mit Unterstützung des Bundes nicht greifbar ist und die Finanzierung bei Kanton und Stadt liegen würde. Am 6. März 2014 orientierten Regierungsrat und Stadtrat gemeinsam an einer Medienkonferenz über die Machbarkeitsstudie und die Rückmeldung des Bundes zum

Agglomerationsprogramm resp. zur weiträumigen Stadtentlastung von Frauenfeld. Die Behörden wollen die Anliegen der Stadt und der Agglomeration gegenüber dem Bund noch aktiver als bisher vertreten und alternative Finanzierungsmöglichkeiten prüfen. Bei der Strassenplanung wird neu eine Doppelstrategie verfolgt: Neben der Stadtentlastung am Siedlungsrand, wie sie der Richtplan 2011 vorsieht, soll zusätzlich die Wirkung und die Machbarkeit einer kleinräumigen Variante mit Kosten in der Höhe von 60 - 80 Mio. Franken evaluiert werden, um diese nötigenfalls ohne Bundesunterstützung stemmen zu können.

### **Richtplan Siedlung und Verkehr / Mobilität 2030**

Als behördenverbindliche Grundlage gilt weiterhin der Richtplan „Siedlung und Verkehr 2011“. Es ist aber die Aufgabe der Exekutive, auf aktuelle Erkenntnisse und übergeordnete Veränderungen zu reagieren und die Planungsinstrumente entsprechend auszurichten resp. anzupassen.

Um der neuen Ausgangslage sowie den in den Agglomerationsprogrammen angemeldeten Projekten gerecht zu werden, erarbeiteten im Jahr 2015 Stadt und Kanton gemeinsam das Konzept „Mobilität 2030“. Darin wird basierend auf dem Richtplan aufgezeigt, wie der Gesamtverkehr zukünftig abgewickelt werden soll. Zudem wurden die diversen Projekte priorisiert. Bestandteil der „Mobilität 2030“ und auch explizit ausgewiesen war stets die Evaluation einer bezahlbaren, kleinräumigen resp. zentrumsnahen Stadtentlastung. Die „Mobilität 2030“ wurde von November 2015 bis Januar 2016 öffentlich vernehmlasst. Priorisierte Projekte der „Mobilität 2030“:



Die Machbarkeitsstudie für eine kleinräumige resp. zentrumsnahe Stadtentlastung wurde im Jahr 2017 erarbeitet. Von anfänglich über 23 Varianten wurden aufgrund des Auswahlverfahrens 7 Varianten detaillierter überprüft und miteinander verglichen. Der Stadtrat favorisiert zuhanden der öffentlichen Vernehmlassung die Variante 20 zwischen St. Gallerstrasse/Marktplatz und Schweizerhof, wobei die Anschlusspunkte und die Knotenart im Rahmen eines Vorprojekts zu klären sind.

Mit dem Entscheid des Bundes bezüglich der weiträumigen Stadtentlastung sowie auch mit der Überarbeitung des kantonalen Richtplans bestehen veränderte Verhältnisse, die eine Überprüfung des kommunalen Richtplans mindestens prüfenswert machen. Da aber erst nach Abschluss des laufenden Mitwirkungsverfahrens der Entscheid von Regierungsrat und Stadtrat über das weitere Vorgehen mit den Varianten getroffen wird, macht derzeit eine Anpassung des Richtplans keinen Sinn.

#### **Beantwortung der einzelnen Fragen:**

*1. Welchen Stellenwert hat der Richtplan Verkehr 2011 für den Stadtrat? Wieweit ist der Stadtrat den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Richtplans Verkehr 2011 verpflichtet?*

Der Richtplan „Siedlung und Verkehr 2011“ behält seine Gültigkeit, muss aber nach dem definitiven Entscheid durch Regierungsrat und Stadtrat nach der Mitwirkung zur zentrumsnahen Stadtentlastung angepasst werden. Dabei wären weitere Präzisierungen aufgrund geänderter Rahmenbedingungen (bspw. Kantonaler Richtplan) seit 2011 zu prüfen. Der Stadtrat hält aber ausdrücklich an der grundsätzlichen Ausrichtung des Richtplans fest. Im Weiteren gilt es zu beachten, dass das Konzept "Mobilität 2030" auf dem Richtplan aufbaut und den Richtplan bezüglich Verkehr präzisiert.

*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?*

Der Richtplan „Siedlung und Verkehr“ ist ein in sich abgestimmtes Gesamtwerk. Die einzelnen Massnahmen resp. Massnahmenblätter sind teilweise stark voneinander abhängig. So ist das Massnahmenblatt SN.2.4 Innenstadt unweigerlich mit der Massnahme SN.2.1 Stadtentlastung verknüpft. Diese Abhängigkeit ist in den Massnahmenblättern ersichtlich und wurde vom Stadtrat entsprechend kommuniziert, so u.a. in den Beantwortungen der Motion Stricker/Christ „Aufenthalts- und Reisequalität, Sicherheit und Werterhalt im Herzen von Frauenfeld“ vom 10. Januar 2017, wie auch der Einfachen Anfrage Elliker/Geiges betreffend „Zentrumsnahe Stadtentlastung“ vom 28. Juni 2016. In der Beantwortung zu dieser Anfrage hat

der Stadtrat ebenfalls kundgetan, dass er gemeinsam mit dem Regierungsrat eine zentrumsnahe Stadtentlastung prüfen wird und dabei auf das Konzept Mobilität 2030 verwiesen.

Das Massnahmenblatt SN.2.10 beschreibt die Verkehrsberuhigung mit dem Titel „Prüfung von Tempo-30-Zonen in weiteren Quartieren sowie Begegnungszonen in einzelnen Quartierstrassen“. Im Richtplan Verkehr sind die dazu ausgeschiedenen Quartierstrassen mit einer Schraffur bezeichnet. Der Stadtrat hat in den vergangenen Jahren zahlreiche neue verkehrsberuhigte Zonen gemäss Richtplan eingeführt resp. beschlossen (u.a. Gerlikon, General-Weber-Strasse, Dingenhartstrasse, Bühl, Rebstrasse). In der Regel macht es kostenmässig Sinn, bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zusammen mit einer Strassensanierung umzusetzen.

*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?*

Eine weitere Massnahme aus der Mobilität 2030 ist das Konzept „Verkehr Innenstadt“. Zusammen mit dem Strasseneigentümer, dem Kanton Thurgau, sowie weiteren kantonalen und städtischen Amtsstellen werden derzeit Möglichkeiten zur baulichen Aufwertung der Strassenräume in der Innenstadt geprüft. In der stadträtlichen Beantwortung der Motion Stricker/Christ wurde eine Präsentation der Ergebnisse in Aussicht gestellt. Mit Vorliegen der Ergebnisse aus der Testplanung ist bis zum Sommer 2018 zu rechnen. In welchem Rahmen anschliessend die Ergebnisse präsentiert werden, ist derzeit noch nicht festgelegt. In einem ersten Schritt werden mittels Testplanung mit Beteiligung zweier Planungsteams, bestehend aus Stadt-, Verkehrs- und Freiraumplanern, der Abschnitt Vorstadt und Promenade untersucht. Die Ergebnisse sollen anschliessend auch auf die anderen Strassenräume übertragen werden können.

*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?*

Ein Richtplan ist ein behördenverbindliches Instrument. Er zeigt eine Absicht der Exekutive auf. Im Richtplan Siedlung und Verkehr der Stadt Frauenfeld ist die weiträumige Stadtentlastung festgehalten. Im kantonalen Richtplan ist dieselbe Linienführung als Vororientierung eingetragen. Mit der Bekanntgabe des Bundes, sich in absehbarer Zeit nicht an den Kosten einer weiträumigen Stadtentlastung zu beteiligen, mussten neue für Kanton und Stadt finan-

zierbare Wege für eine Stadtentlastung gesucht werden. Dies wurde im Rahmen des Konzepts Mobilität 2030 aufgearbeitet und die Machbarkeitsabklärungen einer bezahlbaren Stadtentlastung integriert. Das Konzept Mobilität 2030 wurde einer öffentlichen Vernehmlassung unterzogen. Aufgrund dieser wurde das Konzept so angepasst, dass Machbarkeitsabklärungen zur zentrumsnahen Stadtentlastung bis Ende 2017 vorliegen sollen.

*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 hat insbesondere im Zentrum ein grosses Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Der Stadtrat strebt deshalb zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Lebensqualität eine baldige Entlastung für das Zentrum an. Eine grossräumige Variante, wie sie im Richtplan festgehalten ist, ist aufgrund der Kosten nur mit Unterstützung des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme möglich. Allerdings misst der Bund dem Vorhaben auf Grund eines aus seiner Sicht ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses zur Grösse der Agglomeration eine geringe Priorität bei, weshalb – wenn überhaupt - frühestens ab dem Jahr 2030 mit einer definitiven Finanzierungszusage gerechnet werden kann. Eine verlässliche Aussage zu einer möglichen Inbetriebnahme ist zum heutigen Zeitpunkt nicht machbar. Deshalb haben Regierungsrat und Stadtrat gemeinsam entschieden, in Ergänzung zur langfristig angestrebten grossräumigen Umfahrung eine mittelfristig realisierbare, kostengünstigere und zentrumsnahe Variante zu prüfen. Mit der Inbetriebnahme einer solchen Variante könnte vor 2030 gerechnet werden. Die grossräumige Entlastung bleibt im Richtplan.

Ausgehend davon, dass Kanton und Stadt eine zentrumsnahe Stadtentlastung ohne Bund finanzieren, hat sich die Stadt mit maximal 40% an den Kosten zu beteiligen. Ziel ist es aber, das Projekt im 4. Agglomerationsprogramm unterzubringen, damit sich auch der Bund an den Gesamtkosten beteiligt. Bei der Kreditvorlage an die Stimmbevölkerung wird der Stadtrat ausweisen, wieviel Steuerprozente dies bedeuten wird.

Frauenfeld, 15. Mai 2018

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD  
Der Stadtpräsident                      Der Stadtschreiber

Beilage:  
Interpellation

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) setzt<sup>1</sup>. 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 Festsetzung<sup>2</sup> 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 Zwischenergebnis<sup>3</sup> 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 abgelaufen.

<sup>1</sup> Richtplan 2011, Grundlagen/Szenarien, S. 52.

<sup>2</sup> Eine Festsetzung zeigt, welche raumwirksamen Massnahmen wie aufeinander abgestimmt sind.

<sup>3</sup> 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 prüfen<sup>4</sup>. 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“) veröffentlicht<sup>5</sup>, welches Stadt und Kanton gemeinsam erarbeitet haben<sup>6</sup>. Darin ist hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs festgehalten, dass eine **„Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Stadtzentrum mit einer Stadtentlastung kurz und mittelfristig nicht realisierbar ist“**<sup>7</sup>. Daraus ziehen die Verfasser den Schluss, dass „im Innenstadtbereich eine **Verflüssigung und Verstetigung des Verkehrs mit Verkehrsmanagement-Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz** anzustreben“ sei<sup>8</sup>. Die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr mittels einer Entlastungsstrasse bleibt das langfristige Ziel, wobei mit der Umsetzung nicht vor 2030 zu rechnen ist<sup>9</sup>. *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.<sup>10</sup> 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-

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

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

<sup>6</sup> Dabei handelt es sich nicht um ein rechtsverbindliches Planungsinstrument<sup>6</sup>, sondern um einen «Fachbericht für die Öffentlichkeit».

<sup>7</sup> Mobilitätskonzept S. 13.

<sup>8</sup> Mobilitätskonzept S. 13.

<sup>9</sup> Mobilitätskonzept S. 13 und 29.

<sup>10</sup> 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 vorsieht<sup>11</sup>. 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

---

<sup>11</sup> 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

G. Schat

P. Jansmann

S. Jürken

E. ~~\_\_\_\_\_~~

H. ~~\_\_\_\_\_~~

R. ~~\_\_\_\_\_~~  
P. ~~\_\_\_\_\_~~

J. ~~\_\_\_\_\_~~

Kern Saenken

P. ~~\_\_\_\_\_~~ P. Frey

T. ~~\_\_\_\_\_~~ T. Haueter  
v. ~~\_\_\_\_\_~~ v. Fret

Z. ~~\_\_\_\_\_~~

Irina Meyer

P. ~~\_\_\_\_\_~~ Barbara Dätwyler