

Antrag zur Botschaft Nr. 40 „Kredit von 600'000 Franken für die Vertiefung der Machbarkeit / Vorprojekt für die zentrumsnahe Stadtentlastung“ der Grünen Partei

Votum Roman Fischer, 16.01.2019:

Wir Grünen wollen **keine Gelder in neue Strassen und Tunnels investieren** - auch nicht für die Planung solcher. Ein Stadttunnel ist eine Kapazitätserweiterung allein für den Autoverkehr. Und mehr Strassen ziehen immer mehr Verkehr an. Und das widerspricht diametral den Zielsetzungen von Mobilität 2030.

Alle Stadtentlastungsvarianten stellen bei 2/3 hausgemachtem Autoverkehr und in Zeiten des Klimawandels sowie der Digitalisierung ein überholtes Rezept zur Lösung eines im Fall von Frauenfeld eher bescheidenen Stauproblems dar. Und sie sind damit schlecht investiertes Geld.

Bevor nicht bekannt ist, welche Wirkung die Variante FrauenfeldPlus (0+) zu welchem Preis hat, darf doch dem Stadtrat und Kanton kein Freipass erteilt werden, die Variante 20 vertieft auszuarbeiten. Das wäre eine Zwängerei und kein logisches Vorgehen.

Wir möchten es an dieser Stelle aber nicht unterlassen, dem Stadtrat zu danken, dass er die Variante FrauenfeldPlus überhaupt noch näher anschauen möchte. Aber wir können zu diesem Kredit von 600'000 Fr. aus den eben genannten Gründen nicht zustimmen – egal welche Zückerchen mit dabei sind.

Wir haben die starke Befürchtung, dass die Ausarbeitung der Variante FrauenfeldPlus nur eine **Alibi-Übung** darstellt. In der Botschaft findet sich ein Zeitplan, der aber nur den Realisierungspfad der Variante 20 abbildet. Die Möglichkeit, dass statt eines Tunnels die Variante FrauenfeldPlus realisiert wird, wird scheinbar doch nicht ernsthaft in Erwägung gezogen.

Egal welche der beiden Varianten schlussendlich realisiert wird, bei einer parallelen Vertiefung der beiden Varianten werden Steuergelder z.T. nutzlos und damit verschwenderisch ausgegeben. Ein Teil der Arbeit ist verloren. Und für einen Variantenentscheid braucht es keine Vertiefungsarbeiten.

Wir beantragen, dass in einem ersten Schritt nur die Machbarkeitsstudie 2017 zur SEF-II mit der Variante FrauenfeldPlus komplettiert wird. Die Variante FrauenfeldPlus soll also im gleichen Detailgrad wie die sieben Varianten in der Machbarkeitsstudie 2017 ausgearbeitet werden. Der Stadtrat hat mir mündlich mitgeteilt, dass das so beabsichtigt ist. Aber das steht nicht in der Botschaft. Und wie nach diesem ersten Schritt mit einer wirkungsvollen Variante FrauenfeldPlus umgegangen werden soll, wird aus der Botschaft auch nicht klar. Nur eines ist klar: Mit der Bewilligung des gesamten städtischen Kredits von 600'000 Fr. hat der Gemeinderat bis gegen Ende 2020 nichts mehr zu sagen, egal wie die Komplettierung der Machbarkeitsstudie 2017 mit der Variante FrauenfeldPlus ausfällt.

Zeitlich sollte es mit unserem Antrag, heute nur diesen ersten Schritt zu bewilligen, keine oder höchstens eine minime Verzögerung geben. Aber nach dem ersten Schritt kann dann höchstwahrscheinlich ein Variantenentscheid gefällt werden und es muss nur noch eine Variante vertieft ausgearbeitet werden. Der Stadtrat kann dazu einen weiteren Kredit beantragen resp. ordentlich budgetieren. Mit diesem Vorgehen können einige hunderttausend Franken gespart werden, was ja im Interesse der Steuerzahler sein sollte.

Noch einige Worte zur Variante FrauenfeldPlus:

Und in der Botschaft und auch im Gespräch mit der Stadt steht immer **Tempo 30 sehr stark im Vordergrund**. Wir bitten die Zuständigen der Stadt und des Kantons bitte unbedingt auch andere Elemente in Betracht zu ziehen, welche lenkend auf den Durchgangsverkehr wirken, die Tempi der verschiedenen Verkehrsteilnehmer in der Stadt angleichen und damit die Verkehrssicherheit sowie

den Komfort v.a. für die schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöhen. In anderen Kantonen und Städten, aber auch in Vorstössen aus diesem Rat finden sich weitere Ansätze, z.B.

- in Uster wird mit «Stadtraum Uster 2035» in einer vergleichbaren Stadt, in einer ähnlichen Situation und in ähnlichem zeitlichem Rahmen ein breiterer Fächer von Massnahmen diskutiert.
- in Cham mit einem zeitdauerbeschränkten Durchfahrtsverbot. Innert 10 Minuten darf der Ortskern nur auf der gleichen Route verlassen werden, wie reingefahren wird. Erst nach 10 Minuten ist die Ausfahrt über eine andere Strasse gestattet.
- in Zürich im Süden vom Letzigrund Stadion sind Quartierstrassen in der Mitte für den Autoverkehr unterbrochen, um den Ausweichverkehr durch das Quartier zu unterbinden.
- in diesem Rat bereits mehrfach gefordert: Einbahnstrassen oder einen Einbahnring.

Um haushälterisch mit Steuergeldern umzugehen und den Gemeinderat in die Weichenstellungen bei der Innenstadtentlastung involviert zu behalten, stellen wir folgenden Antrag:

"Ein Kredit von 60'000 Franken für Erarbeitung der möglichen Massnahmen zur Verkehrslenkung, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Geschwindigkeitsangleichung wie Tempo 20, 30 oder 40, Durchfahrtsbeschränkungen, Anpassung der Strassenräume, Einbahnstrassen, Verkehrs-/ Parkleitsysteme etc. aber ohne Tunnelbau zur Aufwertung des Stadtzentrums (Variante FrauenfeldPlus oder 0+ genannt) in der gleichen Ausarbeitungstiefe wie die sieben Varianten der Machbarkeitsstudie 2017 zur SEF-II wird bewilligt."