

Gesamtkonzept Freizeit- und Sportanlagen (Botschaft Nr. 3)

Vielen Dank dem Stadtrat, dass er dem Gemeinderat die Gelegenheit gibt, sich zum Gesamtkonzept Freizeit- und Sportanlagen im Rahmen eines Geschäfts zu äussern. Und vielen Dank den involvierten Personen an der Ausarbeitung dieses umfassenden, detaillierten Konzepts, welches gut aufgebaut ist und mit Bestands-, Zustands- und Bedürfniserhebungen vorbildhaft daherkommt. Auch die zur Verfügung gestellten, umfangreichen Beilagen sind hilfreich. Eine solche breite Auslegeordnung in einer Botschaft haben wir selten gesehen. Chapeau!

Gut, böse Zungen wie ich meinen jetzt, dass dafür auch genügend Zeit in Anspruch genommen wurde. In der Botschaft wurden die Legislaturschwerpunkte 2019-2023 als Basis dieser Arbeiten genannt. Aber der gewichtigste Brocken des vorliegenden Konzepts, das sogenannte Gesamtkonzept der Sportanlagen auf der Kleinen Allmend, wurde uns schon von einem Stadtrat namens Ruedi Huber am 06. Juni 2018 in der Botschaft zur Sandhalle als in Arbeit angepriesen. Mehr als 5 Jahre für ein Hallejuha.

Aber das soll die Arbeit des vorliegenden Konzepts nicht schmälern: Die grundlegenden Erkenntnisse und Fazite des Konzepts teilen wir.

Folgendes gab bei uns zu diskutieren:

Fehlende Vernehmlassung: Warum wurde zu diesem Konzept keine Vernehmlassung durchgeführt? Die AZP-2030-Strategie wurde in eine Vernehmlassung gegeben, und erst im allerletzten Moment wurde daran gedacht, dass wir sie zur Kenntnis nehmen sollen. Bei diesem Konzept gab es keine Vernehmlassung, aber die Vorlage zur Kenntnisnahme war schon länger geplant. Hier wünschen wir uns eine einheitliche Linie. Ev. bringt uns die einfache Anfrage unserer Kolleginnen Badertscher und Hänni in dieser Frage weiter.

Wie weiter? Wie holen wir auf, was Frauenfeld in den letzten 15 bis 20 Jahren vernachlässigt hat? 2/3 der Anlagen weisen Handlungsbedarf auf, 1/3 gar dringend. Das ist ein Armutszeugnis, da wurden Hausaufgaben seit Jahren nicht gemacht. Nun haben wir ein Konzept, welches aber nicht behördenverbindlich ist. Uns wird aus dem Konzept nicht klar, wessen Meinung das nun ist. Ist es ein Fachkonzept oder das Konzept des Stadtrats? Die Verbindlichkeit geschieht erst durch die Richtplanung. Erst dann wissen wir mehr. Was soll in welchem Umfang umgesetzt werden, was priorisiert der Stadtrat? Der Gemeinderat kann ja erst wieder bei den Krediten zu Projekten mitreden.

Der Stadtrat ist aufgefordert unbedingt eine Grobplanung aller städtischen Projekte an die Hand zunehmen. Und das auf der zeitlichen Schiene in Abhängigkeit seiner Prioritätensetzung, der personellen Ressourcen der Stadt, der notwendigen Finanzierung und auch der zu erwartenden Erfolgsrechnungen, was zu guter Letzt in der Frage nach der zukünftigen Entwicklung des Steuerfusses mündet.

Uns wird es angst und bang, wenn wir das nur überschlagsmässig ausrechnen. Mit den Steuerfussenkungen der vergangenen Jahre habe wir uns wohl den Spielraum genommen, mehr als nur gerade das allernotwendigste dieser Vorhaben in Zukunft umzusetzen.

Generierung Einnahmen, Effizienzsteigerungen: Wir bitten den Stadtrat auch unkonventionellere Wege der Mittelbeschaffung oder Ausgabeminderungen zu suchen: Sponsoring, Crowdfunding, Anzapfen der Sport-/Lotteriefonds, Vereine durch Arbeitsleistungen einbinden etc.

Auch sollen bestehende Bauten wenn immer möglich nur kostengünstiger saniert und nicht neugebaut werden oder Baumaterialien gemäss der Kreislaufwirtschaft bei Bauteilen-Börsen bezogen werden, was beides auch ökologisch vorteilhaft ist.

Beteiligung Aussengemeinden: Anhand dieser Fragen und anhand des Hallenbads kam bei uns wieder die Diskussion auf, ob und wie man die Aussengemeinden resp. deren Einwohnerinnen und Einwohner an der Finanzierung der Frauenfelder Sport- und Freizeitanlagen beteiligen könnte oder müsste. Die um einen Franken erhöhten Eintrittspreise der Badi für Auswärtige werden eher als Hohn betrachtet. Warum nicht ein Jahr lang Erhebung durchführen und nachher mit den Gemeinden das Gespräch suchen?

Beachhouse/Sandhalle: Aus der Botschaft zur Sandhalle, aus besagter Gemeinderatssitzung vom 06. Juni 2018: «Die neue Anlage fügt sich funktionell sehr gut in das Gesamtkonzept der Sportanlagen auf der Kleinen Allmend ein.» Nun lesen wir auf verschiedenen Kanälen, aber wohl immer auf dieses Gesamtkonzept abgestützt, dass das Fussballfeld, auf der die Sandhalle gebaut werden soll, von den Fussballvereinen benötigt wird. Das stösst wohl nicht nur uns in ein Dilemma: Die Sandhalle ist für uns immer noch willkommen. Privat geplante und ohne Steuergelder finanzierte Projekte in dieser Art sind unbedingt unterstützungswürdig. Aber auch der Vereins-Fussball soll nicht zur kurz kommen. Ev. muss die Sandhalle an einem anderen Standort realisiert werden. Unsere Erwartung ist, dass dieser Gordische Knoten durchschlagen, die Mutmassungen und Ungewissheiten rundum die Sandhalle aufhören und aktiv nach Lösungen gesucht wird.

Wegfall der Dreifachhalle Auenfeld: Die Hoffnung ist gross, dass mit diesem vorliegenden Konzept in Zukunft vorausschauend Situationen, wie mit dem sehr bedauerlichen Wegfall einer der drei Dreifachhallen, vermieden werden. Unverständlich ist für uns, dass gerade aktuell an einem neuen Standort in der Stadt zwei Turnhallen im Bau sind und man diese Gelegenheit nicht nutzen konnte, um den Verlust der Auenfeldhallen wettzumachen.

Erschliessung ÖV/Velo/Zu Fuss: Uns ist dieser Aspekt sehr wichtig. Sichere, kurze Wege sind sehr wichtig. Denken sie an die vollbepackten Eis-Hockey-Spieler. Oder Eltern mit Kleinkindern von einem ÖV-Haltepunkt zum Hallenbad. Am Abend und Wochenende ausgedehntere Fahrpläne finden wir wichtig.

Ich habe das Protokoll zur Gemeinderatssitzung vom 06. Juni 2018 zur Sandhalle nochmals gelesen, wo ich die Einschätzung unserer damaligen Fraktion zur Erreichbarkeit der Sandhalle mit ÖV, Velo und zu Fuss in einem Votum thematisiert habe. Ehemaliger Stadtrat Ruedi Huber hat in dieser Sitzung versprochen resp. vorgeschlagen, dass dieser Input im Rahmen des Gesamtkonzepts für die Kleine Allmend aufgenommen wird. Das ist aber leider nicht geschehen. Darum hier Erläuterungen zu zwei Punkten in diesem Gesamtkonzept, die jedoch auch für alle anderen Orte mit Publikumsverkehr gelten:

Erschliessung ÖV: Neben den im Konzept genannten Verbesserungsmöglichkeiten beim ÖV wie näher gelegene ÖV-Haltestellen z.B. beim Hallenbad wünschen wir uns (und da darf ich für die Fraktion sprechen) ein stärkeres Augenmerk auf folgendes Thema:

Im Plan in der Beilage G (Pdf-Seite 73) sind Bushaltestellen z.T. sehr ungenau und nur auf den der Sportanlagen der Kleinen Allmend zugewandten Seite der Strassen eingezeichnet. Die Haltestellen in der anderen Fahrtrichtung fehlen komplett, und sie befinden sich z.T. auch nicht gegenüber, wie z.B. beim Schaffhauserplatz. Da wünsche ich mir eine genauere Arbeitsweise eines Ingenieurbüros.

So dann wurden zwar die Fusswege innerhalb der Sportanlagen aufgezeichnet. Aber gerade die Erschliessungswege der ÖV-Haltestellen inkl. Querung der Strassen zu den Haltepunkten auf der den Sportanlagen abgewandten Seiten der Strassen wären sehr wichtig. Denn das schwächste Glied in der ÖV-/Fussweg-Kette entscheidet oft, ob man z.B. ein Kind allein mit ÖV ins Training fahren lässt oder nicht. Und dieses schwächste resp. gefährlichste Glied ist wohl in den überwiegenden Fällen die Querung einer Hauptverkehrsachse zu Beginn oder Ende des Fussweges vom oder zum ÖV – nicht nur bei der Kleinen Allmend.

Erschliessung Velo: Auch hier könnte noch mehr herausgeholt werden, wenn systematisch geschaut würde, dass die Veloparkplätze nahe an den Zugängen der Anlagen liegen. Eine solche systematische Erfassung liegt mit diesem Konzept leider immer noch nicht vor. Bestes resp. ein schlechtes Beispiel ist die Turnfabrik und die Schwinghalle, wo es zwar genug Abstellmöglichkeiten für Velos hat, aber wirklich dafür vorgesehen ist die dafür genutzte Fläche nicht. Die Veloabstellplätze entsprechen, wenn überhaupt, nur minimalen Standards für Veloabstellplätzen. Auch in der Beilage G (Pdf-Seite 72) ist genau diese Abstellfläche nicht eingezeichnet. Nächst gelegener offizieller, eingezeichneter Veloabstellplatz liegt bei der Kunsteisbahn – auch da wünsche ich mir eine genauere Arbeitsweise eines Ingenieurbüros.

Und ja, genau wie beim ÖV ist wiederum die Erreichbarkeit der Anlagen aus der Umgebung, z.B. von Velorouten gemäss dem Velo- und Fussverkehrskonzepts oder Quartierstrassen, sehr wichtig und zwar auch wieder lückenlos (Stichwort: schwächstes Glied in der Kette). Um bei der Kleinen Allmend zu bleiben: Z.B. führt die Veloroute 10 aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt in zwei Ästen zu diesen weiträumigen Sportanlagen und dafür muss die Schaffhauserstrasse überquert werden. Beide Querungspunkte sind auch für Erwachsene eine grosse Herausforderung. Will man sein Kind mit Velo bei dichtem Feierabendverkehr lebend ins Training schicken oder bei Dunkelheit wieder heil zu Hause empfangen, dann bleiben nur Optionen, die Schaffhauserstrasse das Velo schiebend auf einem Fussgängerstreifen zu überqueren, was ja auch nicht ungefährlich ist, oder halt doch mit dem Auto Eltern-Taxi zu spielen.

Anhand dieser Ausführungen und Beispielen möchte ich aufzeigen, dass bei der Erschliessung mit ÖV, Velo oder zu Fuss in der Stadt noch grosser Nachholbedarf herrscht und es mit einer oberflächlichen Behandlung dieser Themen wie in diesem Konzept nicht getan ist. Der Teufel liegt im Detail, um die schwächsten Glieder in den Verkehrswegketten für Fussgängerinnen und Fussgänger ab ÖV-Haltepunkten oder für den ganzen Weg sowie für Velofahrende zu verbessern, d.h. sicher und attraktiv zu machen.

Ich hoffe, dass dieses Plädoyer dem Stadtrat hilft, diese doch so wichtigen Detail-Themen im zu überarbeitenden Richtplan für den Verkehr zu berücksichtigen. Die Schaffhauserstrasse soll ja nächstens saniert werden. Ich hoffe zum zweiten, diese Schwachstellen werden dann angegangen. Aber es bleibt ja auch noch die Thurstrasse im Osten und Norden sowie andere Anlagen mit Publikumsverkehr in der Stadt, wo diese schwächsten Glieder in der Verkehrskette zu stärken wären.

Aus dem Protokoll der 32. Sitzung des Gemeinderates Frauenfeld vom Mittwoch, 6. Juni 2018:

Gemeinderat Roman Fischer (GP), Referent im Namen der Fraktion CH/Grüne/GLP: Ich äussere mich zu einem Detail, das nicht direkt den Verein der Beach-Halle betrifft, sondern die Mobilität. Das geplante Beachhouse ist kein Ersatz für ein bestehendes Sportangebot in Frauenfeld, sondern ein neues Angebot. Damit befürchten wir, dass die grosse Mehrheit der Fahrten zum und vom Beachhouse Mehrverkehr darstellt. Und Mehrverkehr soll ja gemäss Mobilitäts-konzept 2030 der Stadt Frauenfeld zu 50 % zu Fuss sowie mit Velo und E-Bike bewältigt werden. Weitere 40 % sollen durch ÖV, in diesem Fall wohl meist durch Stadtbuss und Postauto, und nur zu 10 % durch den motorisierten Individualverkehr abgedeckt werden. In der Botschaft zum Beachhouse wird der Verkehr aber in umgekehrten Proportionen abgehandelt. Auf zwei von zweieinhalb Seiten sind Parkplätze das Thema. Nur gerade mickrige drei Zeilen betreffen ausschliesslich den ÖV, die Fussgänger und die Velofahrenden. Warum kommt aus dem Stadtrat eine solche Botschaft, die zwar ein unterstützungswürdiges Projekt ermöglicht, aber andere Ziele der Stadt unterläuft? Zielkonflikte gehören zum täglichen Leben. Oft ist eine Priorisierung un-ausweichlich. Aber wenn Einzelprojekte den Zielen von umfassenden Konzepten zuwiderlaufen, gehört das mindestens transparent aufgezeigt. Es macht den Anschein, dass sich die Stadt in diesem Fall wenig bis keine Gedanken zur Verlagerung des Verkehrs auf ÖV, Fussgänger und Velo/E-Bike gemacht hätte. Aus unserer Sicht müssten bei einem solchen Projekt mindestens die folgenden Themen fundiert geprüft werden:

Thema 1 Veloabstellplätze: Zu den Veloabstellplätzen bleibt die Botschaft unklar. Auf dem Plan auf Seite 9 sind keine Veloparkplätze direkt beim Beachhouse eingezeichnet. Auf Seite 10 werden zwar grosszügige Veloparkplätze erwähnt, aber nach meiner Leseart sind die nur vorzusehen, wenn es zu Engpässen bei den Autoparkplätzen kommen sollte. Die Erwartung unserer Fraktion ist klar: Es müssen direkt beim Beachhouse genügend überdachte und auch sonst dem heutigen Standard entsprechende Veloparkplätze erstellt werden. Wir bitten den Stadtrat, entsprechend seiner Möglichkeiten zum Beispiel bei der Baubewilligung darauf Einfluss zu nehmen.

Thema 2 Erreichbarkeit: Bevor ich auf die Erreichbarkeit zu sprechen komme, möchte ich noch anmerken, dass in der Botschaft verschiedene Konzepte in verschiedenen Ausarbeitungsstadien erwähnt werden. Meine Fragen dazu: Ist das städtebaulich abgestützte Gesamtkonzept für die zukünftige Nutzung der Kleinen Allmend das gleiche wie das Sportanlagenkonzept für das ganze Areal der Kleinen Allmend? Und ist dieses Konzept nun fertiggestellt oder noch in Ausarbeitung? Die Botschaft ist in diesem Punkt widersprüchlich. In der Botschaft wird erwähnt, dass im Rahmen des Sportanlagenkonzepts ein Weg- und Parkplatzkonzept erstellt wurde. Wo kann man dieses einsehen?

Nun zur Erreichbarkeit: Auf dem Plan auf der Seite 9 sind neue Fussgängerverbindungen im Rahmen des Sportanlagenkonzepts eingezeichnet. Diese scheinen aber einseitig auf die Erschliessung der Parkplätze ausgerichtet zu sein. Unsere Erwartung ist, dass die Wege zum Beachhouse auf die Bedürfnisse aller Fussgänger, also auch jenen von ÖV-Haltestellen und anderen Start- und Zielorten geprüft werden. Ebenso sollen auch die Radfahrenden auf schnellen und sicheren Routen zum Beachhouse gelangen können.

Thema 3 Förderung des Umstiegs auf ÖV: Wie stellt sich der Stadtrat vor, dass der Anteil mit ÖV-anreisenden Beachhouse-Besuchern maximiert werden kann? Neben der Parkplatzbewirtschaftung können wir uns vorstellen, Betreiber solcher Anlagen zu verpflichten, dass mit einem Eintritt auch ein Ticket für die Ostwind-Tarifzone von Frauenfeld abgegeben werden muss, so wie das mindestens

früher in gewissen Geschäften der Innenstadt gemacht wurde. Weitere bessere Ansätze sind natürlich willkommen. In Zukunft würden wir uns freuen, wenn bei Projekten, die Verkehr verursachen, die Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrende, optimale Veloabstellplätze und auch die Nutzung des ÖV mindestens so detailliert geprüft werden wie die Lösungen für den motorisierten Individualverkehr. Das war jetzt ein bisschen viel Klage und Wünsche, dass soll nichts daran ändern, dass wir das Projekt Beachhouse einstimmig unterstützen.