



## Botschaft

Datum 20. November 2018

Nr. 40

### **Kredit von 600'000 Franken für die Vertiefung der Machbarkeit / Vorprojekt für die zentrumsnahe Stadtentlastung**

Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

#### **I. Allgemeines**

Im Budget 2019 resp. im Finanzplan 2020 sind total 600'000 Franken für die Vertiefung der Machbarkeit / Vorprojekt für die zentrumsnahe Stadtentlastung eingestellt. Aufgrund der Höhe des Betrags liegt der Kredit in der Kompetenz des Gemeinderates.

#### **II. Ausgangslage**

Grundlage für die Arbeiten zur Machbarkeitsstudie einer zentrumsnahen Linienführung der Stadtentlastung ist das Konzept „Mobilität 2030“. Bestandteil des Konzepts ist das Massnahmenpaket „Grundlagen“, worin die Machbarkeit einer finanziell tragbaren und damit zentrumsnahen Linienführung der Stadtentlastung zu evaluieren ist. Nachdem das Konzept „Mobilität 2030“ der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, konnte zwischen dem 12. November 2015 und 15. Januar 2016 die Bevölkerung im Rahmen einer öffentlichen Vernehmlassung dazu Stellung nehmen (<http://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch>).

Die Machbarkeitsstudie zur zentrumsnahen Stadtentlastung wurde anschliessend im Jahr 2017 unter Federführung des Kantons gemeinsam mit der Stadt erarbeitet. Im Herbst 2017 lag die Machbarkeitsstudie mit gesamthaft vier Berichten vor. Anschliessend wurde im Rah-

men des Meinungsbildungsprozesses der Gemeinderat informiert und die Spezialkommission Frauenfeld 2030 einbezogen. Die Berichte der Machbarkeitsstudie wurden dem Gemeinderat und später auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht (<http://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch>). Am 20. März 2018 beschloss der Stadtrat eine öffentliche Vernehmlassung zur Machbarkeitsstudie durchzuführen und dabei von den sieben in der Machbarkeitsstudie untersuchten Varianten die zentrumsnahe Tunnelvariante 20 zwischen Marktplatz und Schweizerhofkreisel zu favorisieren.

### III. Ergebnisse öffentliche Vernehmlassung

Die öffentliche Vernehmlassung zur Machbarkeitsstudie einer zentrumsnahen Stadtentlastung startete am 23. März 2018 und dauerte bis am 18. Mai 2018. Die Meinungen aus der Bevölkerung wurden mit verschiedenen Massnahmen abgeholt. Mit der Projektzeitung wurde ein Fragebogen (9 Fragen) an alle Haushaltungen versandt, der auch digital nutzbar war. An der Frühlingsmesse sowie an zwei Fokusveranstaltungen wurde die Machbarkeitsstudie mit der vom Stadtrat favorisierten Variante 20 vorgestellt und diskutiert. Total gingen beim Amt für Tiefbau und Verkehr bis am 18. Mai 2018 460 Stellungnahmen von 443 Privaten und 17 Organisationen (Parteien, Verbände, Vereine) ein.

Die öffentliche Vernehmlassung erbrachte folgende Rückmeldungen (<http://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch>):

- 59% der Stellungnehmenden erachten eine zentrumsnahe Stadtentlastung als notwendig, 36% lehnen eine solche ab.
- Die vom Stadtrat favorisierte Variante 20 wird von 42% der Stellungnehmenden unterstützt und von 50% abgelehnt. 67% derjenigen, die eine zentrumsnahe Stadtentlastung wünschen, unterstützen die Variante 20.
- 15% der Stellungnehmenden möchten als Alternative zur Variante 20 nur die flankierenden Massnahmen mit Tempo 30 umsetzen. 23% derjenigen, die eine Stadtentlastung ablehnen, möchten nur die flankierenden Massnahmen mit Tempo 30 umsetzen.
- 13% der Stellungnehmenden können sich die Variante 13 (neue Verbindung St. Gallerstrasse im Bereich Espi bis Kreisel Altweg an der Bahnhofstrasse, ehemals "F21") als Alternative zur Variante 20 vorstellen. 20% derjenigen, die für eine Stadtentlastung votiert haben, sehen die Variante 13 als Alternative zur Variante 20.
- Für die Variante 20 sprechen gemäss den Stellungnehmenden die verkehrliche Entlastung im Zentrum (24%) und der unterirdische Verlauf (11%).

- Gemäss den Stellungnehmenden sprechen die Kosten (34%) sowie die Verkehrs- und Stauverlagerung (15%) gegen die Variante 20.
- Bei der Weiterbearbeitung der Variante 20 ist gemäss der Stellungnehmenden darauf zu achten, dass die flankierenden Massnahmen (18%) sowie der Verkehrsfluss auf den Hauptachsen (14%) aufgezeigt werden.
- Wichtig bis sehr wichtig sind den Stellungnehmenden die Aufwertung der Innenstadt dank verkehrsberuhigten Zonen (86%), die Reduktion des motorisierten Verkehrs in der Innenstadt (85%) und die Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Innenstadt (88%).
- Mit einer Stadtentlastung befürchten die Stellungnehmenden, dass hohe Kosten anfallen (9%), unerwünschte Verkehrsverlagerungen auftreten (21%) und zusätzlicher Verkehr resp. Stau entstehen (13%).

Die öffentliche Vernehmlassung zeigte, dass ein beachtlicher Teil der Stellungnehmenden nur flankierende Massnahmen und Tempo 30 ohne einen Strassenneubau wünscht. Der Verkehr würde weiterhin oberirdisch und ohne Redundanz durch die Stadt geführt. Tempo 30 wurde in der Machbarkeitsstudie zwar allen Varianten bei zentralen Strassenabschnitten für die Berechnungen zugrunde gelegt, aber nicht als separate Variante den anderen gegenüber gestellt. Im Bericht Verkehrsmodell des Büros Widmer zur Machbarkeitsstudie waren die Zahlen einiger Strassenabschnitte einsehbar.

#### **IV. Weiteres Vorgehen**

Aufgrund der Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung sprach sich der Stadtrat in diversen Beratungen dafür aus, dass die Tunnelvariante 20 zwischen Marktplatz und Schweizerhof inkl. der flankierenden Massnahmen weiterhin favorisiert werden soll. Diese Variante findet jedoch zurzeit keine Mehrheit. Um bei der Volksabstimmung (vorgesehen 2021) eine Mehrheit für die dannzumal vorzuschlagende Lösung gewinnen zu können, ist der Stadtrat überzeugt, dass die "flankierenden Massnahmen mit Tempo 30 ohne Strassenneubau (0+)" gleichwertig abzuklären sind. Einerseits wurde diese Option in der Vernehmlassung am zweitmeisten genannt, andererseits handelt es sich dabei um ein grundlegend anderes Konzept.

Die favorisierte Variante 20 soll in einer Gegenüberstellung zur zunächst zu erarbeitenden 0+ vertieft abgeklärt werden. Bei der Variante 20 sind insbesondere die Aspekte der Tunnelpor-

tale (Zufahrten, Lage, Integration ins Stadtbild) zu klären. Die Zerschneidung des Marktplatzes durch die Zufahrt in die Innenstadt soll möglichst vermieden werden.

Die Variante 13 soll nicht weiterverfolgt werden, da diese wie die behördenverbindlich festgelegte und als langfristiges Ziel zu verfolgende weiträumige Stadtentlastung ebenfalls im Westen liegt. Zudem ist die verkehrliche Entlastung der Innenstadt weniger wirksam und wurde die Linienführung von der Bevölkerung anlässlich der Volksabstimmung vom 11. März 2007 bereits einmal verworfen.

Das weitere Vorgehen fasst die folgende Graphik zusammen:

| Jahr | Projektziele   |
|------|--|
| 2018 | <b>Projektdefinition</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interpretation Ergebnisse Vernehmlassung</li> <li>• Pflichtenheft Planerarbeiten</li> </ul>  |
| 2019 | <b>Vertiefte Prüfung der favorisierten Variante 20 in Gegenüberstellung von 0+</b>   |
| 2020 |  |
| 2021 | <b>Entscheidungsfindung</b><br>Politische Wertung, Finanzierung, Vorentscheid Kanton / Stadtrat<br><b>Volksabstimmung über Projektierungs- und Baukredit</b><br>Baubeschluss Grosser Rat / Festsetzen Richtplan (Kanton und Agglo.)                    |
| 2022 | <b>Planungs- und Bauphasen gem. SIA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorprojekt</li> <li>- Bauprojekt</li> <li>- Auflageprojekt und Ausschreibung</li> <li>- Ausführungsprojekt</li> <li>- Ausführung</li> <li>- Fertigstellung</li> </ul> |
| .    |  |
| .    |  |
| .    |  |
| 2030 |  |

Das weitere Vorgehen nach der öffentlichen Vernehmlassung bezüglich der zentrumsnahen Stadtentlastung wurde gemeinsam mit dem Kanton am 3. Oktober 2018 kommuniziert. Im Vorfeld wurden die Fraktionen des Gemeinderates im Rahmen der Sitzungen der Spezialkommission 2030, letztmalig am 24. September 2018, informiert.

## **V. Vertiefte Prüfung der favorisierten Variante 20 in Gegenüberstellung von 0+**

Bei der favorisierten Variante 20 müssen das Verkehrsregime in der Innenstadt festgelegt, die verkehrlichen Auswirkungen für sämtliche Verkehrsträger aufgezeigt, die Lage des Tunnels und insbesondere Lage und Einbettung der beiden Portale definiert, die Strassenraumgestaltungen entworfen, weitere flankierende Massnahmen sowie die Kosten geklärt werden.

Um eine Gegenüberstellung mit der Variante 20 zu ermöglichen, ist 0+ gleichwertig zu erarbeiten. Dazu sind der Perimeter von Tempo 30 festzulegen, die verkehrlichen Auswirkungen für sämtliche Verkehrsträger aufzuzeigen, die Strassenraumgestaltungen zu prüfen sowie die Kosten zu erheben.

Für die vertieften Abklärungen zur Gegenüberstellung von Variante 20 und 0+ wird mit Kosten von ca. 1.2 Mio. Franken für Planung, Verkehrsmodell, Kommunikation, Bauherrenunterstützung und Expertentätigkeit gerechnet. Diese Arbeiten werden gemäss den Vorgaben des öffentlichen Beschaffungswesens ausgeschrieben. Die Kosten werden zwischen Stadt und Kanton je hälftig geteilt. Entsprechend sind im Budget und Finanzplan der Stadt Frauenfeld in den kommenden beiden Jahren je 300'000 Franken eingestellt. Beim Kanton Thurgau sind die Gelder im ordentlichen Budget enthalten.

Im zweiten Halbjahr 2020 soll die Wertung durch Stadt und Kanton erfolgen, so dass im ersten Halbjahr 2021 eine Volksabstimmung über einen Baukredit (inkl. Projektierung) erfolgen kann. Da kein vollumfängliches Vorprojekt gemäss SIA (Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein) mit einer Kostengenauigkeit von +/- 20% vorliegen wird, wird die Spanne der Kostengenauigkeit höher sein (+/- 25 bis 30%). Um den Verlust an Planungsgeldern bei einem negativen Grundsatzentscheid jedoch zu begrenzen, macht eine frühzeitige Volksabstimmung Sinn.

Die Grössenordnung der Kosten für die favorisierte Variante 20 von 107 Mio. Franken, wovon die Stadt maximal 40% zu tragen hat, ist bekannt. Bezüglich der Kosten von 0+ liegen noch keine Erkenntnisse vor. Über das Agglomerationsprogramm soll versucht werden, eine Kostenbeteiligung des Bundes zu erreichen. Die in der ersten und zweiten Generation der Agglomerationsprogramme angemeldeten Gelder sind darauf abzustimmen.

Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Aufgrund der Ausführungen stellen wir Ihnen folgenden

**A n t r a g :**

Der Kredit von 600'000 Franken für die Vertiefung der Machbarkeit / Vorprojekt für die zentrumsnahe Stadtentlastung wird bewilligt.

- - -

Die Vorlage geht an das Präsidium des Gemeinderates mit der Einladung, das Geschäft der zuständigen Geschäftsprüfungskommission zur Vorberatung, Berichterstattung und Antragstellung im Gemeinderat zuzuweisen.

Frauenfeld, 20. November 2018

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD  
Der Stadtpräsident                      Der Stadtschreiber