



**Protokoll der 39. Sitzung des Gemeinderates Frauenfeld
vom Mittwoch, 16. Januar 2019, 18:00 Uhr im Rathaus**

Vorsitz: Gemeinderatspräsidentin Barbara Dätwyler Weber

Namensaufruf: 34 anwesende Mitglieder

Entschuldigt: Gemeinderat Claudio Bernold, Gemeinderätin Andrea Ferraro, Gemeinderat Peter Hausammann, Gemeinderat Samuel Kienast, Gemeinderat Fredi Marty, Gemeinderätin Irina Meyer

Mitanwesend: 5 Stadtratsmitglieder

Gemeinderatssekretär: Herbert Vetter

Traktanden

- 216 Mitteilungen
- 217 Protokoll der Sitzung vom 12. Dezember 2018
- 218 Motion betreffend "zeitgemässes Abstellplatzreglement" von Gemeinderätin Anita Bernhard-Ott und Gemeinderat Michael Pöll
Beratung, Beschlussfassung über Erheblichkeit
- 219 Kredit von 600'000 Franken für die Vertiefung der Machbarkeit / Vorprojekt für die zentrumsnahe Stadtentlastung
Eintreten, Detailberatung, Beschlussfassung

Gemeinderatspräsidentin Barbara Dätwyler Weber (SP): Sehr geehrter Herr Stadtpräsident, sehr geehrte Damen und Herren Stadträte, liebe Ratskolleginnen und Ratskollegen, geschätzte Damen und Herren Besucher auf der Galerie, geschätzte Medienvertreter, ich begrüsse Sie alle herzlich zu unserer ersten Sitzung im neuen Jahr 2019. Ich hoffe, Sie sind alle gut gestartet und haben Ihre guten Vorsätze nicht schon wieder über Bord werfen müssen. Wie Captain Anders Stokholm am Neujahrsempfang am 6. Januar mitteilte, hat er mit der alten Crew das letzte halbe Jahr in dieser Legislatur begonnen und setzt nun alle Hoffnung auf den 10. Februar, um einen zumindest gleichwertigen Ersatz in der Schiffs-Crew zu bekommen. Mal sehen, Auswahl hat's ja genug. Die Gemeinderatspräsidentin hat an diesem schönen Anlass eigentlich mehr den Königinnenkuchen vermisst, ansonsten war es ein rundum gelungener Start ins 2019 mit vielen angeregten Gesprächen und interessanten Begegnungen mit der Frauenfelder Bevölkerung. Auch für Sie hier im Gemeinderat Glück, Gesundheit und einen guten Abschluss der Legislatur!

Ich möchte darauf hinweisen, dass auf der Galerie das Fotografieren, das Filmen sowie Tonaufnahmen gemäss Art. 28 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat nicht gestattet sind.

Nach erfolgtem Namensaufruf stellt die Gemeinderatspräsidentin fest, dass 34 Mitglieder des Gemeinderats anwesend sind. Der Rat ist somit gemäss Art. 30 des Geschäftsreglements beschlussfähig. Das absolute Mehr beträgt 18.

Die Tagesordnung wurde den Ratsmitgliedern rechtzeitig gemäss Geschäftsreglement des Gemeinderats Art. 23b zugestellt. Wünscht jemand das Wort zur Tagesordnung? – Da niemand das Wort wünscht, gilt diese als stillschweigend genehmigt und wir werden die heutige Sitzung entsprechend durchführen.

216

MITTEILUNGEN

Gemeinderatspräsidentin Barbara Dätwyler Weber (SP):

1. Mit Beschluss Nr. 322 hat der Stadtrat am 18. Dezember 2018 die Motion "Anpassung der Personalverordnung im Bereich Vaterschaftsurlaub und Betreuung von kranken Kindern" der Gemeinderäte Félicie Haueter, Pascal Frey und Ralf Frei als nicht zulässig erachtet, da es sich um eine Verordnung in der alleinigen Kompetenz des Stadtrats handelt. Er hat den Beschluss zur Beurteilung der Zulässigkeit an das Büro des Gemeinderats weitergeleitet. Das Büro hat am 7. Januar 2019 mit 3 Ja und 2 Nicht-Meldungen die Motion als nicht zulässig erachtet. Die Fraktion SP/GWB/Juso hat das Wort für eine Fraktionserklärung.

Gemeinderat Pascal Frey (SP), Referent im Namen der Fraktion SP/GWB/Juso: Ich möchte im Namen der Fraktion SP/GWB/Juso die Fraktionserklärung zur Motion "Anpassung Personalverordnung im Bereich Vaterschaftsurlaub und Betreuung von kranken Kindern" abgeben.

Wir haben das Thema Vaterschaftsurlaub in der Fraktion diskutiert, nachdem ein Mitglied es eingebracht hat. Dazu haben wir leider alle versäumt, das Reglement nicht nur an der betreffenden Stelle aufzuschlagen, sondern auch kurz hinten nachzuschauen, ob wir überhaupt berechtigt sind, diese Änderungen in einer Motion zu fordern. Wir sind es nicht. Für die entstandenen Umtriebe möchten wir uns hier und jetzt entschuldigen.

Das Thema aber bleibt bei uns aktuell, denn das Anliegen ist unserer Meinung nach trotzdem berechtigt. Die geforderten zusätzlichen Tage sind ein absolutes Minimum und die aktuell gültigen Tage eine Unmöglichkeit. Ich sage Ihnen das als Hausmann und Vater. Bei einer Geburt

muss es dem frischgebackenen Vater möglich sein, sich bei einem erstgeborenen Kind zusammen mit der Mutter an das Baby zu gewöhnen. Bei jedem weiteren Kind muss der Vater die Betreuung zuhause übernehmen können, während die Mutter sich nach der Geburt noch im Spital befindet oder zuhause von den Strapazen der Geburt erholen kann. Da sind fünf Tage nun wirklich nicht übertrieben. Bei einem Krankheitsfall in der Familie muss nicht nur dem geänderten Familienmodell, bei dem beide Elternteile zumindest Teilzeit arbeiten, Rechnung getragen werden, sondern auch dem klassischen Modell.

Wenn eine Familie von einer Grippe heimgesucht wird, sind die geforderten zwei Tage für eine Betreuung wohl noch immer nicht ausreichend, da eine Genesung ja bekanntlich eine Woche dauert. In diesem Sinn lassen wir das Thema mal beim Stadtrat wirken und hoffen, dass dieser sich spätestens in der neuen Zusammensetzung dem Thema annimmt. Entschuldigung nochmals für unser Versäumnis und dem Stadtrat wünschen wir Mut, in der Sache hier Rückgrat zu zeigen.

Gemeinderatspräsidentin Barbara Dätwyler Weber (SP):

2. Mit Beschluss Nr. 5 wurde die Motion von den Gemeinderätinnen Anita Bernhard-Ott, Sandra Kern und Salome Scheiben betreffend "Stadtbustarife" vom Stadtrat am 8. Januar 2019 beantwortet.
3. An Ihren Plätzen liegen folgende Unterlagen auf:
 - Festführer für die Dart-Schweizermeisterschaft 2019 vom kommenden Wochenende.
4. Am Freitag, 3. Mai 2019 findet der traditionelle Gemeinderatsausflug statt. Bitte reservieren Sie sich heute schon diesen ganzen Tag. Die Einladung folgt zu einem späteren Zeitpunkt. Soviel sei verraten: Wir besuchen die Heimat der Gemeinderatspräsidentin, damit ihr den Berner Charme mal in Reinkultur entdecken könnt.
5. Die Gemeinderäte Stefan Geiges, Philipp Geuggis, Michael Hodel, Samuel Kienast und Christoph Regli haben eine Motion mit dem Titel "Bau einer Parkierungsanlage im Rahmen der Erneuerung des Hallenbads" eingereicht. Die Anzahl Unterschriften gebe ich am Schluss der Sitzung bekannt.

Hat es noch weitere Motionen, Interpellationen oder einfache Anfragen, damit ich diese fürs Protokoll gleich aufnehmen kann? – Nein.

217

PROTOKOLL DER SITZUNG VOM 12. DEZEMBER 2018

Gemeinderatspräsidentin Barbara Dätwyler Weber (SP): Das Protokoll der 38. Sitzung des Gemeinderats wurde am 7. Januar 2019 im Frauenfelder Extranet aufgeschaltet. Bis zum heutigen Zeitpunkt sind keine Änderungen, Ergänzungen eingegangen. Wird das Wort zum Sitzungsprotokoll vom Mittwoch, 12. Dezember 2018 gewünscht? – Das scheint nicht der Fall zu sein. Somit ist das Ratsprotokoll stillschweigend genehmigt. Ich bedanke mich beim Ratssekretär und allen Beteiligten ganz herzlich für das Protokoll.

218

MOTION BETREFFEND "ZEITGEMÄSSES ABSTELLPLATZREGLEMENT" DER GEMEINDERÄTE ANITA BERNHARD-OTT UND MICHAEL PÖLL

Gemeinderatspräsidentin Barbara Dätwyler Weber (SP): Mit Beschluss Nr. 302 wurde die Motion betreffend "Zeitgemässes Abstellplatzreglement" von Gemeinderätin Anita Bernhard-Ott und Gemeinderat Michael Pöll vom Stadtrat am 27. November 2018 beantwortet. Der Stadt-

rat hat in seiner Beantwortung an den Gemeinderat vorgeschlagen, die Motion für erheblich zu erklären und hat gleichzeitig bereits einen Auftrag an das Departement für Bau und Verkehr erteilt, um das Reglement gemäss dem Konzept Mobilität 2030 zu überprüfen und zu überarbeiten. Trotzdem muss im Rat debattiert werden, ob die Motion für erheblich erklärt wird und das Thema auch vonseiten des Gemeinderats weiterverfolgt werden möchte. Wir beraten daher nun als ersten Punkt die Erheblichkeit der Motion.

Gemeinderat Michael Pöll (GP), Referent im Namen der Motionäre: Ihr merkt vielleicht, dass ich heute beim Sprechen an einem anderen Ort stehe. Dies hängt damit zusammen, dass ich davon ausgehe, dass die Hauptzielgruppe meiner Worte auf dieser Seite des Rats sitzt und ich diesen Leuten nicht so gern in den Rücken reden möchte.

Die Antwort des Stadtrats auf die Motion von Anita Bernhard-Ott und mir war kurz. Genau so kurz, wie aber auch der Inhalt erfreulich war. Der Stadtrat hat nämlich beantragt, die Motion für erheblich zu erklären und möchte unsere Anliegen mit seiner geplanten Überarbeitung des Abstellplatzreglements prüfen. Ich möchte daher nicht zu viele Worte verlieren und nur noch einige ergänzende Punkte zu den ökonomischen Aspekten der Motion ergänzen, im Speziellen zum heutigen Zwang, eine Mindestanzahl an Abstellplätzen erstellen zu müssen. Dass die Meinungen dazu auseinandergehen, konnte man vorhin hören, weil auch Motionen mit anderen Zielrichtungen eingereicht werden.

Wenn man Tiefgaragen baut, ist das im innerstädtischen Kontext immer eine Herausforderung. Manchmal hat man Probleme mit bestehenden Bauten rundherum. Dies konnte man letztes Jahr an der Grabenstrasse sehen. Aushubarbeiten und Baugrubensicherung waren extrem aufwendig und kompliziert, und auch die Foundation und Wasserhaltung hatten ihren Preis. Dies ist auch ein Grund dafür, dass im innerstädtischen Kontext solche Arbeiten den ökologischen und eben auch den ökonomischen Fussabdruck eines Gebäudes prägen. Ich weiss nicht, ob ihr das wisst, aber in der Stadt Zürich werden heute teilweise ganze Tiefgaragengeschosse stillgelegt, und für diese Tiefgaragengeschosse muss man dann krampfhaft eine sinnvolle Nutzung suchen, zum Beispiel als Speicher für Wärmezeugungsanlagen oder um Fahrzeuge abzustellen, welche die Polizei aus dem Verkehr ziehen musste. Aber so war es eigentlich nicht geplant. Dies passierte zum Beispiel im Rahmen des Umbaus des Sportzentrums Heuried. So wurden dort Tausende von Tonnen Beton und Stahl und Hunderttausende von Franken in den Sand gesetzt. Und wenn wir hier in Frauenfeld so weiterbauen, blüht uns das garantiert auch einmal.

Über die mangelnde Rentabilität der Tiefgaragenplätze haben wir uns in der Motion schon geäussert. Dazu möchte ich auch nur noch wenig sagen. Ihr könnt jetzt sagen, der Pöll und Anita Bernhard-Ott behaupten das einfach so, das ist aber nicht so. Es gibt nämlich immer mehr unverdächtige Quellen, die genau das sagen. Zum Beispiel Markus Mettler, CEO der Halter AG, von dem man auch heute wieder im Tagi lesen konnte, sagt, dass die Halter AG als Projektentwickler heute schon zu viele Parkplätze erstellen muss. Das ist eigentlich eine unverdächtige Quelle. Ihr seht, es gäbe genügend ökonomische Gründe, um mindestens an innerstädtischen Lagen Gebäude mit einer reduzierten Anzahl Abstellplätzen bauen zu dürfen.

Zum Schluss möchte ich noch etwas zum Projektauftrag sagen, welcher in der Motion von uns nicht thematisiert wurde, uns aber natürlich sehr freut. Und zwar geht es um die Öffnung des Verwendungszwecks der Spezialfinanzierung Parkierung. Es macht einfach keinen Sinn, wenn wir bei uns zuhause für jedes Auto einen Parkplatz für die Nacht bauen und bezahlen, dann einen Parkplatz für die Arbeitszeit beim Arbeitgeber bauen und bezahlen, einen fürs Einkaufszentrum bauen und bezahlen und auch noch einen bei der Freizeitanlage bauen und bezahlen. Vor allem in den Städten, wo diese Nutzungen extrem nahe beieinanderliegen, müsste man das doch mit einem geschickten Parkplatzmanagement besser steuern können. Die Tiefgarage Passage ist so ein Beispiel: Tagsüber voll und während der Nacht stehen Hunderte von Parkplätzen

leer, und es gibt noch viel mehr solche Beispiele. Das ist auch nicht etwas, was auf meinem Mist gewachsen ist, das hat nämlich Jacky Gillmann, ein Verwaltungsrat von Losinger Marazzi gesagt, also ein Baumensch, der eigentlich weiss, wovon er spricht. Wenn wir also schon den Verwendungszweck der Spezialfinanzierung Parkierung diskutieren, möchte ich doch anregen, auf zukunftsfähige Konzepte hinzuarbeiten, sei das mit einer App, womit man schauen kann, vorhandene Parkplätze besser auszunutzen. Und jetzt bin ich gespannt auf die Voten eurer Fraktionen und hoffe, dass ihr dem Stadtrat auch folgt und die Motion für erheblich erklärt und so die Überarbeitung des Abstellplatzreglements mit Rückendeckung des Gemeinderats an die Hand genommen werden kann.

Gemeinderat Andres Storrer (SVP), Referent im Namen der Fraktion SVP/EDU: Unsere Fraktion hat sich mit der Motion und der Antwort des Stadtrats auseinandergesetzt und sie an der Fraktionssitzung eingehend besprochen. Folgende Punkte erscheinen uns wichtig und wir bitten auch Sie, dies vor der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen:

Die Anpassungen am Reglement wären allgemeingültig, somit auch für Quartiere wie Oberherthen, Erzenholz und Gerlikon, bei welchen die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel deutlich weniger gut ist.

Umweltauswirkungen: Umweltschutz ist eine Grundhaltung und kann nur schwer aufgezwungen werden. Ob der motorisierte Verkehr durch die Anpassung des Abstellplatzreglements reduziert werden kann, bleibt fraglich. Der Kreisel am Bahnhofplatz oder der unterirdische Kreisel sind Beispiele der Auswirkungen, wenn keine Parkplätze verfügbar sind. Viele Fahrer drehen ihre Runden, während sie auf freiwerdende Parkplätze warten, parkieren wild oder blockieren den übrigen Verkehr, was zwangsläufig zu mehr negativen Umweltauswirkungen führt.

Wir befürworten die Überarbeitung des Reglements aus dem Jahr 2009, da dieses den derzeitigen Anforderungen nicht mehr entspricht. Wie der Beantwortung durch den Stadtrat zu entnehmen ist, wurde dies bereits in die Wege geleitet. Wir empfehlen, zunächst das überarbeitete Reglement des Departements für Bau und Verkehr abzuwarten, anschliessend kommt der Entwurf in den Gemeinderat und es besteht die Möglichkeit, allfällige Anpassungen vorzuschlagen. Die Motion ist also hinfällig. Aus diesen Gründen, also auch um allfälligen Doppelspurigkeiten vorzubeugen, haben wir uns geschlossen dazu entschieden, die Motion als nicht erheblich zu erklären.

Gemeinderat Michael Lerch (FDP), Referent im Namen der Fraktion FDP: Die Fraktion hat sich eingehend über Sinn und Zweck der Motion betreffend "Zeitgemässes Abstellplatzreglement" unterhalten. Die Fraktion kann nicht nachvollziehen, wieso Stadt- und Gemeinderat mit einer Motion beschäftigt werden, wenn schon im Zeitpunkt der Einreichung der Motion klar war, dass der Stadtrat mit der Überarbeitung des Abstellplatzreglements beschäftigt ist. Dieses Vorgehen bindet wertvolle Ressourcen und verursacht Kosten. Die FDP-Fraktion anerkennt zwar die Notwendigkeit der Überarbeitung, sieht jedoch keinen Grund, die Motion für erheblich zu erklären, da die Arbeiten seitens Stadtrat bereits gestartet wurden.

In der Motion werden Forderungen für das zu revidierende Abstellplatzreglement aufgestellt, welche aus Sicht unserer Fraktion zu weit gehen. Wir sind der Meinung, dass im revidierten Reglement möglichst wenig Einschränkungen und Vorschriften betreffend Abstellplätze gemacht werden sollen. Der Grundeigentümer wird selbst bestrebt sein, etwas zu erstellen, das auch genügend Bewohner bzw. Käufer findet. Wenn die Einschränkungen zu gross sind, gehen wir davon aus, dass dies dazu führen wird, dass sinnvolle Ersatzbauten bzw. Komplettsanierungen nicht realisiert werden, sondern ein bestehendes Objekt sanft renoviert wird. Somit erfolgt keine gewünschte Verdichtung nach innen. Die FDP-Fraktion fordert, dass im revidierten Reglement keine Maximalvorschriften über Abstellplätze festgeschrieben werden, sondern dass hier der

Markt spielen soll. Bei Mietwohnungen ist es eher so, dass weniger Parkplätze benötigt werden, vor allem an zentrumsnahen Lagen. Bei Eigentumswohnungen und Einfamilienhäusern ist der Bedarf an Abstellplätzen in der Regel höher, da Bauherren und Käufer verhindern wollen, dass sie später zu wenig Parkraum haben. Als Zwischeneinschub: In Frauenfeld wurde eine Überbauung mit Eigentumswohnungen erstellt, ursprünglich mit deutlich weniger Plätzen. Der Verkauf lief so gut und die Nachfrage nach Plätzen war dermassen gross, dass sich der Bauherr entschlossen hat, die Tiefgarage zu erweitern, da er sonst für die ganze Überbauung zu wenig Plätze gehabt hätte. Er war selbst erstaunt, an dieser zentralen Lage eine so grosse Nachfrage nach Parkplätzen zu erleben.

Ein Problem stellen oft auch Obergrenzen bei Besucherparkplätzen dar. Wenn eine Bauherrschaft auch noch möchte, darf sie nicht mehr Plätze realisieren als reglementarisch vorgesehen. Dies ist stossend, da in gewissen Fällen klar ist, dass ein höherer Bedarf an Abstellplätzen besteht. Wenn die Vorgaben für Abstellplätze zu einschränkend sind, wird dies einen Standortnachteil für Frauenfeld zur Folge haben. Aus unserer Sicht ist es begrüssenswert, wenn auf privatem Grund genügend Abstellplätze realisiert werden dürfen, statt dass Quartierstrassen mit Fahrzeugen zu parkiert werden und so die Durchfahrt erschwert und die Verkehrssicherheit eingeschränkt werden.

Wir bitten den Stadtrat, unsere Anliegen bei der Überarbeitung des Reglements zu berücksichtigen. Falls nicht, werden wir bei der Beratung des Reglements Anträge stellen, welche in diese Richtung gehen. Uns ist bewusst, dass dannzumal auch die Unterzeichner der Motion allenfalls auch Anträge in ihre Richtung stellen werden. Dies ist aus unserer Sicht auch absolut in Ordnung, denn wenn das Reglement beraten wird, sollen über Mehrheitsentscheide auch Änderungen möglich sein. Dies ist auch in Ordnung. Aber bitte nicht vorgängig mit Motionen Prozesse, welche bereits angestossen wurden, noch beeinflussen. Die FDP-Fraktion ist einstimmig für Nichterheblicherklärung der Motion. Wir empfehlen Ihnen, dies ebenfalls zu tun.

Gemeinderat Pascal Frey (SP), Referent im Namen der Fraktion SP/GWB/Juso: Unsere Fraktion sieht wie die Motionäre und der Stadtrat einen Handlungsbedarf beim Abstellplatzreglement. Wie die Zahlen genau aussehen werden, ist noch zu eruieren. Wir finden es aber gut und richtig, nicht mehr auf eine Mindestzahl fixiert zu sein, sondern hier den Horizont zu öffnen. Doch den Horizont zu öffnen heisst für uns eben nicht nur, die aktuellen Realitäten abzubilden, sprich Themen die bereits angewendet werden, im Reglement niederzuschreiben. Mit diesem Reglement kann die Zukunft entwickelt werden, statt immer nur zu reagieren. Die alternativen Verkehrskonzepte sind wirklich tief zu eruieren und etwas Mut zu zeigen. Car Sharing oder autoarmes Wohnen ist nur die Spitze des Eisbergs, darunter gibt es noch viel mehr. Seien das autonome Kleinbusse, die die Frauenfelder Quartiere in Zukunft vielleicht einmal erschliessen werden. Und komplette autofreie Siedlungen sind dann möglich. Hier muss vorgespurt werden, und wenn wir hier etwas mehr als nur gerade das Nötigste machen, ist uns allen geholfen.

Wir haben uns gefragt, was der Stadtrat unter anderweitiger Verwendung der Spezialfinanzierung Parkierung versteht. Für uns ist ganz klar, dass dieses Geld nicht einfach ins Stadtkässeli fliessen darf, vor allem solange es rund ums Thema Parkplätze noch so viel zu tun gibt. Wie zum Beispiel das Parkleitsystem, ein Unterbringen des ruhenden Verkehrs unter der Erde, nicht zu vergessen auch die Veloabstellplätze oder eine Vernetzung von Solarstromanlagen mit den Ladesäulen, wozu ich zu den einzelnen Themen gern noch einige Bemerkungen abgebe, da sie seit längerer Zeit unter den Nägeln brennen.

Zum Parkleitsystem: Hier erwarten wir seit Langem eine Botschaft, ein solches in Frauenfeld zu installieren. Und dieses soll auch den Namen verdienen und nicht nur aus einigen nicht interaktiven Tafeln bestehen, wo es allenfalls noch Plätze haben könnte. Nein, es muss klar angegeben werden, wo noch wie viele Plätze vorhanden sind. Denn nur so können wir den Verkehr effektiv

leiten. Mit der Anbindung der Fahrzeuge an 5G können solche Applikationen in Zukunft direkt im Fahrzeug integriert werden. Aber bis dahin brauchen wir noch eine physische Variante in unseren Strassen, um den immensen Suchverkehr zu reduzieren. Und ja, vielleicht müssen wir auch über unseren Schatten springen und kleine Parkfelder in der Innenstadt eben auch mitanschiessen, denn nur so kann die nötige Effektivität erreicht werden.

Zu den unterirdischen Parkmöglichkeiten: Ich habe schon einige Male das Parkhaus Vorstadt erwähnt. Hier gilt es ebenfalls dranzubleiben, genauso wie an der schönen Vision des verkehrsfreien, weil unterhöhlten Marktplatzes. Ausserdem kann man vielleicht mit diesem Geld auch Mängel in bestehenden öffentlichen Tiefgaragen beheben oder sie zumindest sicher einfordern, damit diese endlich den Nutzen haben, den sie haben könnten.

Zu den Veloabstellplätzen: Diese sollten in höherer Zahl innerstädtisch auch überdacht werden, denn ein nasses Fudi hat niemand gern, auch die Hartgesottenen. Und denken Sie daran, jede Velofahrt schafft Platz auf der Strasse, denn sie ersetzt eine Fahrt mit dem Auto.

Zur Vernetzung der Solarstromanlagen mit Ladesäulen oder weiteren Projekten, die die zukünftige Mobilität für uns bereithält: Wir dürfen einen Teil des Überschusses auch in solche Projekte investieren. Nein, nicht in eine Umfahrung, sondern eben in solche, die unsere Umwelt und vielleicht sogar unsere Strassen entlasten. Autonome Elektrokleinbusse, die die urbane Zone kurzfeld erschliessen, welche gemäss Richtplan für autofreies Wohnen in einer 2000-Watt-Umgebung eingerichtet ist, das wäre Musik. Und wer jetzt denkt, dass dies nichts mehr mit dem vorliegenden Reglement zu tun hat, weit gefehlt. Gerade darum geht es. Weg von starren, veralteten Mustern und die Stadt entwickeln. Das geht nicht nur über Projekte von Frauenfeld 2030, sondern eben konkret auch bei der Aufarbeitung von Reglementen und Richtplänen. Und den Horizont zu öffnen heisst für uns auch, dass die Reglemente so vorbereitet werden, dass verschiedene Tarifzonen oder progressive Parkgebühren möglich sind, was nicht heisst, dass solche zwingend oder sofort eingeführt werden sollen, aber eben vorbereiten.

Sie sehen, wir werden die Motion für erheblich erklären, da wir viele Baustellen geortet haben. In diesem Sinn wünschen wir uns von den involvierten Ämtern und vom Stadtrat die nötige Chuzpe und sind auf das Ergebnis und natürlich auf die Form der angesprochenen Partizipation gespannt.

Gemeinderätin Anita Bernhard-Ott (CH), Referentin im Namen der Fraktion CH/Grüne/GLP: Mit Freude haben wir zur Kenntnis genommen, dass der Projektauftrag für ein zeitgemässes Abstellplatz- und Parkierungsreglement vom Stadtrat bereits gutgeheissen ist, was wir bei Einreichung der Motion zum Beispiel nicht gewusst haben. So haben sich die Voraussetzungen zwischenzeitlich geändert und der Stadtrat ist mit seinem Vorgehen auf einem guten Weg. Wir sind überzeugt, dass diese Überarbeitung nötig ist und die gesetzten Projektziele sinnvoll sind. Einerseits ist es ein Schritt in die richtige Richtung, um die Einhaltung der Vorgaben des Mobilitätskonzepts 2030 zu vollziehen, andererseits sind, wie die Motionäre bereits erläutert haben, durchwegs auch wirtschaftliche Aspekte nicht zu vernachlässigen. Unser Abstellplatzreglement stammt aus dem Jahr 1991. Noch immer wird bei Um- und Neubauten ebenso wie bei gewissen Umnutzungen das Ausweisen einer enormen, heute nicht mehr zeitgemässen Anzahl an Parkplätzen vorgeschrieben. Können die geforderten Plätze nicht ausgewiesen werden, so sind teure Ersatzabgaben zu leisten. Der Clou an der Sache ist, und hier spreche ich aus dem eigenen Nähkästchen, dass die teuer erstellten Einstell- und Abstellplätze sehr oft umtriebig fremdvermietet werden müssen. Und dies gelingt je länger je schlechter. Vor allem im Zentrum wünschen die Mieter oftmals keinen zur Wohnung oder zur Bürofläche gehörenden Parkplatz mehr. Die Einstellplätze in den kostenintensiven Tiefgaragen sind vor allem den Tagesnutzern zu teuer. Zudem sind im Zentrum alle wichtigen Attraktionen wie Einkaufsmöglichkeiten, Bahnhof etc. in unmittelbarer Nähe. Man ist also nicht auf das Auto angewiesen und spart sich dieses

sowie den dafür benötigten Platz. So stehen viele kostspielige Einstellplätze leer und sind wirtschaftlich äusserst uninteressant. Aus den genannten Gründen bitte ich euch liebe Kolleginnen und Kollegen, die Motion als erheblich zu erklären.

Gemeinderat Christoph Regli (CVP), Referent im Namen der Fraktion CVP/EVP: Wir können uns dem Wunschkatalog der Motionäre nicht anschliessen, weil wir inhaltlich nicht vollständig einverstanden sind. Normalerweise würden Sie jetzt von uns einen Kompromissvorschlag erwarten. Auch auf diesen Wunsch können wir hier nicht eintreten, denn es ist einfach der falsche Zeitpunkt. Genauso wie es die Motion auch ist.

Schauen wir uns doch die wesentlichen Daten aus der Chronologie an. Haben Sie bei der Einleitung übrigens gemerkt, dass sogar die Gemeinderatspräsidentin im Zusammenhang mit der stadträtlichen Antwort davon gesprochen hat, dass gleichzeitig im Zusammenhang mit dieser Antwort ein Auftrag an das Tiefbauamt erteilt worden sei? Fakt an der Chronologie ist aber, am 23. Oktober hat der Stadtrat den SRB 266 und damit den Auftrag erteilt, das Reglement zu überarbeiten. Am 24. Oktober haben sie dann die Motion mit diesen Änderungsvorschlägen eingereicht. Wir haben gehört, dass sie nicht gewusst haben, dass bei der Einreichung der Motion dieser SRB ergangen war. Da habe ich wieder einmal Freude an unserem Politikstil. Zuerst erkundigen wir uns, was läuft, dann denken wir nach und dann produzieren wir. Aber dies ist halt mehr zweckmässig als medienwirksam. Ich bin für das Zweckmässige. Und was in diesem Fall zumindest noch sinnvoll gewesen wäre, man hätte nach dem SRB nochmals eine Lagebeurteilung machen können und sollen, um den Stadtrat nicht zusätzlich unnötig zu belasten und uns das heutige Traktandum, eine Besprechung zum falschen Zeitpunkt und somit für die Sache ergebnislos, zu ersparen. Ja sind Sie denn der Meinung, dass nun für alle Änderungswünsche betreffend dieses Reglements Motionen eingereicht werden sollen? Gemeinderat Pascal Frey hat viele gute Beispiele genannt und somit aufgezeigt, wie unnütz diese Motion ist. Da müsste auch für jeden Punkt, der geändert werden müsste, eine Motion gemacht werden. Und auch für jeden Punkt, für den die andere Seite der Meinung ist, man sollte nichts ändern. Und jede Motion wäre einzeln zu beantworten und einzeln in unserem Rat zu besprechen. Und es müssten Ordnungsanträge kommen, dass nur zum Thema gesprochen wird. Das kann es doch einfach nicht sein. Zudem blieben dann ja auch kaum noch Möglichkeiten für Kompromissverhandlungen, und das finden wir extrem schade. Denken Sie doch daran, dass eine Motion nicht dem Stadtrat die Grundlage gibt, sich in einem Thema Gedanken über Gesetzes- oder Reglementsänderungen zu machen, sondern der Stadtrat würde direkt beauftragt, den Inhalt, den Text zu übernehmen, einfach ins Reglement einzubauen. Der Stadtrat hat ja nicht erst in der Motionsantwort, sondern schon im SRB eindeutig festgehalten, dass der Gemeinderat einbezogen werden soll. Ich denke, er wird dies intensiv machen, denn er ist sich sicher bewusst, dass es in der Parkierungsgeschichte nicht nur eine Seite der Münze anzuschauen gibt. Wir werden somit später bestimmt noch Möglichkeiten für Diskussionen und Mehrheitsfindungen erhalten – dank Kompromissen. Auch der Motionär hat am Ende gesagt, dass wir den Weg für die Reglementsänderungen ebnen sollen. Dies ist ja ohnehin der Fall, weil der Stadtrat ja vorgängig diesen Auftrag schon erteilt hat. Da sind wir alle in diesem Rat der gleichen Meinung, wir müssen einfach nur schauen, wann wir was machen sollen oder müssen. Deshalb ist unsere Fraktion einstimmig dafür, die Motion nicht für erheblich zu erklären. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit und dafür, der Nichterheblicherklärung zuzustimmen.

Gemeinderat Heinrich Christ (CH), Referent im eigenen Namen: Ich möchte zwei Punkte kurz aufnehmen. Vielen Dank für die verschiedenen Voten aus den Fraktionen. Einige werden zustimmen, andere, habe ich gehört, werden ablehnen. Aber wie ich jetzt verstanden habe, sind sich alle über alle Fraktionen hinweg einig, dass dieser Stadtratsbeschluss vom 23. Oktober sinnvoll war und dass es richtig ist, wenn der Stadtrat die Überarbeitung dieses Parkierungsreglements fortsetzt. Wenn das jemand anders sieht, soll er es nachher sagen. Ich denke, es ist wichtig für das Protokoll, das hier festzuhalten.

Dann noch ein Hinweis zu Pascal Frey: Er hat ja fast einen Ordnungsaufruf riskiert. Ich fand eigentlich ziemlich spannend, was er gesagt hat, und es hat wirklich einen direkten Bezug zum Reglement. Es geht um den heutigen Art. 16 dieses Reglements, um die Verwendung dieses Spezialfonds Parkierung. Dort ist ja heute schon die Rede davon, dass diese Mittel für flankierende Massnahmen verwendet werden können. Es ist leider aber nicht allzu klar definiert, was damit gemeint ist. Und das wäre vielleicht ein weiterer Wunsch – es wurde vorhin despektierlich von Wunschkarten geredet – an den Stadtrat, sich diesem Punkt auch anzunehmen, damit wir zukünftig Klarheit haben, ob zum Beispiel so ein Elektrobuss eine flankierende Massnahme ist oder nicht.

Stadtrat Urs Müller (CH): Aufgrund der Situation ist die Beantwortung kurz ausgefallen und ich kann es ebenfalls einigermassen kurz machen. Der Stadtrat will das Thema angehen, respektive wie in der Botschaft aufgezeigt, ist es bereits angegangen. Der Projektauftrag dazu – wir haben es mehrfach gehört – wurde am 23. Oktober 2018 erteilt, also wie richtig festgestellt vor Einreichen der Motion, was ich den Motionären auch mitgeteilt habe. Sie haben den Projektauftrag und den Stadtratsbeschluss mit der Botschaft erhalten. Hier bitte ich doch etwas um Fairness. Ich habe, als ich davon hörte, dass da etwas im Gang ist, das per Mail auch mitgeteilt, dass wir da dran sind. Hier bitte ich wirklich um Fairness. Allerdings auf der anderen Seite ist es selbstverständlich Ihr Recht, eine Motion einzureichen, das habe ich ebenfalls mitgeteilt. Und wir hatten vor Kurzem hier im Rat einen vergleichbaren Fall, auch eine Motion, die kam von der anderen Seite, wo ich auch mitgeteilt habe, dass wir da bereits an der Arbeit sind.

Nun aber zu diesem Geschäft: Grundlage bildet der Richtplan Siedlung und Verkehr respektive dann daraus auch das Konzept Mobilität 2030. Es ist nicht mehr alles zeitgemäss in diesem Reglement und es besteht Handlungsbedarf. Zwei Anmerkungen, weil ich denke, wir werden in diesem Rat noch genügend Zeit haben, über die Detailberatung zu sprechen.

Das eine zu Gemeinderat Storrer: Es ist so, dass im Reglement eine Karte im Anhang ist, dort gibt es eine Unterscheidung der Gebiete für den effektiven Parkplatzbedarf und die Berechnung. Es ist nicht so, dass überall alles genau gleich gilt.

Dann zu Pascal Frey, respektive jetzt auch noch zum Votum von Heinrich Christ zur Zweckbestimmung: Das ist richtig, da steht flankierende Massnahmen. Allerdings ist dieses Reglement wirklich schon alt und wenn man da in die Materialien einsteigt, was wir bereits gemacht haben, ist relativ klar, dass mit flankierenden Massnahmen nicht das gemeint war, was wir heute unter flankierenden Massnahmen verstehen. Auch deshalb ist es nötig, diesen Zweck anzulangen, wenn man hier etwas ändern will.

Nun wieder aufgrund der Voten und vor allem dem Fazit Erheblicherklärung oder nicht: Der Stadtrat hat vielleicht etwas zu wenig formal gehandelt. Das heisst, die konkret genannten Zahlen in der Motion sind für den Stadtrat im Rahmen der Überarbeitung zu überprüfen. Auch wie ich es verstanden habe wie Gemeinderat Christ, herrscht aber Einigkeit hier im Rat, die Reglemente – und ich rede jetzt von Reglementen, denn es spielt auch noch das Parkierungsreglement eine Rolle – zu überarbeiten. Somit spielt aus meiner Sicht die Erheblicherklärung im Fazit gar keine Rolle, denn die Reglemente liegen sowieso in Ihrer Kompetenz und sie kommen wieder hier in den Rat. Wir haben es geschrieben, das ist mir auch sehr wohl klar, wenn es um Parkplätze geht, dass die Erarbeitung zu diskutieren geben wird. Deshalb haben wir es bereits geschrieben, wir werden selbstverständlich die zugehörige Fachkommission und auch den Gemeinderat geeignet einbeziehen. So ist es vorgesehen. Somit schliesst sich der Kreis. Ich habe den Motionären bereits vor Einreichung mitgeteilt, dass die Motion eigentlich nicht nötig ist, weil wir bereits dran sind. Und es obliegt nun Ihnen, über die Erheblicherklärung zu entscheiden.

Gemeinderätin Anita Bernhard-Ott (CH), Referentin im Namen der Motionäre: Ich möchte einfach nochmals sagen, dass "dran sein" für uns ein relativ weiter Begriff ist. Wir wussten nicht, dass der Stadtratsbeschluss bereits vorliegt. Das ist Tatsache. Es ging uns nicht darum, in den Medien zu erscheinen, sondern es geht schlicht und einfach darum, dass wir wirklich dieses Abstellplatzreglement jetzt überarbeitet möchten und nicht irgendwann. Das war der Grund.

Gemeinderat Michael Pöll (GP), Referent im Namen der Motionäre: Ich möchte gern noch einige Punkte erwidern zu Sachen, die jetzt gesagt wurden. Es wurde gesagt, wir sollen als erstes uns erkundigen und dann handeln. Ich weiss nicht, wie ihr euch vorstellt, wie wir arbeiten. Selbstverständlich haben wir das gemacht. Und die Chronologie ist einfach dumm gelaufen. Jetzt im Nachgang kann ich auch nachvollziehen, was Michael Lerch gesagt hat, dass der Zeitpunkt einfach schlecht war. Aber der ganze Töff ist nun halt gelaufen.

Ich finde auch, man kann wahnsinnig viele Worte brauchen, um zu sagen, dass etwas unnötig ist. Man hätte sich auch kürzer fassen können, wenn man schon sagt, es ist nicht nötig, dass wir darüber diskutieren.

Dann noch zu den möglichen Einschränkungen, welche der Inhalt der Motion bringen soll: Natürlich bringt es Einschränkungen. Das ist halt eine Frage der politischen Einstellung. Es ist klar, dass die Liberalen den freien Markt haben wollen. Den freien Markt, der uns hier in Frauenfeld tagtäglich Schadstoffwerte über dem gesetzlichen Grenzwert einbrockt. Wenn man damit leben will und damit einverstanden ist, kann man das tatsächlich so machen.

Abstimmung

Die Motion betreffend "Zeitgemässes Abstellplatzreglement" wird mit 12 Ja-Stimmen gegen 22 Nein-Stimmen als nicht erheblich erklärt.

219

KREDIT VON 600'000 FRANKEN FÜR DIE VERTIEFUNG DER MACHBARKEIT / VORPROJEKT FÜR DIE ZENTRUMSNAHE STADTENTLASTUNG

Gemeinderatspräsidentin Barbara Dätwyler Weber (SP): Mit Botschaft Nr. 40 des Stadtrats vom 20. November 2018 wurde dem Gemeinderat das weitere Vorgehen zur Stadtentlastung vorgelegt. Das lachsfarbene Papier der GPK Bau und Werke zur Botschaft Nr. 40 aus der Sitzung vom 17. Dezember 2018 wurde durch den Präsidenten der GPK, Gemeinderat Michael Hodel, mit einer Mitteilung an alle Gemeinderäte am 10. Januar 2019 zurückgezogen. Die Veränderung einer stadträtlichen Botschaft liegt nicht in der Kompetenz des Gemeinderats und ist unzulässig. Bitte denken Sie bei den nächsten Besprechungen in den GPKs wieder vermehrt daran. Anliegen können jederzeit als Antrag in der Debatte der Botschaft eingebracht werden.

Gemeinderat Michael Hodel (EVP), Referent im Namen der GPK Bau und Werke: Es geht gleich weiter mit einem emotional aufgeladenen Thema. In ihrer vorweihnachtlichen Sitzung vom 17. Dezember letzten Jahres hat sich die GPK Bau und Werke mit der vorliegenden Botschaft auseinandergesetzt. Stadtrat Urs Müller und Thomas Müller als Leiter des Amts für Tiefbau standen uns als Fachpersonen zur Verfügung. Die vorliegende Botschaft mit dem Antrag über einen Kredit von 600'000 Franken ist der nächste logische Schritt im Prozess, eine nachhaltige Lösung für die Verkehrsproblematik in der Frauenfelder Innenstadt zu finden. Bereits in der Eintretensdebatte zeigte sich in der GPK, dass die Meinungen in Bezug auf dieses Geschäft geteilt sind. Mehrere Mitglieder äusserten sich erstaunt, dass aufgrund der Vernehmlassung neben der Variante 20 auch noch eine Variante 0+ geprüft werde. Nur 15 Prozent der Teilnehmenden

der Umfrage hätten sich für eine Variante mit nur flankierenden Massnahmen ausgesprochen. Ein Mitglied der GPK betonte demgegenüber die Wichtigkeit, dass die Variante 0+ gleichwertig geprüft wird. Der Stadtrat informierte, dass die 15 Prozent Befürworter einer 30er-Zone die zweitstärkste Gruppe sei und deshalb auch eine Variante 0+ geprüft werden soll. Das Eintreten war ansonsten nicht umstritten. Die GPK empfiehlt Ihnen einstimmig, auf das Geschäft einzutreten.

Gemeinderätin Anita Bernhard-Ott (CH), Referentin im Namen der Fraktion CH/Grüne/GLP: Die Botschaft wurde in der Fraktion ausgiebig diskutiert. Vor allem in der Art der Vorgehensweise konnte allerdings keine uneingeschränkte Übereinstimmung gefunden werden. So ist zwar die gesamte Fraktion ganz klar für Eintreten, bei der materiellen Beratung hingegen werden unterschiedliche Anträge einerseits von CH und GLP, andererseits von den Grünen folgen. Aber wir sind einstimmig für Eintreten.

Gemeinderatspräsidentin Barbara Dätwyler Weber (SP): Den Voten entnehme ich, dass das Eintreten unbestritten und somit stillschweigend genehmigt ist. Wir kommen nun zur Detailberatung.

Gemeinderat Michael Hodel (EVP), Referent im Namen der GPK Bau und Werke: Die vorliegende Botschaft hat das Konzept Mobilität 2030 als Grundlage. Die Machbarkeitsstudie zu den Varianten der Stadtentlastung wurde dem Gemeinderat vorgelegt und in der Spezialkommission 2030 und in den Fraktionen diskutiert. Später wurde der Bericht auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die öffentliche Vernehmlassung dauerte vom 23. März bis zum 18. Mai letzten Jahres und wurde verglichen mit anderen Vernehmlassungen rege genutzt. So kamen 460 Stellungnahmen zusammen. 59 % der Beteiligten erachten eine zentrumsnahe Stadtentlastung als notwendig. 36 % lehnen sie ab. Die vom Stadtrat favorisierte Variante 20 wird von 42 % der Stellungnehmenden unterstützt. Da die Variante 20 noch keine Mehrheit findet, soll eine Variante mit lediglich flankierenden Massnahmen und Tempo 30 in der Innenstadt zusätzlich geprüft werden. 15 % der Befragten sprachen sich hierfür aus. Sie bilden die zweitstärkste Gruppe, dicht gefolgt von 13 % derer, die die Variante 13 als Alternative zur Variante 20 sehen würden. In einem nächsten Schritt sollen nun 1.2 Millionen Franken aufgeworfen werden, um die beiden Varianten vertieft zu prüfen. Die Hälfte der Kosten soll durch die Stadt Frauenfeld getragen werden, weshalb wir heute über die 600'000 Franken Kredit abstimmen, welche je hälftig 2019 und 2020 in Budget und Finanzplan eingestellt sind. Im zweiten Halbjahr 2020 sollen gemäss Zeitplan die Resultate vorliegen, um im ersten Halbjahr 2021 die Abstimmung zu ermöglichen.

Die GPK hat die Botschaft diskutiert, einzelne Aspekte wurden kontrovers beurteilt. Ein Mitglied betonte, dass die beiden Varianten unbedingt gleichwertig auszuarbeiten sind und selbst der zu genehmigende Kredit je hälftig verwendet werden soll. Die GPK war sich einig, dass beide Varianten in Bezug auf die Bearbeitungstiefe wie in der Botschaft vorgeschlagen gleichwertig zu behandeln seien. In Bezug auf die Kosten war aber eine grosse Mehrheit der GPK der Meinung, dass die Erarbeitung der Variante 20 höhere Kosten verursacht, da viel komplexere Fragen geklärt werden müssten. Die GPK überlässt deshalb den Einsatz der Gelder der Kompetenz der Exekutive.

Die GPK behandelte auch die Namensgebung der Variante 0+. Ein Mitglied empfand die Namensgebung als despektierlich, wohingegen andere empfanden, die Variante könne auch gleich 0 heissen, ohne den Zusatz des +. Die GPK belies den Namen, wie er vorgeschlagen ist.

Ein Mitglied der GPK wünschte sich eine vertiefte Prüfung der volkswirtschaftlichen Kosten. Es müsse evaluiert werden, welche Kosten durch Stauzeiten, längere oder kürzere Fahrstrecken und Ausweichfahrten usw. bei den beiden Varianten entstehen. Die GPK nahm den Antrag zur

Anpassung der Botschaft knapp an. Wie Sie informiert wurden, veranlasste ich den Rückzug des Antrags, da der Gemeinderat nicht die Kompetenz hat, die vom Stadtrat verabschiedete Botschaft anzupassen oder zu verändern, sondern lediglich die Anträge verändern oder ergänzen oder aber eine Botschaft zurückweisen kann. Für die entstandenen Umtriebe und die Verwirrung entschuldige ich mich bei allen Betroffenen. Der Antrag wird demzufolge ersatzlos gestrichen, das Anliegen kann in Form eines angepassten oder zusätzlichen Antrags im Rahmen der materiellen Beratung nach wie vor eingebracht werden.

Auf Nachfrage hin wurden wir abschliessend informiert, dass es in Bezug auf mögliche Bundesgelder keine Neuigkeiten zu vermelden gebe, diese aber weiterhin angestrebt werden. Die GPK stimmte dem Antrag mit 5 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung zu und empfiehlt Ihnen die Annahme grossmehrheitlich.

Gemeinderat Philipp Geuggis (FDP), Referent im Namen der Fraktion FDP: Die Fraktion FDP hat die vorliegende Botschaft eingehend geprüft und stellt fest, dass endlich wieder einmal ein Schritt in die richtige Richtung gemacht wird. Seit Jahren wird die Verkehrsbelastung bei Bevölkerungsbefragungen als Hauptsorge angegeben. Gemäss dem Bundesamt für Statistik stieg seit dem Jahr 2000 bis ins Jahr 2017 die Zahl der Personenwagen innerhalb von 17 Jahren um 29% auf über 4.5 Millionen an. Vor zwei Jahren kündigte die Frauenfeld-Wil-Bahn an, dass sie ab dem Jahr 2025 die schrittweise Einführung des Viertelstundentakts plant. Fakt ist: Die Verkehrsdichte nimmt zu und die Verkehrsbelastung steigt. Natürlich können wir vor diesen Tatsachen die Augen verschliessen und uns auf den Standpunkt stellen, dass das nicht sein darf und dass die Menschen sich in ihrer Mobilität einschränken oder andere Verkehrsmittel nutzen sollen. Dabei sollten wir aber nicht ausser Acht lassen, dass eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur das Rückgrat und die Grundlage einer florierenden Wirtschaft ist. Wenn wir unseren Wohlstand erhalten und unseren Staat auch in Zukunft finanzieren wollen, sind wir auf eine wettbewerbsfähige Wirtschaft angewiesen. Jetzt könnten wir sagen, unsere Mobilität wird sich verändern. Autos werden elektrisch angetrieben, sie fahren ja sogar selber. Allerdings wird auch das nichts daran ändern, dass die Fahrzeuge Verkehrsflächen beanspruchen werden.

Auch wenn die einen der Ansicht sind, dass Frauenfeld gar kein Verkehrsproblem habe, so wird sich das in Zukunft durch eine weitere Verkehrszunahme und erst recht durch den erwähnten Viertelstundentakt der Wilerbahn, die dann faktisch alle 7.5 Minuten zu einer Verkehrsblockade führen wird, ändern. Daher ist es höchste Zeit zu handeln. Davon profitiert nicht nur der motorisierte Verkehr, sondern auch der Langsamverkehr. Wenn die Verkehrsflüsse getrennt werden können, entsteht automatisch mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmer.

Die vorliegende Botschaft wurde in der GPK Bau und Werke behandelt. Von den Verfechtern von flankierenden Massnahmen mit flächendeckendem Tempo 30 ohne Strassenbau wurde gefordert, dass der zu bewilligende Kredit von 600'000 Franken respektive die Gesamtkosten von 1.2 Millionen Franken je hälftig für die Variante 20 und 0+ eingesetzt werden sollen. Die Fraktion FDP erachtet dies als nicht sinnvoll, weil der Einsatz der Mittel dem Aufwand für die Erarbeitung einer gleichwertigen Entscheidungsgrundlage entsprechen soll. Daher scheint es uns naheliegend, dass der Aufwand für ein komplexes Tunnelprojekt kaum mit dem für rein oberirdische Massnahmen vergleichbar ist.

Ihr habt mitbekommen, dass ich im Rahmen der GPK-Sitzung einen Antrag auf Änderung der stadträtlichen Botschaft stellte, welcher in der GPK-Sitzung angenommen wurde. Wie vom GPK-Sprecher erläutert, war das nicht zulässig und das lachsfarbene Papier wurde deshalb hinfällig. Weder die Fraktion FDP noch ich persönlich werden den Antrag im Rahmen der heutigen Sitzung erneut vorbringen. Allerdings erwarten wir vom Stadtrat und von den Erstellern der Studie, dass die volkswirtschaftlichen Kosten, insbesondere verursacht durch Stauzeiten, zwingend erhoben werden. Warum ist uns das so wichtig? Verkehrsprojekte kosten fast immer viel Geld.

Das ist auch für die Variante 20 zu erwarten. Jetzt wäre es aber auch wichtig, dass wir den Nutzen den Kosten gegenüberstellen können. Wenn wir annehmen, ein Strassenbau kostet 30 Millionen Franken und dies mit 45 % Verkehrsentslastung vergleichen, wird jeder zu einem anderen Ergebnis kommen, ob sich diese Investition lohnt oder nicht. Darum werden für Nationalstrassen respektive für die Überlastung dieser Strassen volkswirtschaftliche Kosten berechnet. Genau das soll im Rahmen der Studie ebenfalls gemacht werden. Wir wollen wissen, welche volkswirtschaftlichen Kosten verursacht werden, wenn nichts gemacht wird oder wenn nur flankierende Massnahmen und Tempo 30 umgesetzt werden. Diese Zahlen lassen sich dann mit den Kosten für einen Strassenbau vergleichen und ermöglichen eine objektive Beurteilung, ob sich das Projekt lohnt. Die Fraktion FDP wird dem beantragten Kredit einstimmig zustimmen.

Gemeinderat Ralf Frei (SP), Referent im Namen der Fraktion SP/GWB/Juso: Wir danken dem Stadtrat für die vorliegende Botschaft und begrüssen das damit intendierte weitere Vorgehen bezüglich zentrumsnaher Stadtentlastung.

460 Stellungnahmen in der Vernehmlassung zeigen ein relativ uneindeutiges Bild. Die Schlüsse, die der Stadtrat allerdings daraus zieht, sind unserer Meinung nach die richtigen. Die Variante 0+ soll das Gewicht erhalten, das verschiedene Stimmen schon seit Langem fordern. Ob diese Variante nun wirklich 0+ oder doch eher als Frauenfeld plus bezeichnet wird, spielt unter dem Strich keine Rolle. Viel wichtiger ist es, dass diese Variante auch als solche untersucht und auf die gleiche Ebene wie die Variante 20 gestellt wird, auch wenn das einige Personen in diesem Saal weder verstehen wollen noch können. Natürlich sind es nur gerade 15 % der Stellungnehmenden, die lediglich flankierende Massnahmen fordern. Wir sind aber der Meinung, dass es im Rahmen der Vertiefung der Machbarkeitsstudie höchste Zeit ist, die Auswirkungen von 0+ differenziert unter die Lupe zu nehmen und auch hier eine konkrete Aussage über Kosten und Nutzen zu wagen. Eine politische Wertung anhand der doch sehr technischen Machbarkeitsstudie war und ist sehr schwierig, da zurzeit eben viele wichtige Details noch nicht bekannt sind. Und jetzt geht es eben wirklich darum, den wichtigsten Forderungen gleichermassen nachzukommen, und das sind diese nach 0+ und der Nr. 20. Es gab und gibt viele weitere Lösungsansätze. Offizielle, die es in die Vernehmlassung geschafft haben und solche, die einzelne einreichten, aber breiten Rückhalt haben lediglich die zwei erwähnten. Laut der Botschaft sollen sie in der Vertiefung zu gleichen Teilen berücksichtigt und die verkehrlichen Auswirkungen für sämtliche Verkehrsträger aufgezeigt werden. Wir erwarten diese Erkenntnisse mit Spannung und gehen davon aus, dass sie ausreichen werden, damit wir uns ein konkretes Bild über die Folgen machen können, daher stimmen wir dem Antrag des Stadtrats zu.

Gemeinderat Robert Zahnd (SVP), Referent im Namen der Fraktion SVP/EDU: Wenn man eine echte Entlastung will, muss man dem Kredit zustimmen, wenn man nur flankierende Massnahmen will, soll man den Kredit ehrlicherweise ablehnen. Persönlich bin ich nicht mehr sehr motiviert, für diese Sache zu kämpfen. Wenn die sogenannten Mitteparteien weiter alle flankierenden Massnahmen wie die Freie Strasse durchwinken, begraben sie eine vernünftige Stadtentlastung schon jetzt. Dann ist es wirklich schade, im Moment so viel Geld für eine weitere Planung auszugeben.

Nun aber zur Botschaft. Wir reden hier realistisch vom Verkehr 2035 aufwärts. Unsere Fraktion begrüsst den politischen Entscheid des Stadtrats, beide Varianten, Variante 20 und Variante 0+, weiterzuverfolgen. Dass aber die Planung der Tunnelvariante gegenüber 0+ bei der Vertiefung respektive beim Vorprojekt mehr kostet, ist für uns selbstverständlich. Bei der Variante 0+ ist es ja klar einfacher und mit weniger Mitteln möglich, den heutigen Zustand ein wenig zu verbessern. Bei der zukunftsgerichteten Variante 20 muss technisch weit mehr abgeklärt werden, ob diese wirklich möglich ist und dann auch Sinn macht. Die Staukosten zu prognostizieren, ist für uns Kaffeesatz lesen. Dieses Geld können wir uns getrost sparen. Zudem müsste bei solch teuren Wünschen und Forderungen der Kredit allenfalls noch aufgestockt werden, wenn eine Aus-

sage überhaupt Hand und Fuss haben sollte. Die Anträge der Grünen und der CH/GLP lehnen wir ab. Ich sage es nochmals: Wenn Sie keine vernünftige Stadtentlastung wollen, sind Sie bitte ehrlich und lehnen Sie den Kredit ab. Unsere Fraktion unterstützt den Antrag des Stadtrats in der vorliegenden Form einstimmig.

Gemeinderätin Julia Bünter (CVP), Referentin im Namen der Fraktion CVP/EVP: Wir freuen uns, dass es endlich vorwärtsgeht bezüglich eines unserer Hauptthemen, dem Verkehr in Frauenfeld. Der detaillierten und vertieften Prüfung der Variante 20 stimmen wir zu und auch die Variante 0+ soll unseres Erachtens nach gleichen Kriterien vertieft abgeklärt werden, damit ein richtiger Vergleich möglich wird. Dies kann natürlich nicht mit demselben finanziellen Aufwand geschehen, wie bereits erklärt wurde. Diese kommende Phase ist sehr wichtig für die Frauenfelder zentrumsnahe Verkehrsentslastung, damit dem Volk später eine gute Abstimmungsgrundlage geboten werden kann. Deshalb unterstützen wir eine genaue Vertiefung der Machbarkeit. Bei diesen intensiven Prüfungen schlagen wir vor, dass man die Integration eines Parkhauses mituntersucht. Selbstverständlich als unabhängiges Projekt mit einem eigenen Budget und so weiter. Mit dem vorgeschlagenen zeitlichen Ablauf sind wir einverstanden. Auch macht es in unseren Augen Sinn, dass bei der Abstimmung mit einer Kostengenauigkeit von +-25-30 % gerechnet werden muss, um damit Verluste an Planungsgeldern bei einem negativen Abstimmungsergebnis zu begrenzen. Zudem ist es lobenswert, dass weiterhin versucht wird, über das Agglomerationsprogramm des Bundes Gelder zu bekommen. Wir stimmen dem Antrag einstimmig zu und ermuntern euch, es uns gleichzutun. Wir freuen uns über die Resultate zu den Varianten der zentrumsnahen Stadtentlastung und auf die Prüfung eines integrierten Parkhauses. In diesem Sinn herzlichen Dank der Fraktion CVP/EVP.

Gemeinderat Roman Fischer (GP), Referent im Namen der GP: 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 zwei Drittel 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 Frauenfeld plus, auch 0+ genannt, 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 Frauenfeld plus überhaupt noch näher anschauen möchte. Aber wir können zu diesem Kredit von 600'000 Franken aus den eben genannten Gründen nicht zustimmen, egal welche Zückerchen dabei sind. Wir haben die starke Befürchtung, dass die Ausarbeitung der Variante Frauenfeld plus nur eine Alibiübung darstellt. In der Botschaft findet sich zum Beispiel ein Zeitplan, der aber nur den Realisierungspfad der Variante 20 abbildet. Die Möglichkeit, dass statt eines Tunnels die Variante Frauenfeld plus realisiert wird, wird scheinbar doch nicht ernsthaft in Erwägung gezogen. Soweit so gut, das ist von grüner Seite ja zu erwarten. Aber liebe bürgerliche Politiker, die immer stark auf die Finanzen achten, aufgepasst: Egal welche der beiden Varianten schlussendlich realisiert wird, bei einer parallelen Vertiefung der beiden Varianten werden Steuergelder zum Teil nutzlos und damit verschwenderisch ausgegeben. Ein Teil der Arbeit wird verloren sein. Und für einen Variantenentscheid braucht es keine Vertiefungsarbeiten. Wir beantragen, dass in einem ersten Schritt nur die Machbarkeitsstudie 2017 zur SEF 2 mit der Variante Frauenfeld plus komplettiert wird. Die Variante Frauenfeld plus 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 Frauenfeld plus umgegangen werden soll, wird aus der Botschaft auch nicht klar. Nur eines ist klar: Mit der Bewilligung des gesamten städtischen Kredits von 600'000 Franken hat der Gemeinderat bis Ende 2020 nichts mehr zu sagen, egal wie

die Komplettierung der Machbarkeitsstudie 2017 mit der Variante Frauenfeld plus 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, respektive ordentlich budgetieren. Mit diesem Vorgehen könnten einige Hunderttausend Franken gespart werden, was ja auch im Interesse der Steuerzahlenden sein sollte.

Noch einige Worte zur Variante Frauenfeld plus: In der Botschaft und auch im Gespräch mit der Stadt und auch hier im Rat 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 vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöhen. In anderen Kantonen und Städten, aber auch in Vorstössen aus diesem Rat finden sich weitere Ansätze. Zum Beispiel in Uster wird mit Stadtraum Uster 2035 in einer vergleichbaren Stadt in einer ähnlichen Situation und in einem ähnlichen zeitlichen Rahmen ein breiterer Fächer von Massnahmen diskutiert. Zum Beispiel in Cham mit einem zeitdauerbeschränkten Durchfahrtsverbot. Innert zehn Minuten darf der Ortskern nur auf der gleichen Route verlassen werden, wie reingefahren wird. Erst nach zehn Minuten ist die Ausfahrt über eine andere Strasse gestattet. Zum Beispiel in Zürich im Süden vom Letzigrundstadion sind die Quartierstrassen in der Mitte für den Autoverkehr unterbrochen, um den Ausweichverkehr durch das Quartier zu unterbinden. Und zum Beispiel in diesem Rat mehrfach gefordert: Einbahnstrassen oder Einbahnring. Um haushälterisch mit den Steuergeldern umzugehen und den Gemeinderat in die Weichenstellung bei der Innenstadtentlastung involviert zu behalten, stellen wir folgenden Antrag: "Ein Kredit von 60'000 Franken für die Erarbeitung der möglichen Massnahmen zur Verkehrslenkung und Erhöhung der Verkehrssicherheit und Geschwindigkeitsangleichung wie Tempo 20, 30, 40, Durchfahrtsbeschränkungen, Anpassung der Strassenräume, Einbahnstrassen, Verkehrs- und Parkleitsysteme etc., aber ohne Tunnelbau zur Aufwertung des Stadtzentrums, Variante Frauenfeld plus oder 0+ genannt in der gleichen Ausarbeitungstiefe wie die sieben Varianten der Machbarkeitsstudie 2017 zu SEF 2 wird bewilligt."

Gemeinderatspräsidentin Barbara Dätwyler Weber (SP): Wir haben nun diesen Antrag der Grünen Partei, Gemeinderat Roman Fischer hat ihn gestellt. Ich lese ihn nochmals vor: "Ein Kredit von 60'000 Franken für Erarbeitung der möglichen Massnahmen zur Verkehrslenkung, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Geschwindigkeitsangleichung mit Tempo 20, 30 oder 40, Durchfahrtsbeschränkungen, Anpassung der Strassenräume, Einbahnstrassen, Verkehrsparkleitsysteme etc., aber ohne Tunnelbau zur Aufwertung des Stadtzentrums, Variante Frauenfeld plus oder 0+ genannt, in der gleichen Ausarbeitungstiefe wie die sieben Varianten der Machbarkeitsstudie 2017 zur SEF 2 wird bewilligt." Wir diskutieren diesen Antrag.

Gemeinderat Philipp Geuggis (FDP), Referent im Namen der Fraktion FDP: Die Fraktion FDP hat den uns bereits im Vorfeld zugestellten Antrag zur Kenntnis genommen und ist sehr erstaunt darüber. Wie bereits erwähnt, gibt die Frauenfelder Bevölkerung als Hauptsorge die hohe Verkehrsbelastung an. Jetzt soll endlich ein Schritt in die richtige Richtung gemacht werden, was mit diesem Antrag erneut blockiert würde. Genauso überzeugt wie die Antragsteller, dass 0+ etwas Positives bewirken würde, sind wir, dass das das Problem nicht lösen kann. Gefordert wird, Tempo 30 genau zu prüfen. Geschätzte Damen und Herren, wann könnt ihr schneller als 30 fahren in der Frauenfelder Innenstadt? Genau praktisch gar nie. Also wird Tempo 30 praktisch keine Veränderungen bringen. Und genau das allein soll vertieft geprüft werden? Sehr erstaunt hat die Fraktion FDP auch, dass die Antragsteller jetzt offensichtlich eine Fokussierung auf eine rein oberirdische Variante wünschen, obwohl sie vor ziemlich genau einem Jahr die Petition "Keine oberirdische Stadtentlastung Frauenfeld durch Wohngebiete" einge-

reicht haben. Für uns entsteht der Eindruck, dass die Antragsteller gar kein Interesse daran haben, Staus und Verkehrsbehinderungen zu reduzieren. Es läuft darauf hinaus, dass mit flankierenden Massnahmen der Langsamverkehr priorisiert und der motorisierte Verkehr zusätzlich behindert werden soll. Auch wenn die Antragsteller vielleicht der Ansicht sind, dass die Bevölkerung gezwungen werden soll, aufs Auto zu verzichten, entspricht das nicht der Realität. Und ich verweise auf die Zunahme an Personenwagen von fast einem Drittel innerhalb der letzten 20 Jahre. Zudem ist die Fraktion FDP klar der Ansicht, dass Mobilität eine wichtige Freiheit jedes einzelnen und auch eine Grundvoraussetzung für eine florierende Wirtschaft ist. Wenn ihr daheim nicht genug Wasser habt, weil eure Wasserleitung zu wenig Wasser durchlässt, werdet ihr wahrscheinlich nicht den Wasserdruck reduzieren und ein paar Bögen in die Leitung einbauen, sondern ihr werdet eine zusätzliche oder eine dickere Wasserleitung einbauen. Die Fraktion FDP lehnt diesen Antrag entschieden ab.

Gemeinderat Ralf Frei (SP), Referent im Namen der Fraktion SP/GWB/Juso: Der Antrag der Grünen, die Variante 0+ oder Frauenfeld plus zunächst auf die gleiche Stufe wie die anderen Varianten zu stellen und den Variantenentscheid erst danach zu treffen, um Kosten zu sparen, scheint auf den ersten Blick richtig. Auf der anderen Seite sind wir uns in der Fraktion aber auch einig, dass die Nr. 20 die beste Tunnelvariante ist, dass sie eine äusserst breite Unterstützung hat und darum nicht jetzt schon vernachlässigt werden darf. Der Antrag würde unserer Meinung nach unnötig Zeit in Anspruch nehmen und zusätzlich die Fronten ohne wesentlichen Gewinn verhärten.

Stadtrat Urs Müller (CH): Ich bitte Sie, diesen Antrag Fischer abzulehnen. Dies aus folgenden Gründen:

Für den Auftrag, 0+ auf gleichem Niveau wie die anderen Varianten zu erarbeiten, werden 60'000 Franken wohl eher knapp bemessen sein. Ich erinnere an andere vergleichbare, ähnliche Untersuchungen, beispielsweise Einbahn. Wir hatten dort eine Grössenordnung von 50'000 Franken. Hier wird es nicht nur um Tempo 30 gehen. Es ist auch die Idee, Massnahmen wie angesprochen wurden, zu prüfen. Aber stellen Sie sich vor, auch wenn man dann noch Abklärungen wie in Cham einbeziehen soll, verstehe ich nicht, wie man gleichzeitig mehr fordern, aber das Geld einschränken will. Also ich gehe nicht davon aus, dass 60'000 Franken reichen werden für all diese Abklärungen.

Aber die genaue Planung für das Vorgehen, für das ganz generelle Vorgehen, darum steht auch nicht mehr in der Botschaft, können wir erst an die Hand nehmen, wenn dieser Kredit gesprochen ist. Und der Stadtrat hat aber aufgezeigt, wie er die nächsten Schritte sieht.

Wir wollen ebenfalls keine unnötigen Beiträge ausgeben, deshalb ist auch kein vollumfängliches Vorprojekt vorgesehen. Der Vorteil liegt darin, dass wir geringere Kosten haben bis zu einem klaren Entscheid durch eine Abstimmung, der Nachteil liegt darin, dass wir uns mit ungenauen Kosten und Informationen abgeben oder begnügen müssen. Die Abklärungen und Erkenntnisse vor allem auch im Bereich der flankierenden Massnahmen bei der einen Variante sollen auch für die andere genutzt werden können und umgekehrt. Ich gehe also nicht davon aus, dass in diesem Erarbeitungsprozess dann einfach alles für die Katz sein soll. Ich bitte Sie deshalb, diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Antrag von Gemeinderat Fischer wird mit 30 Nein-Stimmen gegen 2 Ja-Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

Gemeinderat Pascal Frey (SP), Referent im Namen der Fraktion SP/GWB/Juso: Ich möchte einfach noch einige Punkte aus unserer Sicht klarstellen. Und zwar ist 0+ eben nicht einfach nur, einige 30er-Tafeln hinstellen. Nein, es geht dabei auch darum, wie der Verkehr gelenkt werden kann, damit allenfalls eine gewisse Verlagerung oder sicher Verstetigung des Verkehrs stattfinden kann. Unsere Idee dieser 0+ Variante ist nicht, dass wir nachher mehr Stau haben oder einfach die Fahrzeuge hinstellen und dann wird schon irgendetwas passieren. Nein eben genau nicht. Es geht darum, aufzuwerten und das Ganze richtig zu untersuchen. Und deshalb kostet es auch etwas und das Geld wird entsprechend benötigt. Aber bei der Variante 20 muss ich sagen, wo der Kamin für den Abluftschacht hinkommt, ist vielleicht für einen Grundeigentümer wichtig, aber das Gesamtkonzept, welches vor allem auch oberirdisch die Auswirkungen untersucht, nützt dann doch allen Frauenfelder Einwohnenden. Ebenso ist zum Beispiel die Zerschneidung des Markplatzes zu verhindern. Solche Dinge sind unserer Meinung nach viel wichtiger als die technische Machbarkeit, die eigentlich bereits untersucht und bestätigt worden ist.

Gemeinderat Heinrich Christ (CH): Bevor unsere Gruppierung oder Teile von unserer Fraktion noch weitere konstruktive Anträge bringen, um die Botschaft nochmals zu verbessern, auch noch einige Bemerkungen als Zwischenfazit zur bisherigen Diskussion:

Zur Namensfrage: Man kann es Frauenfeld plus nennen, das wäre schön, man kann es auch 0+ nennen, von mir aus könnt ihr auch mit dem Namen Variante null rumalbern – wichtig ist eigentlich, dass diese Variante die Variante ist, wie sie heute im Richtplan geschrieben steht. Dass wir das jetzt prüfen, ist richtig und das war übrigens auch eine unserer Hauptaussagen im Sommer, als ihr keine Nerven hattet, mit uns zu diskutieren, die wir anbringen wollten.

Vielleicht noch ein Wort zu dieser sogenannten Vernehmlassung, die stattgefunden hat: Es macht meiner Meinung nach nur bedingt Sinn, jetzt mit Zahlen zu jonglieren, das haben verschiedene Kolleginnen und Kollegen gemacht, Prozentzahlen genannt usw. Die Idee bei einer solchen Vernehmlassung ist ja, schlussendlich ein Stimmungsbild zu erhalten, und es ist keine statistische Erhebung oder empirische Untersuchung zu einem Thema. Wenn wir schon bei Zahlen sind, steigende Verkehrszahlen: Es mag sein, dass schweizweit die Autozulassung zunimmt, relevant ist die Entwicklung der Verkehrszahlen hier in Frauenfeld im Zentrum. Und nach Angaben des kantonalen Tiefbauamts, die uns vorliegen, sind die in den letzten Jahren stabil.

Kollege Geuggis hat von volkswirtschaftlichen Kosten gesprochen. Es ist richtig, wenn man die auch mitberechnet, aber bitte, er hat das selber auch angedeutet, Stau ist nur ein kleiner Teil davon, ausser man lebt vielleicht in Sao Paulo oder in einer anderen Stadt mit wirklich katastrophalen Verkehrssituationen. In unserem Zusammenhang ist es geradeso wichtig, sich zu überlegen, welche volkswirtschaftliche Mehrkosten zum Beispiel durch Mehrverkehr entstehen. Und wird ein Tunnel Mehrverkehr generieren oder nicht? Und hier sprechen die Erfahrungen in anderen Orten eine klare Sprache. Es wird Mehrverkehr geben.

Stichwort wettbewerbsfähige Wirtschaft: Natürlich sind wir dafür auch zu haben. Und für die einen Wirtschaftszweige sind die Strassen wichtig, das ist auch unbestritten. Aber es gibt natürlich diverse Wirtschaftszweige, wo das Thema attraktive Fussgängerverbindungen, attraktive Verbindungen auch für den Veloverkehr genauso wichtig ist oder genauso zu einer wettbewerbsfähigen Wirtschaft beiträgt.

Gemeinderat Pascal Frey hat es schon gesagt, die Variante 0+ ist günstig umzusetzen, da gebe ich Kollege Zahnd recht, aber sie ist nicht unbedingt günstig zu planen. Denn die Ansätze, die man dort verfolgen muss, es geht wie gesagt nicht nur um Tempo 30, sondern eben auch um Einbezug von Digitalisierung, um Gestaltung, um Architektur, es geht insgesamt um innovative Ansätze und da braucht es auch entsprechende Mittel, die sorgfältig zu planen. Ich glaube, die jetzigen Modelle, die wir haben, helfen da nur bedingt weiter.

Und zum Abschluss vielleicht noch das Schöne von Frauenfeld plus oder 0+, wenn wir uns das jetzt sorgfältig überlegen, ich weiss ja nicht, wie die Volksabstimmung dann rauskommt, es kann so sein, es kann so sein, vielleicht schenkt uns der Bund auch noch die nötigen Mittel. Wichtig ist, die Ideen, die im Zusammenhang mit Frauenfeld plus entstehen, können wir auch schon kurzfristig und mittelfristig umsetzen. Wenn also in diesen Planungen jetzt gute Ideen zustande kommen, müssen wir nicht bis 2035 warten. Wenn zum Beispiel herauskommt, dass es Sinn macht, in der Vorstadt Tempo 30 zu machen und sie baulich umzugestalten, können wir übernächstes Jahr damit anfangen, wenn der Kanton mitzieht. Und darauf freue ich mich.

Gemeinderätin Anita Bernhard-Ott (CH), Referentin im Namen von CH und GLP: Es freut uns natürlich sehr und wir möchten dem Stadtrat danken, dass sich dieser bereit erklärt hat, die von CH vorgeschlagene und von CH auch favorisierte Lösung Frauenfeld plus oder 0+ gleichwertig mit der vom Stadtrat bevorzugten Tunnelvariante 20 abzuklären und auszuarbeiten. Und hier vielleicht noch ganz kurz zur Vernehmlassung trotzdem wegen der 15 %. Nicht nur 15 %, diese Variante hat nie zur Auswahl gestanden und hat trotzdem 15 % Zustimmung erreicht. Ich denke, das ist ein beachtlicher Anteil. Schade wurde es verpasst, diese Variante bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie ernsthaft zu prüfen. Wer weiss, vielleicht hätten so die jetzt anfallenden Kosten ganz einfach eingespart werden können und die Frauenfelder Innenstadt würde sich bereits Anfang der 2020er-Jahre in einen attraktiveren Raum mit weit mehr Aufenthaltsqualität wandeln.

Doch die Ausarbeitung des Variantenfächers liegt hinter uns und mit dem jetzigen Vorgehen wird einem tragfähigen, nicht nur auf den Strassenbau fokussierten Verkehrskonzept ebenfalls eine Chance gegeben. Wir möchten es jedoch nicht unterlassen, unsere Sorge zum Ausdruck zu bringen, dass es sich beim stadträtlichen Vorgehen um eine Alibiübung handeln könnte. Nur wenn die Variante Frauenfeld plus/0+ mit der gleichen Sorgfalt und dem gleichen Detaillierungsgrad wie die Tunnelvariante 20 ausgearbeitet wird, ist gewährleistet, dass die Entscheidungsfindung offenbleibt und die Einwohner/innen von Frauenfeld in Kenntnis der wesentlichen Fakten und Alternativen sind, um so auch über die verkehrspolitische Zukunft der Stadt entscheiden zu können. Damit unsere Befürchtungen mindestens zum Teil aus dem Weg geräumt werden können, stellen wir die folgenden drei Ergänzungsanträge:

Ergänzungsantrag 1: Der Antrag des Stadtrats sei wie folgt zu ergänzen: "Die Aufträge für die Variante Stadtentlastung mit Tunnel und die Variante Stadtaufwertung ohne Tunnel sind getrennt auszuschreiben und getrennt zu vergeben." Ich habe noch eine kurze Begründung: Konkurrenz tut gut, zwei oder besser vier Teams bedeutet mehr Ideen. Zudem müssen die Expertenteams je nach Stossrichtung der Aufgabenstellung unterschiedlich aufgestellt werden. Die Variante Frauenfeld plus zum Beispiel braucht keine Tiefbauingenieure.

Ergänzungsantrag 2: Der Antrag des Stadtrats sei wie folgt zu ergänzen: "Der Stadtrat setzt ein Begleitgremium aus unabhängigen Fachleuten ein." Damit ein gleichwertiger, ganzheitlicher Variantenvergleich gewährleistet ist, braucht es ein Begleitgremium, interdisziplinär zusammengesetzt aus qualifizierten Experten. Dieses Begleitgremium hat die Aufgabe, den Planungsprozess zu begleiten und bei Erreichen von definierten Meilensteinen Zwischenbeurteilungen vorzunehmen, was die Einhaltung von fachlichen Standards betrifft. Insbesondere soll es Empfehlungen bei der Formulierung der Eignungs- und Zuschlagskriterien abgeben und bei der Ausarbeitung des Kriterienrasters der beiden Varianten massgeblich beigezogen werden.

Ergänzungsantrag 3: Der Antrag des Stadtrats sei wie folgt zu ergänzen: "Für jede Variante stehen 35 % der Mittel zur Verfügung. Die restlichen 30 % teilt die Begleitgruppe auf." Nur so kann sichergestellt werden, dass beide Varianten mit der gleichen Bearbeitungstiefe und demselben Detaillierungsgrad bearbeitet werden.

Wir bitten euch, unseren Anträgen zuzustimmen. Vielleicht bietet uns dies auch eine Chance, unsere momentan etwas festgefahrenen Meinungen und ein wenig verhärteten Fronten etwas aufzuweichen und den guten gemeinsamen Dialog zu finden.

Stadtrat Urs Müller (CH): Generell zu diesen drei Anträgen: Diese greifen doch sehr ins Operative und in die Verantwortung und die Kompetenzen des Stadtrats ein. Somit geht es schliesslich um die Vertrauensfrage, das heisst, wie viel Vertrauen schenken Sie dem Stadtrat, dass er die Organisation und das Vorgehen richtig aufgleist? Der Stadtrat wird seine Kompetenzen wie auch seine Verantwortung für eine ausgewogene und objektive Planung wie bei allen anderen Geschäften auch wahrnehmen. Konkret zu diesen drei Anträgen:

Antrag 1 getrennte Ausschreibung: Für eine ausgewogene fachliche Erarbeitung benötigt es diverse Berufssparten, der Lead kann aber durchaus auch wechseln. Verkehrsberechnungen müssen für die Variante 20 wie auch 0+ durch einen Verkehrsplaner durchgeführt werden. Die daraus resultierenden unterschiedlichen Verkehrsmengen der Variante 20 und 0+ ergeben verschiedenen Spielraum für die Umgestaltung, welche dann von einem Team aus Stadtplaner, Landschafts- und Verkehrsplaner erarbeitet werden müssen. Bei der zu prüfenden Tunnellösung wird der Lead bei einem Tunnelbauingenieur liegen, aber auch hier wird der gestalterische Teil der Portale mit einem Architekten oder ähnlich gestaltet werden. Grundsätzlich sollen die Strassenraumgestaltungen für eine Vergleichbarkeit eine ähnliche Sprache sprechen. Je mehr Teams, welche das gleiche Thema bearbeiten, umso höher die Kosten – so einfach ist es. Auch die Bewertung und die Beurteilung erfolgt durch verschiedene Berufssparten. Aus meiner Sicht ist diese Einschränkung mit diesem Antrag unnötig und ich bitte Sie, diesen abzulehnen.

Antrag 2 Begleitgremium aus unabhängigen Fachleuten: Die Planungsschritte sind aufgrund des heute ausstehenden Entscheids selbstverständlich noch nicht ausgeschrieben. Sobald der Kredit genehmigt wird, wird der Stadtrat gemeinsam mit dem Kanton, sprich mit dem Departement für Bau und Umwelt, die Projektorganisation diskutieren und festlegen. Externe Fachexperten können dabei durchaus ein Thema sein, respektive dies wurde bereits in der Sitzung des Lenkungsausschusses so eingebracht. Somit also zum heutigen Zeitpunkt vorgesehen, aber fixiert wird das genaue Vorgehen erst nach Sprechung des Kredits. Eine kleine Bemerkung sei erlaubt: Es geht hier um Zielkriterien und Indikatoren, es geht nicht um Eignungs- und Zuschlagskriterien, das sind Begriffe aus dem öffentlichen Beschaffungswesen. Dieser Antrag ist aus meiner Sicht ebenfalls unnötig. Ich bitte Sie, diesen abzulehnen.

Antrag 3 ist abhängig von Antrag 2, dass 30 % durch die Begleitgruppe gesprochen werden könnten. Der Stadtrat ist eng in die Erarbeitung der vertieften Machbarkeit eingebunden und durchaus in der Lage, die Zwischenresultate zu interpretieren und entsprechende Richtungsentscheide zu fällen. Eine politische Wertung bezüglich der Machbarkeit hat zu erfolgen, ansonsten die Gefahr besteht, dass keine mehrheitsfähigen Lösungen erarbeitet werden. Auch hier aus meiner Sicht eine unnötige Einschränkung der Handlungsfähigkeit. Ich bitte Sie deshalb, auch diesen dritten Antrag abzulehnen.

Abstimmung

Antrag 1 wird mit 23 Nein-Stimmen gegen 9 Ja-Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

Antrag 2 wird mit 25 Nein-Stimmen gegen 8 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Antrag 3 wird mit 25 Nein-Stimmen gegen 7 Ja-Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

Gemeinderätin Salome Scheiben (CH): Wir haben versucht, die Botschaft noch ein bisschen in unserem Sinn anzupassen, aber wir werden der Botschaft trotzdem zustimmen. Wir sind sehr

froh darüber, dass die Variante Frauenfeld plus/0+ nun geprüft wird und dass man diesen flankierenden Massnahmen und Tempo 30 auf Kantonsstrassen eine Chance gibt. Vielen Dank dafür. Und ich hoffe auch sehr, diese Fronten sind ziemlich verhärtet, dass wir trotzdem konstruktiv weiter miteinander diskutieren können oder mal wieder ein Bier trinken und da konstruktiv miteinander diskutieren.

Stadtrat Urs Müller (CH): Nur noch ganz kurz: Ich bedanke mich für die Diskussion. Der Stadtrat hat in der Botschaft das beabsichtigte Vorgehen dargelegt. Es ist aus unserer Sicht nicht ein "endlich", sondern es ist eine konsequente Folge der bisherigen Schritte.

Ich möchte auch noch einmal betonen, dass es dem Stadtrat wichtig ist, dieses 0+ nun definitiv abzuklären und auch hier noch zu Protokoll - auf gleichem Niveau wie die anderen Varianten. Nur so können schliesslich verlässliche Aussagen zu diesem Konzept gemacht werden. Und wir sind sicher, dass es diese Aussagen im weiteren Verlauf respektive auch in einer Abstimmung benötigen wird. Schliesslich handelt es sich hier um zwei unterschiedliche Konzepte mit und ohne zusätzliche Strasse respektive Tunnel.

Abstimmung

Der Antrag des Stadtrats wird mit 32 Ja-Stimmen gegen 2 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen angenommen.

Gemeinderatspräsidentin Barbara Dätwyler Weber (SP): Das war's für heute. Wir haben die Tagesordnung durchberaten.

Die nächste Gemeinderatssitzung findet erst wieder am Mittwoch, 20. März 2019 um 18 Uhr statt. Die Sitzung vom 20. Februar entfällt mangels Traktanden. Der Stadtrat lädt aber den Gemeinderat an diesem Datum 20. Februar zur gleichen Zeit zu einer vertraulichen Informationsveranstaltung ein. Die Einladung erfolgt durch den Stadtrat.

Die eingangs erwähnte eingereichte Motion der Gemeinderäte Geiges, Geuggis, Hodel und neu Susanna Dreyer, nicht Samuel Kienast und Christoph Regli hat 18 Unterschriften bekommen bzw. mit den Motionären sind es dann 23 Zustimmungen.

Mein Dank geht an Sie für das aktive Mitdiskutieren, an die Stadtgärtnerei für den wiederum sehr schönen Blumenschmuck, an Herbert Vetter und das Team der Stadtkanzlei für die tolle Vorbereitung. Ich erkläre die Gemeinderatssitzung für geschlossen und wünsche allen eine schöne und unterhaltsame Bechtelinsnacht nächsten Montag.

- - -

Schluss der Sitzung: 19:50 Uhr
