

Frauenfeld, 20. November 2017
Unser Zeichen AA
Tel. Direktwahl 052 724 52 18
e-mail kommunikation@stadtfrauenfeld.ch

Medienmitteilung der Stadt Frauenfeld und des Kantons Thurgau vom 20. November 2017

7 Varianten für eine zentrumsnahe Stadtentlastung in Frauenfeld

Die Stadt Frauenfeld hat insbesondere im Zentrum ein grosses Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Eine grossräumige Umfahrung kann aufgrund geringer Prioritätenbeimessung des Bundes frühestens ab dem Jahr 2030 konkret vorangetrieben werden. Deshalb plant die Stadt in Zusammenarbeit mit dem Kanton als mittelfristige Lösung eine zentrumsnahe Entlastungsstrasse. Diese soll das Verkehrsaufkommen im Stadtkern verringern sowie die Lebensqualität und den Verkehrsfluss verbessern. Nach einer Machbarkeitsprüfung stehen sieben Varianten zur Diskussion.

svf. Die Stadt Frauenfeld leidet unter dem Verkehr. Insbesondere der Verkehr von und zu den Gebieten südlich des Stadtzentrums muss mehrheitlich via Holdertor und Postplatz zirkulieren, wo auch die Frauenfeld-Wil-Bahn verkehrt, respektive über die Promenadenstrasse und die Zürcherstrasse. Hierbei handelt es sich sowohl um Transit- wie auch um innerstädtischen Verkehr. Damit verbunden verzeichnet der Stadtkern eine sehr hohe Verkehrsbelastung mit einschneidenden Folgen für die Lebensqualität, für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr.

Grossräumige Umfahrung nicht vor 2030

Die Stadt strebt deshalb zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Lebensqualität eine Entlastung für das Zentrum an. Der Weg zur Realisierung einer Entlastungsstrasse ist aufwändig. Im Jahr 2007 wurde eine zentrumsnah geplante Lösung an der Urne abgelehnt, daraufhin wurde im Jahr 2011 eine weiträumige Umfahrungsstrasse im kommunalen Richtplan verankert. Es wurde eine Lösung ins Auge gefasst, die rund 250 Millionen Franken kostet und im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes realisiert werden sollte. Allerdings misst der Bund dem Vorhaben eine geringe Priorität bei, weshalb erst ab dem Jahr 2030 mit einer definitiven Finanzierungszusage gerechnet werden kann.

Zentrumsnahe Entlastungsstrasse als mittelfristige Lösung

Eine grossräumige Umfahrung bleibt im Richtplan der Stadt Frauenfeld bestehen. Die Entspannung der bereits bestehenden Verkehrsbelastung soll jedoch jetzt angegangen werden. Gemeinsam mit dem Kanton hat die Stadt im Jahr 2015 entschieden, eine mittelfristig realisierbare, zentrumsnahe Entlastung umzusetzen. Diese Absicht wurde im Konzept „Mobilität 2030“ mit anderen Massnahmen zur Verbesserung des städtischen Verkehrs abgestimmt.

Damit verbunden haben die Verkehrsplaner den Auftrag erhalten, Linienführungen für eine Entlastungsstrasse zu finden, die den motorisierten Individualverkehr in der Innenstadt um bis zu 30 Prozent reduziert und gleichzeitig den Verkehrsfluss verstetigt. Damit sollen auch die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs verbessert und optimale Rahmenbedingungen für den Velo- und Fussgängerverkehr geschaffen werden. Ebenso wurden die Verbesserung der Stadt-raum-Attraktivität, die Entwicklung der Quartiere sowie die Aufwertung der Innenstadt als Ziele vorgegeben. Als Kostendach für die Entlastungsstrasse inklusive flankierenden Massnahmen wurden rund 100 Millionen Franken festgelegt.

Ober- und unterirdische Varianten werden in Betracht gezogen

Nun liegen die Resultate der Machbarkeitsprüfung vor. Insgesamt 23 technisch denkbare Linienführungen, bekannte sowie neue auch externe Vorschläge, wurden auf ihre bauliche, verkehrliche und raumplanerische Machbarkeit untersucht. Mit einer ersten Grobbeurteilung konnten daraus sieben als sinnvoll erachtete Linienführungen evaluiert werden. In der folgenden Prüfung wurde für diese Varianten die grundsätzliche Machbarkeit nachgewiesen, eine Baukostenschätzung vorgenommen und eine Bewertung aufgrund der genannten Ziele durchgeführt. Im Weiteren wurde eine Kosten-Wirksamkeits-Analyse durchgeführt.

Die sieben vertieft untersuchten Varianten ermöglichen alle eine zentrumsnahe Umfahrung des Stadtkerns von Frauenfeld. Sie lassen sich in drei rein oberirdische Varianten, zwei Varianten mit einem zentralen Tunnelabschnitt im Westen und zwei reine Tunnelvarianten im Zentrum gliedern. Alle Varianten weisen betreffend den vorgegebenen Zielen einen mehr oder weniger hohen Nutzen auf. Sie unterscheiden sich jedoch deutlich bezüglich der ermittelten Baukosten. Diese betragen bei oberirdischen Varianten unter 45 Mio. Franken, bei kürzeren Tunnelvarianten 90 Mio. Franken und die Tunnelvarianten im Zentrum kosten über 100 Mio. Franken. Für die Kosten gilt bei einer Machbarkeitsstudie eine Abweichungstoleranz von 40 Prozent.

Vernehmlassung im Frühling 2018

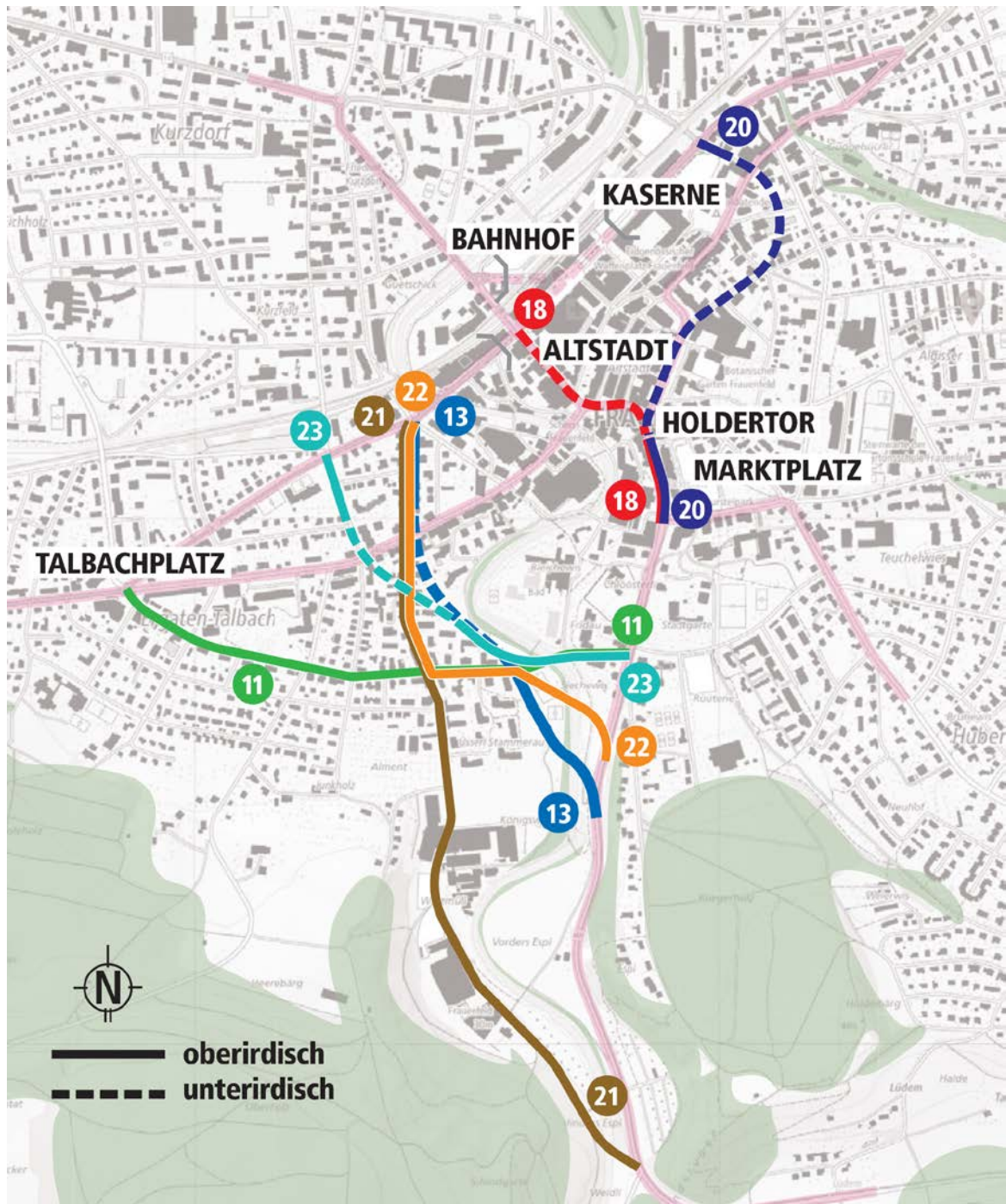
Mit der Machbarkeitsprüfung liegt nun eine bewertete Auslegeordnung möglicher Varianten für eine zentrumsnahe Entlastungsstrasse vor. Diese wird der Stadtrat anfangs nächsten Jahres mit der Spezialkommission «Frauenfeld 2030» diskutieren, um daraufhin gemeinsam mit dem Kanton eine oder zwei Bestvarianten festzulegen. Für März ist der Beginn der offiziellen Vernehmlassung zur Stadtentlastung vorgesehen, die bis im Mai dauern wird. Innerhalb der Vernehmlassungsfrist werden die Variantenprüfung und die Bestvarianten im Rahmen einer Fokusveranstaltung öffentlich präsentiert und diskutiert.

Die Projektverantwortlichen werden Interessierten auch an der Thurgauer Frühjahrsmesse von Ende März für Gespräche zur Verfügung stehen. Im Sommer 2018 werden die Ergebnisse der Vernehmlassung bekannt gegeben. Die Erarbeitung des Vorprojektes dauert voraussichtlich bis Ende 2019. Und für das Jahr 2020 kann mit der Volksabstimmung über den Kredit gerechnet werden.

Um ein transparentes Vorgehen zu gewährleisten, kann der gesamte Bericht zur Machbarkeitsprüfung via www.frauenfeld.ch („Top-Themen“) und auf www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch eingesehen werden.

Beilage: Übersichtsplan mit den sieben geprüften Varianten

Übersicht der 7 geprüften Varianten



Varianten *Kostenschätzung CHF (+/- 40%)*

Oberirdische Verbindungen (Linienführung Süd – West)

Variante 11 27 Mio.

Variante 21 43 Mio.

Variante 22 39 Mio.

Tunnelvarianten (Süd – West)

Variante 13 93 Mio.

Variante 23 87 Mio.

Innerstädtische Tunnelvarianten (Süd – Nord / Ost)

Variante 18 128 Mio.

Variante 20 107 Mio.