

Die Richtung stimmt, der Mut fehlt



Hier will das Mobilitätskonzept Abhilfe schaffen: Stockender Feierabendverkehr am Holdertor-Kreisel. (Bild: Nana do Carmo)

FRAUENFELD. Frauenfelds Parteien von links bis rechts sind sich einig: Gut, dass der Stadtrat die zukünftige Verkehrsplanung mit dem Mobilitätskonzept in die Hand nimmt. Kritik wird aber laut an den Massnahmen von «Mobilität 2030».

MATHIAS FREI

Im Grundsatz eher wohlwollend. So lassen sich die Meinungen der Parteien und politischen Gruppierungen Frauenfelds zum städtischen Mobilitätskonzept zusammenfassen. Für einmal sind sich Links, Rechts und die Mitte verkehrspolitisch verhältnismässig einig. Aber die Kritik folgt bei Fuss.

«Vielleicht etwas zu überhastet», meint SVP-Präsident Andreas Elliker. Der eingeschlagene Weg sei zwar richtig, der Zeithorizont realistisch. Dennoch seien die konkreten Massnahmen leider noch zu wenig ausgereift. Wichtig ist für die SVP, dass die zentrumsnahe Umfahrungsstrasse weiterverfolgt wird. Ins gleiche Horn bläst EDU-Präsident Christian Mader: Das Konzept stelle zwar eine gute Analyse dar, sei aber zaghaft und auf Absicherung bedacht. «Es scheint so, als wolle der Stadtrat verkehrspolitisch auf keinen Fall mehr dreinlaufen», vermutet Mader.

Der Schnellzug nach Zürich

Der motorisierte Individualverkehr dürfe im Konzept nicht zu kurz kommen, sondern die verschiedenen Verkehrsteilnehmer müssten ausgewogen berücksichtigt werden, findet FDP-Präsident Daniel Sidler. Nicht vernachlässigt wissen will er die Stadt als

regionalen Knotenpunkt. «Nicht jeder Verkehrsteilnehmer kommt zum Flanieren in die Stadt, sondern einfach deshalb, weil er hier einen Anschluss an den Schnellzug nach Zürich findet.»

Fundamentaler ist die Kritik von Fredi Marty (MproF): «Ich erachte <Mobilität 2030> als kostenaufwendige Profilierungsübung des Stadtrats: alter Wein in neuen Schläuchen, der dem Volk medienwirksam eingeschenkt wird.» Das Konzept beinhalte zwar einzelne gute Massnahmen, vor allem aber viele Absichtserklärungen.

So geht es in der Mitte weiter: «Es handelt sich, wie der Titel bereits sagt, um ein weiteres Konzept, das sich in eine Reihe von Konzepten einreicht», sagt CVP-Präsident Christoph Regli. Ihm fehlen die griffigen Aussagen und realisierbaren Massnahmen. Regli findet aber auch Positives: Mehr Raum für den öV sowie die Stärkung des Langsamverkehrs seien unterstützenswert. «Hauptvoraussetzung dafür wäre eine Motivation der Bevölkerung umzusteigen.»

Mehr Verkehr als prognostiziert

Bei der EVP macht sich leichte Enttäuschung breit. «Erhalten haben wir lediglich einen Entwurf von Möglichkeiten. Das ist uns zu wenig mutig. Der Stadtrat muss bezüglich Verkehr und Mobilität couragiert vorangehen», sagt Stefan Eggimann. Die Hauptaussage des Konzepts sei unterstützenswert, aber der Stadtrat müsse sich damit auseinandersetzen, dass der Autoverkehr möglicherweise stärker wachse als angenommen.

Bei der Linken zeigen sich SP, CH und Grüne kritischer als die die Grünliberalen. «Die SP hat vom Konzept konkretere Massnahmen erwartet – einiges bleibt als Absicht formuliert.» Die heute schon konkreten Massnahmen, etwa die Bahnhofstrasse West, seien dringend nötig. Der Verkehrsfluss werde damit aber nicht verändert. Wenn es allerdings gelinge, den Mehrverkehr entsprechend dem Konzept hauptsächlich mit dem öV und dem Langsamverkehr aufzufangen, sei dies im Sinne der SP.

Weiter geht die CH-Kritik. Charles Landert ist überrascht, dass einige Ziele des Konzepts hinter dem behördenverbindlichen Richtplan zurückstehen würden. Denn: «Hauptziel muss die deutliche Veränderung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs und öV sein.» Die Relation von motorisiertem Individualverkehr, Langsamverkehr und öV müsse sich deutlich ändern. Zudem bedauert Landert: «Viele der aufgelisteten Massnahmen sind vorwiegend baulicher Art, deshalb teuer und wohl zum Scheitern verurteilt.»

Strassen mit Spuren im Budget

«Das Konzept überzeugt in vielen Teilen, die geplanten Massnahmen tun es hingegen nicht», stellt Michael Pöll von den Grünen fest. Die Verringerung des Autoverkehrs oder der Anzahl an Parkplätzen seien kein Thema. Dafür würde weiterhin in grossem Stil in Strassen investiert werden, «mit entsprechenden Spuren im Budget». Langsamverkehr und öV gehörten seiner Meinung nach priorisiert.

GLP-Co-Präsident Andreas Schelling findet, die Gesamtschau entspreche weitgehend der Sicht der grünliberalen Partei: «Es beinhaltet keine grossen

Visionen, aber praktikable, sinnvolle kleine Schritte.» Nach GLP-Meinung könnten verschiedene der vorgeschlagenen Massnahmen schneller umgesetzt werden. Doch pragmatische Lösungen würden oft durch kantonale oder Bundesgesetze verzögert oder gar verhindert.