

**Wortprotokoll 29. Sitzung des Gemeinderats Kreuzlingen der Amtsperiode 2019/2023
21. Legislaturperiode**

**Donnerstag, 26. Januar 2023, 19.00 Uhr
im Rathaussaal**

Anwesend	40 Mitglieder des Gemeinderats 5 Mitglieder des Stadtrats
Entschuldigt	–
Absolutes Mehr	21
Später eingetroffen	–
Vorzeitig weggegangen	–
Vorsitz	GR Wolfender, Gemeinderatspräsident
Protokoll	Stadtschreiber Michael Stahl, Stefanie Frey

Traktanden

Protokollgenehmigung

1. Protokoll der Sitzung vom 8. Dezember 2022

Einbürgerungen gemäss Beilage

2. Aichem, Annette
3. Danner, Carmen
4. Geiger, Katja / Wangler, Michael / Wangler, Mia / Wangler, Pius
5. Henn, Alexander
6. Klett geb. Tschischack, Sabine
7. Klett, Maike
8. Krach, Oliver
9. Latifaj, Arbresha
10. Malota, Donika
11. Metzger, Armin / Metzger, Claudia / Metzger, Jule
12. Monti, Tania / Bittner, Matteo
13. Muaremi, Rilind
14. Mulaj, Manuela
15. Rashid, Reyir

16. Schapler, Sandra
17. Schiller, Yvonne / Schiller, Annika

Wahlen

- 17.1. Ersatzwahl in die Kommissionen

Botschaften

18. Totalrevision des Reglements über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund der Stadt Kreuzlingen (Parkierungsreglement) und der Abschreibung der Motion "Zeitgemässes Parkierungsreglement"

Postulate

19. Postulat Freie Fahrt mit dem Stadtbus / Bericht
20. Postulat transparente Buchhaltung der Energie Kreuzlingen / Begründung

Interpellationen

21. Interpellation Bedingungen für die Subventionierung von Kitas / Begründung

Verschiedenes

22. Verschiedenes

Der Ratspräsident: Guten Abend miteinander, ich begrüsse euch alle ganz herzlich zur ersten Gemeinderatssitzung im neuen Jahr 2023. Ganz besonders herzlich begrüssen möchte ich an dieser Stelle zwei neue Gesichter hier im Gemeinderat, Markus Rüegger und Edgar Kaeslin. Ich hoffe, dass ihr an der Arbeit – ja, es ist Arbeit – hier im Gemeinderat die gleiche Freude habt wie wir alle, zumindest fast immer. Einen kräftigen Applaus bitte.

Traktandenliste

Der Ratspräsident stellt die Traktandenliste zur Diskussion.
Die Traktandenliste wird stillschweigend genehmigt.

Protokollgenehmigung

1. Protokoll der Sitzung vom 8. Dezember 2022

Abstimmung

Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

Einbürgerungen gemäss Beilage

Der Ratspräsident: Es liegen keine schriftlich begründeten Einwände zu den Einbürgerungsanträgen vor.

2. Aichem, Annette

Entscheid

Aichem, Annette wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

3. Danner, Carmen

Entscheid

Danner, Carmen wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

4. Geiger, Katja / Wangler, Michael / Wangler, Mia / Wangler, Pius

Entscheid

Geiger, Katja / Wangler, Michael / Wangler, Mia / Wangler, Pius wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

5. Henn, Alexander

Entscheid

Henn, Alexander wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

6. Klett geb. Tschischack, Sabine

Entscheid

Klett geb. Tschischack, Sabine wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

7. Klett, Maike

Entscheid

Klett, Maike wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

8. Krach, Oliver

Entscheid

Krach, Oliver wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

9. Latifaj, Arbresha

Entscheid

Latifaj, Arbresha wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

10. Malota, Donika

Entscheid

Malota, Donika wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

11. Metzger, Armin / Metzger, Claudia / Metzger, Jule

Entscheid

Metzger, Armin / Metzger, Claudia / Metzger, Jule wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

12. Monti, Tania / Bittner, Matteo

Entscheid

Monti, Tania / Bittner, Matteo wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

13. Muaremi, Rilind

Entscheid

Muaremi, Rilind wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

14. Mulaj, Manuela

Entscheid

Mulaj, Manuela wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

15. Rashid, Reyir

Entscheid

Rashid, Reyir wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

16. Schapler, Sandra

Entscheid

Schapler, Sandra wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

17. Schiller, Yvonne / Schiller, Annika

Entscheid

Schiller, Yvonne / Schiller, Annika wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

Der Ratspräsident: Mit diesem Akt wird Ihnen das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt, wofür ich Ihnen im Namen des gesamten Gemeinderats gratuliere. Ich hoffe, dass Sie sich auch zukünftig wohlfühlen in unserer Stadt. Einen kräftigen Applaus bitte.

Wahlen

17.1. Ersatzwahl in die Kommissionen

Der Ratspräsident: Aufgrund des Rücktritts von Daniel Moos und der gleichzeitigen Wahl von Edgar Kaeslin erfolgt die Ersatzwahl in die Kommission. Ihr habt auf der Tischvorlage einen Wahlvorschlag, darüber möchte ich gern in Globo abstimmen lassen.

Abstimmung

Die Ersatzwahl wird einstimmig genehmigt.

Botschaften

18. Totalrevision des Reglements über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund der Stadt Kreuzlingen (Parkierungsreglement) und der Abschreibung der Motion "Zeitgemässes Parkierungsreglement"

Eintreten ist unbestritten.

Der Ratspräsident: Ich verweise auf die Tischvorlage 1 mit dem Vorschlag Botschaftsabänderung des Stadtrats und auf die Tischvorlage 2 mit den Ergebnissen aus der Kommission AuA.

GR Andreas Hebeisen: Wir hatten die AuA-Sitzung am 12. Januar 2023 und wurden fachkundig begleitet von SR Thomas Beringer, Kurt Affolter (Leiter Sicherheit und Häfen bisher), Marc Hungerbühler (sein Nachfolger) und RA Angelo Fedi. Vorweg möchte ich erwähnen, dass wir laut Botschaft über das Reglement abstimmen. Es gibt aber noch eine Verordnung und einen Gebührentarif, diese fallen in die stadträtliche Zuständigkeit und wir nehmen sie dementsprechend nur zur Kenntnis, was natürlich nicht heisst, dass nicht darüber diskutiert werden darf.

Dieses Traktandum 18 hat eine Seitenwirkung auf das Traktandum 19 Postulat "Freie Fahrt mit dem Stadtbus." Der Stadtrat stellt in diesem Postulat in Aussicht, dass er zwecks Subventionierung der Tarife zu 60 % einen Kreditantrag von CHF 350'000 stellen würde. Eine Finanzierung aus der Spezialfinanzierung ist nur dann möglich, wenn der Art. 22 des Reglements in Rechtskraft erwächst, das heisst angenommen wird, weil bisher keine gesetzliche Grundlage besteht, aus der Spezialfinanzierung öffentlichen Verkehr oder Langsamverkehr zu finanzieren.

Alle Jahre wieder – wir haben uns bereits am 18. November 2021 im Rat mit dem Parkierungsreglement herumgeplagt. Es gab eine Rückweisung und der Stadtrat war bemüht, die Anregungen, die damals aus dem Rat kamen, möglichst in die Revisionsvorlage einzubetten. Aus meiner Sicht ist das gelungen. Es gibt da vielleicht auch andere Auffassungen, diese werden wir nachher hören. Was aber sicher gelungen ist, und da waren wir auch in der Kommission einhelliger Meinung, was wir jetzt vorliegen haben, ist viel besser gegliedert, viel besser systematisiert als das, was wir letztes Mal bearbeiten mussten, übersichtlicher und auch nachvollziehbarer, was auch für die Bürger, die sich dereinst einmal erkundigen werden, weshalb sie eine Busse bekommen haben, nicht ein unwesentlicher Aspekt ist.

Was sich geändert hat und was sich nicht geändert hat, konntet ihr der Botschaft entnehmen. Dies möchte ich nicht wiederholen, ich beschränke mich auf die wichtigsten Themenpunkte in der Diskussion in der AuA, dabei gehe ich nach dem neuen Reglement vor, das ist Beilage 2 der Botschaft.

In Art. 3 Abs. 2 lit. a werden neu die Gebiete der blauen Zone und gebührenpflichtigen Parkflächen der stadträtlichen Kompetenz zugeordnet. Dagegen wurde vorgebracht, es sei in der Vergangenheit kaum zu Änderungen gekommen. Dafür vorgebracht wurde die Flexibilität, insbesondere auch bei kleinflächigen Änderungen, eine politische Einflussnahme sei ohnehin möglich, schnelle Handlungsfähigkeit. Der Antrag, dass der Gemeinderat weiterhin zuständig sein soll, wurde mit 6 Nein gegen 3 Ja abgelehnt. Art. 4 Abs. 4 Parkflächen für Menschen mit Beeinträchtigungen: Hier wurde eine Erläuterung abgegeben, dass diese Personen gemäss Art. 20a der Verkehrsregelverordnung zeitlich unbeschränkt auch in der blauen Zone parkieren dürfen.

Art. 4 Abs. 5 Elektro- und Solarmobile, spezielle Parkierungsflächen: Hier wurde der Antrag eingebracht, dass dies noch mit den Ladestationen ergänzt wird, damit klar ist, dass dies nur für Parkplätze mit Ladestation gilt. Dies entspricht auch der eidgenössischen Signalisationsverordnung Art. 65 Abs. 3.

Art. 8 Abs. 3 Anwohnerparkkarte: Hier geht es darum, dass die Erteilung einer Anwohnerparkkarte voraussetzt, dass der Nachweis erbracht wird, dass keine Parkierungsmöglichkeiten auf der bewohnten Liegenschaft bestehen. In der Kommission wurde das Problem angesprochen, dass Grundeigentümer offenbar häufig Besucherparkplätze vermieten, sodass diese damit nicht mehr den Bewohnern zur Verfügung stehen, was wiederum dazu führt, dass diese eine Anwohnerparkkarte brauchen. Vom betreffenden Kommissionsmitglied wurde die Bauverwaltung aufgefordert, dafür zu sorgen, dass die Eigentümer angehalten werden, diese Besucherparkplätze auch tatsächlich zur Verfügung zu halten und darüber Bericht zu erstatten. Das Problem mit den Anwohnerparkkarten ist, dass eine Warteliste existiert

und Anwohnerparkkarten nur in dem Ausmass vergeben werden, wo man auch einigermaßen Parkplätze zur Verfügung hat. Es gibt derzeit Sektoren und Bereiche in Kreuzlingen, wo dies nicht der Fall ist, sodass diese Anwohnerparkkarten nicht abgegeben werden können.

In Art. 8 Abs. 2b geht es um Gewerbetreibende. Hier erfolgte der Antrag, ob die Formulierung nicht erweitert werden könnte, damit beispielsweise Restaurants und Hotels ihren Gästen auch Parkkarten abgeben könnten. Diesbezüglich wurde einerseits das vorhin erwähnte Problem eingewendet, andererseits auch, dass in der blauen Zone ohnehin ab 20.00 Uhr und über Mittag erweiterte Parkzeiten gelten und die Möglichkeit mittels Besucherparkkarten besteht.

Art. 11 Parkkarten Hafen Seegarten: Der Parkplatz im Seegarten steht aktuell nur Bootsliegplatzbesitzern zur Verfügung. Bisher ist das im Hafenreglement geregelt, ein Parkplatz kostet CHF 100 pro Jahr. Andererseits gibt es auch Bootsbesitzer im Kursschiffhafen, wo es aber nicht einen für sie abgegrenzten Parkplatz gibt, sondern sie parkieren auf den dortigen Parkplätzen und erhalten dafür eine Parkkarte. Die Lösung beim Seegarten mit bisher CHF 100 wird aus dem Hafenreglement in Art. 11 des Parkierungsreglements überführt, das kostet jetzt CHF 35 pro Monat. Die Begründung des Stadtrats war, dass gemäss Art. 1 und Art. 2 des Reglements alles systematisch und einheitlich im Parkierungsreglement geregelt werden soll und auch eine Egalität zwischen Benutzern des Hafens Seegarten und des Kursschiffhafens geschaffen werden soll. In der Kommission wurde der Antrag gestellt, Art. 11 zu streichen, die Konsequenz wäre, dass es bei der bisherigen Regelung gemäss Hafenreglement (CHF 100 pro Jahr) bleiben würde. Begründung des Antrags: Im Unterschied zum Kursschiffhafen handle es sich im Seegarten nicht um öffentliche Parkplätze, sondern um eine spezielle Parkierungsanlage nur für Bootsliegplatzbesitzer. Weiter wurde gesagt, bei der kürzlichen Revision des Hafenreglements habe man das bereits gewusst und es sei ein bisschen widersprüchlich und nicht nachvollziehbar, weshalb man schon wieder etwas Neues machen wolle. Zudem wurde gesagt, es sei eine unangemessene Gebührenerhöhung innert kurzer Zeit. Der Antrag wurde in der Kommission mit 4 Ja gegen 3 Nein bei 2 Enthaltungen angenommen; ich werde ihn in der Detailberatung stellen.

Art. 12 Handwerkerparkkarte: Mit dieser Parkkarte können Handwerker in der blauen Zone unbeschränkt parkieren. Hier wurde gefragt, wie ausgeschlossen werden könne, dass die Handwerker diese Karte auch für private Zwecke nutzen würden. Kurt Affolter erläuterte, in der Verordnung steht, dass diese Karte während den üblichen Geschäftszeiten Gültigkeit habe und nicht am Wochenende und nicht ausserhalb der üblichen Geschäftszeiten. Überdies wurde das Argument vorgebracht, und das ist eigentlich nicht ganz falsch, dass auch bei anderen Parkkarten Missbrauchsmöglichkeiten bestehen und hier selbstverständlich neben der Kontrolle ein gewisses Bürgervertrauen bestehen sollte.

In Art. 17 steht: "Das Abstellen von Gesellschafts- und Lastwagen, Wohnmobilen, Wohnwagen, Anhängern und dergleichen während der Nacht auf öffentlichem Grund ist untersagt." Hier wurde eingewendet, es könne wohl nicht die Idee sein, dass zum Beispiel ein Wohnmobil, welches einmal in der Nacht abgestellt werde, bereits einer Bussensanktion unterliege. Die Kommission liess sich von diesem Argument überzeugen und hat deshalb ergänzt: "Das regelmässige Abstellen [...]" all dieser Vehikel sei nicht zulässig. Regelmässig, das sage ich zuhanden des Protokolls für die historische Auslegung dieses Reglements, umfasst nach unserer Meinung mehrfach und dauernd, also beide Aspekte, die man eigentlich nicht haben will.

Die Nachtzeit war bisher von 22.00 Uhr definiert, wir haben sie – das sieht man in verschiedenen Bestimmungen – auf 23.00 Uhr festgelegt.

Gebühren:

Art. 19 Abs. 3 Parkkarten Hafen Seegarten wird gestrichen, wenn Art. 11 gestrichen werden sollte. SR Beringer sagte, die Ansätze seien nach dem alten Reglement übernommen worden.

Die Spezialfinanzierung ist wahrscheinlich einer der wichtigsten Punkte in der Reglementsrevision. Es geht um die Mittelverwendung aus der Spezialfinanzierung. Bisher war diese nur für den motorisierten Verkehr / das Parkieren, neu soll es auch für den öffentlichen Verkehr und für den nicht motorisierten Verkehr möglich sein, und zwar nach einer Regelung 100 % der Überschüsse, solange die Spezialfinanzierung CHF 10 Mio. oder mehr ist und 70 %, wenn die Spezialfinanzierung unter 70 % fällt. Die Motion

sieht vor, dass es durchwegs 70 % sind, also auch nicht 100 %, wenn es über CHF 10 Mio. sind. Hierzu sagte der Stadtrat, dass bei durchwegs 70 % der Topf der Spezialfinanzierung stets noch steigen würde. Diskutiert wurde dann Art. 22 Abs. 2, letzter Satz, dass Betriebsdefizite bei der Berechnung des Ertragsüberschusses nicht berücksichtigt werden zugunsten des öffentlichen Verkehrs Langsamverkehrs. Das wirkt sich natürlich zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs aus. SR Beringer erklärte, er nehme diese Fragestellung zurück in den Stadtrat, ob man den letzten Satz von Art. 22 Abs. 2 nicht streichen könnte. Die Antwort haben wir im Protokoll gefunden: "Wird der genannte Satz gestrichen, könnten die Defizite einzelner Parkhäuser bewirken, dass kein Ertragsüberschuss in der Parkplatzbewirtschaftung entsteht und somit würde im entsprechenden Betriebsjahr eine Förderung des öffentlichen Verkehrs ausbleiben." Hierzu hat Finanzchef Thomas Knupp dann noch Berechnungen gemacht, wie das aussehen würde.

Gebührentarif:

Darüber können wir nicht abstimmen, er hat aber doch eine gewisse Bewandnis in diesem Zusammenhang. Ein Kommissionsmitglied hat festgestellt, dass in Beilage 3 (bisherige Richtlinien für die Gebühren) die Gebühren teilweise nicht mit den Angaben in der Botschaft und nicht mit dem neuen Gebührentarif gemäss Beilage 5 übereinstimmen. Das zeigt, wie gut dieses Zeug in unserer Kommission angeschaut wird, mir ist es gar nicht aufgefallen. Aber ich bin ja nicht allein, wir sind etwa 10. Dazu wurde Folgendes gesagt: "Es ist korrekt, dass in Beilage 3 der Botschaft die Angabe zu den Parkierungsgebühren nicht mit der Praxis und den Angaben in Beilage 5 übereinstimmen. Mit einem Stadtratsbeschluss von 2017 wurden einzelne Gebühren angepasst, diese Tarife wurden in den Richtlinien nicht nachgeführt. Eine Gebührenanpassung im Gebührentarif ist gegenüber der aktuellen Praxis nicht vorgesehen." Auf Schweizerdeutsch: Wir haben die Richtlinien erhalten, in welchen der Stadtratsbeschluss von 2017 nicht nachgeführt wurde.

Thematisiert wurde noch die Gebührenlage im Schwimmbad Hörnli, ob dies nicht auch im Gebührentarif enthalten sein sollte. In Beilage 4 des Protokolls der AuA gibt es einen Vorschlag, wie das gelöst werden könnte.

Ich bin selbst froh, dass ich beim letzten Blatt angelangt bin. Schlussabstimmung mit Änderungen der Kommission: 5 Ja, 4 Enthaltungen.

GR Pleuler: Nach dem Hafenreglement und den extrem raren und begehrten Liegeplätzen für Boote geht es heute um etwas Anderes, aber fast gleich Delikates wie die Bootsplätze, nämlich um Parkplätze. Die langen Diskussionen in der vorberatenden Kommission und auch in unserer Fraktion haben es gezeigt, jeder ist von diesem Thema betroffen und deshalb kann und soll auch jeder mitreden. Darum waren wir in der FDP/Die Mitte/EVP-Fraktion auch ein bisschen enttäuscht, dass man wahrscheinlich vergessen hat, die Gewerbetreibenden beziehungsweise den Gewerbeverband zu einer Vernehmlassung einzuladen, wie wir das bei der ersten Beratung angeregt haben. Nichtsdestotrotz kommt die Version 2.0 des Parkierungsreglements in einer deutlich verbesserten Form daher. Die Frage, ob die Kompetenz zur Definition der Gebiete der blauen Zone tatsächlich vom Gemeinderat zum Stadtrat übergehen soll, führte auch bei uns zu Diskussionen. Es ist tatsächlich ein politisch doch recht brisantes Thema und so häufig, wie der Kommissionspräsident es vorhin erwähnt hat, musste sich der Gemeinderat in der Vergangenheit nicht mit diesem Thema befassen. Weil diese Frage aber in der Version 1.0 nicht gross thematisiert wurde, sind wir grossmehrheitlich der Meinung, dass es schon gut kommt, wenn der Stadtrat diese Definition selbst macht, solange die Kompetenz des Stadtrats nicht auch die Aufhebung dieser so begehrten Parkplätze beinhaltet. Wir haben uns auch lange mit der Frage befasst, ob zugunsten des Gewerbes, der Angestellten des Gewerbes und vor allem auch der Kunden des Gewerbes flexiblere Lösungen nötig und möglich wären. Weil aber offenbar gerade dort, wo das Bedürfnis des Gewerbes nach mehr Parkplätzen besonders gross wäre, genau die Zone ist, wo es eine Warteliste für die Anwohnerkarte gibt, ist die vom Stadtrat vorgeschlagene Lösung wahrscheinlich doch gut durchdacht und auch bei uns in der Kommission zumindest mehrheitsfähig. Der öffentliche Raum soll schliesslich für alle da sein und nicht nur für ein paar wenige. Grossmehrheitlich ist unsere Fraktion auch mit der vorgeschlagenen Regelung der Spezialfinanzierung einverstanden, das ist schliesslich auch das Kernstück der Motion der Partei Die Mitte. Wichtig ist einfach, dass immer noch primär der motorisierte

Verkehr von den Gebühren profitiert, die auch vom motorisierten Verkehr bezahlt werden. Was übrig bleibt, soll wie vorgesehen dem öffentlichen Verkehr zugutekommen oder auch für eine bessere Velo- und Fussgängerinfrastruktur verwendet werden. Unserer Auffassung nach muss man jetzt erst einmal ausprobieren, ob der Verteilungsschlüssel so funktioniert. Die FDP/Die Mitte/EVP-Fraktion stimmt der Botschaft und dem totalrevidierten Parkierungsreglement voraussichtlich grossmehrheitlich zu, samt den Änderungsvorschlägen der Kommission AuA. Beim Antrag auf Streichung von Art. 11 des Reglements warten wir noch die weiteren Diskussionen ab. Falls die Parkplätze im Hafen Seegarten zukünftig verwaltungstechnisch zum Hafen gehören, muss man vielleicht in Zukunft eine vollständige finanzielle Entflechtung dieser Parkplätze prüfen.

GR Schindler: Als wir das Reglement am 18. November 2021 zurückgewiesen haben, war dies aus folgenden Gründen: Überprüfung der blauen Zone, Gebührenerhöhung und Gewinnverteilung aus dem Parkierungstopf zugunsten des ÖV.

Grundsatz zu den Gebühren: Gebühren müssen die Aufwendungen decken. Überhöhte Gebühren sind nicht statthaft. Wir erinnern uns an die Diskussion zum Hafenreglement über die Gebühren, ich möchte euch in diesem Zusammenhang einen Auszug aus dem Bundesgericht vorlesen: "Im Geltungsbereich des Kostendeckungsprinzips darf die Abgabe aber maximal so bemessen werden, dass sie eine Deckung des massgebenden Gesamtaufwands erlaubt. Zu diesem zählen nicht nur die laufenden Ausgaben, sondern auch angemessene Rückstellungen, Abschreibungen und Reserven. Dagegen lässt es das Kostendeckungsprinzip nicht zu, dass die Eingänge von Vornherein höher als der Gesamtaufwand ausfallen sollen, dass also ein Gewinn angestrebt wird." Selbstverständlich gibt es auch noch Lenkungsabgaben, welche berücksichtigt werden können, das ist uns von der SVP-Fraktion auch bewusst. Aber eine Quersubventionierung des ÖV ist vor allem eine politische Frage.

Jetzt zur aktuellen Vorlage: Vorweg: Ob die SVP-Fraktion dieser Vorlage zustimmen wird, eine weitere Rückweisung unterstützt oder das Reglement ablehnen wird, entscheidet sich je nachdem, wie die Beratung heute ausfällt. Positiv ist nach der Meinung unserer Fraktion, dass jetzt ein Nachweis erbracht werden muss, ob in einer Liegenschaft wirklich keine freien Parkplätze vorhanden sind. Es kann nicht sein, dass Strassen vollparkiert werden und gleichzeitig Tiefgaragen- und Aussenparkplätze der gemieteten Liegenschaften frei bleiben, nur weil es günstiger ist. Dann noch eine grundsätzliche Anmerkung: Entgegen den Aussagen in der Botschaft gibt es in der aktuellen Vorlage Tarifierhöhungen. Zum Teil sind diese Erhöhungen massiv. Wir erachten die Gebührenzahler nicht als Milchkühe. Ob die Abgabe nun Gebühren oder Steuern heissen, den meisten ist der Unterschied egal, schlussendlich fehlt es einfach im Portemonnaie. Gemäss SR Beringer wird der Stadtrat alle Parkplätze zu den gleichen Tarifen bewirtschaften, aber das stimmt so irgendwie nicht. Gemäss Gebührentarif steigen die Preise im Bereich Hafen Seegarten von CHF 100 auf sage und schreibe CHF 420 pro Jahr. Aussagen zu den Parkplätzen im Hörnli fehlen in der Botschaft komplett. Aus für uns unerklärlichen Gründen sollten aber die Gebühren für eine Dauerkarte für Vereine im Hörnli trotz einheitlicher Tarife dann doch bei CHF 100 bleiben. Unsere Fraktion hätte sich da schon ein bisschen mehr Sorgfalt in der Botschaft gewünscht. Kurz noch einmal zu den Gebühren im Hörnli: Darüber ist weder in der Botschaft noch im Reglement etwas zu lesen. Es würde eigentlich in den Bereich zwischen Art. 9 und Art. 11 gehören. Man findet auch nichts in der Verordnung oder im Gebührentarif. Dass das vergessen wurde, hat die SVP-Fraktion nicht so gut aufgenommen. Wir gehen davon aus, dass die dem Protokoll angehängte Beilage 4 in den Gebührentarif einfließen wird. In der Verordnung wie auch im Reglement fehlt das Hörnli aber trotzdem. Ob das so richtig ist? Wir sind gespannt auf die Diskussionen. Die SVP-Fraktion wird allen Anträgen der Kommission AuA zustimmen. In der materiellen Beratung werden wir zu Art. 22 Abs. 2 einen Antrag stellen und auch vertieft auf andere Artikel eingehen.

GR Kuntzemüller: Etwas vorneweg: Wir werden dem Parkierungsreglement einstimmig zustimmen. Auch werden wir allfällige Rückweisungsanträge nicht unterstützen. Ich picke aus der Diskussion, die wir in der Fraktion geführt haben, nur die wichtigsten Punkte heraus. Wichtigster Grund, warum wir dem Reglement zustimmen und eine Rückweisung nicht unterstützen werden ist: Die CHF 350'000 für die Subventionierung der Tickets wären dann futsch und es dauert dann wieder, bis Gelder gesprochen werden können. Ebenso wie GR Schindler habe ich unser Fraktionsvotum zum Parkierungsreglement 1.0 herausgesucht. Damals haben wir den Rückweisungsantrag unterstützt, das hatte auch seine

Gründe. Heute ist es so, dass unsere Forderungen von damals berücksichtigt worden sind und im Reglement einen Platz gefunden haben oder eben auch nicht. Darum ist es nur folgerichtig, dem Reglement zuzustimmen. Die Hausaufgaben wurden, ausgenommen von dem wirklich ungünstigen Schnitzer bezüglich der Beilage 3 zu den Gebühren, gemacht. Ein wichtiger Punkt von damals war die Zuständigkeitsregelung für die Festlegung der Gebiete. Stichwort blaue Zone und gebührenpflichtige Parkierungsflächen. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass hier eine Flexibilität nötig ist. Eine Flexibilität, auf Entwicklungen zu reagieren, besser noch im Vorfeld zu agieren. Genau aus diesem Grund muss die Zuständigkeit beim Stadtrat sein oder neu dem Stadtrat übertragen werden. Unsere Einflussmöglichkeiten im Rat und in den Kommissionen sind da, diese kennen wir alle. Noch zum wichtigsten Thema, der Mittelverwendung: Unser Anliegen beim Parkierungsreglement 1.0 war, dass der Langsamverkehr ebenso vom Überschuss dieser Erträge profitieren kann. Für uns ist es absolut richtig, dass Betriebsdefizite von öffentlichen Parkhäusern nicht aus diesem Topf berücksichtigt werden. Einerseits rechnet man nur mit temporären Defiziten, da die Parkhäuser selbsttragend sein sollten, andererseits könnte es doch sein, dass wir so über mehrere Jahre hinweg den Langsamverkehr und den ÖV nicht berücksichtigen könnten, und das ist definitiv nicht in unserem Sinn. Dann möchte ich noch in Erinnerung rufen, wir sprechen von einer Finanzkompetenz gemäss GO von einmaligem CHF 200'000 und wiederkehrend von CHF 20'000. Darüber hinaus bestimmt der Gemeinderat ohnehin über die Mittelverwendung im Detail, zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Budget. Wir empfinden das Reglement als praktikabel und sagen allen Beteiligten danke vielmals für den langen Atem, lasst uns bitte kein Reglement 3.0 beraten.

GR Merk: Totalrevision des Reglements über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund der Stadt Kreuzlingen – der Titel der vorliegenden Botschaft ist mindestens so monströs wie das Reglement selbst und wird dem Inhalt mehr als gerecht. Ich versuche, die Fraktionsmeinung knapp zu halten. Die Vereinheitlichung der Systematik und der Begrifflichkeiten ist übersichtlich und macht Sinn. Die Definition der Perimeter der blauen Zone und der gebührenpflichtigen Parkplätze soll neu in die Zuständigkeit des Stadtrats fallen, das macht aus unserer Sicht auch Sinn. Dann komme ich zu einem Punkt, über den ich lachen musste. Aufgrund von Rückmeldungen im Gemeinderat hat der Stadtrat 2021 mit einer Umfrage zu eruieren versucht, wie die Parkplatzsituation in den Quartieren aussieht. Und die uns vorliegende Auswertung (Beilage 6) dieser Umfrage bei den vier Quartiervereinen besteht aus Äusserungen von gerade mal insgesamt 13 Personen. Ob man aus dieser doch eher bescheidenen Zahl von Rückmeldungen überhaupt etwas herauslesen kann, ist vielleicht fraglich. So wie ich es verstanden habe, ist der Stadtrat auch zu einem ähnlichen Fazit gekommen. Dort heisst es nämlich: "Nach Auffassung des Stadtrats besteht kein akuter Handlungsbedarf." Die kleine Aufregung ebenfalls von 2021, dass der Parkplatz bei der Kirche Bernrain von lauter Dauerparkierenden und Dauerparkierern überfüllt sein soll, scheint sich auch irgendwie in Luft aufgelöst zu haben. Und nebst der Anwohnerparkkarte, der Parkkarte Seeufer West, der Parkkarte Hafen Seegarten, der Besucherparkkarte, der Mitarbeiterparkkarte, der Berechtigungsparkkarte gibt es jetzt neu – wenn ihr aufgepasst habt, wisst ihr es – eine Handwerkerparkkarte.

Zu Art. 11: Unter dem Aspekt der Gleichbehandlung und Einheitlichkeit ist aus unserer Sicht dort der Vorschlag des Stadtrats passend. Für unsere Fraktion scheint es sinnvoll, dass man den Liegeplatzbesitzer*innen Vorrang gibt für die Parkplätze. Die Parkkarte Hafen Seegarten ist für die Mieter*innen eines solchen Wasserliegeplatzes reserviert. Die bestehende Regelung bedeutet aber auch eine Privilegierung der Bootsbesitzer*innen. Die Rechnung, die in der vorberatenden Kommission gestellt wurde, dass eine Jahreskarte neu CHF 720 kostet – heute habe ich den Betrag von CHF 420 gehört und mir dann überlegt, wie man darauf kommt, aber ich habe es jetzt herausgefunden, bei den CHF 720 ist es mir immer noch ein Rätsel – scheint für uns interessant zu sein. Wir kommen einfach auf andere Überlegungen. Wenn man davon ausgeht, dass ein Liegeplatzbesitzer oder eine Liegeplatzbesitzerin mit ihrem Boot den See während der Sommermonate Juni, Juli und August geniessen will, bezahlt er oder sie dafür dreimal CHF 35, das sind CHF 105, das ist CHF 5 mehr als eine bisherige Jahreskarte. Wir sind als Fraktion dagegen, Art. 11 aus dem Reglement zu streichen.

Dass man das Nachtparkieren genauer Regeln muss, scheint uns aufgrund der Erfahrungen mit dem Abstellen von Riesenvehikeln logisch und angemessen. Mit dem Vorschlag von Art. 17 scheint für uns da eine Lösung auf dem Tisch zu sein, welche verschiedenen Bedürfnissen Rechnung trägt.

Als letzten Punkt noch Art. 22, der die Mittelverwendung der Spezialfinanzierung regelt. Wir befürworten den vorliegenden Vorschlag, die 100 % respektive 70 % des jährlichen Überschusses in den ÖV und den nicht motorisierten Verkehr fliessen zu lassen. Die FL/G-Fraktion ist einstimmig für eine Annahme der vorliegenden Totalrevision, eine allfällige Rückweisung werden wir voraussichtlich nicht unterstützen.

GR Schulthess: Ganz allgemein gehalten ist dieses Reglement halt immer komplizierter werdend. Das ist ein bisschen schade. Immer mehr Barrieren, immer mehr Zonen, immer mehr verschiedene Typen von Parkkarten. Aus einer rein liberalen Grundhaltung müsste man das Reglement als Gesamtes eigentlich ablehnen und als unnötig erklären. Ich denke, das ist hier drin nicht mehrheitsfähig, da muss man sich keine Illusionen machen. Aber vielleicht noch zwei oder drei Themen, die noch wenig angesprochen worden sind. Die schleichende Verschiebung der Gewaltentrennung, nämlich dass sich der Stadtrat da einmal mehr Kompetenzen nimmt, ist zwar nicht gravierend, aber es geht um prinzipielle Themen, dass das Sache des Gemeinderats bleiben soll. Querfinanzierende Bilanzen sind immer eine unglückliche Sache. Man sieht das an verschiedenen Orten, wenn man anfängt, mit Benzinzöllen Renten zu finanzieren und andere Sachen. Eine Querfinanzierung der Parkplätze in den öffentlichen Verkehr ist aus kaufmännischer Sicht eigentlich schon abzulehnen. Kommerziell kann man das als Unternehmen eigentlich nicht bringen, so Sachen, die unterschiedliche Laufzeiten und unterschiedliche Zwecke haben. Zu guter Letzt: Die Tariferhöhung ist eigentlich eine unschöne Sache. Der Stadtrat sagt zwar, es sei keine, er hat sich einfach ein bisschen mit einem Trick beholfen. Er hat einfach einen Maximalsatz festgelegt und kann die Tarife innerhalb dieses Rahmens frei erhöhen. Das ist eigentlich unerwünscht und zumindest jene, die in der Wahlperiode gesagt haben, sie würden die Tariferhöhungen im Rat bekämpfen oder wollten den Leuten nicht weiterhin das Geld aus der Tasche ziehen, sollten sich eigentlich überlegen, ob hier noch eingehalten wird, was sie versprochen haben. Ein kleines Detail, damit ich nicht nachher in der Detailberatung damit kommen muss: Ich wäre froh, der Stadtrat könnte noch die Bevorzugung der Mitarbeiterkarte der städtischen Angestellten zum Beispiel gegenüber den Handwerkern bei der Monatskarte begründen. Ich sehe nicht ein, warum diese CHF 20 ist, während jeder Bürger und auch die Handwerker CHF 35 pro Monat bezahlen sollen, insbesondere weil die städtischen Mitarbeiter auch noch CHF 165 und neu CHF 200 Fördergelder für ÖV-Tickets erhalten. Diese Bevorzugung hätte ich noch gern erklärt. Ich werde das Reglement ablehnen und auch eine allfällige Rückweisung unterstützen.

Materielle Beratung – die Botschaft wird seitenweise durchberaten.

Der Ratspräsident: In Absprache mit dem Präsidenten der vorberatenden Kommission werden wir mit der Botschaft beginnen, bis auf der ersten Seite im ersten Absatz das Parkierungsreglement erwähnt wird, nämlich die Beilage 2. Dann werden wir direkt zur Beilage 2 wechseln und das Reglement artikelweise durchberaten. Anträge zu den einzelnen Artikeln sind während der Beratung des Reglements zu stellen. Wenn wir mit dem Reglement durch sind, gehen wir zurück zur Botschaft und werden dann auch den Antrag der Tischvorlage 1 des Stadtrats mit dem Titel noch einfließen lassen. Im Rahmen der Botschaft können auch Fragen oder Hinweise zu den übrigen Beilagen gestellt werden. Ich hoffe, ihr habt das alle verstanden und wenn es keine Gegenstimmen gibt, beginnen wir jetzt mit der Botschaft.

2 Parkierungsflächen – Art. 4 Abs. 5

GR Andreas Hebeisen: Hier stelle ich den Antrag gemäss Tischvorlage: "Für Elektro- und Solarmobile können vor Ladestationen spezielle Parkierungsflächen gekennzeichnet werden" Die Kommission hat dem einstimmig zugestimmt.

GR Rüegg: In diesem Satz heisst es "für Elektro- und Solarmobile". Jedes Solarmobil ist ein Elektromobil. Wenn es ein reines Solarmobil wäre, müsste man es gar nicht einstecken. Das heisst, man kann sich

das Solarmobil sparen und kann es auf Elektromobile reduzieren. Solar könnt ihr weglassen, das haben wir auf den Dächern, weniger in den Autos. Ich beantrage, hier das Wort Solarmobile zu streichen.

GR Salzmann: Hier steht "vor Ladestationen". Wenn ich das so lese – es gibt hier den einen oder anderen findigen Juristen – würde das bedeuten, wenn ich mit einem Elektromobil oder einem Solarmobil auf diese Parkierungsfläche gehe und nicht Energie auflade, mein Fahrzeug also einfach abstelle, ohne Energie aufzuladen, dass ich das darf. Mit einem Verbrenner darf ich das nicht. Das ist natürlich nicht die Meinung. Die Meinung ist wahrscheinlich zum Zwecke des Energieladens und nicht unbedingt einfach nur, weil es dort eine Ladestation hat. Deshalb ein Änderungsantrag meinerseits zum Antrag der AuA: "Vor Ladestationen" streichen und "zum Zwecke des Energieladens" hinzufügen.

GR Rüegg: Ich bin nicht immer gleicher Meinung wie GR Salzmann, aber da hat er recht. Es ist eben so, bei Solarparkplätzen mit Ladestation ist gemeint, dass jemand mit einem Fahrzeug, welches er aufladen will, parkiert. Wenn er sein Fahrzeug einfach abstellt und nicht einsteckt, denn der Stecker ist dort und wenn er nicht dort wäre, wäre der Parkplatz nicht frei. Ich unterstütze den Antrag von GR Salzmann, dass man das so präzisiert und nur dann sein Fahrzeug dort abstellen darf, wenn man es auch einsteckt.

Der Ratspräsident: Gibt es Anträge dagegen, dass wir über diese Anträge gemeinsam abstimmen? Wenn nicht, dann stimmen wir über alle drei Anträge ab: "vor Ladestationen", "zum Zwecke des Energieladens" und "Solarmobile streichen".

GR Andreas Hebeisen: Mit dem Solarmobile kann ich einigermassen leben, da kommt GR Rüegg viel besser draus als ich. Aber jetzt bleiben wir ein bisschen bei der menschlichen Vernunft, obwohl das hier im Rat manchmal bezweifelt wird und auch in der allgemeinen Bevölkerung, auch Juristen haben eine gewisse Vernunft, und wenn man sagt vor Ladestation, ist logisch, dass es nur fürs Energieladen geht. Das ist so formalistisch, es ist völlig klar, wenn drin steht vor Ladestation, dann geht es ums Energieladen.

GR Rüegg: Wenn du mir in diesem Bereich schon ein bisschen mehr Kompetenz zusprichst, muss ich dir sagen, weil ich mit meinem Elektromobil schon keinen Parkplatz gefunden habe, habe ich auch schon auf einem Solarparkplatz parkiert, obwohl ich gar nicht laden musste. Das war ein Missbrauch, den habe ich mir erlaubt, weil ich dachte, wenn ich eine Busse bekomme, habe ich Pech, aber ich nehme an, so schlau sind die nicht. Ich bin nach wie vor der Meinung, dieser Antrag ist richtig. Und zu meinem eigenen Schutz bin ich dafür, dass man dort nur parkiert, wenn man einsteckt. Und es ist eben nicht so, dass alle einstecken. Siehe Rüegg.

GR Brändli: Ich zweifle nicht an der Vernunft der Rechtsanwälte. Ich würde weiterhin den Antrag von GR Salzmann unterstützen, doch aber die Stadtpolizei bitten, GR Rüegg keine Busse auszusprechen.

GR Andreas Hebeisen: Wir müssen es nicht allzu stark vertiefen, aber es wurde auch in der Kommission auf Art. 65 Abs. 14 der SSV verwiesen. Es ist bundesrechtlich geregelt, was mit Ladestation an sich schon klar ist: "Die dem Signal Parkieren verboden beigefügte Zusatztafel", dann hat es da ein Auto, bei dem hinten ein Stecker herabhängt "zeigt an, dass die betroffene Fläche für den Ladevorgang von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb verwendet werden darf." Es ist einfach sonnenklar.

Der Ratspräsident: Ich schlage vor, dass wir zuerst über den Antrag bezüglich "zum Zwecke des Energieladens" abstimmen und anschliessend über die anderen beiden Anträge gemeinsam.

Abstimmung

Der Antrag von GR Salzmann mit dem Zusatz "zum Zwecke des Energieladens" wird mit 20 Ja-Stimmen gegen 18 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen.

Abstimmung

Der Antrag der AuA zum Art. 4 Abs. 5 mit dem Zusatz "vor Ladestationen" und der Antrag von GR Rüegg mit der Streichung des Begriffs "Solarmobile" werden mit 37 Ja-Stimmen gegen 3 Nein-Stimmen angenommen.

3 Besondere Bewilligungen – Art. 7 Besondere Bewilligungen (Parkkarten)

GR Andreas Hebeisen: In der Marginalie von Art. 7 wäre statt "Besondere Bewilligungen" neu "Allgemeine Bestimmungen". Das ist eine systematische Berichtigung, weil "Besondere Bestimmungen" weiter oben unter Abschnitt III bereits angeführt ist.

Abstimmung

Der Antrag der AuA wird einstimmig angenommen.

3 Besondere Bewilligungen – Art. 11 Parkkarte "Hafen Seegarten"

GR Schindler: Die SVP-Fraktion erwartet, dass der Hafen Seegarten gleichgestellt wird wie das Gebiet Hörnli, also CHF 100 pro Jahr. Benutzer und Mieter des Hafens Seegarten bezahlen bereits sehr viel in die Stadtkasse. Vor allem haben wir das vor ungefähr vier Monaten im neuen Hafenreglement so verabschiedet. Aus diesem Grund gehört dieser Artikel gestrichen. Ich stelle den Antrag, Art. 11 zu streichen.

GR Andreas Hebeisen: Auf den Antrag von GR Schindler dürft ihr nicht eintreten, weil die Kommission Vorrang hat und ich den gleichen Antrag stelle. Ich begründe ihn nicht mehr, weil sie ihn bereits begründet und mir diese Last abgenommen hat.

GR Rüegg: Ich bin ein stark Betroffener dieser Regelung. Ich bin ein Bootsliegeplatzmieter – es gibt nach meinem Wissen übrigens keine Bootsliegeplatzbesitzer mehr, diese wurden alle einmal in Mieter umgewandelt. Ich bin also auch Mieter und ich profitiere von der Möglichkeit, dass ich für CHF 100 eine Karte kaufen und während des ganzen Jahres auf den beiden Parkplätzen, einerseits beim Werkhof, davon war bisher gar nicht die Rede – hinter dem Berghof gibt es auch einen solchen Platz, diesen findet nur niemand oder nur die, die es wissen – und beim Seegarten parkieren kann, da ist der nördliche Platz reserviert für die Bootsliegeplatzmieter. Warum bin ich dagegen, obwohl ich davon profitiere? Sinn und Zweck von Parkgebühren ist einerseits, dass diejenigen, die mit Fahrzeugen herumfahren und diese irgendwo abstellen, den öffentlichen Grund und Boden, der meistens der Stadt gehört, zusätzlich gebrauchen. Ich bin der Meinung, dafür soll abgegolten werden. Jetzt kommt aber noch ein zweiter und dieser ist mir viel wichtiger. Sinn und Zweck von Parkgebühren ist, dass man sich überlegt, ob man das jetzt mit dem Auto oder mit dem Bus oder mit dem Velo oder zu Fuss machen soll. Das heisst, ich kann mir sagen, heute nehme ich das Auto zum Bootshafen, weil ich noch dieses und jenes transportieren und die Grossmutter mitnehmen muss, die nicht so gut zu Fuss ist, dann kann man das machen. Man kann übrigens in der Nähe auch sehr gut parkieren, es gibt sogar eine blaue Zone, wo man das Auto mit der Karte für die blaue Zone 2 Stunden lang stehen lassen kann. Das möchte ich auch noch sagen, das ist auch nicht erwähnt, dass ist 2 Stunden lang gratis. Das ist relativ lange. Wenn man jetzt für CHF 100 eine Parkkarte kaufen kann, mit der man das ganze Jahr parkieren kann, gibt es so Egoisten und zu denen gehören wir alle oder vielleicht die Mehrheit von uns, die sagen, wenn ich schon CHF 100 für das ganze Jahr bezahle, dann nehme ich doch das Auto mit, es kostet gleichviel, ob ich es 10-mal dort abstelle oder 30-mal oder nur einmal. Aus diesem Grund bin ich der Meinung, Dauerparkkarten, die über einen Monat hinausgehen, sind nicht sinnvoll, weil sie nicht regulieren. Von unserem Fraktionsvorsitzenden wurde gesagt, wenn man die Karte drei Monate lang nimmt, kostet es CHF 105, also praktisch gleich viel. Und wenn man das Auto nur beim ersten Mal oder am Ende der Saison braucht, kann man sich anders helfen, dann ist es erst noch weniger. Auf die Gleichbehandlung bezüglich Hörnli komme ich noch, ich bin nämlich auch dort Nutzniesser. Daher unterstütze ich, was die Kommission gesagt hat und was der Stadtrat beantragt. Die Streichung bitte ablehnen, es ist ein reines Privileg von sehr armen Leuten, zu denen ich auch gehöre.

GR Neuweiler: Im Gegensatz zu GR Rüegg bin ich nicht betroffen. Wir hatten das Hafenreglement und haben dort gemerkt, wenn wir die Finanzierung nicht lösen, bekommen wir ein Problem mit den Gebühren, weil zu viel zur Stadt fliesst, weil die Gebühren zu hoch sind. Jetzt haben wir die Finanzierung anders gelöst und jetzt kommt man mit der massiven Erhöhung von CHF 100 auf CHF 420 für die Jahreskarte. Ein Jahr ist ein Jahr, das kann man mathematisch nicht wegdiskutieren. Ich kenne wenige Bootsbesitzer, die nur drei Monate auf den See gehen. Es gibt auch Bootsbesitzer, die den ganzen Winter hindurch gehen. Mit dem Bus dort hinunterfahren ist ein bisschen schwierig, der ist relativ weit

weg, denn die einen oder anderen nehmen auch noch ihr Zeug mit aufs Schiff. Was ich schon noch störend finde, im AuA-Protokoll auf Seite 9 sagt SR Beringer, der Stadtrat sei der Auffassung, dass sämtliche Parkplätze im öffentlichen Raum gleichgestellt sein sollen. Das Hörnli kam in der Beratung leider nachher, da muss man jetzt sagen, die vom Tennisclub bezahlen weiterhin für ein Jahr CHF 100. Wo ist denn da die Gleichstellung? Ich bin nicht gegen die Mitglieder des Tennisclubs, aber der Tennisclub wird wahrscheinlich nicht so viel Geld in die Stadtkasse spülen wie der Bootshafen. Dann noch der öffentliche Raum: Ich weiss nicht, wie ihr intern abrechnet, aber man könnte zum Beispiel den Parkplatz auch dem Hafen zuschlagen, dann hätten wir es sauber getrennt. Dann noch zum Parkplatz beim Werkhof: Parkplatz kann man dem sagen, wenn es regnet, ist es ein Platz mit Pfützen, der ist auch nicht wahn-sinnig toll unterhalten. Aber wie gesagt, hier haben wir eine Ungleichbehandlung der Leute, das ist so. Die Gebühren steigen massiv. Wie ihr es intern regelt, ist eigentlich nicht Sache von hier drin, es gibt interne Buchungen. Sonst muss man den Parkplatz wie gesagt dem Hafen zuschlagen. Der Hafen bringt der Stadt schon so viel Geld und dort jetzt die Gebühren nochmals erhöhen? GR Schindler hat es gesagt. Wofür sind Gebühren da? Um Kosten zu decken. Wir haben hier keine Milchkuh. Das muss man auch einmal ein bisschen bedenken. Wir sind nicht dafür hier, um immer den Bus zu finanzieren. Wir sind dort nachher auch dafür, aber nur mit dem, was übrigbleibt. Deshalb wird unsere Fraktion dem Antrag der AuA sicher stattgeben.

GR Rüegg: Ihr habt beide erwähnt, es gehe um Gleichbehandlung. Da bin ich mit euch beiden einverstanden, daher habe ich gesagt, das kommt nachher noch. Genau die Jahres- oder Saisonkarte finde ich genauso falsch, denn wenn man sie einmal gekauft hat, kann man immer mit dem Auto gehen, es kostet gleich viel. Das mit der Gleichbehandlung müsst ihr nicht mehr bringen, denn es sollte im Hörnli ebenfalls anders geregelt sein, dass es einen Anreiz gibt, um zu entscheiden, ob ich heute das Auto nehme oder nicht. Sonst bleibe ich dabei, die ursprüngliche Version des Stadtrats ist für mich richtig und fair.

SR Beringer: Wir haben beim Parkplatz Hörnli ein bestehendes Tarifsysteem übernommen, welches zum Teil dem bestehenden Baurechtsvertrag mit dem Schwimmbad Hörnli geschuldet ist, welcher besagt, dass Besucher des Parkplatzes Hörnli einen Gratis Eintritt haben. Wir haben dann damals hier einen Kompromissvorschlag gemacht. Wenn nun der Gemeinderat aber der Ansicht ist, dass das Tarifregime nicht mit dem Reglement vereinbar ist, wird der Stadtrat sich die Tarife noch einmal vornehmen. Das Reglement muss deswegen aber nicht angepasst werden. Wenn es ein Problem gibt, ist es nicht ein Problem des Reglements, sondern ein Problem der Tarife. Zudem ist der Parkplatz Hörnli ein gebührenpflichtiger Langzeitparkplatz. Das Reglement definiert nur den Maximalsatz. Der Stadtrat kann in diesem Rahmen den Tarif bestimmen, auch tiefere Ansätze, ebenso die maximale Parkdauer. Das ist in der Verordnung in Art. 3 Abs. 2 geregelt. Dort steht "zeitliche Limitierung". Es ist auch nicht vergleichbar mit einer Parkkarte, da der Hörnliplatz ein abgegrenzter Parkplatz mit einer Schranke ist. Mit einer Anwohnerparkkarte kann auf einem ganzen eingezeichneten Gebiet parkiert werden.

Dann noch zum Hafenreglement: Die Gebühr, die für Liegeplatzbesitzer jetzt für den Parkplatz ist, ist nicht im Reglement geregelt. Das Hafenreglement muss deswegen nicht angepasst werden. Wir haben es damals in der Verordnung in Art. 27 Abs. 1 geregelt: "Parkierungskarten sind im Gebührentarif zum Hafenreglement geregelt." Das ist der einzige Satz, der im Zusammenhang mit dem Hafenreglement in der Verordnung steht und im Gebührentarif ist der Tarif geregelt. Wenn ihr Art. 11 zustimmt und diese im Parkierungsreglement bleibt, passt der Stadtrat anschliessend die Verordnung und den Gebührentarif des Hafenreglements an. Am Hafenreglement muss nichts geändert werden.

GR Neuweiler: Ich weiss nicht, ob es an mir liegt oder nicht, aber ich habe jetzt ein bisschen Mühe, denn vom Hafenreglement hat nie jemand etwas gesagt. Der Seegarten war bisher nicht in diesem Reglement und niemand hat gesagt, man müsse das Hafenreglement ändern. Es wurde gesagt, vor vier Monaten wurde das beim Hafenreglement diskutiert, und damals wusste man es schon. Und was heisst nun diese Aussage, was macht ihr für Tarife? Hinauf, hinunter, wo wollt ihr durch? Bevor wir darüber abstimmen, fände ich das relativ wichtig, obwohl es im Gebührentarif ist, welches die Absichten des Stadtrats sind.

SR Zülle: Der Grund, warum ich mich kurz zu Wort melde, obwohl es ein Geschäft von SR Beringer ist, ist die Tatsache, dass ich etwas festgestellt habe, als ich mich mit diesem Thema befasst habe. Und warum musste sich die Bauverwaltung mit diesem Thema befassen? Es ist genau das, was GR Neuweiler gesagt hat mit diesen Pfützen und einem Parkplatz, der fast nicht zu gebrauchen ist. Genauso wurde auch der im Seegarten mehrfach bezeichnet. Man hat auch richtig ein bisschen Druck gemacht, ich weiss nicht ob über die Hafenkommision. Auf jeden Fall hat man gesagt, diesen Parkplatz müsste man dringend sanieren. Wir haben ihn dann nicht gleich dringend saniert, denn es gibt noch wichtigere Sachen und wir dachten, so ein günstiger Parkplatz darf auch da und dort ein kleines Loch haben. Solche Unebenheiten gibt es einfach, das ist nicht so dramatisch. Und man geht auch nicht beim grössten Regenwetter aufs Boot. Wir haben das nicht als ganz so dringend betrachtet. Aber im Herbst kam diese Forderung wieder, wir sollten den Parkplatz machen. Das war letztes Jahr und wir haben CHF 280'000 für die Sanierung des Parkplatzes ins Budget genommen, was auch angenommen wurde. Es braucht nicht CHF 280'000, aber etwa CHF 200'000. Ich möchte damit nur sagen, die Parkplatzsanierung wird von dem Konto bezahlt, in das die Parkgebühren fliessen. Die Parkgebühren vom Parkplatz Hafen Seegarten und vom Parkplatz beim ehemaligen RAZ gehen in die Hafenkasse, das sind jährlich CHF 31'000. Bezahlt wird es aber vom anderen Konto. Aus diesem Grund hat der Stadtrat gesagt, eigentlich gehören alle Parkplätze, die gebührenpflichtig sind, in dieses Reglement. Das ist hier am richtigen Ort und nicht in einem Hafenreglement und auch sonst nirgendwo. Es sollte auch keine Enklave von einer Gilde geben, die dort parkiert. Es ist richtig, dass die dort parkieren können, aber dass die andere Verpflichtungen haben. Es ist auch unfair denjenigen gegenüber, welche Liegeplatzmieter in West sind. Die bezahlen CHF 35 oder die tägliche Parkgebühr. Und im Osten haben sie halt Pech gehabt, dass sie nicht im Westen sind und bezahlen CHF 100 pro Jahr, das sind CHF 8.33 pro Monat. CHF 35 Pro Monat, die die Handwerker bezahlen, die Anwohner bezahlen, die die im Westen bezahlen, da ist es doch wichtig, dass alle CHF 35 pro Monat bezahlen. Und wenn sie ein bisschen sparen wollen, dann sind sie halt im Jahr ein bisschen weniger dort. Vielleicht sind sie vier Monate dort oder fünf Monate, dann bezahlen sie CHF 35 pro Monat. Der Stadtrat will einzig, dass alle gleichbehandelt werden, weil es um das Gleiche geht und dass dieser Parkplatz, der Einzige, der nicht in diesem Reglement ist, auch hier hineingehört. Aus diesem Grund ist es drin. Man will niemanden melken und niemanden abzocken, man will Parkgebühren und die sind nun mal auch zu regeln und die will man so machen. Ich bitte euch, den Antrag des Stadtrats gutzuheissen, das heisst, den Antrag der AuA mit der Streichung von Art. 11 abzulehnen.

GR Brändli: Ich entnehme diesen Ausführungen, dass ihr dort irgendeinmal Ordnung machen müsst, was zu was gehört, denn das ist nicht ganz klar. Und dann geht es um die Gleichbehandlung von allen, wie ich dich gehört habe. Dann müssten wir aber doch noch eine Aussage haben, wenn man diese CHF 420 bezahlt, ob man dann mit den Mitarbeiterparkplätzen genau gleich umgeht. Gleichbehandlung hast du gesagt, Ernst Zülle. Erhöhen wir dort den Tarif dann auch auf CHF 35? Kommt dann ein Antrag des Stadtrats, dies auch gleich zu behandeln? Könntet ihr dazu noch eine Auskunft geben?

STP Niederberger: Ich möchte auch noch etwas sagen zur Frage, die GR Schulthess gestellt hat zur Handwerkerparkkarte. Diese Karte ermöglicht das Parkieren in der ganzen Stadt, wenn man in einem Arbeitseinsatz ist. Bei den Mitarbeiterparkplätzen haben wir pro Gebäude eine gewisse Anzahl Parkplätze, welche die Mitarbeitenden mit dieser Parkkarte nutzen können, teilweise als Poolparkplätze. Das heisst, es besteht keine 100%ige Sicherheit, dass ein Mitarbeiter einen Platz findet, wenn er ein bisschen später kommt und vielleicht alle Parkplätze schon belegt sind. Beim Parkplatz in der Marktstrasse, wo die Angestellten des Stadthauses und der Marktstrasse parkieren, sind es ebenfalls Poolparkplätze und etwa ein Drittel der Parkplätze ist nicht reserviert für die Mitarbeitenden, sondern dort können auch Kundinnen und Kunden oder Besuchende vom Karussell parkieren. Dort hat man auch keine 100%ige Sicherheit, dass man einen Parkplatz hat.

Diese CHF 20 sind für den Stadtrat auch eine gewisse Wertschätzung an unsere Mitarbeitenden. Es gibt sicher auch ganz viele Privatbetriebe – da gibt es viele unterschiedliche Regelungen – wo Mitarbeitende selbst einen Parkplatz organisieren müssen. Es gibt aber ganz sicher auch Betriebe, wobei der Betrieb Parkplätze den Mitarbeitenden gratis zur Verfügung stellt. Für uns ist das eine Wertschätzung unserer Mitarbeitenden. Ich möchte auch noch daran erinnern, dass auch bei uns ein gewisser Fachkräftemangel herrscht und wir um jede Stelle kämpfen müssen. Da ist es vielleicht auch ein gewisses Goodie, dass

wir so einen Parkplatz zur Verfügung stellen können. Deshalb bitten wir den Gemeinderat, an den Gebühren für die Mitarbeiterparkkarte keine Veränderungen vorzunehmen.

GR Schulthess: Jetzt fühle ich mich doch ein bisschen getriggert, es tut mir leid. Dass ihr den Mitarbeitern Wertschätzung entgegenbringt mit einer vergünstigten Parkkarte, finde ich in Ordnung. Aber das heisst im Umkehrschluss, dass man es den Handwerkern gegenüber dann nicht wertschätzt. Für die Handwerker gilt dasselbe, dass sie doch genug Mühe haben, Fachkräfte zu finden. Die Handwerker haben aber doch auf ihren ausgewiesenen Handwerkerparkkarten rund um die Baustellen genau gleich auch keine Garantie auf freie Parkplätze. Oder habe ich das falsch verstanden? Du hast die Senkung begründet mit der Aussage, es existieren keine Garantien auf Parkplätze. Hat der Handwerker eine Garantie auf einen Parkplatz? Dann habe ich es nicht verstanden.

Der Ratspräsident: Wir diskutieren aktuell Art. 11. Die Handwerkerparkkarte und die Mitarbeiterparkkarte kommen nachher noch, ich nehme das jetzt als vorgezogene Diskussion. Gibt es noch etwas zu Art. 11? Sonst stimmen wir jetzt über Art. 11 ab.

Abstimmung

Der Antrag der AuA auf Streichung von Art. 11 wird mit 15 Ja-Stimmen gegen 24 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

3 Besondere Bewilligungen – Art. 14 Berechtigungskarte

Der Ratspräsident: Ich darf diesen Antrag im Namen des Kommissionspräsidenten selbst vorlesen. Es ist ein Antrag, in der Marginalie den Begriff "Berechtigungskarte" in "Berechtigungsparkkarte" zu ändern.

Abstimmung

Der Antrag der AuA wird einstimmig angenommen.

GR R. Herzog: Der Antrag bezieht sich nur auf die Marginalie, es muss im Text aber auch geändert werden.

Der Ratspräsident: Wenn es keine Handerhebung gibt, nehme ich die Abstimmung bezüglich der Marginalie auch für den zweiten Punkt.

4 Nachtparkieren – Art. 16 Motorfahrzeuge und Motorräder

GR Andreas Hebeisen: Bisher war die Nachtzeit von 22.00 bis 6.00 Uhr definiert. Neu ist es ab 23.00 Uhr. Der Antrag war in der Kommission unbestritten.

Abstimmung

Der Antrag der AuA wird mit 39 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

4 Nachtparkieren – Art. 17 Schwere Fahrzeuge und Anhänger

GR Andreas Hebeisen: Wie ihr auf der Tischvorlage selbst lesen könnt, wird der Artikel ergänzt durch "das regelmässige" sowie 23.00 Uhr statt 22.00 Uhr. "Regelmässig" wurde in der Kommission mit 8 Ja und 1 Enthaltung und "23.00 Uhr" wurde einstimmig angenommen.

Abstimmung

Der Antrag der AuA wird einstimmig angenommen.

GR Leuch: Ich habe noch eine Anmerkung für das Protokoll. Ich bezweifle, dass diese Regelung funktionieren wird, gerade in Bezug auf Camper und Wohnmobile. Ich würde meinen, in Zukunft haben wir zu wenig Platz, diese Fahrzeuge in der Nacht abzustellen. Dann wissen wir auch, was das für Folgen hat. Das Fischerhaus hat im Sommer sicher zu wenig Platz. Ich denke, in Zukunft müssen wir ganz sicher bewirtschaftete Plätze für Camper und Wohnmobile – mit WCs und was es dazu braucht – schaffen, damit es sauber geregelt ist. Ich denke, das reicht langfristig nicht. Auch wenn sie ihr Fahrzeug einmal

in der Nacht abstellen dürfen, suchen sie sich für die zweite Nacht vielleicht einen anderen Platz. Ich denke, es wäre auch eine attraktive Sache für uns, da wir im Tourismus doch zugelegt haben und auch in dieser Beziehung zulegen werden, wenn wir sehen, wie viele Stellplätze besetzt sind. Auf dem Döbeli und in Konstanz ist am Samstag alles voll Camper und Wohnmobile, auch auf den Kiesplätzen bei der Alten Badi und im Bereich der Schrebergärten. Ich denke, in Zukunft müssen wir hier noch etwas Anderes bringen, damit wir da mehr Plätze haben. Wir müssen Stellplätze schaffen, sonst haben wir sie irgendwo. Es geht allen Gemeinden etwa gleich. Jene, die keine Stellplätze schaffen, haben eine Unordnung. Ich denke, irgendwann kommen wir noch darauf zurück, das zu regeln. Das möchte ich einfach hier angemerkt haben.

5 Gebühren – Art. 19 Maximalsätze

GR Andreas Hebeisen: Ich stelle den Antrag gemäss Tischvorlage für alle Absätze, wobei Abs. 3 entfällt, weil Art. 11 nicht gestrichen wurde. Der Antrag betrifft also Abs. 2, Abs. 7 und Abs. 9. Ich stelle den Antrag gesamtheitlich, wenn aber ein Ordnungsantrag kommt, dass ich alles vorlesen muss, mache ich das natürlich liebend gern.

Abstimmung

Der Antrag der AuA gemäss Tischvorlage wird mit 39 Ja-Stimmen gegen 1 Nein-Stimme angenommen.

GR Schulthess: Da die Gebühren vor allem Kosten sind, welche die Kreuzlinger Bürger tragen müssen, die in ihrer eigenen Stadt parkieren, stelle ich den Antrag für den gesamten Art. 19, die Maximalsätze jeweils zu halbieren. Ich habe verstanden, dass es nur Maximalsätze sind, dass wir beim jetzigen Tarifmodell tiefere Ansätze haben. Aber bei der Gebührenfestsetzung möchte ich dem Stadtrat nach oben nicht die Möglichkeit geben, die Tarife allzu hoch steigen zu lassen.

GR Rüegg: Ich empfehle, diesen Antrag abzulehnen. Einmal wurde gesagt, dass die Gebühren, wie wir sie jetzt haben, eine Finanzierung für den öffentlichen Verkehr und anderes sind. Da muss ich noch etwas sagen, das hat auch die SVP gesagt. Sie sagen, Gebühren sind dafür da, Kosten zu decken, und wenn man mehr einnehme, als die Kosten seien, sei das missbräuchlich. Das stimmt natürlich nur bedingt, wenn es um Strom und Wasser oder andere Gebühren geht. Parkierungsgebühren sind sicher mehr als kostendeckend. Damit können wir mehr als die Polizisten, die Parkplätze, die Ränder und die Sanierung des angeblich himmeltraurigen Parkplatzes neben dem Werkhof bezahlen. Ich konnte mein Auto übrigens dort immer abstellen, ich bin nie erstickt. Das sind Lenkungsgebühren, wir haben jetzt nicht umsonst CHF 20 Mio. im Fonds, weil viel mehr Parkgebühren hereingekommen sind, als wir in diesem Bereich Kosten hatten. Deshalb können wir so etwas Gescheites machen, wie den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr unterstützen. Trennt zwischen Parkgebühren und übrigen Gebühren und nehmt zur Kenntnis, dass Parkgebühren halt etwas sind, womit die Stadt vorwärtsmacht. Sie muss mit diesem Geld nur einfach für Bürgerinnen und Bürger etwas Gescheites machen. Und wenn wir schon von den Gebühren sprechen und man im Einzelnen nicht drauf eingehen kann, möchte ich kurz nochmals auf die Gebühr beim Schwimmbad Hörnli eingehen. Ich bin zusammen mit meiner Frau ein regelmässiger Hörnlibesucher. Ich war letzten Sommer 126-mal im Hörnli. Ich habe so eine Karte für CHF 50, weil ich froh bin, wenn ich mein Auto mitnehme, dass ich es problemlos hinein- und wieder herausfahren kann. Aber ich finde es falsch. Und dass man mit den Genossenschaftlern, die sich jahrelang gegen die Bewirtschaftung dieses Parkplatzes gewehrt haben – über die Gründe möchte ich gar nicht sprechen, ich fand es himmeltraurig, Entschuldigung, das sage ich jetzt so, vielleicht sitzt ja ein Genossenschaftler hier, der da noch mitgekämpft hat, damit es so lange wie möglich dauert und am Schluss die CHF 50 herausgekämpft hat – einen Kompromiss gemacht hat, im Hinblick darauf, dass die Stadt sowieso das Hörnli und das neue Hallenbad, das Familienbad, wie man so schön sagt, übernimmt, fällt auch dieser Druck weg. Ich würde das jetzt schon noch vorziehen und sagen, macht doch das mit den Gebühren auch so, wie es am anderen Ort ist, wegen der Gleichberechtigung, wenn wir schon von Gleichberechtigung sprechen, dass man dort auch eine Monatsgebühr macht und nicht etwas, dass man drei Monate lang für CHF 50 jeden Tag sein Auto mitnehmen kann. Es kommt noch etwas hinzu, wovon ihr noch nicht gesprochen habt. Sie sind insofern bevorzugt, dass diejenigen, die vom Hörnli in

den Parkplatz fahren und ins Hörnli gehen, beim Hinausfahren ihre Karte hineinstecken können und nur CHF 2 bezahlen müssen. Sie sind begünstigt, einfach im Einzelfall. Und weil man eben mit den Parkierungsgebühren regeln will, dass sich jemand überlegt, ob er heute das Auto nehmen soll oder nicht, bin ich dafür, dass man das entsprechend anpasst und den Sonderstatus des Hörnli abschafft. Zu meinem eigenen Nachteil, meine Frau wird auch keine Freude haben, aber Gerechtigkeit trifft einen manchmal selbst.

GR Müller: Gebühren sollen kostendeckend sein, das ist schon richtig so. Aber es gibt auch sehr grosse externe Kosten, die der Autoverkehr verursacht. Das ist Lärm, Verkehrsstau, Gefährdung von Leib und Leben, es sind die Abgase, die Umweltbeeinflussungen, die auch für künftige Generationen grosse Kosten verursachen. Es ist auch so, dass die stehenden Autos in unserer Stadt wahnsinnig viel Platz brauchen. Das ist öffentlicher Grund, der einfach dafür reserviert ist, dass dort Autos stehen können. Unsere Bevölkerung besteht nicht nur aus Autofahrenden und auch die Autofahrenden sind nicht immer nur Autofahrende oder Autoparkierende, sondern sie sind auch Nutzer des öffentlichen Raums, auch der Grünflächen, die wir für ein gutes Stadtklima und für eine gute Lebensqualität brauchen.

SR Beringer: Ich teile die Meinung von GR Rüegg. Ich finde das auch und ich kann hier zusichern und dem Gemeinderat zusichern, dass der Stadtrat über diese Thematik diskutieren wird. Ich kann nicht sagen, wo es dann sein wird, das entscheiden wir im Gremium, auch ich kann zusichern, dass wir diese Tarife überprüfen und an die Hand nehmen.

Abstimmung

Der Antrag von GR Schulthess zur Halbierung der Maximalsätze wird mit 2 Ja-Stimmen gegen 34 Nein-Stimmen bei 4 Enthaltungen abgelehnt.

GR Pleuler: Ich möchte eine Bemerkung machen zu den Gebühren gemäss Beilage 4 zum AuA-Protokoll für das Schwimmbad Hörnli. Meiner Meinung nach fehlt jetzt im Parkierungsreglement eine Grundlage, um den Tarif so zu machen. Entweder muss man die Gebühren so handhaben wie in Art. 19 Abs. 1. Also die ganz normalen Maximalsätze für gebührenpflichtige Parkplätze müsste man von mir aus gesehen im Tarif so anpassen oder man schafft jetzt in Art. 19 eine neue gesetzliche Grundlage für die Parkierungsgebühren vom Schwimmbad Hörnli, wie man es auch bei den Parkkarten Seeufer, Seegarten und so weiter gemacht hat. Aber so meine ich, fehlt eigentlich die Legitimation für einen Sondertarif.

Der Ratspräsident: Ist das ein Antrag?

GR Pleuler: Es ist kein Antrag, für mich ist eigentlich klar, dass der Gebührentarif angepasst werden muss.

GR Rüegg: Ich bin von SR Beringer orientiert worden, dass die Anpassung eben im Tarif gemacht werden kann. Er hat natürlich recht. Wenn er das anpasst, muss es natürlich doch einigermaßen stimmen. Der Freiraum ist meiner Meinung nach nicht so gross, wie du es signalisiert hast. Aber ich bin natürlich der Meinung, am Reglement ändern wir nichts, nur weil man den Tarif anpassen sollte. Prinzipiell hast du als Jurist natürlich recht, dass die Grundlage fehlt, wenn man jetzt irgendetwas macht. Man sollte halt nicht irgendetwas machen, sondern etwas Schlaues machen, was reglements-konform ist und wir müssen nichts ändern.

GR Andreas Hebeisen: Ich möchte nicht belehrend und nicht verlängernd wirken, aber ich mache es jetzt trotzdem. Wir haben eine gesetzliche Grundlage für diese Hörnligeschichte. Grundsätzlich ist es der Art. 18, der die Gebührenpflicht regelt, nämlich Parkieren auf gebührenpflichtigen Parkierungsflächen, und Art. 19 mit den Maximalansätzen. Das Legalitätsprinzip ist von mir ausgesehen erfüllt, denn es ist nicht eine Parkkarte. Es ist ein in sich geschlossener Parkplatz, der einfach eine differenzierte Gebührenregelung für verschiedene Aufenthaltsdauern enthält. Das sieht man auch daraus, dass in Art. 3 Abs. 2 der Verordnung steht: "Für gebührenpflichtige Langzeitparkplätze besteht keine zeitliche Limitierung der Parkierdauer." Das dort draussen im Hörnli ist ein Langzeitparkplatz. Dann können wir es in Verbindung bringen mit Art. 7 Abs. 1, wo die Parkkarten geregelt sind. Dort steht nämlich "berechtigten die Parkkarten zum Parkieren über die für die betreffende Parkierungsfläche geltende Höchstparkzeit hinaus", und das ist etwas Anderes. Beim Langzeitparkplatz im Hörnli haben wir nach

der Verordnung, die ich erwähnt habe, nicht eine Höchstparkzeit, deshalb ist dort auch nicht die Parkkarte anwendbar und darum brauchen wir auch keine gesetzliche Grundlage im Reglement und deshalb stimmt es so. Abgesehen davon, wenn ihr es dann noch einmal anschaut, wenn noch etwas wäre, ist es wichtig, dass man es im Gebührentarif regelt. Aber die gesetzliche Grundlage ist gegeben, es ist keine Parkkarte und damit braucht es auch keine gesetzliche Grundlage.

GR Dufner: Bekanntlich haben Juristen nicht immer dieselbe Meinung. Aber ich frage Kollege Hebeisen, wenn ich Art. 19 lese und es keine Parkkarte ist, dann habe ich Maximalsätze drin. Ich habe einen Maximalsatz von CHF 80 pro Monat, aber ich habe nichts geregelt für vier Monate, für drei Monate oder für zwölf Monate. Dann bin ich der Meinung, läuft es nach Art. 19 Abs. 1 und ich kann nicht einfach irgendetwas mehr machen über diese Monate. Dort ist pro Stunde, pro Tag, pro Woche, pro Monat geregelt und fertig. Weiter geht es nicht. Und wenn es im Hörnli weitergehen soll, dann muss es dort drinstehen.

GR Rüegg: Meiner Meinung nach muss es eben nicht weitergehen, man könnte es auch mit einer Monatskarte machen. Wenn jemand ununterbrochen sein Auto mitnehmen will, muss er halt während der Saison drei Monate lang bezahlen. Aber wenn er sein Auto nur ab und zu mitnimmt, wenn er seinen Schrank einräumt oder am Ende der Saison wieder ausräumt, dann ist es eben viel weniger. Ich bin nicht der Meinung, dass man eine Langzeitparkkarte macht und dort jetzt einen neuen Tarif. Ich wollte das nur sagen, weil ich den Antrag gestellt habe, hier etwas anzupassen. Wie ihr es macht, ist mir egal, es muss einfach korrekt sein, nicht dass einer von drei Juristen, egal welche Haltung er hat, erfolgreich interveniert.

6 Spezialfinanzierung – Art. 22 Mittelverwendung

GR Schindler: Ich stelle im Namen der SVP-Fraktion den Antrag, Art. 22 Abs. 2 den letzten Satz "Diese Betriebsdefizite werden bei der Berechnung des Ertragsüberschusses gemäss Abs. 3 nicht berücksichtigt" zu streichen.

Begründung: Gebühren sollen auch ein allfälliges Defizit für ein Parkhaus decken, dafür ist der Überschuss da. Die Berechnung gemäss Beilage 3 zum Kommissionsprotokoll ist unserer Meinung nach falsch. Die Einnahmen der Bussen und Ersatzabgaben müssen zwingend eingerechnet werden. Wenn trotzdem einmal ein Defizit resultieren würde, müsste dieses über die Stadtrechnung und nicht über die Spezialfinanzierung gespiesen werden. Das ist aber eine politische und nicht eine buchhalterische Diskussion. Die Fraktion ist der Meinung, dass die Gebühren für das da sind, wofür sie erhoben werden, wobei im besten Fall ein Überschuss in den öffentlichen Verkehr fließen kann oder darf.

Der Ratspräsident: GR Knecht ist draussen, somit sind 39 Mitglieder des Gemeinderats anwesend, das absolute Mehr beträgt 20.

Abstimmung

Der Antrag der SVP-Fraktion wird mit 14 Ja-Stimmen gegen 24 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Rückkommen

GR Brändli: Wie ich mich schwach erinnern kann, hat der Kommissionspräsident GR Hebeisen im Eintretensvotum den Stadtrat aufgefordert, etwas betreffend die Besucherparkplätze zu sagen. Das fehlt glaub noch, SR Zülle.

SR Zülle: Es wurde die Frage gestellt, wie Besucherparkplätze bei Mehrfamilienhäusern kontrolliert werden. Es gebe scheinbar solche, die verkauft oder vermietet würden. Die Bauverwaltung schaut das an, wenn ein Baugesuch eingeht. Ab drei Wohnungen müssen Besucherparkplätze ausgewiesen werden, die dann im Grundbuchamt auch eingetragen werden. Die Nutzung ist Besucherparkplätze, sie dürfen nicht vermietet oder verkauft werden. Wenn der Bau fertig ist, wird kontrolliert, ob sie da sind. In der Fraktion wurde gefragt, ob alle beschildert und bezeichnet seien. Ich habe nachgefragt. Manchmal schon und manchmal noch nicht. Wenn der Bau abgenommen wird, sind die Parkplätze manchmal noch nicht eingezeichnet oder noch nicht parat. Deshalb einen Bau nicht abnehmen, wäre falsch. Aber

es ist so, wenn die Besucherplätze trotzdem vermietet werden, dann müsste ein Bewohner, Eigentümer oder Mieter bei uns eine Meldung machen, dann gehen wir vorbei und schauen, ob die Nutzung geändert worden ist. Was wir nicht machen können, das ist absolut unmöglich, flächendeckend alle Häuser zu kontrollieren, ob die Besucherparkplätze richtig verwendet werden. Das ist schon schlecht zu kontrollieren, wenn nichts draufsteht, wenn etwas draufsteht, ist es noch schwieriger. Wir wissen nicht, wem das Auto gehört. Das ist fast nicht kontrollierbar. Es ist nur kontrollierbar von denen, die es wissen, dass jemand im Haus wohnt und den Besucherparkplatz nicht braucht und der ist ständig da drauf. Dann soll man das melden. Aber anders können wir es nicht machen. Sonst müssten wir Detektive einstellen.

Abstimmung

Der Antrag des Stadtrats gemäss Tischvorlage 1 zum Titel "Totalrevision des Reglements über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund der Stadt Kreuzlingen (Parkierungsreglement) und Abschreibung der Motion "Zeitgemässes Parkierungsreglement" wird einstimmig angenommen.

GR Schulthess: Ich stelle den Antrag, die Botschaft zurückzuweisen.

GR Salzmann: Eine Rückweisung muss begründet werden, damit der Stadtrat weiss, was er zu tun hat, falls der Antrag angenommen wird.

GR Schulthess: Es gab im Lauf der Beratung ziemlich viele Begründungen von mir. Aber ich würde gern Bezug nehmen auf die uneinheitliche Gebührenregelung, die zu hohen Minimalsätzen und die Quersubventionierung in den öffentlichen Verkehr. Insbesondere dort ist es so, dass auch ein Bus aus Konstanz mit Diesel fährt und auch die Umwelt verschmutzt und auch Platz braucht vor der Badi und auf öffentlichem Grund Platz braucht für seine Haltestelle und so weiter. Ist das genügend oder möchtest du gern noch ein paar Sachen hören?

Abstimmung

Der Rückweisungsantrag von GR Schulthess wird mit 8 Ja-Stimmen gegen 32 Nein-Stimmen abgelehnt.

Abstimmung

Die Botschaft wird mit den Änderungen mit 26 Ja-Stimmen gegen 13 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung genehmigt.

Postulate

19. Postulat Freie Fahrt mit dem Stadtbus / Bericht

GR Dufner: Vorweg danke ich dem Stadtrat für den Bericht zum Postulat, welches der Gemeinderat freundlicherweise an der Sitzung zu diesem Thema vom 16. Juni 2022 mit 25 Ja-Stimmen gegen 14 Nein-Stimmen angenommen hat. Als wir die erste Stellungnahme erhielten, habe ich zum Ausdruck gebracht, dass ich damit nicht ganz zufrieden war. Ich liess mir sagen, ich hätte das übermässig oft gesagt, weshalb ich diesmal versuche, mich zurückzuhalten. Ich komme aber nicht darum herum, weil es mir doch ein wichtiges Anliegen ist, zum Ausdruck zu bringen, dass auch in diesem Bericht nach meinem Dafürhalten einiges fehlt und ich deshalb mit diesem Bericht nicht zufrieden sein kann. Ich habe in der Gemeinderatssitzung vom 16. Juni 2022 auch verschiedene Punkte aufgeworfen, welche nach meinem Dafürhalten in dieser Stellungnahme als Begründung gefehlt haben, wieso man von Seiten des Stadtrats den Gratisbus nicht wollte. Dies konnte man auch im Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 16. Juni 2022 nachlesen. Zu meinem Erstaunen fehlt beispielsweise dieser Protokollauszug in diesem Bericht. Man hat den von einem Jahr vorher angehängt, wo ich das Postulat begründet hatte. Ich weiss nicht, warum er fehlt, vielleicht weil allenfalls die einzelnen Fragen, die ich aufgeworfen habe, welche in diesem Bericht beantwortet werden sollten, erwähnt waren und welche jetzt teilweise nicht beantwortet worden sind. Als ich den Bericht vom Ostwind und vom Departement für Inneres und Volkswirtschaft, Abteilung ÖV las, hatte ich das Gefühl, das kam schon ein bisschen dürftig daher zu

einem Thema, bei dem ich finde, es ist schon wichtig. Man kann die eine oder die andere Meinung haben, aber wenn der Stadtrat vom Gemeinderat den Auftrag erhalten hat, sich näher und intensiver damit auseinanderzusetzen – gewisse erfahrene Gemeinderäte haben von einem offenen Visier gesprochen, weil sie auch einmal auf dieser Seite sass. Von Seiten der SP/GEW/JUSO-Fraktion wurden noch spezielle Punkte aufgeworfen, welche man abgeklärt haben wollte. Vom Rat her war klar, wir erwarten eine intensive Auseinandersetzung mit diesem Thema. Unter anderem wurden von mir folgende Punkte aufgeworfen: Kostenfolgen eines Gratisstadtbusses sowie Kostenfolgen, wenn man den ganzen öffentlichen Verkehr in der Zone 256 gratis machen würde. Es wurde auch gesagt, wir müssen wissen, was der Ausstieg aus dem Tarifverbund kostet, wo geltend gemacht wurde, dieser sei unumgänglich, wenn man einen Gratisbus wolle. Dieser Austritt und ein späterer Wiedereintritt würden viel zu viel kosten. Zu dieser Frage, welche ich als absolut wesentlich erachte, damit wir hier drin darüber entscheiden könnten, ob man diese Versuchsphase machen und zwei Jahre oder mehr den Gratisbus laufen lassen will, finde ich im Bericht nichts. Wenn man tatsächlich austreten müsste, wenn das wichtig ist, und später wieder eintreten müsste, was kostet das in Franken und Rappen? Sprechen wir hier über CHF 20'000, über CHF 200'000 oder mehr? Wir wissen es nicht. Das Einzige, was ich zu dieser Frage im Bericht vom Ostwind auf Seite 5 gelesen habe: "Die Kosten sind zu hoch." Das haben sie schon letztes Mal gesagt, aber da hätte ich eine Zahl erwartet, damit wir sagen können, dann ist es uns das wert oder es ist zu teuer, das können wir nicht machen. Der Standpunkt des Stadtrats war, es würde gesetzlich sowieso nicht gehen, das sei eine heikle Geschichte, es würde eine Gesetzesänderung brauchen. Ich habe darauf hingewiesen, dass im kantonalen Gesetz zur Förderung des ÖV zusätzliche Tarifmassnahmen erwähnt sind, dass so etwas aus meiner Sicht also eigentlich gehen müsste, aber dass man das eben noch genauer abklären sollte. Zu diesem Thema lese ich in diesem Bericht null, keine Antwort. Ich bin so schlau wie vorher. Wir wollten doch wissen, ob es geht oder ob es nicht geht. Die Begründung des Stadtrats, dass es nicht gehe, ist aus meiner Sicht nicht ganz richtig. Vor allem unter dem Aspekt, davon hat man in der ersten Stellungnahme nichts geschrieben und spricht auch jetzt im Bericht nicht davon, dass es nicht darum geht, den ÖV aus Steuergeldern zu finanzieren. Das Gesetz lässt es nicht zu, den Bus voll aus Steuergeldern zu finanzieren. Aber wenn man es aus Beiträgen aus der Spezialfinanzierung finanzieren will, wie es nach Sinn und Zweck des Postulats angedacht ist, dann haben wir eine völlig andere Situation und dann muss man das auch anders anschauen. Dann wäre noch die dritte Frage gewesen. Wenn man sagt, ganz gratis geht es nicht, aber es geht bis zu einem gewissen Grad, dann möchte ich auch gern wissen, wo denn diese Grenze ist, bis wo es geht. Sind das bei einem Jahresabonnement CHF 50 oder CHF 100? Ist das bei einer Einzelfahrt CHF 1, damit ich wenigstens sagen kann, dann machen wir einen Stützlibus? Dann weiss man, wenn ich einmal fahre, muss ich CHF 1 in die Hand nehmen und nicht CHF 1.50 oder sonst irgendeinen Betrag. Auch das waren Fragen, die ich gestellt habe und auf die ich im Bericht eine Antwort erwartet habe und feststelle, es steht nichts drin. Nach diesem Bericht ist mir immer noch nicht klar, warum ein Austritt aus dem Tarifverbund Ostwind nicht möglich sein soll. Ich weiss es nicht, ich habe nichts gelesen, es sind keine Gründe erwähnt. Das wurde in der ersten Antwort auf Seite 2 geltend gemacht und gesagt, wir können nicht einfach nur ein Transportunternehmen gratis machen und die anderen nicht. Das verstehe ich auch nicht. Wo ist die Grundlage, wo ist die gesetzliche Bestimmung, dass man das nicht kann? Denn es ist ja Gleiches gleich, Ungleiches ungleich. Ein Stadtbus ist nicht das gleiche wie beispielsweise die SBB oder ein Postauto, welches noch weiterfährt. Wenn ich zum Beispiel mit dem Zug vom Hauptbahnhof zum Seepark oder meinetwegen noch weiterfahren will, dann fährt dieser direkt und in 1 Minute bin ich dort. Wenn ich mit dem Stadtbus fahre, fahre ich zuerst durchs halbe Quartier und bin eine Viertelstunde später dort. Das ist nicht dasselbe. Und wenn ich schnell sein will, dann bezahle ich halt diese CHF 2 für das Billett. Oder ich sage, heute habe ich Zeit und fahre lieber gratis mit dem Stadtbus und fahre dafür halt noch drei Kurven mehr. Wenn es um den Gratisstadtbus geht, ist auch der Punkt aufgetaucht, das sei nicht gut, denn man müsste ein Gratisticket lösen und nur schon aus diesem Grund sei das keine gute Idee. Per Zufall habe ich am 18. Januar in der Zeitung gelesen: Der Swissspass wird zur Bezahlkarte. Davos hat am 11. Dezember mit dem ÖV das neue Ticketsystem namens Venda gestartet, wo man Tickets auf Monatsrechnung beziehen und am Schluss per Rechnung bezahlen kann. Sie

können beim Ein- und Aussteigen bei einem Lesegerät kontaktlos bezahlen, es wird automatisch abgerechnet und auf Einzeltickets gibt es 20 % Rabatt. Es gibt also Systeme, mit denen man einfach nachvollziehen kann, wie viele Fahrten es gibt und sie zählen könnte, wenn man das mit einer Pauschale an Ostwind abgelten müsste. Die technischen Möglichkeiten sind gegeben und es ist nur eine Frage der Zeit, bis man auch bei uns die Busse sowieso umrüsten wird, weil heute einfach die Tendenz ist, dass man mit der Karte bezahlt und nicht mehr CHF 2 irgendwo in einen Schlitz einwerfen will. Wenn man das mit den anderen Transportunternehmen wie SBB, Rote Arnold oder Postauto nicht machen will, gäbe es die Möglichkeit, es für Kreuzlinger zu machen. Wer hier wohnt, kann in der Stadt ein Gratisjahresabo abholen und es im Bus zeigen oder ans Lesegerät halten. Man hätte das für eine Versuchsphase machen und schauen können, was das bringt. Wie gross ist der Umstieg, gibt es die Probleme, die man befürchtet hat, dass dann viel zu viele mit dem Bus fahren würden und dieser dann überlastet wäre und wir deshalb möglicherweise noch mehr Busse kaufen müssten? Genau deshalb haben wir gesagt, sollte man eine Testphase einführen. Im Bericht lese ich, dass sei für eine Testphase von nur zwei Jahren nicht sinnvoll. Wenn man das Postulat genau gelesen hat, da hiess es mindestens zwei Jahre. Wenn man meint, es länger machen zu müssen, kann man es drei oder fünf Jahre machen. Der Ostwind selbst sagt im Bericht auf Seite 4 unten, die Zeit, um bei solchen Änderungen des Finanzierungssystems eine Verhaltensänderung herbeizuführen, dauere erfahrungsgemäss 6-12 Monate. Aber wenn es darum geht, eine Versuchsphase zu machen, schreibt er, zwei Jahre seien viel zu kurz, das würde nicht gehen. Eine Seite vorher hat er irgendetwas völlig anderes geschrieben. Was ich am Anfang gesagt habe bezüglich meiner Vorbehalte, man hat sich im Bericht mit dem Thema zu wenig intensiv auseinandergesetzt. Es wäre doch schon super, wenn man in einer Versuchsphase den Umsteigeeffekt ausprobieren könnte, um dann eine entsprechende Schlussfolgerung zu ziehen. Mir stellt sich die Frage, warum der Stadtrat diese Fragen nicht beantwortet hat, die wir gestellt haben, die im Protokoll ausgeführt sind. Warum hat er die Kosten des Gratisbusses, die Kosten des Aus- und Wiedereintritts des Tarifverbands nicht quantifiziert? Wieso sagt er einfach, die Kosten seien zu hoch? Kein Fingerzeig, worin überhaupt die zu hohen Kosten bestehen sollen. Was löst es aus? Was ist es? Nichts. Daher habe ich einfach den Eindruck, der Stadtrat will das einfach nicht. Er hat kein Interesse am Gratisbus, da klärt er die Sachen gar nicht erst entsprechend ab. Dann wird auch noch von Risiken gesprochen. Im Bericht auf Seite 1 schreibt er, die Risiken und auch die Kostenfolgen für einen Austritt aus dem OTV seien zu hoch. Da frage ich: Welche Risiken? Die Risiken. Ihr könnt den ganzen Bericht durchlesen, den von Ostwind auch, es steht nirgends ein Wort welche Risiken. Was ist es denn? Das finde ich einfach zu wenig. Und was mir besonders wehtut, mit diesen fehlenden Sachen verunmöglicht der Stadtrat letztlich dem Gemeinderat eine wirkliche Beurteilung dieses Postulats und von dem, was wir wollen. Dass man sagt, jawohl, wir machen diesen Versuch oder wir machen ihn nicht, weil es eben allenfalls zu teuer ist. Und auch bei dieser Subventionsgrenze von 60 %, die der Ostwind noch als tolerabel anschauen würde (Seite 2 unten) finde ich keine Begründung, wie man auf diese 60 % kommt. Diese 60 % hat der Ostwind nicht einmal selbst mit irgendeinem Wort oder irgendetwas in seinem eigenen Bericht erwähnt. Null und nichts. Woher das kommt, weiss man effektiv nicht. Ich habe da keinen Beleg und es geht wie gesagt nicht um Steuergelder, sondern um Geld aus der Spezialfinanzierung, sodass ich meine, diese 60 % müsste man sowieso anders anschauen. Das müsste höher sein können. Wenn man auf diesem Subventionierungsmodus laufen möchte, bin ich der Meinung, müsste man sich schon noch einmal überlegen, ob man nicht zumindest einen Fahrpreis nehmen könnte, der ein bisschen ein Hammer ist, damit die Leute auch wirklich darauf aufmerksam gemacht werden und mit dem Bus zum vergünstigten Tarif fahren würden, wenn es wirklich nicht ginge, den Bus gratis zu machen. Zum Beispiel bei CHF 1 habe ich berechnet, dass wir da etwa von CHF 53'000 sprechen, welche das zusätzlich kosten würde zu den CHF 300'000, die er drin hat. Da frage ich mich halt schon, ob es das nicht wert wäre, das so zu machen. Am Dienstag war ich an der Baurechtstagung in Freiburg, da sagte Peter Gauch, emeritierter Professor, etwas ganz Wichtiges im Zusammenhang mit der Revision des Baurechts. Dort geht es um die Gewährleistung, um die Verlängerung der Rügefristen. Er sagte, es fehle eben der grosse Wurf. Der Bundesrat müsste eigentlich das OR, Werkvertragsrecht einmal überarbeiten, das ist schon mehr als 100 Jahre alt und müsste den heutigen Gegebenheiten angepasst werden. Aber er stelle fest, man macht jetzt eine kleine Änderung, man verlängert diese Gewährleistungsrügefrist von 7 Tagen auf 60 Tage. Man mache

einfach kleine Änderungen, damit man nichts ändern müsse. Genauso kommt es mir hier auch ein bisschen vor. Man sagt, wir machen es ein bisschen günstiger, wir setzen die Tarife ein bisschen herunter, dann müssen wir diesen Versuch nicht machen. Dann müssen wir nicht ein bisschen Mut haben, ein bisschen visionär sein und tatsächlich etwas versuchen. Zum Schluss möchte ich meine Hoffnung zum Ausdruck bringen, dass ich mir wünschen würde, dass der Stadtrat doch noch einmal in sich gehen würde, dass er vielleicht doch noch ein bisschen mutiger wäre, dass er sich doch noch einen Schubs geben würde und sagt, wir machen diesen Versuch. Wie gesagt, es ist ja alles im Fluss. Wenn nach diesem Versuch tatsächlich herauskäme, a) vorausgesetzt, man müsste den Tarifverbund verlassen und b) man müsste dann wieder eintreten, dass man dies gleich mit dem System von Venda verbinden kann, weil man das sowieso einführen werden muss, dass das mit dem Bezahlen anders geht. Wenn es nicht zu dem gewünschten Erfolg käme, wovon ich nicht ausgehe, denn ich glaube, dieser Gratisbus würde in der Bevölkerung gut angenommen und würde florieren, dann hätten wir wenigstens dort eine Win-Win-Situation, dass man es mit der Aktualisierung des Bezahlsystems verbinden könnte. Wie gesagt, es würde mich sehr freuen, wenn der Stadtrat sein Visier öffnen würde und zu einer weit schauenden und ein bisschen mutigen Versuchslösung doch noch Ja sagen könnte.

GR Merk: Danke Thomas Dufner für dein, wie ich finde, starkes Votum. Schade, finden wir, aber irgendwie auch ein bisschen gut. Die FL/G-Fraktion hätte es grundsätzlich sehr begrüsst, dass der Stadtbus zumindest über eine gewisse Versuchszeit für die Nutzer*innen gratis gewesen wäre. Und wie GR Dufner, hätte auch ich mir gewünscht, ausführlichere Daten zu haben, um eine fundierte Entscheidung fällen zu können. Nach deinem Votum geht es mir noch stärker so. Warum nicht einen mutigen Schritt in einem Versuch machen, der es uns ermöglicht, Erfahrungen zu sammeln? Gratis-ÖV finden wir, ist ein überlegenswerter Ansatz. Klar ist aber auch hier, nur Vorteile gibt es nicht. In eurem Postulat habt ihr Tallinn erwähnt, wo der ÖV seit mehreren Jahren gratis ist. Ich habe nachgelesen und die Universität von Tallinn hat in einer Studie logischerweise Vorteile erkannt, zum Beispiel die finanzielle Entlastung für sozial schwächere Gruppen oder eine Entlastung der Verkehrssituation in der Innenstadt. Sie hat natürlich aber auch Nachteile daraus gezogen, zum Beispiel die Überlastung des ÖV zu Pendlerzeiten. Insofern sind wir mit dem vorliegenden Vorschlag zumindest teilweise zufrieden und die Argumentation des Stadtrats überzeugt uns teils. Der Stadtbus ist und bleibt in den Tarifverbund eingebunden, die einzelnen Billette werden während einer zeitlich begrenzten Phase deutlich günstiger, das ist nebst anderen Faktoren zumindest ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Wir hätten uns einige Details und eine genaue Prüfung gewünscht und eine genaue Auslegeordnung, freuen uns aber zumindest darauf, wenn das nicht so kommt, dass Kreuzlingen seinen Einwohner*innen einen günstigeren ÖV bieten kann.

GR Müller: Unsere Fraktion hat das Postulat im letzten Juni nicht unterstützt, was nicht von allen verstanden worden ist. Wir haben das Postulat nicht unterstützt, weil wir bei der Umsetzung eines Gratisbusses verschiedene Probleme gesehen haben. Man könnte sagen, dass uns der Stadtbus zu wichtig ist, um irgendein Experiment mit solchen Risiken durchzuführen. Trotzdem bin ich froh, dass das Postulat angenommen worden ist, weil jetzt der Stadtrat einen Gegenvorschlag unterbreitet, der weitgehende Verbesserungen für den Stadtbus bringt. Anscheinend sind manchmal populistische Vorschläge ganz hilfreich, um einem Anliegen ein bisschen Schwung zu geben. Es schadet auch sicher nicht, dass vertiefte Abklärungen getroffen wurden. Wir hoffen, dass jetzt auch die Befürworter des Postulats die politische Grösse und Vernunft zeigen, nicht am Wortlaut ihres Vorstosses festzuhalten, sondern dem Stadtbus die Unterstützung zukommen zu lassen, welche wirklich Verbesserungen bringen. Die Mitglieder des Gemeinderats werden in naher Zukunft noch bei verschiedenen Gelegenheiten zeigen können, dass ihnen die Verbesserung der Verkehrssituation wirklich ein wichtiges Anliegen ist, dass sie tatsächlich den Stadtbus, aber auch den Langsamverkehr inklusive Fussgänger*innen fördern möchten. Wir von der SP/GEW/JUSO-Fraktion sehen uns bestätigt, dass der Gratisbus nicht die richtige Lösung ist. Wir unterstützen aber eine weitgehende Subventionierung der Fahrkarten auf dem Stadtgebiet. So könnte beispielsweise ein Jahresabo von CHF 225 für einen Erwachsenen auch für Menschen interessant sein, die nicht zwingend mehrmals pro Woche den Bus benutzen, und das könnte dann zu vermehrtem Umsteigen animieren, wie die Vorstösser des Postulats dies im Sinn hatten. Ich bestärke auch nochmals unsere Überzeugung, dass für die Förderung des Umsteigens auf den öffentlichen Verkehr

neben einer günstigen und einfachen Preisgestaltung auch der Ausbau der Verbindungen in der Stadt, aber auch über die Grenze und in der Region notwendig ist, ein Viertelstundentakt für alle Verbindungen, die Etablierung von Busspuren und die benutzerfreundliche Gestaltung von Bushaltestellen.

GR Ricklin: Ich gebe es zu, das Postulat klingt verlockend. Schnell an die nächste Haltestelle in der Umgebung seiner Wohnung laufen und, ohne sich um ein Billett kümmern zu müssen, in den Stadtbus einsteigen. So hat Die Mitte in ihrem Postulatstext um ihr Anliegen geworben. Was das allerdings für Knacknüsse mit sich bringt, wurde bereits an der Gemeinderatssitzung vom 16. Juni 2022 vor der Annahme des Postulats ausführlich diskutiert. Die SVP-Fraktion dankt dem Stadtrat, dass er verschiedene Szenarien geprüft hat und im Bericht darlegt, welche Varianten zum jetzigen Zeitpunkt wirklich gangbar sind und welche nicht. Die SVP-Fraktion hat die beschriebenen Szenarien eingehend diskutiert und ist wie der Stadtrat der Meinung, dass die Varianten A bis C im Moment keine faire beziehungsweise befriedigende Lösungen sind. Was ich hier aber noch anmerken muss, ich muss GR Dufner aber auch ein bisschen Recht geben, es wurde nicht sehr detailliert begründet. Es gibt wirklich ein paar Sachen, die mich auch ein bisschen näher interessiert hätten, wo ich mich gefragt habe, wie man auf diesen Entscheidung kommt. So bleibt neben der ständigen Optimierung der allgemeinen Rahmenbedingungen nur die weitere Subventionierung der Fahrausweise übrig, die die SVP-Fraktion ebenfalls als gangbaren Weg einstuft. Diese Variante lässt zudem die Möglichkeit offen, wie ich es bereits am 16. Juni 2022 erwähnt habe, wenn nötig mit einer gewissen Steuerung über den Preis zu reagieren. Denn es gibt sie, die Städte, die durch das Anbieten eines Gratisbussystems Opfer ihres eigenen Erfolgs geworden sind und schliesslich doch wieder Ticketpreise einführen mussten, weil die gesprochenen Kredite innert Kürze aufgebraucht waren oder die Kosten längerfristig ins Unermessliche stiegen. Eine Gratisvariante könnte nach der grossen Freude einen umso grösseren Frust auslösen, was mit der Variante E vermieden werden kann. Die SVP-Fraktion erwartet also eine Botschaft über ein entsprechendes Kreditbegehren und begrüsst, dass der Stadtbus nicht gratis, aber günstiger wird. Ganz im Sinn von: Wer ein bisschen "süferli" fährt, kommt auch an.

GR Salzmann: Wenn ich noch einmal das Parkierungsreglement anschau, heisst es in Art. 22, dass der Bus damit subventioniert werden "kann". Das bedeutet aber nicht, dass man insgesamt mehr Geld für den Bus ausgeben muss. Wenn man irgendeinen Betrag, CHF 200'000, CHF 300'000, CHF 400'000, aus dieser Spezialfinanzierung nehmen kann, um den ÖV zu subventionieren, dann könnte man den Steuerzahler um diesen Betrag entlasten. Ich bin etwas irritiert, dass jeder das Gefühl hat, das bedeutet dann, dass es unbedingt Mehrausgaben für den Stadtbus geben muss. Man kann den Steuerzahler mit dem entsprechenden Betrag entlasten, zumal wahrscheinlich diese Überschüsse eher ein bisschen volatil daherkommen und man nicht jeden Tag die Ticketpreise anpassen will. Der Stadtrat habe kein Interesse am Gratisstadtbus, hat GR Dufner gesagt. Ich stimme dem zu, ich sehe es auch so, dass er kein Interesse hat. Und Gott sei Dank hat er es nicht, er wahrt noch eine gewisse Vernunft. Gratuliere. Ja, man muss den Stadtrat auch einmal loben, wenn es sein muss. Ich bitte dringend, von einer weiteren Subventionierung des Stadtbusses insgesamt, also den gesamten Topf von Steuergeldern und von Gebührengeldern abzusehen. Wir geben heute schon enorm viel Geld für den Stadtbus aus und wir sollten unsere Gebühren und Steuergelder nicht so einseitig ausgeben. Und übrigens, wir können die Gebühren und Steuergelder nicht zweimal ausgeben.

Am Dienstag war ich gemeinsam mit GR Müller und SR Raggenbass bei einer Medienkonferenz der Kindertagesstätten, die derzeit finanziell nicht bedacht sind. Investitionen in unsere Kinder sind wohl besser als Steuerkonsum mittels halbleerer Busse.

GR Andreas Hebeisen: Ich habe ebenfalls ein gewisses Verständnis für die Unbill von Thomas Dufner, man hätte diese Antwort tiefer und breiter auslegen können. Aber es besteht ja eine Chance, dass der Stadtrat es dann macht, wenn der Vorschlag kommt, den er in Aussicht gestellt hat. Ich möchte nur noch auf etwas verweisen. Die Förderung des Stadtbusses ist nicht eine Frage von "müssen", und es darf schon gar nicht Gegenstand eines zweijährigen Experiments sein. Wir brauchen eine nachhaltige Förderung des Stadtbusses und der funktioniert auch in Tariff Fragen über eine vernünftige Lösung. Es kommt aber etwas hinzu, was uns eigentlich noch viel wichtiger ist, GR Müller hat das schon angesprochen, ich möchte das noch bestärken. Ganz so schlecht sind diese Unterlagen nämlich nicht. Die vom DIV kommen schon ein bisschen draus und die schreiben eigentlich das, was in wesentlichen Teilen

auch die Meinung unserer Fraktion ist. Gratis-ÖV sollte vor allem aus ökologischen Gründen abgelehnt werden. Da staunt man nur, wenn man das hört. Es gibt aber auch eine Begründung. Auch der öffentliche Verkehr benötigt Ressourcen und verursacht schädliche Emissionen, wenn auch in viel geringerem Ausmass. Da wird auch noch gesagt, dass mit dem Gratisbus vor allem der Umsteigeeffekt von den Fussgängern und Velofahrern auf den Bus gefördert wird und nicht von den Autofahrern. Und jetzt kommt aber das Wichtigste für uns: Ein wichtiger Eckpfeiler für den Erfolg des ÖV ist nicht in erster Linie der Preis, sondern das Angebot. Die schreiben zum Beispiel von Busbevorzugung, was gerade in Kreuzlingen sehr stark gefördert werden könnte. Das sage ich auch in Richtung Stadtrat in Ergänzung von allem, was bereits gesagt wurde und nicht im Widerspruch dazu. Weitblick und Vernunft beim öffentlichen Verkehr heisst, dass man nicht nur den Preis anschaut. Das sagen auch die Fachleute des DIV. Das ist ein Punkt, aber nicht einmal der wichtigste. Beispiel: Überlegungen Verdichtung auf einen Viertelstundentakt, Verbesserung von grenzüberschreitenden Verbindungen, Optimierung der Infrastruktur, Optimierung der städtischen Betreuung, Kooperation mit Grossverteilern. Das sind ein paar Stichwörter, zu denen wir, wenn wir einmal mehr Zeit haben, gern noch ein bisschen mehr sagen. Aber wir bitten auch darum, dass man das im Auge behält, denn die Spezialisten des DIV sagen ja genau, es geht nicht nur um den Preis, es geht um die Rahmenbedingungen, diese wollen nachhaltig gefördert werden. Das ist nicht Gegenstand von Experimenten, sondern das soll man jetzt anpacken, dann bekommen wir in Kreuzlingen einen zukunftsfähigen öffentlichen Verkehr.

20. Postulat transparente Buchhaltung der Energie Kreuzlingen / Begründung

Der Ratspräsident: An der Sitzung vom 17. November 2022 wurde dieses Postulat eingereicht.

GR Salzmann: Die Welt hat sich geändert. Seit dem dritten Quartal 2021 sind die Energiepreise in die Höhe geschossen. Nicht weil der Markt versagt hätte, sondern weil die Politik es seit Jahren besser weiss als der Markt und immer wieder im Energiemarkt interveniert hat mit einem Technologieverbot oder mit der Abschaffung grundlastfähiger oder zumindest komplementierungsfähiger Stromerzeugungskapazitäten, Stichwort Kernkraft, bei gleichzeitigem Zwang zur Elektrifizierung weiterer Energieanwendungen, Stichwort Verbrennermotorverbot, und bei gleichzeitiger Sanktionierung potenzieller Energielieferanten. Und egal wie man zu diesen drei Themen steht, das führt zu höheren Energiepreisen. Natürlich ist das, was GR Ruedi Herzog an der letzten Oktobersitzung gesagt hat, nicht die Schuld von Energie Kreuzlingen. Keinesfalls. Aber die Auswirkungen treffen uns auch kommunal, speziell natürlich den Buchungskreis Energie Kreuzlingen. Die Rechnungen von Energie Kreuzlingen, welche die Bürger erhalten, werden relativ zum verfügbaren Einkommen wichtiger als früher. Das haben wir schon im Gemeinderat gemerkt, als wir plötzlich anfangen, über Margen und Gewinnverwendung zu politisieren, was wir in den vorhergehenden Jahren nie gemacht haben. Seit einiger Zeit habe ich immer wieder die Forderung aufgestellt, Energie Kreuzlingen solle doch ihr Budget und ihre Rechnungen differenzierter aufschlüsseln und wurde bis heute tatkräftig ignoriert, obwohl es diese Transparenz intern gibt und es kein Aufwand wäre, diese auch öffentlich herzustellen. Beispielsweise im Budget 2023 wäre das auf den Seiten 6 und 7 oder in der Rechnung 2021 auf den Seiten 13 und 14. Es wurde argumentiert, man sei schliesslich ein Unternehmen, das seine Kalkulationen gegenüber seinen Mitbewerbern nicht offenlegen möchte. Es gäbe sonst Wettbewerbsnachteile, wurde mir gesagt. Ich bin mir zutiefst darüber im Klaren, dass es sich hier um ein Missverständnis handelt, welches auch in anderen Politikfeldern rund um Energie Kreuzlingen immer wieder durchschimmert. Energie Kreuzlingen ist kein Unternehmen, sondern es ist Teil der Stadtverwaltung Kreuzlingen. Ein ganz normales, aber natürlich sehr wichtiges Departement. Energie Kreuzlingen ist in weiten Teilen Monopolist, im Gas, im Wasser, im Stromnetz, bei den Normalkunden, also bei uns allen auch beim Strom selbst. Energie Kreuzlingen gehört uns Gebührenzahlern der Stadt. Die einzige Besonderheit von Energie Kreuzlingen liegt darin, dass sie einen eigenen Buchungskreis hat, also eine buchhalterische Ausnahme, das ist alles. Nicht mehr und nicht weniger. Und weil die Rechnungen von Energie Kreuzlingen für die Bevölkerung wichtiger werden, wird auch die Transparenz wichtiger. Wenn ich als natürlicher Monopolist im Gas und Wasser und als regulierter Monopolist im Strom auftreten kann, wird die Transparenz gegenüber den Zwangsabnehmern,

gegenüber den Kunden umso wichtiger. Nicht die Marktkunden sollen im Zentrum dieses Buchungskreises stehen, sondern der Unterhalt der Netze und die Belieferung von uns allen, also der Monopolkunden. Daher bitte ich den Stadtrat, dass meines Erachtens falsche Selbstverständnis von Energie Kreuzlingen, auf dem ihre ablehnende Haltung zu dieser Forderung beruht, zu korrigieren und dem Gebührenzahler die notwendige Transparenz zu gewähren. Es geht in diesem politischen Vorstoss nicht um Politik, es geht einfach nur um die Herstellung von Klarheit, das ist alles.

Der Ratspräsident: Der Stadtrat hat jetzt ein halbes Jahr Zeit, um eine Antwort auf dieses Postulat zu formulieren.

Interpellationen

21. Interpellation Bedingungen für die Subventionierung von Kitas / Begründung

Der Ratspräsident: Ebenfalls an der Sitzung vom 17. November 2022 wurde die Interpellation eingereicht.

GR Wittgen: Das Betreuungsangebot für Vorschulkinder in einer Stadt erfüllt verschiedene wichtige Funktionen. Einerseits erlaubt es einem Teil der Bevölkerung die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, andererseits stellt es aber auch einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar, sowohl durch die Arbeitskraft der Eltern der betreuten Kinder als auch durch die von der Kita angestellten Personen, Mieten, Lebensmittel, Verbrauchsmaterial und so weiter. Es ist also wichtig, dass auch in Kreuzlingen dieses Angebot unterstützt und so weiterentwickelt wird, dass es dem sich wandelnden, vornehmlich steigenden Bedarf angepasst wird. Um der Bedeutung gerecht zu werden, welche die frühkindliche Lebensphase auf die Entwicklung der Kinder hat, muss die Betreuung zudem ein hohes Qualitätsniveau aufweisen. Jetzt steht die Überarbeitung der Leistungsvereinbarungen der Stadt mit verschiedenen Kitas an. Darin werden Subventionen und auch die Bedingungen, die daran geknüpft sind, festgelegt. Das bietet die Chance, die Qualitätssicherung in diesen wichtigen Institutionen einen Schritt weiterzubringen. Die Interpellation Bedingungen für die Subventionierung von Kitas umfasst Fragen zu den drei Teilbereichen Qualität der Betreuung, Arbeitsbedingungen und Elternbeiträge. Dabei ist eine zentrale Frage, ob subventionierte Kitas verpflichtet werden können, bestimmte Vorgaben in den erwähnten Bereichen zu erfüllen. Eine Möglichkeit wäre die Verpflichtung, sich durch ein externes Label wie zum Beispiel Qualikita vom Verband Kinderbetreuung Schweiz auszeichnen zu lassen. Das würde auch die Erfüllung von kontrollierbaren Standards in den Bereichen Betreuung, aber auch bei den Arbeitsbedingungen von Angestellten vorgeben, was eine erwünschte Vereinheitlichung des Betreuungsangebots zur Folge hätte. Ein entscheidender Faktor für die Familien sind ausserdem die Kosten der Kinderbetreuung, die einen grossen Teil des Familienbudgets ausmachen. Eine grössere Unterstützung von Seiten der Stadt ermöglicht es mehr Eltern, wieder ins Berufsleben einzusteigen und wirkt auch dem heute Abend schon viel diskutierten Fachkräftemangel entgegen. Obwohl von Seiten des Kantons ein Vorstoss hängig ist und es bei der Vergabe von Geldern mittelfristige Änderungen geben wird, erachten wir es als wichtig, zum jetzigen Zeitpunkt schon die Weichen so zu stellen, dass das Angebot für familienergänzende Betreuung von Vorschulkindern in Kreuzlingen die Bedürfnisse der Kinder, aber auch jene der Betreuungspersonen und Eltern gleichermaßen erfüllt und als Vorbild gelten kann. Für die Beantwortung bedanken wir uns jetzt schon.

Der Ratspräsident: Auch hier hat der Stadtrat ein halbes Jahr Zeit für die Beantwortung dieser Interpellation.

Verschiedenes

22. Schriftliche Anfrage Leistung von Solaranlage Energie Kreuzlingen über ein Jahr / Eingang

Der Ratspräsident: Die schriftliche Anfrage Leistung von Solaranlage Energie Kreuzlingen über ein Jahr wurde von der SVP-Fraktion eingereicht.

22.1 Motion zur Überprüfung von Art. 65 Abs. 4 zweiter Satz der Gemeindeordnung (GO) der Stadt Kreuzlingen / Eingang

Der Ratspräsident: Die Motion zur Überprüfung von Art. 65 Abs. 4 zweiter Satz der Gemeindeordnung (GO) der Stadt Kreuzlingen wurde von GR Barbara Hummel eingereicht.

22.2 Autobahnanschluss Konstanz B33

GR Brändli: Wie schon in den Januarsitzungen der vergangenen Jahre komme ich halt wieder mit dem gleichen Thema, welches leider immer noch pendent ist und vom Stadtrat, denke ich, langsam aber sicher prioritär behandelt und abgewickelt werden sollte. Der Autobahnanschluss Konstanz B33 vom Autobahnkreuz Hegnau an die Schweizer Grenze wird spätestens 2027 fertiggestellt sein. Meine Frage in der Januarsitzung 2020: Welche Massnahmen plant der Stadtrat und welche Massnahmen sind 2027 umgesetzt und in Betrieb?

Die Verkehrsstudie Hochrhein Bodensee mit Fokus auf den grenzüberschreitenden Strassen- und Strassengüterverkehr liegt seit dem Sommer 2022 vor. Es wurde ein sehr umfangreiches Dokument erstellt. Ich möchte Sie heute Abend um schon fast 22.00 Uhr damit nicht länger quälen oder beschäftigen, sondern nur kurze Informationen Kreuzlingen betreffend weitergeben. Die Schwachstellenanalyse Grenzübergang Konstanz-Kreuzlingen hat ergeben: Überlastung an den Grenzübergängen: Die Infrastruktur der Zollanlagen sind nicht ausreichend, Stau im Zulauf zu den Grenzübergängen. Handlungsfelder: Ableitung der Lastwagen auf Parkplätze im Zulauf des Zolls, Schaffung von Parkräumen für Lastwagen im Zollbereich. Hier sprechen wir vom Tägermoos, die Gemüsebauern werden ihre Freude haben, wenn es weitere Grünflächen für Lastwagen braucht. Schaffung von Parkräumen für Lastwagen im Nachlauf zum Zoll. Das könnte zum Beispiel sein, dass man bei der geplanten Deponie zusätzliche Parkräume bräuchte, es könnte natürlich auch Richtung Frauenfeld oder Richtung Tägerwilen sein. Zusätzliche Fahrstreifen im Zulauf zum Zoll, das heisst Fahrbahnverbreiterungen, einen zusätzlichen Streifen, den es braucht. Wie kommt man auf diese Aussagen? Die Ausgangslage ist folgende: Neben dem Grenzübergang Thayngen stellt der Grenzübergang Konstanz den wichtigsten Übergang zur Schweiz in Fortführung der A81 dar. Die LKW-Prognose lässt eine Zunahme des LKW-Verkehrs in Konstanz von heute ca. 1'200 Lastwagen pro 24 Stunden um 50 % auf 1'800 Lastwagen pro 24 Stunden erwarten. Die Steigerung ist damit deutlich höher als bei Thayngen, wo die hohe Auslastung grössere Steigerungen verhindert. Dadurch kommt es zu Verlagerungen zu anderen Grenzübergängen bei Konstanz. Der Personenwagenverkehr nimmt in Konstanz von 18'000 Personenwagen pro 24 Stunden auf 21'000 Personenwagen pro 24 Stunden zu. Die Situation rund um die Grenzübergänge ist bereits heute insofern problematisch, dass sich in beiden Richtungen Knotenpunkte befinden, die durch den grenzüberschreitenden Verkehr nämlich überstaut werden. Auf schweizerischer Seite ergeben sich Beeinträchtigungen im Kreisverkehr unmittelbar vor dem Zoll. Diese Schwierigkeiten werden wiederum mit Verkehrssteigerungen in Konstanz nochmals verschärft. Aussagen betreffend innerstädtischen Verkehr in Kreuzlingen werden leider nur angedeutet oder man muss zwischen den Zeilen lesen. Aber wenn man die Pläne mit den Verkehrsflüssen anschaut und diese ein bisschen vergrössert, kann man feststellen, dass die Ersteller dieser Studie davon ausgegangen sind, dass die Südumfahrung mit der Spange Bättershausen und dem Zubringer Bottighofen bereits gebaut ist. Davon geht diese Studie aus. Das heisst, weil es natürlich nicht gebaut ist, haben wir in Kreuzlingen einen erheblichen Mehrverkehr. Und es glaubt niemand hier drin ans Christkind und dass da oben einmal etwas gebaut wird. Wir alle hier drin erleben es sicher nicht mehr. Ich vermute, dass es in Kreuzlingen zu gewissen Zeiten einen innerstädtischen Verkehrskollaps gibt, wie man es damals in Chiasso oder in Zürich an der Weststrasse kannte. Das droht uns. Ich denke, der Stadtrat ist gefordert, sich dieser Sache umgehend anzunehmen, denn sonst brauchen wir kein Parkierungsreglement, denn du kannst ohnehin nirgendwo parkieren, und wir brauchen auch keinen Gratisbus oder keinen Bus mehr, denn die können eh nicht mehr frequentieren. Bitte nehmt euch dieser Sache endlich an und setzt um, was ihr für richtig haltet. Es kann nicht sein, dass wir in Kreuzlingen dann den Kollaps haben.

STP Niederberger: Es ist tatsächlich so, dass die Verkehrsstudie Hochrhein Bodensee im August 2022 erschienen ist. Eigentlich hätte sie schon zwei Jahre früher erscheinen müssen, aber man wurde immer wieder vertröstet. Diese Studie betrachtet das ganze Gebiet von der französischen Grenze im Westen bei Basel bis Konstanz am Bodensee. Da gibt es übrigens 68 offizielle Übergänge, davon 14 Übergänge, wo man Handelsware abfertigen kann. Die Studie konzentriert sich vor allem auf die Grenzübergänge, schlägt Massnahmen vor und legt Prognosen dar, mit was für Zunahmen man bis 2040 rechnen muss. Ich war ehrlich gesagt ein bisschen enttäuscht von dieser Studie, ich habe mir definitiv mehr erwartet. Die Verkehrsstudie macht zum Beispiel auch keine Aussagen, was passiert, wenn die B33 2027 bis an die Stadtgrenze von Konstanz erstellt ist. Die Vermutung liegt nahe, dass die Verkehrszunahmen noch grösser sein werden, wenn die Navigationssysteme den schnellsten Weg suchen.

Unser Leiter Tiefbau Sandro Nöthiger hat eine Zusammenfassung von dieser Verkehrsstudie gemacht und daraus ein Fazit gezogen, worüber wir sehr froh sind. Damit hat er eine erste Diskussionsgrundlage geschaffen, welche wir im Stadtrat miteinander besprochen haben. Wir müssen nun wissen, welches die voraussichtlichen konkreten Auswirkungen für Kreuzlingen sind, die 2027 oder auch später auf uns zukommen. Wir haben hier nun verschiedenste Hebel in Bewegung gesetzt. Einerseits muss das zwischen den Städten Kreuzlingen und Konstanz besprochen werden. Wir müssen eine gemeinsame Haltung bekommen, was das für uns bedeutet und was es allenfalls für Massnahmen braucht, damit man es für beide Städte besser machen kann. Das ist bereits angedacht im Planertreffen Kreuzlingen-Konstanz. Wir haben auch entschieden, dass wir vom Stadtrat aus einen Brief an den Regierungsrat des Kantons Thurgau machen werden. Wir möchten klare Aussagen haben, was vom Kanton aus das Fazit ist und wie der Kanton diese Situation einschätzt und was für Massnahmen er zu ergreifen gedenkt. Ein weiterer Punkt, den wir bereits eingefädelt haben, wir hatten letzte Woche ein traditionelles Treffen zwischen Stadtrat, Schulbehördenmitgliedern und Kantonsratsmitgliedern von Kreuzlingen, wo wir verschiedene Themen besprochen haben, unter anderem auch dieses Thema. Ich habe allen Kantonsräten diese Verkehrsstudie und die Zusammenfassung mit dem Fazit zugestellt. Wichtig ist nun, dass diese Diskussionen auf Kantonsebene anfangen. Vielfach wird nur über die BTS gesprochen, GR Salzmann und ich waren dazu an einer Veranstaltung in Amriswil. Es wird alles auf die BTS konzentriert, aber die OLS ist auch noch als Anhängsel da. Von dort her braucht es nun eine Gesamtbetrachtung der ganzen Situation. Da sind wir der Meinung, dass das jetzt zusammen mit dem Kanton erfolgen muss und da sind wir dran. Sobald wir hier ein Ergebnis haben, werden wir dieses auch sehr gern präsentieren.

GR Rüegg: Ich weiss, es gibt eigentlich keine Diskussion, ich möchte trotzdem gern etwas dazu sagen. Ich war als Kantonsrat ebenfalls an diesem Treffen und nehme das auch ernst. Aber ich muss zwei Sachen sagen. Erstens finde ich es interessant, wie man Angst hat, wenn die B33 eröffnet wird. In Konstanz gibt es nach wie vor eine Ampelkreuzung. Ihr wisst, was das heisst, das ist ein Tropfenzähler. Dann hast du gesagt, dass eigentlich der kürzeste Weg gewählt werden soll. Der kürzeste Weg von Nord nach Süd ist nicht über Konstanz, das wird nicht passieren. Aber das Wichtigste für Kreuzlingen: Ich habe das als Kantonsrat bei Andi Heller schon ein paarmal angeregt und werde es weitermachen: Für Kreuzlingen gibt es eine relativ einfache, pragmatische Lösung, indem man verhindert, dass Lastwagen – und von denen reden wir in erster Linie, vor dieser Zunahme haben wir am meisten Angst – wenn sie Richtung Süden oder Richtung Österreich fahren, durch die Stadt Kreuzlingen fahren, sondern dass man diese auf der Autobahn behält. Wie Konstanz sind wir im Vorteil, dass diese Strasse nicht durch die Städte führt. Auch in Konstanz ist es mehr oder weniger am Rand und es ist eigentlich egal, was dort über die Brücke fährt, das tut niemandem richtig weh. Bei uns ist es auch so, dass es eigentlich im Westen auf der Autobahn Richtung Süden geht. Wir müssen verhindern, dass es Verkehr gibt, der Richtung Stadt geht, der in der Stadt und in Botthofen und in Romanshorn nichts verloren hat, sondern irgendwo weit weg vorbeifährt. Hier muss der Kanton etwas unternehmen, denn auf die OLS und auf die BTS werden wir noch eine Weile warten müssen. Es gibt Massnahmen und ich werde mich dafür einsetzen und werde mich nicht mit einer einfachen Antwort zufriedengeben. Das kann man pragmatisch machen.

22.3 Fragen Aufhebung der öffentlichen Hunde-WCs

GR Wittgen: Ich erlaube mir auch noch, mich ganz kurz mit einer Frage an den Stadtrat zu wenden. Am 3. Januar wurde in den Kreuzlinger Nachrichten über die Aufhebung der Hunde-WCs berichtet, was ich grundsätzlich sehr gut nachvollziehen kann. Ich glaube, das ist ein sinnvoller Entscheid und ich bin überzeugt, dass diese Flächen, die aufgewertet werden sollen, für die Natur auch einen Mehrwert bringen werden. In dem besagten Artikel wurde aber auch erwähnt, dass ein Grund für die Aufhebung ist, dass die hygienischen Voraussetzungen in diesen WCs nicht länger tragbar sind und dass viele Hundebesitzer*innen die Hinterlassenschaften ihrer Tiere nicht wegräumen und fachgerecht entsorgen. Das finde ich leider auch zunehmend ausserhalb dieser ehemaligen Hunde-WCs beobachtbar. Beobachtungen, Sinneswahrnehmungen und Rückmeldungen von vielen Dritten zeigen, dass diese auf öffentlichen Rasenflächen, in fremden Gärten oder auf den Trottoirs vermehrt zu finden sind. Deshalb möchte ich gern die Frage stellen, ob als Reaktion auf diesen Artikel ähnliche Rückmeldungen an euch gelangt sind, oder von Mitarbeitenden des Werkhofs, die wahrscheinlich auch betroffen sind, und ob Massnahmen in Planung sind gegen diese Verschmutzung beziehungsweise Pläne zur Sensibilisierung von hundehaltenden Personen.

SR Raggenbass: Wenn der Stadtrat auf den Hund kommt, ist es immer ein spezieller Moment, wenn man sich um Hunde und das, was Hunde verursachen, kümmern muss. In Kreuzlingen gibt es etwa 100 Hundebesitzer, diese haben wir vorher informiert, dass diese Schliessung passieren wird. Von dem her haben wir einige Rückmeldungen erhalten. Durchwegs positiv sind die, die bei mir gelandet sind, dass sie auch die Beobachtungen machen, dass diese WCs nicht mehr so gebraucht werden und leider auch sehr unsauber sind und dadurch die Hygiene schwierig ist. Zur zweiten Frage, was wir rund um diese Hunde-WCs herum auf Rasenflächen, Trottoirs und der Strasse beobachten. Es ist nicht so, dass man sagen kann, dass sich das in den letzten 4-5 Jahren massiv verändert hätte. Es ist leider auf jeden Fall so, dass es viele Hundebesitzer gibt – nicht Hunde – die sich nicht benehmen können und das, was ihr Liebling irgendwo hinterlässt, wegräumen. Zur dritten Frage, was wir machen werden. Es gibt eine stadträtliche Tierschutzkommission, wo auch Leute aus einem Hundebesitzerverein dabei sind. Man hat schon vor vielen Jahren Schilder gemacht, welche bei den verschiedenen Rasenflächen auf dieses Problem hinweisen und auf lustige Art zeigen, man möge die Hinterlassenschaft der Hunde doch bitte wegräumen. Diese Schilder werden nun auf die heutige Zeit upgedatet. Zusätzlich zu diesen Schildern an den bekannten Orten, wo die Hunde gern sind und leider nicht mitgenommen wird, was sie hinterlassen, werden wir noch eine kleine Aktion mit Karten machen. Wir wissen ja, welche Hundebesitzer es sind, wir haben sie registriert, ihnen schicken wir diese Karten, um sie auf nette Art zu sensibilisieren, sich bitte wieder ein bisschen besser zu benehmen. Dafür werden wir auch ein Hundesäckchen beilegen. Wir hoffen, es nützt ein bisschen. Die Polizei patrouillieren lassen, werden wir sicher nicht, sondern wir werden auf die Vernunft appellieren und hoffen, es nützt etwas.

22.4 Besichtigung Flüchtlingsunterkunft Klein-Venedig

STP Niederberger: Ich wurde von einigen Personen aus dem Gemeinderat gebeten, etwas zur Flüchtlingsunterkunft in Klein-Venedig respektive zur erfolgten Besichtigung zu sagen. Diesem Wunsch komme ich sehr gern nach und hoffe, dass ich nicht zu lange werde. Diese Begehung vor Ort in der Flüchtlingsunterkunft hat am 18. Januar stattgefunden, wobei verschiedene Vertreter des Gemeinde- und des Stadtrats sowie auch aus der Verwaltung dabei waren. Ebenfalls waren Nachbarn und Vertreter des Zolls und der Polizei und Sicherheitsdienste anwesend. Ganz kurz noch einmal die Eckpunkte, welche ich bereits an der Dezembersitzung erwähnt habe, die jetzt auch wieder bestätigt wurden: Verantwortlich und Betreiber ist der Landkreis Konstanz, also nicht die Stadt Konstanz. Der Bezug erfolgt jetzt, vor wenigen Tagen sind die ersten Flüchtlinge eingezogen. Es soll bis Ende Mai 2023 dauern, weil anschliessend wieder Veranstaltungen in Klein-Venedig stattfinden, unter anderem Anfang Juli Zucchero. Es gibt Platz für rund 84 Flüchtlinge. Es werden unterschiedliche Nationalitäten anwesend sein, insbe-

sondere geflüchtete Menschen aus der Ukraine. Ab Mai, wenn diese Unterkunft wieder abgebaut werden muss, wird es eine Unterkunft in LKW-Vorstauraum beim Flugplatz geben. Anlässlich der Besichtigung wurden die Ausführungen von Landrat Zeno Tanner und seinem Team gemacht. Anwesend war auch Frau Brumm, Amtsleiterin des Amtes für Migration und Integration im Landkreis.

Zur Besichtigung: Es handelt sich um eine grosse Halle und ich muss Ihnen sagen, für mich war der Eindruck bedrückend. Aus meiner Sicht sind es teilweise menschenunwürdige Zustände und kein einziger von uns möchte dort unten eine längere Zeit ein Bett beziehen oder sich dort aufhalten müssen, aber selbstverständlich ist es immer noch besser, dass man ein Dach über dem Kopf hat. Es sind winzig kleine Zimmer. In dieser Halle wurden Zimmer mittels Absperrgittern abgezäunt, mit einem Vlies belegt. Auf diesen kleinsten Räumen sind sechs Doppelbetten, also zwölf Betten aufgestellt, alle mit einem kleinen Stahlschrank, es gibt null Privatsphäre. Es gibt einen Küchen- und Waschbereich mit einer Reihe von Kochherden, einer Reihe Kühlschränken und einer Reihe von Waschmaschinen. Die Menschen bereiten ihr Essen selbst zu, was ihnen einen Tagesablauf oder eine gewisse Tagesstruktur gibt. Sie kaufen selbst ein, sie kochen selbst, auch weil es aufgrund der unterschiedlichen Nationalitäten unterschiedliche Bedürfnisse gibt. Es gibt WCs und Duschen auf engstem Raum. Ich glaube, die Duschen kann man nicht einmal abschliessen. Da hoffe ich, dass sie das auf unseren Hinweis hin noch eingeleitet haben. Es gibt eine kleine Spielecke für Kinder. Es ist wirklich eine relativ schwierige Situation. Ich empfehle allen, die das nicht gesehen haben, einen Film, den ich zufällig am letzten Sonntag gesehen habe, und zwar im ZDF. Man kann diesen Film in der ZDF-Mediathek schauen, es ist eine Reportage mit dem Titel "Wohin mit den Flüchtlingen?" Die Reportage zeigt, dass verschiedene Städte dieses Problem haben, wo nicht nur eine solche Halle steht, sondern gleich drei oder vier oder fünf Hallen nebeneinander. Da besteht ein Riesenproblem, diese Reportage kann ich sehr empfehlen.

Vor Ort gibt es dauernd einen Sicherheitsdienst und einen Brandschutz. Es wird Sozialarbeit gemacht, der Sozialdienst ist dort, eine Hauswartung, eine Verwaltung wird anwesend sein. Die Flüchtlinge werden mündlich und schriftlich auf ihre Rechte und Pflichten aufmerksam gemacht, was den Grenzübergang betrifft, was man darf und was man nicht darf. Ich habe von Frau Brumm eine E-Mail erhalten, wo sie uns angekündigt hat, dass erste Flüchtende einziehen werden. In den letzten vier Tagen sind rund 144 Personen eingezogen, dabei handelt es sich um Menschen aus der Ukraine. Zwischen dem Landkreis Kreuzlingen, zwischen dem Zoll und den Sicherheitsdiensten wird es grenzüberschreitend eine enge Zusammenarbeit geben, es wird gemeinsame Patrouillen geben, wir werden auch die städtische Patrouille dort unten verstärken. Wir haben auch abgemacht, dass wir ein regelmässiges Monitoring machen, wir werden also vom Landkreis regelmässig Informationen erhalten über den aktuellen Stand und wo es allenfalls Probleme gibt. Das Schöne ist wirklich, dass wir kurze und rasche Wege für Kontaktmöglichkeiten haben. Wir haben die Telefonnummer und den Kontakt von der Person, die zuständig und vor Ort ist. Wir haben im Landkreis sehr gute Kontakte, die Sicherheitsorgane haben direkte Kontakte miteinander. Sollte es Probleme geben, was ich nicht hoffe und auch nicht erwarte, werden wir sehr schnell reagieren können. Ich habe Frau Brumm an die nächste Taskforce-Sitzung der Stadt eingeladen, damit wir sie in dieser Runde auch unterstützen können. Damit wir einerseits die Informationen austauschen und gegenseitige Unterstützungsmöglichkeiten miteinander diskutieren können. Ich hoffe, dass sie an dieser Taskforce teilnehmen kann, damit dieser Kontakt dort besteht. Das ist im Moment der Stand der Lage und ich hoffe und bin eigentlich überzeugt, dass wir das in den nächsten Monaten auch gut meistern werden.

Der Ratspräsident: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen gibt, wünsche ich euch einen wunderschönen Abend.

Sitzungsende: 22.15 Uhr

Beilagen

1. Tischvorlage Traktandum 17.1 Wahlvorschlag Ersatzwahlen in die Kommissionen
2. Tischvorlage 1 Traktandum Totalrevision des Reglements über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund der Stadt Kreuzlingen (Parkierungsreglement) und der Abschreibung der Motion "Zeitgemässes Parkierungsreglement"
3. Tischvorlage 2 Traktandum Totalrevision des Reglements über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund der Stadt Kreuzlingen (Parkierungsreglement) und der Abschreibung der Motion "Zeitgemässes Parkierungsreglement"
4. Schriftliche Anfrage Leistung von Solaranlage Energie Kreuzlingen über ein Jahr
5. Motion zur Überprüfung von Art. 65 Abs. 4 zweiter Satz der Gemeindeordnung (GO) der Stadt Kreuzlingen

Geht an

- Mitglieder des Gemeinderats
- Adressaten gemäss besonderem Verteiler

Für die Richtigkeit:

Der Gemeinderatspräsident

Der Sekretär

Der Vizepräsident

Der Stimmzähler

Sitzung des Gemeinderats vom 26. Januar 2023**Ersatzwahl in die Kommissionen (Traktandum 17.1)**

Von der Fraktion FL/G wird folgender Vorschlag unterbreitet, gültig ab 10. Januar 2023:

Energie Kreuzlingen

Mitglied bisher	Daniel Moos	neu	Edgar Kaeslin
-----------------	-------------	-----	---------------

Geschäftsprüfungskommission

Suppleant bisher	Daniel Moos	neu	Edgar Kaeslin
------------------	-------------	-----	---------------

Kommission Bau und Umwelt

Präsidium bisher	Daniel Moos	neu	Jost Rüegg
Mitglied bisher	Jost Rüegg	neu	Edgar Kaeslin

16. Januar 2023 / Stadtkanzlei

**Totalrevision des Reglements über das Parkieren von Motorfahrzeugen
auf öffentlichem Grund der Stadt Kreuzlingen (Parkierungsreglement)**

Synoptische Übersicht der Anträge des Stadtrats

16. Januar 2023

Tischvorlage 1

	Antrag Botschaft Stadtrat	Antrag Stadtrat (neu)
Titel	Totalrevision des Reglements über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund der Stadt Kreuzlingen (Parkierungsreglement)	Totalrevision des Reglements über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund der Stadt Kreuzlingen (Parkierungsreglement) und Abschreibung der Motion "Zeitgemässes Parkierungsreglement"
Antrag Seite 11, Botschaft	<p>Sehr geehrter Herr Präsident Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Der Stadtrat beantragt Ihnen,</p> <p>der Totalrevision des Reglements über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund der Stadt Kreuzlingen (Parkierungsreglement)</p> <p>zuzustimmen.</p>	<p>Sehr geehrter Herr Präsident Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Der Stadtrat beantragt Ihnen,</p> <p>der Totalrevision des Reglements über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund der Stadt Kreuzlingen (Parkierungsreglement) und der Abschreibung der Motion "Zeitgemässes Parkierungsreglement"</p> <p>zuzustimmen.</p>

**Totalrevision des Reglements über das Parkieren von Motorfahrzeugen
auf öffentlichem Grund der Stadt Kreuzlingen (Parkierungsreglement)**

Tischvorlage 2

Synoptische Übersicht der Anträge der Kommission Allgemeines und Administration

18. Januar 2023

	Antrag Stadtrat		Antrag Kommission AuA	
Art. 4 Parkierungsflächen	5	Für Elektro- und Solarmobile können spezielle Parkierungsflächen gekennzeichnet werden. Deren Nutzung ist Elektro- und Solarmobilen vorbehalten und für andere Fahrzeuge untersagt.	5	Für Elektro- und Solarmobile können vor Ladestationen spezielle Parkierungsflächen gekennzeichnet werden. Deren Nutzung ist Elektro- und Solarmobilen vorbehalten und für andere Fahrzeuge untersagt.
Art. 7		Marginalie "Besondere Bewilligungen (Parkkarten)"		Marginalie " Besondere Bewilligung (Parkkarten) Allgemeine Bestimmungen"
Art. 11 Parkkarte "Hafen Seegarten"	1	Die Parkkarte "Hafen Seegarten" berechtigt zum Parkieren auf den vom Stadtrat zu bezeichnenden Parkierungsflächen im Gebiet Hafen Seegarten.	1	Die Parkkarte "Hafen Seegarten" berechtigt zum Parkieren auf den vom Stadtrat zu bezeichnenden Parkierungsflächen im Gebiet Hafen Seegarten.
	2	Die Parkkarte "Hafen Seegarten" ist Mieterinnen und Mietern eines Wasserliegeplatzes im Hafen Seegarten vorbehalten.	2	Die Parkkarte "Hafen Seegarten" ist Mieterinnen und Mietern eines Wasserliegeplatzes im Hafen Seegarten vorbehalten. <i>(Für den Fall der Annahme dieses Antrags sind im Rahmen einer redaktionellen Korrektur alle nachfolgenden Artikelnummern anzupassen.)</i>
Art. 14 Berechtigungskarte		Marginalie "Berechtigungskarte"		Marginalie "Berechtigungs park karte"
		Aus wichtigen Gründen können für bestimmte Personen und Betriebe (namentlich für Ärzte und Pflegepersonal) Berechtigungskarten abgegeben werden, die von der Bezahlung der Parkierungsgebühren und der Parkierzeitbeschränkung befreien.		Aus wichtigen Gründen können für bestimmte Personen und Betriebe (namentlich für Ärzte und Pflegepersonal) Berechtigungs park karten abgegeben werden, die von der Bezahlung der Parkierungsgebühren und der Parkierzeitbeschränkung befreien.
Art. 16 Motorfahrzeuge und Motorräder	1	Das regelmässige Abstellen von Motorfahrzeugen oder Motorrädern während der Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) auf öffentlichem Grund	1	Das regelmässige Abstellen von Motorfahrzeugen oder Motorrädern während der Nacht (22.00 23.00 bis 06.00 Uhr) auf öffentlichem Grund und öffentlich zugänglichen Flächen im

		und öffentlich zugänglichen Flächen im Nutzungsrecht der Stadt ist bewilligungs- und gebührenpflichtig.		Nutzungsrecht der Stadt ist bewilligungs- und gebührenpflichtig.
Art. 17 Schwere Fahrzeuge und Anhänger	1	Das Abstellen von Gesellschafts- und Lastwagen, Wohnmobilen, Wohnwagen, Anhängern und dergleichen während der Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) auf öffentlichem Grund und öffentlich zugänglichen Flächen im Nutzungsrecht der Stadt ist untersagt.	1	Das regelmässige Abstellen von Gesellschafts- und Lastwagen, Wohnmobilen, Wohnwagen, Anhängern und dergleichen während der Nacht (22.00–23.00 bis 06.00 Uhr) auf öffentlichem Grund und öffentlich zugänglichen Flächen im Nutzungsrecht der Stadt ist untersagt.
Art. 19 Maximalsätze	2	Die Parkierungsgebühr für Parkhäuser und Tiefgaragen beträgt maximal CHF 5.– pro Stunde, maximal CHF 40.– pro Tag, CHF 80.– pro Woche, maximal CHF 160.– pro Monat, wobei die ersten 30 Minuten gebührenfrei sind.	2	Die Parkierungsgebühr für Parkhäuser und Tiefgaragen beträgt maximal CHF 5.– pro Stunde, maximal CHF 40.– pro Tag, maximal CHF 80.– pro Woche, maximal CHF 160.– pro Monat, wobei die ersten 30 Minuten gebührenfrei sind.
	3	Die Gebühr pro Anwohnerparkkarte, pro "Parkkarte Seeufer West" und pro Parkkarte "Hafen Seegarten" beträgt maximal CHF 40.– pro Monat.	3	Die Gebühr pro Anwohnerparkkarte, und pro "Parkkarte Seeufer West" und pro Parkkarte "Hafen Seegarten" beträgt maximal CHF 40.– pro Monat.
	7	Die Gebühr pro Berechtigungskarte gemäss Art. 14 beträgt maximal CHF 50.– pro Monat.	7	Die Gebühr pro Berechtigungs park karte gemäss Art. 14 beträgt maximal CHF 50.– pro Monat.
	9	Die Gebühr für Ausnahmegewilligungen vom Nachtparkierverbot von schweren Fahrzeugen und Anhängern gemäss Art. 17 beträgt maximal CHF 20.– pro Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr).	9	Die Gebühr für Ausnahmegewilligungen vom Nachtparkierverbot von schweren Fahrzeugen und Anhängern gemäss Art. 17 beträgt maximal CHF 20.– pro Nacht (22.00–23.00 bis 06.00 Uhr).

Schriftliche Anfrage der SVP Fraktion

Thema: Leistung von Solaranlage Energie Kreuzlingen über ein Jahr

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident

Sehr geehrte Stadträtin, sehr geehrte Stadträte

Es wird im Moment viel über die Energiestrategie 2050 und eine allfällige Strommangellage und deren Verhinderung diskutiert. Gemäss Geschäftsbericht 2020 haben sieben Anlagen der Energie Kreuzlingen 607 MWh, im Jahre 2021 490 MWh produziert. Um sich selber ein Bild über Leistung der Sonnenenergie, insbesondere deren der Energie Kreuzlingen zu erhalten, stellen sich für die SVP Fraktion folgende Fragen:

1. Wie ist die Leistung der sieben Anlagen die sich im Besitz der Energie Kreuzlingen befinden über die Monate verteilt? Wir hätten gerne eine Aussage über die Monate von Januar 2022 bis zum Januar 2023.
2. Wie beurteilt Energie Kreuzlingen die Leistung ihrer Photovoltaikanlagen über die Wintermonate?

Wir bedanken uns bereits jetzt für die Beantwortung unserer Anfrage.

Für die SVP Fraktion

Fabian Neuweiler



Motion GR Barbara Hummel vom 26. Januar 2023

zur Überprüfung von Art. 65 Abs. 4 zweiter Satz der Gemeindeordnung (GO) der Stadt Kreuzlingen

Der Stadtrat wird beauftragt:

1. Art. 65 Abs. 4 zweiter Satz der Gemeindeordnung der Stadt Kreuzlingen auf seine Rechtmässigkeit überprüfen zu lassen und
2. gegebenenfalls eine sofortige Teilrevision der Gemeindeordnung zu veranlassen, um die Rechtmässigkeit wieder herzustellen.

Begründung

In Art. 65 Abs. 4 erster Satz ist festgehalten, dass Energie Kreuzlingen der Gemeinde (Stadt Kreuzlingen) für die Nutzung von Grund und Boden eine jährliche Abgabe zu entrichten hat. Diese beträgt seit längerer Zeit pro Jahr CHF 500'000.

In Abs. 4 zweiter Satz wird festgehalten, dass diese Abgabe den Endverbrauchern und Endverbraucherinnen als Gebühr auf der Basis ihrer Netznutzung belastet wird.

Diese Änderung ist anlässlich der Totalrevision der GO neu eingeflossen mit dem harmlosen Hinweis «Ergänzung im Sinne der Praxis».

Bei diesen Abgaben handelt es sich nicht um einen Bestandteil der Netznutzungskosten. Sowohl die Stromversorgungsverordnung als auch die Wegleitung der ELCOM halten explizit fest, dass Abgaben und Leistungen an Gemeinwesen nicht in den Netznutzungstarif einfließen dürfen, und ggf. separat auszuweisen sind.

Energie Kreuzlingen ist eine Abteilung der Stadt Kreuzlingen. Energie Kreuzlingen bezahlt der Stadt Kreuzlingen für die Durchleitung zurzeit jährlich CHF 500'000 und verrechnet diese an die Strombezüger weiter, das heisst, die Stadt erhält CHF 500'000, Energie Kreuzlingen bezahlt CHF 0.00, da die Kosten weitergegeben werden und die Strombezüger, welche in aller Regel auch Steuerzahler sind, bezahlen CHF 500'000. Das heisst: Die Steuerzahler finanzieren die Infrastruktur der Stadt Kreuzlingen und bezahlen nun auch noch Miete für das Recht der Nutzung.














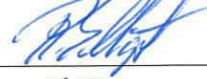






Unserer Ansicht nach ist die Weiterverrechnung der Durchleitungskosten an die Strombezüger in der jetzigen Konstellation nicht zulässig.

GR Barbara Hummel, SVP

Motion GR Barbara Hummel vom 26. Januar 2023

zur Überprüfung von Art. 65 Abs. 4 zweiter Satz der Gemeindeordnung (GO) der Stadt Kreuzlingen

Weitere Gemeinderäte

Name	Vorname	Unterschrift
Herzog	Jiène	
Neuweiler	Fabian	
Schindler	Séverine	
Gremlich	Hansjörg	
Freienmuth	Vincenza	
POZHUŠO	UARO	
Knöpfli	Rene	
Dahinden	Xaver	
Leutenegger	Guido	
Brandtli	Christian	
Keller	Nico	
Ribetti	Fabrizio	
Raschle	Elina	
Schlöpfer	Roger	
Salzmann	Alexander	
Rüegg	Markus	
Engeli	Jörg	
Färber	Vronika	
Kaerlin	Edgar	
Merk	Beni	
Wolfender	URS	