

**Wortprotokoll 3. Sitzung des Gemeinderats Kreuzlingen der Amtsperiode 2023/2027  
22. Legislaturperiode****Donnerstag, 7. September 2023, 19.00 Uhr  
im Rathaussaal**

Anwesend	37 Mitglieder des Gemeinderats 5 Mitglieder des Stadtrats
Entschuldigt	GR Dufner, GR Wittgen, GR Elmar Raschle
Absolutes Mehr	19
Später eingetroffen	–
Vorzeitig weggegangen	–
Vorsitz	GR Fabian Neuweiler
Protokoll	Stadtschreiber Michael Stahl, Lisa Diethelm

**Traktanden****Protokollgenehmigung**

1. Protokoll der Sitzung vom 6. Juli 2023

**Einbürgerungen gemäss Beilage**

2. Avdyli, Valentina
3. Brezger, Björn / Brezger, Liubov
4. Grimm geb. Kremer, Ulrike
5. Hellstern geb. Renz, Sandra / Hellstern, Piet / Hellstern, Nick
6. Helmstätter, Sonja / Helmstätter, Gabriel
7. Malinka, Michael / Malinka, Sonja / Malinka, Mika / Malinka, Mia
8. Scortichini, Rina
9. Shefkiu, Hajri
10. von Sondern, Amelie

**Botschaften**

11. Baurechtsvertrag mit Credit Suisse Anlagestiftung, Kalandersplatz 1, 8045 Zürich, für die Parzelle Promenade West an der Promenadenstrasse, Parzelle Nr. 3178
- 11.1. Wohnbaugenossenschaft Kreuzlingen

Ergänzung zum Baurechtsvertrag vom 12. November 2021 für ein genossenschaftliches Wohnbauprojekt auf der Parzelle 5115 (Baurecht D22784) an der Rieslingstrasse

### **Motionen**

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

### **Postulate**

13. Postulat Heimwegtelefon für die Stadt Kreuzlingen / Stellungnahme
14. Postulat Verkürztes Einbürgerungsverfahren für in der Schweiz geborene und aufgewachsene Menschen bis 25 Jahre / Begründung

### **Verschiedenes**

15. Schriftliche Anfrage Grünstadt Schweiz – Mehr Attraktivität für Kreuzlingen! / Beantwortung
16. Verschiedenes

**Der Ratspräsident** begrüsst die Anwesenden zur heutigen Gemeinderatssitzung.

**Der Ratspräsident:** Geschätzte Damen und Herren, ich begrüsse alle Anwesenden zur heutigen Gemeinderatssitzung. Ich denke, wenn ich die Traktandenliste anschau, machen wir ein bisschen vorwärts.

### **Traktandenliste**

**Der Ratspräsident:** Sie haben gemäss Art. 22 Abs. 2 der GO (Dringlichkeitsantrag) am 2. September 2023 vom Stadtrat eine Botschaft "Ergänzung zum Baurechtsvertrag vom 12. November 2021 für ein genossenschaftliches Wohnbauprojekt auf der Parzelle 5115 (Baurecht D22784) an der Rieslingstrasse" erhalten. Das Büro hat dieser Traktandenliste per Zirkulationsbeschluss am 3. September 2023 zugestimmt. Gibt es Anmerkungen oder Änderungswünsche zur Traktandenliste?

**GR Schulthess:** Gemäss Gemeindeordnung Art. 26 sehe ich keine entsprechende Dringlichkeit dieses Geschäfts. Es wäre tatsächlich gut möglich, das Traktandum in Ruhe an einer nächsten Sitzung zu verhandeln. Und ob die Frist eingehalten ist, müsste man auch noch klären. Ich würde also beliebt machen, diese Baurechtsänderung an einer nächsten Sitzung zu behandeln. Ich beantrage eine Änderung der Traktandenliste, diesen Teil zu streichen und auf eine nächste Sitzung zu verschieben.

**GR Andreas Hebeisen:** Das ist ein unzulässiger Antrag. Der Gemeinderat ist nicht befugt, ein Traktandum von der Traktandenliste zu nehmen. Wir können zwar die Reihenfolge der Traktanden verschieben, aber gemäss Art. 22 Abs. 1 der Gemeindeordnung ist allein das Büro dafür zuständig, die Traktandenordnung festzulegen. Ich bitte, auf diesen Antrag nicht einzutreten, weil es unzulässig wäre, wir dürfen darüber gar nicht befinden. Den Weg, den GR Schulthess beabsichtigt, muss man über Nicht-eintreten oder über eine Rückweisung machen. Ich möchte darum bitten, die Ratsdisziplin aufrechtzuerhalten.

**GR Susanne Raschle:** Die Dringlichkeit des Traktandums 11.1, welches uns am Samstagmorgen per Mail erreicht hat, hat uns erstaunt. Die Vorgehensweise hat in unserer MITTE/EVP-Fraktion einige Fragen aufgeworfen und teilweise auch ein bisschen für Unverständnis gesorgt. Umso wichtiger finden wir es aber, die Beweggründe genauer zu erfahren, weshalb die MITTE/EVP-Fraktion dafür ist, es zu traktandieren und in dieser Sitzung zu behandeln.

**GR Huber:** Wenn es zu einer Abstimmung käme, müssten wir alle in den Ausstand treten, die da einen Anteilsschein haben.

**GR Schulthess:** Als Replik auf die klassische Rechtsanwaltsdiskussion: Wenn etwas nicht dringlich ist, erscheint es gar nicht erst auf dieser Traktandenliste, entsprechend muss man es auch nicht herumschieben. Auf dieser Traktandenliste hat das eigentlich nichts verloren. Ich ändere meinen Antrag insofern, dass es nicht herumgeschoben wird, sondern weil nicht dringlich, gar nicht auf dieser Traktandenliste ist und somit fristgerecht behandelt wird.

**GR Christian Brändli:** Das Formale hat uns Kollege Hebeisen erklärt. Ich denke, es ist richtig, wenn wir diese Botschaft heute diskutieren, dann können gewisse Sachverhalte und Meinungen geklärt werden. Vielleicht kann der Rat sich dann durchringen, einem Rückweisungsantrag stattzugeben, dann sind wir dort, wo Kollege Schulthess es möchte, nämlich in der nächsten oder übernächsten Sitzung. Dann haben wir es nämlich sauber gelöst.

**Der Ratspräsident:** Ich sehe es so, dass das Traktandum bleibt, weil das Büro es per Zirkulationsbeschluss so bestimmt hat. So gehen wir jetzt vor. GR Schulthess, wie GR Hebeisen es gesagt hat, nicht eintreten oder einem Rückweisungsantrag stellen. Die Traktandenliste gilt somit als genehmigt.

### **Protokollgenehmigung**

1. Protokoll der Sitzung vom 6. Juli 2023

### **Abstimmung**

Das Protokoll wird mit 35 Ja-Stimmen bei 2 Enthaltungen genehmigt.

### **Einbürgerungen gemäss Beilage**

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

2. Avdyli, Valentina

### **Entscheid**

Avdyli, Valentina wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

3. Brezger, Björn / Brezger, Liubov

### **Entscheid**

Brezger, Björn / Brezger, Liubov wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

4. Grimm geb. Kremer, Ulrike

### **Entscheid**

Grimm geb. Kremer, Ulrike wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

5. Hellstern geb. Renz, Sandra / Hellstern, Piet / Hellstern, Nick

### **Entscheid**

Hellstern geb. Renz, Sandra / Hellstern, Piet / Hellstern, Nick wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

6. Helmstätter, Sonja / Helmstätter, Gabriel

### **Entscheid**

Helmstätter, Sonja / Helmstätter, Gabriel wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

7. Malinka, Michael / Malinka, Sonja / Malinka, Mika / Malinka, Mia

**Entscheid**

Malinka, Michael / Malinka, Sonja / Malinka, Mika / Malinka, Mia wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

8. Scortichini, Rina

**Entscheid**

Scortichini, Rina wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

9. Shefkiu, Hajri

**Entscheid**

Shefkiu, Hajri wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

10. von Sondern, Amelie

**Entscheid**

von Sondern, Amelie wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

**Botschaften**

11. Baurechtsvertrag mit Credit Suisse Anlagestiftung, Kalandplatz 1, 8045 Zürich, für die Parzelle Promenade West an der Promenadenstrasse, Parzelle Nr. 3178

**Eintreten** ist unbestritten.

**GR Andreas Hebeisen, Präsident AuA:** In der Kommissionssitzung am 23. August 2023 waren neben den Kommissionsmitgliedern der Stadtpräsident, der Stadtschreiber, RA Rolf Bickel, der die Stadt juristisch beraten hat, Thomas Schai von der Omera AG, der die Baubegleitung macht, sowie Murat Saydam von der CS Asset Management AG als Vertreter der Anlagestiftung anwesend. Ich verweise auf die Botschaft und werde nachfolgend lediglich einige Hauptpunkte aufzeigen, welche in der Kommission inhaltlich zusätzlich zur Botschaft erörtert wurden. Logisch, bei diesen Wirrnissen und dem Presse Sturm um die CS wurden die Stellung sowie die Anlagestrategie der Credit Suisse Anlagestiftung, die mit eurer Zustimmung hier Baurechtsnehmerin werden soll, erörtert. Hierzu findet ihr schon Angaben in der Botschaft (Ziff. 3, Seite 3 und 4). In der Kommissionssitzung wurde nachgefragt, was mit dieser ganzen CS-Geschichte und insbesondere mit dem Schicksal der CS Anlagestiftung sei. Der Vertreter der CS Anlagestiftung sagte klar, dass dies eine unabhängige Gesellschaft ist und nicht zur CS-Gruppe gehört. Die Anleger seien externe Vorsorgeeinrichtungen, welche auch den Stiftungsrat bilden und die CS habe keinen direkten Einfluss auf die Strategie dieser Stiftung. Weiter wurde nachgefragt, was für eine Strategie die CS Anlagestiftung betreffend der Liegenschaften habe. Der Vertreter antwortete, das Ziel sei, die Vorsorgegelder nachhaltig und auf lange Sicht zu investieren. Das bedeute auch, dass man die Mieten nicht unbedingt ausreizen würde, keine Luxussanierungen mache und keine Luxusliegenschaften erwerbe, sondern man strebe einen zeitgemässen, mittleren bis leicht höheren Ausbaustandard an. Auch Sanierungen sollen dementsprechend sozialverträglich gemacht werden. Projektstudie (Botschaft, Seite 4 Ziff. 4): In der Kommission wurde moniert, dass der Botschaft nur ein kleiner Auszug aus der Projektstudie (ein paar schöne Fotos Beilage 7) beigelegt war und in der Botschaft lediglich zusammenfassende Umschreibungen dazu vorhanden waren (Seite 4 bis 7, Ziff. 4.1 bis 4.6). In der Folge habt ihr auf Verlangen der Kommission mit E-Mail vom 28. August 2023 via Fileshare diese Projektstudie noch erhalten. Ein zentraler Punkt in der Diskussion in der Kommission war, ob

diese Projektstudie, welche ihr nachträglich noch erhalten habt, dann tatsächlich auch so umgesetzt werde oder ob das Gebäude letztlich ganz anders aussehen werde als auf diesen schönen Fotos, welche im Anhang zur Botschaft enthalten sind. Hier geht es auch darum, ob das Nutzungskonzept, das Freiraumkonzept und der öffentliche Zugang so umgesetzt werden. Von Exekutivseite wurde gesagt, schon der Gestaltungsplan lasse nur einen kleinen Spielraum offen. Von juristischer Seite wurde auf den Baurechtsvertrag Seite 3, Ziff. 3 verwiesen, der die Projektstudie «in der Grundkonzeption» als verbindlich erkläre, allerdings Änderungen im Rahmen der Detailprojektierung zulasse. Der Vertreter der Anlagestiftung erklärte, die Inhalte der Projektstudie in der Grundkonzeption seien das Minimum, welches man anstrebe. Das Ziel sei, an dieser Projektstudie anzuknüpfen, damit es dann ungefähr so aussieht wie auf den Fotos. Betreffend Anknüpfung an der Projektstudie, wie es vom Vertreter der Anlagestiftung gesagt wurde – Sicherstellung der öffentlichen Bereiche, Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit – verwies STP Niederberger wiederum auf den Gestaltungsplan, versicherte aber zudem, man werde auch das Freiraumkonzept in den wesentlichen Teilen im Rahmen der Genehmigung des Baurechtsvertrags durchsetzen. Der Baurechtsvertrag Seite 3, Ziff. 4 billigt dem Stadtrat das Recht zu, dass Bauprojekte genehmigt werden müssen. Unabhängig vom Baubewilligungsverfahren ist im Baurechtsvertrag das Recht und die Pflicht, dass Bauprojekte zu überprüfen, ob eingehalten wird, was in der Kommission zugesagt worden ist. Ein weiteres Thema war eine gemischte Nutzung im Zusammenhang mit der Verhinderung von Luxuswohnungen. Dazu steht in der Botschaft, dass keine Kleinwohnungen gebaut werden sollen. Auch hier erhielten wir vom Stadtpräsidenten die Zusicherung, dass darauf geachtet werde, wenn es um die baurechtsvertragliche Genehmigung des Bauprojekts gehe, dass das auch eingehalten wird. Baurechtszins (Botschaft Ziff. 5): Ab Grundbucheintrag bis zur Bezugsbereitschaft ist ein Baurechtszins von 50 % gemäss Referenzzinssatz und Zuschlag geschuldet. Auf der jetzigen Grundlage wären das CHF 33'800 – das kann sich ändern. Ab Bezugsbereitschaft werden während fünf Jahren 100 % auf dieser Berechnungsgrundlage geschuldet, das wären CHF 67'600. Und ab dem 6. Kalenderjahr ein partizipativer Baurechtszins zu 100 %. Hier hat interessiert, nach welchen Berechnungskriterien und in welcher Höhe dieser Baurechtszins nach Basler Modell festgelegt werden solle. Mit dem Protokoll der Kommissionssitzung wurden die Erläuterungen der Wüest und Partner AG vom 28. August 2023, welche die CS Anlagestiftung mietvertraglich begleiten, nachgeliefert. Gemäss der derzeitigen und derzeit bekannten Berechnungsgrundlagen würde sich so ab dem 6. Jahr nach Bezugsbereitschaft ein Baurechtszins von CHF 93'941 berechnen (Beilage 2 zum Protokoll Seite 3). Da hat sich die Anlagestiftung stark zum Fenster hinausgelehnt, was wir sehr begrüssen. Ich möchte nicht sagen, dass das für die Zukunft verbindlich ist, aber eine gewisse Grössenordnung brauchen wir politisch allemal. Ein Kommissionsmitglied stellte fest, dass die Berechnungsformel in der Botschaft (Seite 8 oben) nicht mit derjenigen im Baurechtsvertrag (Seite 6 oben) übereinstimmt. Der Stadtschreiber wies darauf hin, dass die richtige Berechnungsformel sich nicht in der Botschaft, sondern im Baurechtsvertrag findet. Baurechtsvertrag/Tischvorlage: Zu den Änderungsvorschlägen zu Ziff. 5.5 kann ich sagen, dass es sich nicht um inhaltliche Änderungen gegenüber dem Baurechtsvertrag handelt. Bei Querverweisen gibt es manchmal Verwirrungen, worauf und in welcher Form verwiesen wird. Dies ist lediglich eine Klarstellung, wie diese Verweise zu verstehen sind. Es ist erläuternd, nicht abändernd. Ziff. 8 Unterbaurecht: Der Vertreter der Baurechtsnehmerin erklärte – auch da haben sie sich weit hinausgelehnt –, das Konzept sei auf Mietwohnungen ausgerichtet. Ein Mitglied der Kommission fragte, ob sie bereit wären, eine Klausel in den Baurechtsvertrag aufzunehmen, wonach kein Stockwerkeigentum oder Miteigentum begründet werden könne. Damit war der Vertreter der Baurechtsnehmerin einverstanden, deshalb wurde das aufgenommen. In Ziff. 5.1 geht es um die Kosten für die Vermittlung, das ist ein Nebenpunkt, welchen man der Vollständigkeit halber noch hineingenommen hat. Ich gehe davon aus, dass die Baurechtsnehmerin diesen Änderungen zugestimmt hat und wir daher davon ausgehen können, dass das so vereinbart wird. Zuhanden des Protokolls Kopfnicken des Stadtpräsidenten. Abschliessend möchte ich ein Sträuschen winden, und zwar unseren Exekutivvertretern, dem Stadtschreiber und dem Stadtpräsidenten, aber auch dem Vertreter der Anlagestiftung. Es war nämlich ein gehöriges Stück Arbeit, in dieser kurzen Zeit bis zu den Fraktionssitzungen die Berechnungen des hypothetischen Mietzinses nach den jetzigen Berechnungsgrundlagen nach Basler Modell zu erstellen. Zuerst sagten sie, es würde möglicherweise nicht klappen, nun hat es doch geklappt, dafür möchte ich mich herzlich bedanken. Das ist für euch

eine nicht unwesentliche Entscheidungsgrundlage. Die Kommission hat dem Baurechtsvertrag mit diesen Änderungsvorschlägen gemäss Tischvorlage mit 6 Ja bei 2 Enthaltungen zugestimmt.

**GR Schindler:** In Bezug auf die Diskussion während der letzten Kommissionssitzung und die Informationen von Herrn Saydam möchte ich am Anfang einen wichtigen Punkt hervorheben: GR Hebeisen ist zwar bereits darauf eingegangen, aber ich sage das trotzdem auch nochmals. Es wurde klargestellt, dass die CS Gruppe keine direkte Handhabe über die CS Anlagestiftung hat und wir hoffen, auch keine indirekten Einflüsse. Aufgrund der jüngsten Ereignisse ist eine gewisse Skepsis sicher angebracht. Wir begrüssen grundsätzlich das vorgestellte Projekt. Insbesondere da Kreuzlingen einen Mangel an Hotelbetten hat, ist die Idee, an dieser Lage ein Hotel zu integrieren, sicher interessant. Bei den Wohnungen muss man sich einfach bewusst sein, dass die Mieten im oberen Preissegment sein werden und die angestrebten Familienwohnungen, wie von einigen gewünscht wird, sicher wohl eher nur die Gutbetuchten leisten können. Auch die geplante Tiefgarage wirft Fragen auf. Ist das in Seenähe so realisierbar oder kommen dann noch einige Überraschungen auf die Projektleiter zu? Wir hoffen es nicht. Das vorgeschlagene Baurechtszinsmodell nach dem Basler Modell wird von unserer Fraktion akzeptiert, aber es bleiben doch noch einige Wünsche offen, welche in Zukunft berücksichtigt werden sollten. Eine Diskussion über die Anrechnung von 40 % der Teuerung, ähnlich wie bei den Mietzinsen, ist unserer Meinung nach angebracht. Der aktuelle Landpreis und der Referenzzinssatz spiegeln nicht unbedingt die tatsächliche Teuerung wieder. Die Tatsache, dass die Leerstände vom effektiven Nettoertrag abgezogen werden, wird mit dem Risiko des Hotels begründet. Wir sind der Ansicht, dass nur das Hotel in die Berechnung einbezogen werden sollte. Das unternehmerische Risiko für Leerstände von Wohnungen und Gewerberäume sollte nicht bei der Stadt liegen. Wir sind uns sicher, dass es Einsparungen zu diesem Projekt geben wird. Dass die Baurechtsnehmerin bei Einsparungen keinen Baurechtszins bezahlen muss, findet unsere Fraktion nicht optimal gelöst. Des Weiteren wurde in der Kommission Kritik geäussert, dass der Nettoertrag jedes Jahr neu berechnet wird. Wir finden auch, dass dies ein zu hoher Verwaltungsaufwand ist und die Berechnungsgrundlage potenziell für beide Parteien einen Streitpunkt darstellen kann. Insbesondere wenn die Boden- und Substanzwerte nur alle zehn Jahre neu bewertet werden, würde unserer Meinung nach eine Berechnung alle drei Jahre reichen. Trotz diesen kritisierten Punkten ist die Fraktion der Meinung, dass das Projekt ein Mehrwert für Kreuzlingen sein kann. Die SVP-Fraktion stimmt dieser Botschaft zu.

**GR Zülle:** Die MITTE/EVP-Fraktion hat die Botschaft auch diskutiert. Das Projekt ist ein Sammelsurium aus diversen Elementen wie einem Hotelbetrieb, mittleren bis grösseren Wohnungen explizit für Familien, ausserdem sind ein ökologisches Gebäudekonzept sowie genügend Frei- und Grünflächen das Ziel. Nach Vorgaben des Stadtrats muss vieles unter einen Hut gepackt werden, und das wiederum bemerkt man im Baurechtsvertrag, weil es dort zu einigen Kompromissen geführt hat. Trotzdem findet die Fraktion, dass jetzt ein Projekt entstanden ist, welches vielen Anspruchsgruppen gerecht wird und einen Mehrwert für alle darstellt. Bei einer Enthaltung stimmt die Fraktion der Botschaft zu.

**GR Knöpfli:** In der FDP-Fraktion wurde die vorliegende Botschaft und der Baurechtsvertrag auch unter die Lupe genommen. Wir nehmen das als gelungenes Projekt wahr und schauen den Baurechtsvertrag als ein faires und partnerschaftliches Resultat vieler Verhandlungen an. Auch das Verhältnis von Wohnen zu Gewerbe scheint uns besonders an dieser Lage vernünftiger als umgekehrt, was aber gemäss Zonenplan auch möglich gewesen wäre. Das Projekt ist einerseits vom Umfang her, aber auch wegen des Gewerbeanteils, insbesondere wegen des gewünschten Hotelbetriebs sicher alles andere als ein 08:15-Projekt im Zusammenhang mit Baurecht. Dass man bei dieser Ausgangslage nicht einfach einen Musterbaurechtsvertrag "copy and pasten" kann, liegt auf der Hand. Wenn man etwas Besonderes haben will, muss man halt auch etwas geben. Deshalb hat es in diesem Baurechtsvertrag verschiedene Punkte, welche vom gewohnten Standardvertrag abweichen. Diese sind für uns aber allesamt klar und stimmig, inklusive den Änderungen gemäss Tischvorlage. Insbesondere die Berechnung des Baurechtszinses ist mit dem Basler Modell Neuland, welches wir hier betreten. Natürlich ist es nicht auf den allerletzten Franken im Voraus berechenbar und schon gar nicht mit einem Vorlauf von sechs Jahren. Aber dieses Modell ist auch andernorts im Einsatz und funktioniert dort auch. Wenn man beim Modell zu 100 Prozent auf den Franken Genauigkeit haben will, macht man am besten gar nichts und trifft dafür CHF 0, und das hinter dem Komma auch gleich noch. Eine Überlegung haben wir aber noch, eher

um dem Stadtrat für künftige Baurechtsausschreibungen mitzugeben. Wenn man alles durchliest und studiert, könnte man der Meinung sein, dass die städtebauliche Komponente das alleinseligmachende ist. Einige von uns könnten sich aber auch vorstellen, der finanziellen Komponente auch ein bisschen Bedeutung zukommen zu lassen. Zum Beispiel könnte man den Zuschlag der Stadt in der Zinsberechnung, im vorliegenden Fall 0.75%, quasi als Wettbewerb offerieren lassen. Und wenn jemand bereit ist, 1 % zu bezahlen, sollte sich das in der Gesamtbeurteilung auch ein bisschen bemerkbar machen. Aber bitte nicht falsch verstehen, das Projekt selbst soll und muss der wichtigste Teil des Ganzen sein. Die FDP-Fraktion wird dieser Botschaft einstimmig bei vorläufig einer Enthaltung zustimmen.

**GR Merk:** Die FL/GLP-Fraktion hat den Baurechtsvertrag mit der Credit Suisse Anlagestiftung eingehend beraten. Alle eingereichten Projekte für die Parzelle an der Promenadenstrasse wurden verglichen und mit dem Fokus auf städtebauliche und architektonische Aspekte geprüft. Die Stadt hat hier aus unserer Sicht zu Recht und sinnvollerweise relativ viele Vorgaben gemacht, und das Projekt Arche scheint aus unserer Sicht viele dieser Aspekte sehr gut abzudecken. Uns gefällt das Objekt mit den Mehrgenerationenwohnungen, den Alterswohnungen, Familienwohnungen, der Kita, dem Versuch mit einem kleinen Hotelbetrieb und dem Konzept, Synergien zwischen Wohnraum und Gewerbefläche nutzen zu können. Das Freiraumkonzept mit den – zumindest sieht es so aus – beschatteten Grünflächen, die dann teilweise auch öffentlich zugänglich sind und vielseitig nutzbare Bereiche bieten, scheint uns attraktiv und zu diesem Standort passend. Wir haben die Zusage von Baurechtsnehmerseite und vom Stadtrat gehört, dass sich an dieser Grundkonzeption nicht mehr viel ändern wird und der Gestaltungsplan sowieso relativ eng gefasst ist und sind darum gespannt auf die konkrete Umsetzung dieses Projekts. Dass mit der Grundidee dieses Basler Modells Baurechtsnehmer und Baurechtsgeber gleichberechtigte Partner sind und somit sowohl Risiko als auch Rendite geteilt werden, leuchtet unserer Fraktion ein und wir werden deshalb der vorliegenden Botschaft einstimmig zustimmen.

**GR Müller:** Die SP/GEW/JUSO-Fraktion sagt zu diesem Baurechtsvertrag ja aber. Erst einmal, warum ja? Das vorgesehene Projekt ist architektonisch und städtebaulich überzeugend. Es passt sich gut in den Ort ein und kann als Beispiel für eine hochwertige Verdichtung dienen. Auf den Aussenflächen und Dachflächen werden ökologisch wertvolle Flächen geschaffen. Es gibt auch einen öffentlichen Spielplatz zur Promenade gegen Norden und im Osten kleine öffentliche Plätze. Warum das öffentliche Nutzungsrecht von Teilbereichen der Aussenfläche nicht im Baurechtsvertrag explizit als Bedingung aufgenommen und auch keine Dienstbarkeiten vereinbart worden sind, ist für uns nicht ganz nachvollziehbar. Immerhin schliessen wir einen Vertrag über 77 Jahre ab. Da wäre ein bisschen mehr Klarheit und Verbindlichkeit in solchen Fragen wünschenswert. Uns wurde auf Nachfrage aber versichert, dass die ökologischen und öffentlichkeitswirksamen Qualitäten des Projekts darüber gesichert werden, dass die Projektstudie ein integrierender Bestandteil des Vertrags bildet und während der ganzen Vertragsdauer bauliche Veränderungen eine schriftliche Genehmigung der Stadt benötigen. Wir möchten betonen, dass hier ein kritischer Blick und ein Beharren der Stadt im Bewilligungsverfahren sehr wichtig sind. Jetzt komme ich zum eigentlichen Aber: Wir vergeben hier öffentliches Land im Baurecht, ohne dass wir einen ganz klaren öffentlichen Nutzen daraus ziehen. Unserer Meinung nach ist Land, welches im Besitz der Stadt ist, unser Handlungsspielraum. Wir müssen es so einsetzen, dass darauf entweder direkt öffentliche Aufgaben erfüllt werden können oder dass wir anderen ermöglichen, öffentliche Interessen zu bedienen. Ein sehr dringendes öffentliches Interesse in Kreuzlingen ist bezahlbarer Wohnraum. Ich wage zu behaupten, dass das nur darum noch nicht viel präsenter in der Kreuzlinger Politik ist, weil im Gemeinde- und im Stadtrat der Anteil von Mietenden eine kleine Minderheit ist. Wir bilden damit die gesellschaftliche Realität, wo eine Mehrheit Mietende sind, nur ungenügend ab. Für diesen Baurechtsvertrag wurde es verpasst, von vornherein auf einen gemeinnützigen Wohnbauträger zu bestehen, der auf Dauer deutlich tiefere Mieten sichern würde. Die CSA muss zwangsläufig Gewinn erzielen, dazu ist sie als Vorsorgeeinrichtung verpflichtet. Um dieser Botschaft zuzustimmen, möchten wir heute vom Stadtrat eine klare Zusage, dass er seine Legislaturziele richtig in Angriff nimmt, Massnahmen für einen bezahlbaren Wohnraum zu treffen. Unter anderem muss das bei künftigen Baurechtsverträgen von Anfang an mitgedacht werden. Uns ist klar, dass wir gerade anschliessend über ein Genossenschaftsprojekt entscheiden werden, welches von der Stadt schon unterstützt wird. Die WeBeGe ist ein sehr guter Start und ein tolles Projekt. Ich hoffe, es findet heute Abend Unterstützung. Aber es

ist halt doch nur ein kleiner Anfang. Wenn wir uns jetzt nicht um preisgünstigen Wohnraum kümmern, fällt uns das früher oder später auf die Füsse. Wir müssen uns jetzt entscheiden, ob wir Richtung Wien oder Richtung München gehen. Beides sicher sehr schöne Städte. Ein grosser Unterschied ist, dass München vor zehn Jahren seine gemeinnützigen Wohnungen verkauft hat und sie jetzt teilweise zum vierfachen Preis zurückkauft. Wohnraum für Leute mit kleinerem bis mittlerem Einkommen ist dort fast nicht mehr zu finden. Ganz anders in Wien, wo ein grosser Anteil an gemeinnützigen Wohnungen für günstige Mieten für Wohnraum und Gewerbe sorgt.

**GR Schulthess:** Wenn man sich genauer mit der Webseite der CS Anlagestiftung beschäftigt, sieht man, dass diese der Credit Suisse Asset Management untergeordnet ist. Also allzu selbstständig würde ich diese Firma nicht sehen, auch wenn sie vermutlich im juristischen Sinn selbstständig ist. Aber auch der Firmeneintrag im Handelsregister, wo in Klammern Schweiz steht, weist darauf hin, dass es nicht eine rein schweizerische Gesellschaft ist, sondern ein Landesableger. Unabhängig davon wäre für mich persönlich nicht mehr allzu viel Goodwill übrig für die Firmengruppe Credit Suisse, weil sie sich durch die Enteignung der Aktionäre ziemlich unstatthaft gemacht hat. Auf den Baurechtsvertrag möchte ich nicht eingehen. Was ich ein bisschen schwierig finde, ist eine Zwangsverordnung oder anders gesagt eine planwirtschaftliche Verordnung eines Hotels, wo man jetzt schon sieht, dass die Anlagestiftung dieses Hotel nicht betreiben möchte. Ich glaube nicht, dass es eine gute Idee ist, einem Wirtschaftsteilnehmer aufzuoktroieren, wie er wirtschaften muss. Ausserdem haben wir doch einiges an BVG-betriebene oder Rentenkassenbauten in der Stadt. Ich bin mir nicht sicher, ob wir jeden Dreieckswinkel der Stadt mit Pensionskassenbauten zubauen müssen. Und abschliessend wundert es mich, dass die Leute, die im letzten Traktandum der heutigen Sitzung "Grünstadt, Grünstadt, nicht alles zubauen" sagen, bei diesem Traktandum hier zustimmen, dass man das zubaut. Wir brauchen kein Label Grünstadt, wir brauchen freigehaltene Flächen. Da wundert mich diese unklare Haltung derjenigen Leute, die da städtebaulich ein bisschen freihalten wollen. Ich werde mir also herausnehmen, diesem Baurechtsvertrag nicht zuzustimmen.

**Materielle Beratung** – die Botschaft wird seitenweise durchberaten.

#### **Botschaft Kapitel 5.2, Baurechtszins**

**STP Niederberger:** Ich möchte beim Baurechtszins darauf hinweisen, dass der Referenzzinssatz inzwischen 1.5 % beträgt. Das wird natürlich automatisch neu berechnet. Das heisst, dass wir beim Baurechtszins 100 % CHF 76'050 und beim Baurechtszins 50 % CHF 38'025 haben.

**GR Salzmann:** Ein dickes Lob an den Stadtrat für dieses Modell. Das ist sehr logisch, sehr gut, wendet das in Zukunft möglichst oft an. Zu dem, was GR Knöpfli gesagt hat, Zuschlag der Stadt Kreuzlingen 0.75 %, wo man die Zahlungsbereitschaft der fünf Baurechtsinteressenten hätte abfragen können, was ihr nicht gemacht habt: Wie steht ihr zu dieser Idee, die GR Knöpfli geäussert hat? Ich wäre froh um eine Antwort, damit wir uns in Zukunft auch finanziell optimieren können. Denn Gemeinderat und Stadtrat sind nicht nur sparsam unterwegs, also müssen wir auch schauen, das Geld hereinkommt.

**STP Niederberger:** Ihr kennt alle das alte Berechnungsmodell des Baurechtszinses mit der ersten variablen Hypothek der TKB und einem Zuschlag. Diese variable Hypothek gibt es nicht mehr, also mussten wir ein neues System finden. Einerseits gibt es das System mit dem Referenzzinssatz, welches wir beim Baurechtsvertrag Bahnhof Bernrain zum ersten Mal angewendet haben. Hier versuchen wir jetzt zum ersten Mal, das Basler Modell anzuwenden und damit auch Erfahrungen zu sammeln. Hier speziell mit der etappierten Berechnungsweise. Früher war es so, dass der Baurechtszins erst zu laufen begann, wenn eine rechtskräftige Baubewilligung vorlag. Man hat den Baurechtsvertrag eingetragen, dann lief noch kein Baurechtszins. Irgendwann gab es eine rechtskräftige Baubewilligung, ab diesem Moment lief der Baurechtszins. Hier, das ist vielleicht eine Antwort auf das Votum der SVP, konnte man sich darauf einigen, dass der Baurechtszins zu 50 % bereits von Anfang an ab der Eintragung läuft. Dann ist man entgegengekommen, falls es Einsprachen geben sollte, setzt man aus und wenn die Einsprachen abgeschlossen sind, geht es natürlich wieder weiter. Wie gesagt, wir sind am Erfahrungen sammeln und werden die Komponente mit dem wirtschaftlichen Teil sicher anschauen und probieren, bei einem nächsten Baurechtszins einzubeziehen. Einerseits also die wirtschaftliche Komponente, andererseits aber

auch die städtebauliche/gestalterische Komponente einzubeziehen und so eine gute Lösung zu erreichen.

#### **Botschaft Kapitel 5.3, Besondere Vertragsbestimmungen (Beilage 11)**

**Der Ratspräsident:** Auf Seite 8 im zweituntersten Satz müssten die Begriffe Baurechtsnehmerin und Baurechtsgeberin vertauscht sein.

#### **III. Baurechtsbestimmungen, Ziffer 5.5 Mindestbaurechtszins (Seite 7)**

**Der Ratspräsident** verweist auf die Tischvorlage.

#### **Abstimmung**

Der Antrag des Stadtrats wird mit 36 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

#### **III. Baurechtsbestimmungen, Ziffer 8. Unterbaurecht (Seite 9)**

**Der Ratspräsident** verweist auf die Tischvorlage.

#### **Abstimmung**

Der Antrag des Stadtrats wird mit 36 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

#### **V. Schlussbestimmungen, Rechtspflege, Anwendbares Recht, Ziffer 5.1 Vermittlung (Seite 14)**

**Der Ratspräsident** verweist auf die Tischvorlage.

#### **Abstimmung**

Der Antrag des Stadtrats wird mit 36 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

#### **Rückkommen**

**GR Christian Brändli:** Es ist eine sehr umfangreiche Botschaft, ich möchte trotzdem darauf hinweisen, hier geht es auch wieder um 5500 m<sup>2</sup> landwirtschaftlich genutzte Fläche. Ein Bauer, der bestehen will, braucht etwa 40'000 m<sup>2</sup>, also geht da einem Bauern wieder ein Achtel seiner Fläche weg. Es steht nichts drin zu einem allfälligen Realersatz auf städtischem Gebiet. Ich denke, damit sollten wir uns schon auch einmal beschäftigen. Wollen wir gar keine Landwirtschaft mehr auf Kreuzlinger Boden? Oder machen wir es dann wie ein Staatsbetrieb, der einfach im Ausland Boden kauft, damit sie Ausgleichsflächen haben? Oder ist das auch das Bestreben des Stadtrats? Dann könnten wir nämlich bei Guido Leutenegger anklopfen, unserem Reisbauern in Brandenburg und sich dort einkaufen. Spass beiseite, damit müsst ihr euch wirklich auch einmal beschäftigen. Schon beim Döbeli haben wir Landwirtschaftsfläche weggegeben, hier wieder, es wird immer weniger. Wie will man dem entgegenen? Macht euch dazu doch bitte einmal Gedanken, das ist einfach ein Hinweis.

**STP Niederberger:** Wir haben die Zonenplanung abgeschlossen. Wir haben einen jahrelangen Prozess hinter uns, in dem wir ein neues Baureglement und einen neuen Zonenplan erarbeitet haben. In diesem Zonenplan werden Flächen für die Landwirtschaft festgelegt und es werden Flächen festgelegt, welche man als Bauzonen nimmt. Der Zonenplan ist am 1. September in Kraft getreten. Sonst muss man bei einer nächsten Zonenplanrevision entsprechende Massnahmen treffen.

**GR Salzmann:** Ich habe noch eine Frage an den Stadtrat. Warum hat der Stadtrat die Baurechtsnehmerin gezwungen, ein Hotel zu erstellen? Eine solche Planwirtschaft senkt die Zahlungsbereitschaft von potenziellen Baurechtsnehmern. Wenn wir unbedingt ein Hotel in der Stadt brauchen, dann werden wir einen Investor finden, der das selber und aus eigenem Antrieb erstellen wird. Warum macht ihr so etwas?

**STP Niederberger:** Man hat niemanden gezwungen. Grundsätzlich konnten sie eine Projektstudie eingeben. Vorhin hat jemand gesagt, was wir anscheinend gefordert hätten, was dort alles untergebracht werden müsse. Wir haben einen Gestaltungsplan und in diesem Gestaltungsplan wird festgelegt, dass man 80 % Wohnen und 20 % Gewerbe machen kann. Wie dieses Gewerbe genutzt wird, blieb jedem Interessenten frei. Wir schauten dann die Projekte in einer Arbeitsgruppe, wo auch Vertreterinnen und Vertreter der Fraktionen dabei waren, an und daraus kam die Idee, dass das für ein Hotel ein idealer Standort wäre. Wir haben das dann im Stadtrat besprochen und es auf Wunsch weitergegeben. Aber

es war nicht ein Hauptausgangspunkt, ob es zu einem Vertrag kommt oder nicht, sondern man hat es mit den Interessenten angeschaut. Die meisten hatten von sich aus schon ein Hotelprojekt vorgesehen. Mit dem Interessenten, der unserer Meinung nach das beste Projekt präsentierte, gingen wir dann noch einmal in die Diskussionen und er änderte dann seine Planung entsprechend und hat ein Hotel vorgesehen. Im Baurechtsvertrag sehen wir aber mit diesen zehn Jahren eine gewisse Ausstiegsmöglichkeit vor. Wenn dieses Hotel dort unten nicht laufen sollte, hätte man die Möglichkeit, dort eine andere Nutzung zu realisieren.

**GR Müller:** Ich wünsche mir vom Stadtrat noch eine Aussage zu meiner Frage, ob er das Legislaturziel für bezahlbaren Wohnraum in Angriff nimmt und wie er mit den weiteren Parzellen und Liegenschaften im Besitz der Stadt umgehen wird.

**STP Niederberger:** Im Legislaturprogramm 2019-2023 haben wir das Legislaturziel drin, dass man den genossenschaftlichen Wohnungsbau fördern möchte. Im Moment sind wir an den neuen Legislaturzielen, erarbeiten aber zuerst das Leitbild, welches dann die Basis für die weitere Arbeit bildet. Ich gehe davon aus oder bin ganz fest überzeugt, dass der Stadtrat weiterhin Interesse hat, dass man da Förderungen machen kann und dass man in der Stadt auch sieht, dass so etwas notwendig ist. Wir haben schon vor mehreren Wochen im Stadtrat beschlossen, im Stadtrat eine Grundsatzdiskussion zu führen. Wir werden über all unsere Grundstücke, die wir besitzen, eine Auslegeordnung machen und schauen, wo ein guter Standort für genossenschaftlichen Wohnungsbau wäre. Nach unserer Meinung ist dieses Grundstück da unten für genossenschaftlichen Wohnungsbau nicht geeignet. Aber wir sind überzeugt, dass es Grundstücke gibt, wo man ein solches Projekt unterstützen oder fördern könnte. Die erste Priorität im Moment ist, dass wir das nächste Traktandum 11.1, die Ergänzung des Baurechtsvertrags für die Wohnbaugenossenschaft retten können.

**GR Schulthess:** Einfach damit wir im Wording klar sind: Genossenschaftliche Wohnungsbau sollte nicht verwechselt werden mit sozialem Wohnungsbau. Man muss sich einfach bewusst sein, dass das einen gewissen Eingriff in die Bevölkerungsstruktur und in die Steuerzahlerstruktur ist. Wenn man zum Beispiel in Winterthur den Stadtteil Hegi komplett mit sozialem Wohnungsbau überzieht, hat das einen extremen Einfluss auf die komplette Stadtentwicklung. Ich möchte einfach bitten, dass man das nicht allzu einseitig politisch sieht, sondern auch darauf eingeht zu klären, was das für eine Stadt bedeutet, wenn man so grosse städtebauliche Massnahmen trifft. Das gehört aus meiner Sicht auch dazu.

### **Abstimmung**

Die Botschaft wird mit 35 Ja-Stimmen gegen 1 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

#### 11.1. Wohnbaugenossenschaft Kreuzlingen

Ergänzung zum Baurechtsvertrag vom 12. November 2021 für ein genossenschaftliches Wohnbauprojekt auf der Parzelle 5115 (Baurecht D22784) an der Rieslingstrasse

**Der Ratspräsident:** GR Zülle, GR Huber, GR Knöpfli, GR Ruedi Herzog und GR Leuch treten bei diesem Traktandum in Ausstand. Im Weiteren hat SR Zülle seinen Ausstand angekündigt, obwohl er heute nichts abzustimmen hat.

**GR Christian Brändli:** In Absprache mit GR Kuntzemüller darf ich euch mitteilen, dass wir beide ebenfalls Genossenschafter sind. Wir haben beide je einen Anteil an CHF 1'000. Das Memorandum von RA Angelo Fedi ist ziemlich weich formuliert im Gegensatz zum Geschäftsreglement des Gemeinderats. Sollte der Rat der Meinung sein, dass wir beide ebenfalls in Ausstand treten sollen, bitte ich den Gemeinderat und das entsprechende Vorgehen gemäss Geschäftsreglement Art. 19 Abs. 3. Sonst bleiben wir sitzen und nehmen an der Beratung teil.

**Der Ratspräsident:** Ich nehme an, RA Fedi hat bei seinem Memorandum das Geschäftsreglement als Vorlage genommen und daraus die Ausstands-Regelung gefolgert. Da müsste jetzt ein Antrag kommen, dass ihr beide in den Ausstand treten müsstet. Wenn das nicht der Fall ist, ist es okay. – Es scheint nicht der Fall zu sein.

**Der Ratspräsident:** Da uns GR Zülle im Büro fehlt, schlägt die MITTE/EVP-Fraktion für dieses Geschäft GR Pleuler als Ersatz vor.

### **Abstimmung**

GR Pleuler wird einstimmig für dieses Traktandum als Büromitglied gewählt.

**Eintreten** ist unbestritten.

**STP Niederberger:** Ich erlaube mir ein paar einleitende Worte, bevor wir in die Diskussion einsteigen. Am letzten Freitag, 1. September, 11:00 Uhr gab es bei mir im Büro eine Besprechung. Anwesend waren Vertreter der WeBeGe, von Seiten der Stadt der Stadtschreiber und ich. Ich möchte an dieser Stelle betonen, dass wir vorgängig keine anderen Informationen hatten und zum ersten Mal über die Situation der Genossenschaft informiert wurden. Wir wurden informiert, dass die Situation aus finanzieller Sicht sehr dramatisch ist und dass Gespräche mit der Thurgauer Kantonalbank laufen und die TKB gewisse Bedingungen stellt, damit sie die Finanzierung freigeben können. Wir waren grundsätzlich nicht erfreut über diese Situation. Wir haben vor drei Jahren diesem Baurechtsvertrag zugestimmt und hätten uns gewünscht, dass es ein Selbstläufer wird und man hier auf bestem Weg ein erstes Genossenschaftsprojekt realisieren kann. Aber wir waren auch überzeugt, dass kein böser Wille dahintersteckt und dass hier vielleicht auch aufgrund der Ehrenamtlichkeit oder aus anderen Gründen die ganze Situation vielleicht auch ein bisschen unterschätzt wurde. Am Freitag um 12:00 Uhr war aber klar, dass wir etwas machen müssen oder nichts machen. Ich betrachte es als meine Aufgabe und auch als Aufgabe meiner Stadtratskollegen, dass wenn wir ein Problem haben, wir probieren, eine Lösung zu erarbeiten, auch wenn diese kurzfristig ist. Und auch, damit man bei der Stadt einen finanziellen, einen juristischen oder auch ein Imageschaden abwenden kann, der daraus entstehen könnte. Wir müssen uns bewusst sein, wenn die Situation eintritt, die uns von den Vertretern der Genossenschaft geschildert wurde, kann dies dazu führen, dass es einen Konkurs oder einen finanziellen Ausfall gibt und die Stadt dort dann für lange Zeit eine Bauruine hat und man auch nicht weiss, wie es dann mit dieser Situation weitergeht. Ich habe probiert, das unter Punkt 3.1 Konsequenzen ganz kurz auszuführen. Wir haben unter höchstem Zeitdruck deshalb alles probiert, um eine pragmatische Lösung präsentieren zu können. Diese sehen wir insbesondere in der Verlängerung der Baurechtsdauer von heute 50 Jahren auf neu 80 Jahre. Das ist eine Tragbarkeitsrechnung der TKB, die klar sagt, die Genossenschaft kann das innerhalb von 50 Jahren nicht refinanzieren. 80 Jahre war eine Auflage der Bank, damit die Tragbarkeit gegeben ist. Wir sind der Meinung, dass die Verlängerung um 30 Jahre für die Stadt nicht nachteilig ist. Beim vorherigen Traktandum hatten wir ursprünglich einen Baurechtsvertrag von 75 Jahren. Wahrscheinlich muss man sich sowieso fragen, ob bei einem Neubau eine Tragbarkeit über 50 Jahre überhaupt möglich ist. Hier hat sich gezeigt und bewahrheitet, dass wir bei Neubauten wahrscheinlich grundsätzlich über längere Zeitdauern sprechen müssen. Hinzu kommt, dass wir im Gespräch erreichen konnten, dass für die zusätzlichen 30 Jahre Baurechtsdauer ein marktüblicher Baurechtszins bezahlt wird. Wir haben sofort mit unserem Juristen Rolf Bickel gesprochen, damit er diese Ergänzung des Baurechtsvertrags macht. In einer Nachtübung machte er dann einen ersten Entwurf und wir machten eine Botschaft nach bestem Wissen und mit Überzeugung, dass wir mit dieser Verlängerung um 30 Jahre Schaden für die Stadt und für die Genossenschaft abwenden können. Immerhin sind wir Partner. Die Stadt ist Baurechtsgeberin und die Genossenschaft ist Baurechtsnehmerin. Das ist für uns ein partnerschaftlicher Umgang und ich betrachte es als unsere Verantwortung, dass wir zusammen mit unseren Partnern schauen, wie wir aus dieser Problematik herauskommen. Noch ein Wort zum vorgesehenen Darlehen, welches ich auch offen und transparent erwähnt habe: Ein zusätzliches Darlehen von CHF 100'000 befristet auf fünf Jahre und verzinst – das erste Darlehen ist auch befristet, aber nicht verzinst – dient zur Erhöhung der Eigenkapitalquote. Sie müssen das Eigenkapital aufstocken. Dabei wollen wir als Stadtrat der Genossenschaft behilflich sein, wollen nach fünf Jahren aber eine Rückzahlung haben. Wir sind uns bewusst, dass wir als Stadtrat eine maximale Kompetenz von CHF 200'000 haben und dass, wenn man das Darlehen sprechen kann, die Kompetenz des Stadtrats ausgeschöpft ist. Sollten weitere Forderungen kommen, wovon ich nicht ausgehen möchte, können wir das nicht mehr als Stadtrat entscheiden,

sondern müssten das zwingend in den Gemeinderat geben. Selbstverständlich sprechen wir das Darlehen erst, wenn erstens der Gemeinderat dieser Ergänzung des Baurechtsvertrags zustimmt und zweitens, wenn die Bankfinanzierung gesichert ist. Erst dann werden wir das Geld auszahlen. Aus unserer Sicht besteht tatsächlich eine Dringlichkeit, weil wir sonst womöglich einen grossen Schaden haben, in dem unser Partner allenfalls Konkurs geht. Das wollen wir nicht, das wäre schlecht fürs Projekt und für unsere Stadt. Deshalb hoffe ich, dass der Gemeinderat sich heute durchringen kann, dieser Ergänzung zuzustimmen.

**GR Hummel:** Ja, lieber Stadtpräsident, du hättest vorher sagen müssen, dass du Baurechtsnehmer als Partner anschaut, vielleicht hätte ich dann auch nicht zugestimmt. Obwohl unsere SVP-Fraktion von Anfang an nicht an das Gelingen dieses Projekts geglaubt hat und es deshalb damals auch abgelehnt hat – wir haben auch keine Freude an dieser Feuerwehrrückbau, wir fühlen uns ein bisschen unter Druck gesetzt –, haben wir uns trotzdem die Mühe gemacht, um die Anliegen der Wohnbaugenossenschaft gewissenhaft zu prüfen. Auch wenn wir gegen etwas sind, müssen wir nicht unbedingt Totengräber spielen. Freundlicherweise hat sich GR Huber bereit erklärt, an der Fraktionssitzung Rede und Antwort zu stehen. Er hat offen darüber gesprochen, welche Fehler bzw. Fehleinschätzungen zur jetzigen Situation geführt haben. Für diese Offenheit möchte ich dir Cyrill persönlich herzlich danken. Wir unsererseits haben auch betont, wir möchten nicht Totengräber spielen, aber sollten wir zum Schluss kommen, dass die Genossenschaft mittel- und längerfristig nicht überlebensfähig ist, würden wir dieses Leiden nicht verlängern wollen. Ich bat GR Huber nach zusätzlichen Unterlagen, er sagte, diese seien vorhanden und versprach, sie mir zuzustellen, was er dann auch machte. Die Baufinanzierung ist eine Sache, das kann man allenfalls noch stemmen. Wichtiger für uns ist aber, ob der Betrieb und der Unterhalt sowie die Bedienbarkeit der Schulden finanzierbar sind. Unsere dahingehende Analyse hat aber leider ergeben, dass diese Wohnbaugenossenschaft unserer Ansicht nach finanziell nicht überlebensfähig sein wird, und dies unter anderem aus folgenden Gründen: Betriebskosten – Die Betriebskosten sind unserer Ansicht nach viel zu niedrig angesetzt. Zum Beispiel in den ersten 8 Jahren nach voller Inbetriebnahme sind für Unterhalt und Reparaturen jährlich CHF 5'000 vorgesehen, im 9. und 10. Jahr CHF 15'000, danach jährlich CHF 20'000. Für die weiteren 4 Jahre sind die Zahlen nicht vorhanden, aber dann sind die Wohnungen bereits 15 Jahre alt. CHF 5'000 reichen vielleicht für ein Serviceabonnement für den Lift, die Heizung und Warmwasseraufbereitung und vielleicht noch die Waschmaschine, das war's dann etwa. CHF 20'000 reichen vielleicht gerade mal für die Sanierung einer Küche. Die Lebensdauer von Haushaltsgeräten wie Kühlschränke, Kochherde, Geschirrspülmaschinen beträgt durchschnittlich 15 Jahre. Verwaltungskosten und Personal sind mit CHF 5'000 angegeben, die Hauswartung fehlt. Wenn die Genossenschaft denkt, dass die Bewohner das gemeinschaftlich selbst übernehmen werden, kann ich euch heute schon sagen, dass das nicht funktionieren wird. Es wird wie überall sein, fünf arbeiten, die anderen schauen zu und irgendwann löscht es diesen fünf ab. Was noch wesentlich ist, eine Äufnung eines Reservefonds fehlt völlig. Was passiert, wenn grössere Sanierungen anfallen wie Dach, Fassaden, Fenster? Die Rückzahlung des zweiten Darlehens wollte man aufschieben und in fünf Jahren CHF 100'000 zurückbezahlen. Das finde ich falsch, das müsste man in fünf Raten à CHF 20'000 zurückbezahlen. Gestaltung der Mietzinsen – Die Genossenschaft ist offenbar nicht gewillt, wenigstens einen Teil der höheren Baukosten auf die Mieten zu überwälzen, obwohl in der ersten Botschaft unter Punkt 2.3 aufgezeigt wurde, wie die Kostenentwicklung gerechnet werden soll. Dabei spielte die Bausumme eine wesentliche Rolle. Direkte Auswirkungen – Die Genossenschaft rechnet mit jährlichen Einnahmen von CHF 253'000 und Ausgaben inklusive Amortisation Fremdkapital (ohne jenes der Stadt) von CHF 198'000, was einen Ertragsüberschuss von CHF 55'000 ergibt. Nicht berücksichtigt sind die Betriebskosten. Für die übrigen Betriebskosten gemäss der Schätzung der Thurgauer Kantonalbank müsste man laut Botschaft CHF 18'000 vorsehen. Dann die Äufnung eines Erneuerungsfonds – im Minimum 1 % der Bausumme – das wären weitere CHF 60'000. Dies ergäbe zusätzliche Kosten von CHF 78'000, was einen Aufwandüberschuss von CHF 23'000 ergibt. Noch nicht berücksichtigt sind die Amortisationen sonstiger Kredite, Anteilsscheine et cetera. Somit wird nie ein Überschuss erzielt werden können und die Genossenschaft wird immer ein Sorgenkind bleiben. Was passiert, wenn wir der Botschaft zustimmen? Es ist eine Frage der Zeit, bis die Genossenschaft wieder in finanzielle Schieflage gerät und die Überlebensfähigkeit erneut infrage gestellt wird. Als Nächstes wird die kreditgebende

Bank von der Stadt einen Rangrücktritt für ihre Darlehen fordern, damit der Bankkredit im 1. Rang steht. Das ist so sicher wie das Amen in der Kirche. Was passiert, wenn die Botschaft abgelehnt oder zurückgewiesen wird? Es wird einen Baustopp geben. Das wird im Moment nicht wahnsinnig dramatisch sein. Eventuell wird auch ein Konkurs unausweichlich. GR Huber hat uns erklärt, zurzeit seien alle Handwerkerrechnungen bezahlt, dann kämen halt in erster Linie die Genossenschafter zu Schaden sowie jene mit Kapitaleinlage und Kreditgeber. Die Stadt müsste das Darlehen von jetzt CHF 100'000 abschreiben, aber das wird man so oder so müssen. Die angefangene Baute könnte an eine private Firma verkauft und der Baurechtsvertrag entsprechend geändert werden. Es muss also nicht sein, dass dort eine Bauruine entsteht. Eine private Firma wäre auch nicht mehr dem Sinn der Genossenschaft verpflichtet und könnte wahrscheinlich auch ein bisschen günstiger bauen. Letztlich handelt es sich bei der Genossenschaft um eine juristische Person und hat mit der Stadt mit Ausnahme des Baurechts gar nichts zu tun. Noch eine letzte Bemerkung: Wir haben es heute schon zur Genüge gehört, wir haben es schon bei der ersten Botschaft gesagt. Es gibt in Kreuzlingen günstigen Wohnraum, nämlich in älteren Liegenschaften. Das sagt noch nichts über den Zustand der Wohnungen aus. Auch in älteren Liegenschaften kann es toll renovierte Wohnungen geben. Ich habe heute auf der Homepage von New Home geschaut, was in Kreuzlingen angeboten wird. Stand heute wurden 26 Mietwohnungen angeboten, davon sind 16 im Preissegment, welches ungefähr der Genossenschaft vorschwebt, und sämtliche Wohnungen befinden sich in älteren Liegenschaften. Also soll niemand kommen und behaupten, wir hätten keinen bezahlbaren Wohnraum in Kreuzlingen. Das stimmt so nicht. Diese Wohnbaugenossenschaft war ein Versuch, ein mutiger Versuch. Er hat nicht funktioniert, also beenden wir das Leiden. Die SVP-Fraktion wird die Botschaft einstimmig ablehnen, würde aber auch einem Rückweisungsantrag zustimmen, einfach um einmal ein Zeichen zu setzen, dass wir uns nicht immer unter Zeitdruck setzen lassen.

**GR Fabienne Herzog:** Für die SP/GEW/JUSO-Fraktion ist die Botschaft zur Ergänzung des Baurechtsvertrags vom 12. November 2021 mit der Wohnbaugenossenschaft Region Kreuzlingen unbestritten. Im Zentrum der Botschaft steht die Verlängerung der Baurechtsdauer von bestehenden 50 auf 80 Jahre. Die eben genannte Verlängerung verbessert die Amortisationsbedingungen, erhöht die Liquidität der WeBeGe und ist darüber hinaus keinesfalls unüblich. Für uns sind also keine durch diese Verlängerung der Baurechtsdauer generierte Nachteile ersichtlich. Im Gegenteil: Der einzige Nachteil für Kreuzlingen würde entstehen, wenn wir dieser Verlängerung der Baurechtsdauer nicht zustimmen würden. Denn in diesem Fall würde die TKB den Baukredit für das Projekt nicht freigeben, was das Projekt abrupt zum Stillstand bringen würde. Das wäre für Kreuzlingen nicht nur finanziell ein grosser Verlust, denn sonst ist das Projekt nämlich gut unterwegs. Gemäss Prognose des Baumanagements können die CHF 6 Millionen eingehalten werden; und die WeBeGe ist zusätzlich dabei ihr Eigenkapital um CHF 100'000 zu erhöhen. Zudem, wir haben es gehört, braucht Kreuzlingen dringend bezahlbaren Wohnraum, das hat STP Niederberger vorhin auch angesprochen. Und ich bin nicht der Meinung von Kollegin Hummel, es gibt in Kreuzlingen nämlich wirklich nicht wahnsinnig viel bezahlbaren Wohnraum, eigentlich eher sehr, sehr wenig. Es geht hier und heute also nicht um eine Sanierung der WeBeGe, sondern um die Ermöglichung der Realisierung eines Projekts mittels einer vertraglichen Anpassung an einen ohnehin weit verbreiteten Standard von längerer Baurechtsdauer als 50 Jahre.

**GR Susanne Raschle:** Es wurde nun eine Weile über Zahlen gesprochen, ich halte mich da ein bisschen kürzer. Die Botschaft wurde in der MITTE/EVP-Fraktion kontrovers diskutiert. Wir waren uns aber trotz einigen Abwesenheiten und Leuten im Ausstand in zwei Punkten einig. Wie ich bereits in meinem ersten Votum erwähnt habe, wurde die Dringlichkeit dieser Botschaft auf emotionaler Ebene kritisiert und führte ein bisschen zu Verärgerung, unter Druck entscheiden zu müssen. Die Vorgehensweise wurde in unserer Fraktion ebenfalls ein bisschen kritisiert, es war wie schon erwähnt zu kurzfristig, daher konnte es in dieser Zeit keine vorberatende Kommission geben. Der zweite Punkt, den ich noch erwähnen möchte, ist der sachliche Punkt. Hier waren wir uns in der Fraktion auch einig, dass man den Baurechtsvertrag von 50 auf 80 Jahre verlängern soll. Das ist legitim und für uns so in Ordnung. Denn einerseits ist es nicht unüblich, dass man Baurechtsverträge auf bis zu maximal 100 Jahre aufsetzt, andererseits geht es schlussendlich um bezahlbares Wohnen, was auch meiner Meinung nach hier in Kreuzlingen

eher ein rares Gut ist. Nichtsdestotrotz ist unsere Fraktion aus den anfangs genannten Gründen der Meinung, die weitere Diskussion noch abzuwarten.

**GR Ana Brändli:** Wir, die FDP-Fraktion haben dieses Geschäft auch ausgiebig in der Fraktionssitzung diskutiert und wir sind einstimmig zum Entschluss gekommen, dass wir einen Rückweisungsantrag mit folgendem Wortlaut stellen wollen: "Um zu verhindern, dass wir bei einer möglichen nächsten Kostenüberschreitung wieder mit demselben Problem beschäftigt sind und um mit besserem Gewissen verantwortungsvoll entscheiden zu können, und zwar gegenüber der WeBeGe, den involvierten KMU und den Steuerzahlenden, wünschen wir Einsicht in die für den ursprünglichen Kreditantrag notwendigen Bankunterlagen. Das sind die Projekt- und Baukostenprognosen des Architekten auf Stufe BKP. Zudem wünschen wir Einblick in die in der Zwischenzeit bei der Bank eingereichten periodischen Baukostenkontrollen (BKP), die Rentabilitätsrechnung sowie Mietzinsberechnungen. Dabei erhoffen wir uns Antworten auf verschiedene Fragen wie zum Beispiel: Wo und weshalb ist es zu Überschreitungen gekommen? Wer hat das und warum nicht früher gesehen? War der Kredit bei Baubeginn schon bewilligt und in welcher Höhe?". Diesen Rückweisungsantrag werden wir nach der materiellen Beratung beim Rückkommen stellen.

**GR Wolfender:** Die FL/GLP-Fraktion hat diese Spontanbotschaft eingehend diskutiert. Gleich vorweg: Mit der Verlängerung des Baurechtsvertrags mit der WeBeGe waren wir von Anfang an einverstanden. Was uns stutzig machte ist, mit wie wenig Hintergrundinformationen uns der Stadtrat gefüttert hat. Auch auf Nachfrage hiess es dann sogar noch am Dienstagvormittag: "Fragt Cyrill". Zum Glück hat er am Mittwochabend in der Alten Badi eine Informationsveranstaltung gemacht. Diese konkreten Informationen haben uns, vielleicht im Gegensatz zu anderen Fraktionen, geholfen, uns definitiv zu entscheiden. Man sollte sich nicht unter Druck entscheiden müssen, aber in diesem Fall geht es aus unserer Sicht nicht anders. Und wir sind auch einstimmig der Meinung, dass das auch richtig ist. Deshalb werden wir einstimmig der Botschaft zustimmen.

**GR Schulthess:** Das war gerade eine schöne Visualisierung, wo diese Dringlichkeit herkommt, nämlich weil ein Viertel der Gemeinderatsmitglieder und Exekutivmitglieder involviert sind. Nichtsdestotrotz, ich habe eigentlich eine gewisse Sympathie für so ein gemeinsames Genossenschaftsprojekt. Es kann nur nicht ein Abenteuer sein, welches am Schluss auf Kosten der Steuerzahler stattfindet. Dann nützt uns auch ein "Buebetrickli" mit verlängerten Laufzeiten nichts. Irgendwann wird der Stadtrat wieder hier erscheinen, und weil er die Kredite selbst nicht mehr erhöhen kann, werden wir es wieder auf dem Tisch haben und hier drin vermutlich wieder abnicken. Wenn wir hier einen Baustopp bekommen, wäre das keine Katastrophe. Ein Privater würde dieses Projekt kaufen und zu Ende führen. Genügend günstigen Wohnraum gibt es in Kreuzlingen. Vom Stadtrat hätte ich gern noch eine Frage beantwortet. Ist man willens, diese vergebenen Kredite je zurückzufordern? Früher gab es diverse Anschubkredite wie zum Beispiel beim Doldenhof et cetera, wo wir nach fünf Jahren sagten, schreiben wir ab, vergessen wir das. Ich hätte gern im Protokoll vom Stadtrat die Aussage, ob wir diesen Kredit je zurückhaben wollen, falls wir hier weitermachen oder nicht. Ich möchte nicht, dass er einfach irgendwann abgeschrieben wird. Falls keine Rückweisung zustande kommt, würde ich gemäss Geschäftsreglement Art. 26 eine zweite Lesung wünschen. Hier steht: "Bis zur Schlussabstimmung über eine Botschaft kann eine zweite Lesung beantragt werden." Das heisst, zwischen Rückweisung und Schlussabstimmung würde ich gern den Antrag stellen, eine zweite Lesung in einer anderen Gemeinderatssitzung durchzuführen.

**GR Andreas Hebeisen:** Vielleicht als Vorbemerkung: Das mit dem Totengräber fand ich ein gutes Bild. Zuerst wurde gesagt, man wolle nicht Totengräber spielen, dann schaufelt man 10 Minuten ein Grab. Als weitere Vorbemerkung: Man beerdigt in der Regel jemanden, der tot ist und nicht, wenn er vorübergehend eine Grippe hat. Ich nehme hier ein bisschen meine Funktion als hypothetischer Kommissionspräsident wahr. Auch für mich gibt es zwei Ärgerlichkeiten. Es ist ausserordentlich ärgerlich, wenn ein Geschäft unter Dringlichkeit abgehandelt werden muss. Nach meiner Erinnerung, die zwar nicht besonders gut ist, habe ich das in meinen Jahrzehnten, wo ich in diesem Gremium dabei bin, auch noch nie erlebt. Das ist nicht schön. Da hatten alle recht, die etwas dazu gesagt haben. Es ist ebenso ärgerlich, wenn man einen Baurechtsvertrag, den man vor weniger als zwei Jahren gutgeheissen hat, bereits nach zwei Jahren wieder nachjustieren muss. Darüber rege ich mich genau gleich auf wie Kollege Schulthess

und alle anderen auch. Das ist nicht gut. Aber das sollte uns Gemeinderäte und Gemeinderätinnen nicht davon abhalten, dass Augenmass zu wahren und das Interesse der Stadt im Auge zu behalten. Das steht im Vordergrund. Ich habe gestern auch an diesem Informationsanlass teilgenommen. Dieser war informell und ich verstehe jede und jeden, der bei dieser zeitlichen Dringlichkeit nicht gekommen ist, das muss ich klar und deutlich sagen. Aber ich habe diese Möglichkeit wahrgenommen, Kollege Ribezzi hat das verdankenswerter Weise organisiert. Die Tranksame waren gratis, das möchte ich auch noch sagen, aber das war nicht ein Beeinflussungsversuch, denn er sass auch dort, nicht um uns zu überzeugen, sondern um sich zu informieren. Und die Pinsas waren ausserordentlich gut. Aber das eigentlich nicht das Wesentliche. Das Wesentliche ist, dass Attila Wohlrab von der Immokanzlei dabei war. Das war für mich – Entschuldigung Cyrill – die wesentliche Auskunftsperson und ich möchte euch nicht vorenthalten, was er gesagt hat. Er berät die Wohnbaugenossenschaft auf unentgeltlicher Basis in mietrechtlichem und finanziellem Zusammenhang und ist dementsprechend unbefangen. Er wird nicht bezahlt und hat ausdrücklich gesagt, er habe keinerlei Eigeninteresse. Einige Punkte möchte ich euch daher noch weitergeben und soweit diese finanziell und banktechnisch sind, gehen diese im Wesentlichen auf die Aussagen von Attila Wohlrab zurück. Wie ist diese Dringlichkeit zustande gekommen? Das ist eine Frage, die Kollege Schulthess völlig zu Recht stellt. Man soll eine Dringlichkeitsbotschaft nur dann machen, wenn es wirklich dringlich ist. Da gebe ich dir recht. Das wurde gestern Abend auch thematisiert. Im März 2022 wurde ein Darlehensvertrag mit der TKB über CHF 4,2 Millionen abgeschlossen. Eigenmittel CHF 1,285 Millionen. Bestandteil dieses Darlehensvertrags, das ist ein ganz wichtiger Punkt, zuerst müssen die Eigenmittel zur Zahlung der Handwerker eingesetzt werden, dann wird der Darlehensvertrag freigegeben. So wurde vorgegangen. Die beteiligten Handwerker, die Betroffenen sind im Übrigen die meisten aus Kreuzlingen, wurden aus den Eigenmitteln bezahlt. Dann haben sich die ausserordentlichen Umstände ergeben, welche ihr in der Botschaft gesehen habt: die geologisch notwendige Pfählung plus CHF 200'000, Bauteuerung plus CHF 400'000, erhöhte Hypothekarzinsen ergeben jährlich CHF 63'000. Als es darum ging, nach Verbrauch der Eigenmittel die Darlehensmittel bei der TKB auszulösen, handelte die Baugenossenschaft an sich richtig und zeigte transparent die Probleme, wie sie sich ergeben haben, auf, auch gegenüber der TKB. Klammerbemerkung: Vielleicht hätte man das besser nicht gemacht, aber es ist auf jeden Fall richtig, dass es gemacht wurde. Die TKB beurteilte dann die Tragbarkeit unter den neuen Voraussetzungen neu und gab, das ist der entscheidende Punkt, die CHF 4,2 Millionen, die in einem schriftlich festgesetzten Darlehensvertrag enthalten sind, nicht mehr frei. Wie das juristisch ist, darüber könnte man sich noch streiten, aber streiten lohnt sich nicht, weil das auch drei Jahre dauert. Und die TKB stellte zwei Bedingungen: Aufstockung des Eigenkapitals um CHF 100'000 und Verlängerung der Baurechtsdauer um 30 Jahre. Das wurde nach glaubhafter Aussage von Attila Wohlrab den Beteiligten erstmals am 23. August eröffnet. In dieser klaren Form: Ihr bekommt diese 4,2 Millionen nicht, wir sind mit einer Aufstockung von CHF 400'000 einverstanden, wenn diese Bedingungen erfüllt sind. Dies – ich zitiere bewusst Attila Wohlrab und nicht Cyrill Huber, weil da eine gewisse Nähe nicht zu verkennen wäre – führte dazu, dass man seit dem 23. August in der Situation ist, dass man noch CHF 50'000 Liquidität hat, welche in zwei Wochen verbraucht sein werden und Handwerkerrechnungen in der Höhe von mindestens CHF 200'000 jetzt fällig sind. Das bedeutet, ohne Erfüllung dieser Bedingungen gemäss Botschaft steht kein Geld für die Handwerker zur Verfügung, weil, und da mache ich keine Schuldzuweisung an die Bank, die CHF 4,2 Millionen, über die man einen schriftlichen Darlehensvertrag hat, in dieser Situation nicht mehr freigegeben werden. Das ist die Ursache der Dringlichkeit. Worin besteht die Dringlichkeit? Wenn die Handwerker jetzt nicht bezahlt werden, droht eine Einstellung der Bauarbeiten. Das hat, und das ist ein entscheidender Punkt, wiederum Zusatzforderungen zur Folge. Der Kran muss entweder weiter gemietet oder abgebaut werden, das weiss Kollege Brändli besser, wie das geht. Mehrere Hunderttausend Franken Zusatzkosten. Mit diesem Vorgehenskonzept, das hat der Stadtpräsident vielleicht ein bisschen zu wenig deutlich gesagt, wäre die TKB einverstanden. Das heisst, sie haben zugesagt, dass sie mit diesen Bedingungen diese Finanzierung leisten werden, und das wäre dann natürlich auch wieder den Bach runter. Und es ist eine Sache von wenigen Tagen bis Wochen, bis das der Fall wäre. Man kann jetzt natürlich, wie die FDP das möchte, sämtliche Bankunterlagen studieren, die hätte man dann vermutlich in vier Monaten studiert. Dann sind vermutlich Zusatzkosten von mehreren Hunderttausend Franken entstanden. Ob

sich dann die TKB mit diesem Zusatzkosten wieder mit so einem Finanzierungsmodell einverstanden erklärt, ist mehr als fraglich. Die Nachhaltigkeit wurde von GR Hummel zu Recht infrage gestellt. Es stellt sich die Frage, ob diese Lösung gemäss Botschaft für die Zukunft nachhaltig ist. Denn – es geht nicht nur der SVP so, sondern uns auch – eigentlich haben wir keine Lust, uns nächstens oder irgendwann wieder mit diesem Geschäft zu befassen. Wir sind aber, und da haben wir einen konträren Standpunkt, der Meinung, dass wir hier auf die Überlegungen der Bank abstellen können. Die Bedingungen der Bank bestehen auf einer Tragbarkeitsbeurteilung, die nach FINMA-Regeln aufgestellt wurde. Gut, man kann sagen, die von der FINMA haben bei der CS auch versagt, die Tragbarkeitsregeln sind allerdings sehr streng, das haben die einen oder anderen vielleicht schon am eigenen Leib erfahren. Die Tragbarkeit wurde so berechnet und wir dürfen darauf vertrauen, davon bin ich überzeugt, denn die TKB lässt nicht 4,2 Millionen raus, wenn es so wäre, wie GR Hummel sagte, dass das Ding nicht überlebensfähig ist. Für mich vielleicht am entscheidendsten ist, dass Attila Wohlrab, der das mitbegleitet hat, diese Lösung als auf Jahre hinaus nachhaltig einstuft. Natürlich hoffen wir, dass nicht noch einmal ein Krieg oder so entsteht, ganz ausserordentliche Umstände vorbehalten, er stuft es als nachhaltig ein. Zu den Konsequenzen einer Zustimmung oder Ablehnung zur Botschaft halte ich mich ein bisschen kürzer und erzähle nicht alles, was ich aufgeschrieben habe. Bei einer Zustimmung wird die Baurechtsdauer auf 80 Jahre verlängert. Und die 50 Jahre, das ist vielleicht eine Lehre aus diesem Debakel, sind eigentlich zu kurz. Für einen Neubau sind diese zu kurz, denn man sollte die Amortisationsdauer und damit auch die Baurechtsdauer auf die Zukunft dieser Bauten ausrichten, und das liegt viel näher bei 80 Jahren als bei 50 Jahren. Das war also schon nicht geschickt. Im bisherigen Baurechtsvertrag war zudem vorgesehen "Spätestens zwei Jahre vor Ablauf treten die beiden Parteien in eine Verhandlung über eine allfällige Erneuerung. Beide Parteien ziehen eine Erneuerung des Baurechts dem Heimfall vor". Wir können also damit rechnen, dass es nach Ablauf von 50 Jahren ohnehin wieder eine Verlängerung des Baurechts gegeben hätte, das ist zumindest die klare Absichtserklärung der beiden Parteien. Und man kann auch davon ausgehen, dass vermutlich zum günstigeren Baurechtszins verlängert worden wäre. Mit dieser Lösung, die wir jetzt haben, weil ein marktgerechter Baurechtszins nach 50 Jahren vorgesehen ist, hat die Stadt, wenn man es objektiv betrachtet, ohne Groll und Ärger – ich musste mich auch dazu überwinden – sogar einen nicht unerheblichen finanziellen Vorteil. Ein Nachteil besteht darin, dass der Stadtrat bei einer Zustimmung von euch die CHF 100'000 sprechen wird, das ist allerdings rückzahlbar und gegenüber der ersten Tranche verzinslich. Das ist bei der Tragbarkeitsbeurteilung der TKB nicht berücksichtigt. Insgesamt ergeben sich keine ersichtlichen Nachteile für die Stadt, wenn wir zustimmen, im Gegenteil sogar Vorteile. Bei Ablehnung der Botschaft wird es ein bisschen komplizierter. Die Idealvorstellung ist, wir lehnen ab und im Oktober verkauft die Stadt die unvollendete Baugrube, den halb lebigen Leichnam, den GR Hummel beschrieben hat, an einem Privaten. Das läuft schon ein bisschen anders. Leider ist GR Zülle im Ausstand. Da findet ein Zwangsverwertungsverfahren statt. Die Handwerker können nicht mehr befriedigt werden, es droht ein Baustopp. Die machen ihre Forderungen geltend, das hat entsprechende Fristen. Wer im SchKG ein bisschen Bescheid weiss, weiss, das dauert nicht eine Woche, das dauert nicht einen Monat, es dauert Jahre bis zum Moment, wo das Baurecht zur Versteigerung kommt. Und was kommt zur Versteigerung? Es kommt das Baurecht zur Versteigerung mit dem Inhalt, nämlich eine dem gemeinnützigen Wohnen dienende Wohnüberbauung. Das ist der erste Schritt. Nun ist das Risiko gross, dass man dafür niemanden findet, denn bis dahin wird lange Zeit verstrichen sein. Wir haben eine Baugrube, die vielleicht nicht mehr so neu ist, wie sie es jetzt noch ist. Das heisst, es kann so sein, und da ist Attila Wohlrab mit mir einer Meinung, dass das Baurecht gar nicht verklickern werden kann. Das ist wieder ein Prozess, der lange dauert, dann hat die Stadt es am Bein. Abgesehen davon, dass sie über Monate und Jahre dort eine Baugrube hat. Es ist richtig, wenn das Baurecht nicht versteigert werden kann, kann die Stadt es irgendjemandem verkaufen. Die Frage ist natürlich, ob das der politische Wille ist. Da sind wir im Rat unterschiedlicher Auffassung. Aber ich muss auch darauf hinweisen, wir sind hier nicht am Punkt null, wir sind an einem Punkt, wo man sagt, welches für die Stadt die vernünftigste Lösung ist. Wollen wir eine Lösung, wo man nach Jahren über eine Baugrube befinden muss, oder wollen wir eine Lösung, wo es jetzt weitergeht? Wenn wir die Waagschale der Interessenabwägung gewichten, sehen wir, bei einer Zustimmung ergeben sich keine ersichtlichen Nachteile, bei einer Ablehnung liefern wir die Stadtfinanzen einem ganz erheblichen

Risiko aus. Ich möchte gerade nicht von Harakiri am Finanzbuch der Stadt sprechen, aber es ist ein ganz erhebliches Risiko. Auch hier war ich der Meinung von Attila Wohlrab. Er sagte, er habe ganz grosse Befürchtungen, wenn man hier nicht eine Lösung wähle, wo es weitergehe, würde es die Stadt einen Haufen Geld kosten. Und vom Imageschaden für die Stadt habe ich gar noch nichts gesagt.

**GR Christian Brändli:** So geht es einfach nicht, so geht es schlichtweg nicht. Der Stadtrat, wir haben es gehört, hat am Freitag davon erfahren und sofort eine Botschaft gemacht. Vielleicht hat er Unterlagen erhalten, vielleicht auch nicht. Wir haben keine Unterlagen. Ich höre heute, Barbara Hummel hat gewisse Unterlagen erhalten, gemäss Referat von Andreas Hebeisen muss er auch über diverseste Unterlagen verfügen. Wir haben über den Stadtpräsidenten gewisse Unterlagen erhalten mit dem Hinweis, wir dürfen sie nicht an alle FDP-Fraktionsmitglieder weiterleiten. Dann muss ich sagen, leite ich sie an niemanden weiter. Aber so geht es doch nicht. Diese Unterlagen müssen auf den Tisch, die müssen in den Beilagen dieser Botschaft sein. Es kann doch keiner sagen, dass diese Unterlagen erst gestern und vorgestern erarbeitet wurden. Und wenn sie es erst dann gemacht haben, tut es mir leid für die Genossenschaft. Dann gibt es noch eine Informationsveranstaltung in der Alten Badi. Super, gut. Aber wo sind diese Unterlagen? Wurden diese gezeigt? Was ist los? So können wir doch nicht entscheiden, so geht es doch einfach nicht. Beim Baurechtsvertrag Bernrain hat die Fraktion SP im Jahr 2015 auch einen Rückweisungsantrag gestellt. Das war ein etwa viertelstündiges Referat eines Gemeinderats, der jetzt im Ausstand ist. Auch dort habt ihr weitere Unterlagen verlangt. Und heute: Hippihurra, wir gehen da jetzt einfach durch. So geht das einfach nicht, das ist nicht seriös. Seriös ist ein Rückweisungsantrag. Dann bringen wir es halt wieder, entweder im November, spätestens im Dezember, da verlieren wir nichts. Andreas Hebeisen, wir verlieren nichts. Es gibt wahrscheinlich oder sicher einen Unterbruch, der kostet garantiert nicht CHF 200'000, wie du es gesagt hast. Ich habe heute mit einem Baumeister gesprochen, wir sind der Meinung, es kostet vielleicht CHF 30'000, dann kostet es halt diese CHF 30'000. Und Konkurs gehen sie sicher nicht, wenn wir jetzt einen Marschhalt machen und Sie diesen Marschhalt nutzen, um über die Bücher zu gehen. Wo gibt es noch Verbesserungen? Wo können wir Einsparungen machen? Und wo gibt es vielleicht noch andere Finanzierungsmöglichkeiten? Darum geht es und wir brauchen Grundlagen und Grundlagen haben wir keine. Daher gibt es nur eines, das ist eine Rückweisung.

**GR Andreas Hebeisen:** Ich habe überhaupt keine Finanzunterlagen, offenbar bin ich da falsch verstanden worden. Ich hatte sowieso den Eindruck, dass du nicht zugehört hast, aber das ist bei dem langen Vortrag, den ich gehalten habe, auch durchaus verständlich. Das trage ich dir überhaupt nicht nach. Aber wir haben die Zeit nicht. Ich möchte nochmals sagen, mich hat Attila Wohlrab überzeugt mit diesen Ausführungen. Wir haben die Zeit nicht.

**GR Ribezzi:** Ich höre Andreas Hebeisen sehr gern beim Reden zu. Ich probiere auf meine Art, das Ganze noch einmal zusammenzupacken. Dringlichkeit ist immer Ansichtssache. Es kommt ganz darauf an, wer etwas als dringlich empfindet und wer nicht. Mir ist es bei diesem Treffen darum gegangen, mehr Informationen zu erhalten. Ihr könnt mir glauben, wenn es darum geht, irgendeiner Firma oder Institution "Kohle in die Schuhe zu schieben", bin ich der erste der springt. Ich darf sagen, dass ich GR Huber geglaubt habe, denn ich bin mit ihm weder verwandt noch in einer Partei. Ich muss nicht Attila zitieren. Für mich war der Anlass gestern Abend sehr informativ. Ich probiere, diese Informationen zusammenzupacken, wie ich das sehe. Der Darlehensvertrag war unter Dach und Fach, sie fingen an zu bauen. Dann passierte der Krieg, höhere Energiekosten et cetera, das Ding kostet mehr. Dann geht man zur Bank, diese zieht den Stecker und sie bekommen keine Kohle mehr. Das ist Fakt. Davon haben sie vor einem Monat nichts gewusst. Betreffend Tragbarkeit – Meine Angst war, dass in sechs Monaten noch einmal über denselben Mist diskutiert wird. Mir geht es darum, die TKB ist noch mit keinem einzigen Franken involviert. Sie brauchen diese 5 Millionen Hypothek nicht, sie sind aber bereit, aus was für Gründen auch immer, das zu machen. Ich gehe davon aus, dass eine Bank sich doppelt und dreifach absichert. Und wenn die Bank sieht, dass die Kohle da ist, sie verlangt CHF 100'000 Kredit und die Verlängerung des Baurechtsvertrags, obwohl sie nicht müsste. Sie könnte sagen, geht zur Raiffeisen, den kenne ich auch, ich gebe euch die Nummer. Das machen sie nicht. Sie sind bereit zu kooperieren. Dann glaube ich okay, ganz dämlich sind die nicht. Die schaffen es ja, mit ihrem Jahresfest eine Million zu verballern. So schlecht ist das nicht. Zu dem, was sie verlangen: Ich finde die Idee von Barbara

Hummel gut, jedes Jahr CHF 20'000 zurückzubezahlen, aber das sind Lappalien. Die CHF 100'000 sind ein Kredit, ich bin überzeugt, die können das zurückbezahlen. Sie haben fünf Jahre Zeit, sie können bei den Genossenschaftlern auch noch einmal anklopfen, das sind nicht alle arme Leute. Wir sind da bei vielen Mutmassungen. Was passiert, wenn nein? Grundsätzlich glaube ich daran. Es ist gar nichts passiert. Die bauen friedlich, stellen den Christbaum dort auf, essen eine Bratwurst, es wird eröffnet, alles ist gut. In 50 Jahren kommen sie und wollen den Baurechtsvertrag verlängern. Wieso auch nicht, funktioniert ja alles. Glaubt ihr, wir geben denen wieder einen subventionierten Baurechtszins? Da habe ich vor zwei Jahren fast übergeben, da war ich noch dagegen. Glaubt ihr, das machen wir wieder? Logisch machen wir es wieder, weil es funktioniert und es ist sozial. Damit macht die TKB uns ein Geschenk. 30 Jahre verlängern zu einem marktüblichen Baurechtszins, der in 50 Jahren wahrscheinlich CHF 30'000 ist. 30 Jahre × CHF 30'000 gibt eine Million. Genau die, die wir vorhin verschenkt haben, bekommen wir dann wieder. Und in 80 Jahren können sie wieder einen normalen Baurechtsvertrag machen, dann sind wir schon alle nicht mehr hier. Aber mit dem, was die TKB uns hier vorlegt, haben wir auf jeden Fall die Chance, unser Geld wieder zurückzubekommen. Wir geben eigentlich einen Kredit von CHF 100'000 und der Bank den längeren Baurechtsvertrag, der nur uns zugutekommt. Der Genossenschaft kommt es nicht zugute, die müssen dann die letzten 30 Jahre mehr abdrücken. Es gibt sicher wieder einmal Möglichkeiten, wo wir Farbkleckse hin und her werfen können, das ist jeweils auch lustig. Aber hier geht es definitiv darum um einer Genossenschaft, die von den jetzigen Energiepreisen, dem jetzigen Materialaufpreis, dem ganzen Katastrophenzeug was jeder Unternehmer aktuell mitmachen muss, unter die Räder gekommen ist, Hand zu bieten, ohne dass ein Steuerfranken versenkt wird. Das ist meine Erkenntnis nach dem gestrigen Abend.

**GR Christian Brändli:** Ich möchte schon noch erwähnen, ich habe Andreas Hebeisen sehr gut zugehört. Ich habe vieles verstanden, wenn auch nicht alles, aber ich lese es dann für die nächste Lesung sicher im Protokoll nach. Warum sind wir heute hier, warum diskutieren wir heute darüber? Ganz einfach, weil sie angefangen haben zu bauen, bevor die ganze Finanzierung unter Dach und Fach war, inklusive dem Kleingedruckten der Bank. Die Genossenschaft hat wissentlich und willentlich die Handwerker ins Messer laufen lassen. Schlicht und einfach, das kann man nicht wegdiskutieren. Hätten sie gewartet, bis alles unter Dach und Fach ist und erst dann zu bauen begonnen, sässen wir heute nicht hier.

**GR Merk:** Ich weiss jetzt gar nicht, ob ich sagen soll, so geht es nicht, geschätzter Kollege Brändli. Aber Zeug behaupten, das nicht so ist, finde ich jetzt auch schwierig. Ihr hattet ein Angebot, zusätzliche Informationen abzuholen, du hast dich dagegen entschieden, das muss man auch erwähnen. Das ist dein gutes Recht, aber sich dann beklagen, dass niemand über irgendetwas mit einem gesprochen hat, finde ich schwierig. Meines Wissens, das habe ich gestern von Attila Wohlrab tatsächlich auch gehört, denn das war meine Frage an der Fraktionssitzung. Ich als Laie habe mir vorgestellt, dass es um ein Projekt von ursprünglich CHF 4,2 Millionen und jetzt CHF 4,6 Millionen geht. Bis die CHF 4 Millionen erreicht sind, - wo ist denn da das Problem? Das reicht noch lange. Wieso ist es denn extrem dringend? Das ging mir am Montag durch den Kopf und hat mich irritiert. Als ich dann aber von Attila Wohlrab und Cyrill Huber aus dem Vorstand der WeBeGe hörte und sah, dass der Vertrag mit der Bank sehr wohl unterschrieben ist und dass die unter den Betrag von CHF 4,2 Millionen eine rechtskräftige Unterschrift gesetzt haben mit der Abmachung, dass zuerst die Eigenmittel aufgebraucht werden, was sie gemacht haben, die Eigenmittel sind nach diesem halben Jahr nun aufgebraucht, trifft die WeBeGe keine Schuld, dass sie einfach ins Blaue hinaus zu bauen angefangen und keine Zusage gehabt hätten. Die Bank hat die Pflicht, dass quartalsweise zu überprüfen, wie diese Rechnung aussieht und ob die Tragbarkeit noch gegeben ist. Es ist so, dass die nun diesen Sommer gesagt haben, die Tragbarkeit sei nicht gegeben, wir reissen einen Stopp. Ich finde es schon noch ein Detail, wenn man sagt, die WeBeGe habe einfach ins Blaue hinaus angefangen zu bauen und sie hätten das nicht tun sollen, weil noch gar nichts abgemacht gewesen sei. Das ist aus meiner Sicht nicht korrekt.

**GR Christian Brändli:** GR Merk, wir wissen schon, warum wir GR Huber nicht eingeladen haben, nämlich weil wir Dokumente haben wollen und nicht nur gezeigt bekommen wollen. Verträge enthalten auch Bedingungen, welche zu erfüllen sind. Und wenn diese Bedingungen nicht erfüllt werden, macht man einen Stopp und das hat die TKB gemacht. Und dort hätten sie reagieren können.

**Materielle Beratung** – die Botschaft wird seitenweise durchberaten.

#### **Ergänzung Beilage 4**

**GR Salzmänn:** Ihr wisst ja, dass ich dieser Botschaft zur WeBeGe damals nicht zugestimmt habe, weil ich sie wirtschaftlich nicht für tragfähig gehalten habe, wenn es ein heisser Ritt geworden wäre. Und nun hat sich leider bestätigt, dass es ein heisser Ritt ist. Die Stadt soll jetzt dieser Wohnbaugenossenschaft etwas geben, ohne dass wir dafür etwas erhalten, das finde ich nicht ganz fair. Im Baurechtsvertrag auf Seite 6 finden wir eine Heimfallregelung. «Die Baurechtsgeberin hat der Baurechtsnehmerin für den Heimfall der Bauten und Anlagen eine Entschädigung in der Höhe von 80 % des dann aktuellen Verkehrswerts der Bauten ohne Berücksichtigung des Landwerts zu leisten.» Im Sinne einer Brücke, die ich hier zwischen den Befürwortern und Gegnern dieser Botschaft bauen möchte, beantrage ich, den Baurechtsvertrag auf 70 % anzupassen, dann bekommen wir in 80 Jahren etwas zusätzlich dafür, dass wir jetzt dieser Baurechtsverlängerung und dem Darlehen zustimmen.

**Der Ratspräsident:** Ich bin der Meinung, wir stimmen über Beilage 4 ab und Beilage 3 steht gar nicht zur Diskussion. Es ist ein bisschen schwierig, wenn wir jetzt bei alten Baurechtsverträgen herumspüren, welche nicht Bestandteile der heutigen Botschaft sind, sondern nur als Beilage daliegen.

**GR Salzmänn:** Es geht heute um eine Veränderung des Baurechtsvertrags, wie der Stadtrat es gemäss Beilage 4 möchte, aber wir können in diesem Baurechtsvertrag auch noch andere Sachen zugunsten der Stadt verändern, genau ebendiese 70 %. Es ist sehr wohl zulässig, einen solchen Antrag zu stellen. Ich verstehe das Problem nicht, man kann ja dafür oder dagegen sein.

**Der Ratspräsident:** Willst du das als Ergänzung in Beilage 4?

**GR Salzmänn:** Selbstverständlich.

**Der Ratspräsident:** Dann sieht es anders aus als in Beilage 3.

#### **Abstimmung**

Der Antrag von GR Salzmänn wird mit 10 Ja-Stimmen gegen 14 Nein-Stimmen bei 8 Enthaltungen abgelehnt.

#### **Beilage 4, Seite 3 Baurechtszins**

**GR Salzmänn:** Ich probiere noch mit einem anderen Antrag, die Gräben zuzuschütten, nämlich dass man nicht 50 Jahre subventionierten Baurechtszins hat, sondern nur 30 Jahre. Dann würde die Stadt auch wieder ein bisschen profitieren, dass wir dem heute zustimmen können. Das würde bedeuten, Seite 3, Kapitel b anpassen zu 30 Jahre statt 50 Jahre und das Jahr 2051 statt 2071.

#### **Abstimmung**

Der Antrag von GR Salzmänn wird mit 9 Ja-Stimmen gegen 17 Nein-Stimmen bei 6 Enthaltungen abgelehnt.

#### **Rückkommen**

**GR Ana Brändli:** An dieser Stelle möchten wir von der FDP-Fraktion gerne den Rückweisungsantrag stellen.

#### **Abstimmung**

Der Rückweisungsantrag wird mit 14 Ja-Stimmen gegen 18 Nein-Stimmen abgelehnt.

**GR Schulthess:** Also zumindest habe ich den Antrag für eine zweite Lesung schon früh angekündigt, und dieser muss gemäss Art. 26 vor der Schlussabstimmung stattfinden. Ich möchte also gern den Antrag stellen, dass wir eine zweite Lesung machen mit dem Vorteil, dass wir in einer zweiten Lesung vollständigere Informationen haben und einen weiteren Vorteil, indem wir unter Umständen Konzepte ausarbeiten können, wenn man die Bank mehr einbindet. Ich meine, dass sie in ihren Tragbarkeitsberechnungen doch gewisse Fehler gemacht hat. Mit einem Eigenkapital von 3 % bekommt man in der

Regel keinen Kredit. Wir schützen also ein Stück weit auch diese Bank und ich denke, bei einer zweiten Lesung könnte man etwas erarbeiten, damit die Bank bei ihrer nicht so guten Tragbarkeitsberechnung noch etwas zur Lösungsfindung beitragen kann. Also stelle ich den Antrag auf eine zweite Lesung.

### **Abstimmung**

Der Antrag von GR Schulthess wird mit 14 Ja-Stimmen gegen 18 Nein-Stimmen abgelehnt.

**GR Salzmann:** Ich gebe hiermit zu Protokoll, dass ich gemäss § 9 Abs. 1 sowie § 9 Abs. 4 des Verantwortlichkeitsgesetzes aufgrund der fehlenden Informationen dieser Botschaft nicht zustimmen kann und ich somit aus der Haftung bin.

### **Abstimmung**

Die Botschaft wird mit 18 Ja-Stimmen gegen 10 Nein-Stimmen bei 4 Enthaltungen angenommen.

### **Motionen**

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

**GR Hummel:** Ich bedanke mich ganz herzlich für die Beantwortung der Motion und den Antrag, diese Motion erheblich zu erklären. Und ich hoffe natürlich, dass meine Gemeinderatskollegen diesem Antrag folgen werden. Eine kleine Bemerkung habe ich noch: Ich finde das Schreiben der Elcom vom 17. Februar 2011 im Zusammenhang mit der Abgabe und Leistung an das Gemeinwesen noch cool. Da steht: "Die Elcom prüft, ob eine gesetzliche Grundlage für das Erheben von solchen Abgaben und Leistungen vorliegt und ob der Betrag gestützt darauf richtig berechnet wurde". Da die gesetzliche Grundlage vor der Revision der Gemeindeordnung ja noch nicht bestanden hat, frage ich mich schon, was sie denn bis 2019 geprüft haben. Offenbar gab es aber da keine Beanstandungen. Aber das ist ja nun egal, ich bitte meine Kolleginnen und Kollegen herzlich, dem Antrag des Stadtrats zu folgen und die Motion als erheblich zu erklären.

**GR Leuch:** Es gibt ja Dinge und Zustände, die stören, aber man kann sie nicht ändern. Oft kann man sie nicht ändern und man lebt doch gut damit, vielleicht das ganze Leben lang. Alles andere, was stört, lässt sich ganz leicht ändern, wie eben Art. 65 der Gemeindeordnung. Dabei betrachteten diejenigen, die das eingeführt haben, und dafür brauchte es ja eine Mehrheit, die Abgabe für die Durchleitungsrechte als eine gute Idee, sonst wäre es gar nicht so weit gekommen. Die MITTE/EVP-Fraktion stimmt dem Antrag des Stadtrats, die Motion erheblich zu erklären, einstimmig zu. Einen grossen Einfluss wird diese Änderung aber nicht haben. Weit gewichtiger wirken sich heutzutage die aktuellen Preiserhöhungen der Stromversorger aus. Diese stören nicht nur, sondern sie bereiten uns sogar Sorgen. Dies zu ändern wäre eine Herkulesaufgabe und nicht das, was wir heute Abend erledigen.

**GR Salzmann:** Die FDP-Fraktion stimmt der Motion einstimmig zu und freut sich auf die Sparvorschläge des Stadtrats, wie er diese CHF 500'000 einzusparen gedenkt.

**GR Dal Dosso:** Ich ergreife heute hier zum ersten Mal das Wort und in Anbetracht der Tatsache, dass es schon spät ist, werde ich mich kurzhalten. Im Namen der FL/GLP-Fraktion stimmen wir dem Antrag zu. Unsere Meinung ist, dass es scheint, dass die gesetzliche Grundlage, diese Abgabe zu machen, nicht vorhanden ist. Das heisst, es muss gemacht werden, wobei wir uns die Frage gestellt haben, wie es in diesem Jahr ist, wo diese Abgabe bereits bezahlt wurde. Gibt es da vielleicht Rückforderungen? Was kann passieren? Dann würden wir uns vom Stadtrat wünschen, dass in dem Fall auch betrachtet wird, wie wir vorgehen würden oder ob wir da proaktiv sein sollten mit einem Vorschlag.

**SR Beringer:** Passieren wird nichts. Wir haben in der Gemeindeordnung eine durch den Gemeinderat bewilligte Abgabe, die wir der Stadt übergeben dürfen. Hier werden keine Rückforderungen gemacht werden können. Warum wir es 2024 nicht machen: Wir mussten bis 31. August 2023 der Elcom die Preise bekanntgeben für 2024. Dort drin ist das noch eingerechnet, denn wir können dem Entscheid

des Gemeinderats nicht vorgreifen. Deshalb wird es erst bei der Berechnung 2025 berücksichtigt werden.

### **Abstimmung**

Die Motion wird mit 37 Ja-Stimmen ohne Enthaltungen als erheblich erklärt.

### **Postulate**

#### 13. Postulat Heimwegtelefon für die Stadt Kreuzlingen / Stellungnahme

**GR Kuntzemüller:** Auf einer Skala von 1-10 habe ich die Chance für einen Vorstoss bei ungefähr 3.1 gesehen. Ich hätte nicht gedacht, dass die Exekutive bereit dazu ist, den Versuch zu wagen. Daher umso mehr: Vielen Dank allen Beteiligten für die Abklärungen, die Stellungnahme und den positiven Bescheid. Ich möchte mein Votum auch gar nicht in die Länge ziehen, nur noch kurz ein Bedenken zum Ausdruck bringen und dann meine Skala nochmals neu einordnen. Drei Jahre, um das Heimwegtelefon zu etablieren, sind nicht sonderlich viel. Darum ist es aus meiner Sicht unerlässlich, mehrfach auch über die verschiedensten Kommunikationswege auf dieses Angebot aufmerksam zu machen. Nur so können wir nach drei Jahren tatsächlich eruieren, ob das Heimwegtelefon bei den Kreuzlingerinnen und Kreuzlingern wirklich Anklang findet und der Dienst genutzt wird. Und noch zu meiner Skala: Wenn ich in die Runde schaue, fällt meine Skala allerdings von 3.1 auf 1.7. Allen, die sich bereits für ein Nein entschieden haben, möchte ich sagen, gebt euch doch bitte einen Ruck, es ist nur ein Versuch. Drei Jahre Versuchszeit ist nicht viel, ich habe es gesagt, auch hat die Stadt schon CHF 2'000 für Unnötigeres ausgegeben. Und klar, was für jeden und jede unnötig ist, darüber unterscheiden sich unsere Geister von links nach rechts, das ist mir klar. Und trotzdem: Wenn wir bereits mit diesem kleinen Angebot etwas zu einem besseren individuellen Sicherheitsgefühl für die Kreuzlinger Menschen beitragen können, dann lohnt sich das doch allemal. Nach diesen drei Jahren wissen wir, ob das Angebot des Heimwegtelefons für die Kreuzlinger Bevölkerung etwas ist oder nicht. Und vorher wissen wir es einfach nicht, das ist wie Kaffeesatzlesen. Danach können wir ultimativ gern nochmals über die Bücher gehen, da bin ich dabei, versprochen. Nochmals vielen lieben Dank Stadtrat, auch allen potenziellen Jasagenden zu diesem dreijährigen Versuch. Ich bin sehr gespannt.

**GR Pleuler:** Vielleicht kann ich mit meinem Votum die Skala von Kollegin Kuntzemüller wieder zumindest auf 3.1 erhöhen. Die Mehrheit der MITTE/EVP-Fraktion wird dieses Postulat annehmen und unterstützen. Wir sind zwar auch der Meinung, dass die Sicherheit der Einwohnerinnen und Einwohner in Kreuzlingen bereits heute gegeben ist. Das ist ein objektives Thema, es ist vielleicht sogar messbar, wie sicher eine Stadt ist. Deshalb könnte man sich tatsächlich fragen, ob es so eine Massnahme braucht oder ob nicht jeder im Rahmen der Eigenverantwortung bestmöglich für seine Sicherheit sorgen kann. Aber es gibt eben nicht nur die objektive Sicherheit der Stadt Kreuzlingen, sondern auch die subjektive, also das Sicherheitsgefühl jedes einzelnen. Und da ist es logisch, dass jeder das Sicherheitsgefühl anders einschätzt, und da spielt neben dem Alter und wahrscheinlich auch dem Geschlecht die eigene Prägung und was man im Leben schon alles erlebt hat eine ganz wichtige Rolle. Ich denke jeder, der Kinder hat und jene, die eine Tochter haben wahrscheinlich noch mehr, wissen, dass es besonders im Herbst und im Winter Situationen gibt und auch Gegenden in Kreuzlingen, wo das noch vermehrt zutrifft, wo man einfach ein bisschen auf Nadeln sitzt, bis diese Tochter endlich wieder sicher daheim ist. Im Idealfall läuft niemand, wenn es dunkel ist und der sich unsicher fühlt, allein nach Hause. Aber nicht immer kann das organisiert werden. Und ich glaube wirklich selbst daran, dass es in diesen Fällen helfen kann, zumindest für ein subjektives Sicherheitsgefühl, wenn man da mit jemandem telefoniert. Bei unserer Tochter sind das ihre Eltern oder ihre Freundinnen, welche sie dann anruft. Ich bin aber nicht sicher, ob sie das noch macht, wenn sie 25 Jahre alt ist. Aber ich finde es ganz wichtig, dass sie anrufen kann. Sie organisiert sich und redet auf dem Heimweg mit ihren Freundinnen. Aber es gibt dunkle Ecken in Kreuzlingen, da ist es wichtig, dass auch Leute, die privat niemanden haben, den sie anrufen können, etwas finden, was ihnen ein gutes Gefühl gibt. Das ist genauso wichtig wie eine gute Beleuchtung auch noch nach 23:00 Uhr. Daher finden wir diese Lösung gut und es wert, es wären drei Jahren zu probieren.

Und wie GR Kuntzemüller gesagt hat, gelingt das nur, wenn man die Werbetrommel entsprechend rührt und das Angebot publik macht. Wünschenswert wäre es wahrscheinlich auch noch, wenn man sich bei der Umsetzung überlegt, dass es auch möglich sein sollte, wenn man von Bottighofen oder Tägerwilen nach Hause läuft, das auch funktioniert und nicht nur fix auf das Gebiet von Kreuzlingen beschränkt ist.

**GR Hummel:** Liebe Charis, vielleicht wird die Note jetzt wieder ein bisschen tiefer. Es wäre das erste Mal, wenn ein Versuch nach drei Jahren abgebrochen wird, statt in den Regelbetrieb überführt. Also ich habe noch nie erlebt, dass ein Versuch abgebrochen wurde. Sowohl die Urheber als auch der Stadtrat betonen explizit, dass Kreuzlingen eine sichere Stadt ist, und waren sich da alle einig, das sei eine rein subjektive Wahrnehmung, dass man sich nachts auf der Strasse eventuell bedroht fühlen könnte. Die Umsetzung soll mit dem deutschen Verein Heimwegtelefon erfolgen, die Kosten sind unbekannt, man vermutet weniger als CHF 10'000. Die Kosten für Telefonie kennt man, nehmen wir an, das Ganze kostet CHF 9'000 inkl. Rühren der Werbetrommel. Wiederum sowohl die Urheber als auch der Stadtrat kamen zum Schluss, das hat mich ein bisschen erstaunt, dass es sich bei diesem Telefon um ein echtes Bedürfnis handelt. Das könne man so sehen, wenn man die Zahlen von 2022 betrachte, da hätten 8'022 Anrufer Gebrauch davon gemacht. Aber wenn man bedenkt, dass Deutschland 84,4 Millionen Einwohner hat und das auf Kreuzlingen herunterbricht, während das ungefähr 20 Personen pro Jahr, die anrufen würden. Ausgehend von Gesamtkosten von CHF 9'000 ergäbe das pro Anruf einen Betrag von CHF 430 oder bei der Hälfte immer noch CHF 215. Warum soll ein Steuerzahler diese Kosten übernehmen? Wenn ich mich unsicher fühle, nehme ich auf eigene Kosten ein Taxi, das kostet maximal CHF 30. Es ist doch jedermann zuzumuten, diesen Beitrag für sein Sicherheitsgefühl zu bezahlen, er ist ja nicht bedroht. Für den Ausgang hat man auch Geld und für die Sicherheit von Mitarbeitenden und Schülern usw. müsste man halt vermehrt die Arbeitgeber in die Pflicht nehmen. Ich habe noch nie erlebt, dass eine Angestellte des Avec-Shops auf der Strasse überfallen worden ist. Ungeachtet dessen käme es für den Steuerzahler billiger, wenn er bei Bedarf ein Taxi bezahlen würde, dann kämen nämlich jährlich nur Kosten von rund CHF 630 zusammen. Und das wäre erst noch sicherer, denn nicht nur Unholde suchen nachts Zufallsopfer. Die Wahrscheinlichkeit, dass man auf dem Trottoir von einem betrunkenen Autofahrer über den Haufen gefahren wird, ist ab einer gewissen Zeit deutlich höher. Und das wäre dann noch schlimmer, wenn man am Telefon hängt, dann ist man unaufmerksam und sieht womöglich nicht, was für eine Gefahr auf einen zukommt. Und letztendlich wählt man bei einer ernsthaften Bedrohung die Nummer 117, gemäss o ton der Polizei lieber einmal zu viel als einmal zu wenig anrufen. Wir finden das Heimwegtelefon unnötig und es kann nicht sein, dass der Staat für alles und jedes die Verantwortung übernimmt.

**GR Cornel:** Wenn ich, meine Tochter oder Bekannte spätnachts unterwegs sind, haben wir mehrere Möglichkeiten, sicherzustellen, dass wir sicher nach Hause kommen. Wir haben ein Telefon mit gespeicherten Notrufnummern, wir haben die Kontakte griffbereit. Oder wir bitten jemanden, uns nach Hause zu begleiten, uns nach Hause zu fahren oder nehmen im schlimmsten Fall ein Taxi. Für Minderjährige gibt es eine Obhutspflicht der Eltern und ältere Menschen verlassen spätabends oder nachts nicht regelmässig das Haus. Zudem erleben wir Kreuzlingen auch als eine sichere Stadt. Die FDP-Fraktion ist der Meinung, dass die Kosten zur Einrichtung eines Heimwegtelefons dem tatsächlichen Bedürfnis nicht gerecht werden und dass eine gewisse Selbstständigkeit und Eigenverantwortung den Bürgerinnen und Bürgern auch zugemutet werden kann. Wir lehnen daher dieses Postulat einstimmig ab.

**GR Menzi:** Charis, es freut mich, dass die Skala wieder ein bisschen steigt. Die FL/GLP-Fraktion stimmt dem Postulat mehrheitlich zu. Wir möchten im Gegensatz zu anderen beliebt machen, dass man bei Annahme des Postulats aktiv auf die Sekundarschulzentren zugeht, damit die Jugendlichen erfahren, dass dieses Angebot existiert.

**GR Schulthess:** Obwohl selbst betroffen durch regelmässige Anrufe "kannst du uns am Bahnhof abholen", und zum Glück geht meistens meine Frau und ich drehe mich wieder um, finde ich, dass es aus politischer Sicht ein bisschen Pflästerlipolitik ist. Wir müssten das Sicherheitsproblem politisch dort lösen, wo es herkommt. Dabei finde ich sehr störend, dass die Fraktion oder die Leute, die etwas für die Sicherheit tun möchten, doch stark in der Verantwortung sind bei dieser Ursache. Diese kommt zu einem Teil von einer verfehlten Einwanderungspolitik in diesem Land. Und wenn wir das nicht im Griff

haben, müssen wir nachher nicht ein Heimwegtelefon-Pflasterli obendrauf machen. Daher ist Politik, die Pflasterlipolitik ist, abzulehnen.

**GR Ricklin:** Ich möchte hier einen Titel vorlesen – "Warum die Polizei nicht begeistert davon ist". Es geht um Begleit-Apps. Mir persönlich ist die Sicherheit auch ein grosses Anliegen. Ich bin eine Frau, ich bin auch ab und zu nachts unterwegs. Aber das subjektive Empfinden kann sich jederzeit in eine ernsthafte Situation wenden, und dann sollte man eigentlich die 117 anrufen. Und wenn ich dann mit irgendjemandem telefoniere, geht wertvolle Zeit verloren. Das ist das, was die Polizei sagt. Wenn ich nun dieser Person probiere zu sagen, wo ich bin, sind die Erfahrungen der Polizei so, dass Leute unter Stress oftmals gar nicht mehr sagen können, in welcher Strasse oder wo sie sich befinden. Vielleicht hat man noch eine Seitengasse genommen und weiss gar nicht mehr, wo man ist. Es geht wertvolle Zeit verloren, in der man eigentlich handeln müsste. Es geht hoffentlich um wahre Sicherheit und nicht nur um Scheinsicherheit. Deshalb rate ich davon ab, so etwas auf die Beine zu stellen und mache beliebt, die Leute zu motivieren, vielleicht nicht allein nach Hause zu gehen oder sich Alternativen zu überlegen, wie wir es vorhin gehört haben, oder eben die 117 anzurufen. Dort darf man sogar anrufen, wenn einem mulmig ist. Dazu wird man aufgefordert, die können einem auch Sicherheit geben und sind vor allem auch schneller vor Ort und können dann wirklich helfen, wenn etwas ist.

### **Abstimmung**

Das Postulat wird mit 19 Ja-Stimmen gegen 18 Nein-Stimmen angenommen.

14. Postulat Verkürztes Einbürgerungsverfahren für in der Schweiz geborene und aufgewachsene Menschen bis 25 Jahre / Begründung

**GR Addisalem Hebeisen:** Im Juni haben Adrian und ich das Postulat für ein verkürztes Einbürgerungsverfahren für in der Schweiz geborene und aufgewachsene Menschen bis 25 Jahre eingereicht. Da ihr das Postulat im CMI habt, konntet ihr es sicherlich schon durchlesen. Die wesentlichen Begründungspunkte sind darin enthalten. Deswegen möchte ich euch in meiner Begründung eher einen Grundgedanken mitgeben. Ich beziehe mich hier auf die Gerechtigkeitstheorie von John Rawls. Rawls betont, dass das Festlegen der Grundprinzipien in einer Gesellschaft auf unbefangene und faire Weise erfolgen soll. Dies gelingt am besten, wenn diejenigen, die dieses Prinzip festlegen, nicht wissen und auch nicht darauf abstellen, wie sich ihre Entscheidungen auf sie selbst auswirken werden. Zum Beispiel neigen reiche Personen dazu, bei Fragen zur Besteuerung von Reichtum voreingenommen zu sein, dasselbe gilt für arme Personen. Doch wenn beide nicht wissen, ob sie in dieser Gesellschaft als reich oder arm leben werden, sind sie eher geneigt, Gesetze zu schaffen, die Reiche und Arme gleichermaßen behandeln. Das Konzept des sogenannten Schleiers des Nichtwissenden fördert somit eine gerechtere Gestaltung der Gesellschaftsregeln, indem es das persönliche Interesse aus der Entscheidungsfindung herausnimmt und stattdessen eine Grundlage für gerechte und unparteiische Prinzipien schafft. Im Zusammenhang mit diesem Gedanken möchten wir den Stadtrat bitten zu prüfen, ob das derzeitige Einbürgerungsverfahren für Personen, die in der Schweiz geboren sind und die obligatorische Schulzeit in der Schweiz absolviert haben, verkürzt und vereinfacht werden kann. Konkret schlagen wir vor, dass das Verfahren für diese Gruppe nur aus einer Dokumentenprüfung durch die Einbürgerungskommission bestehen und diese Prüfung direkt zu einer Empfehlung an den Gemeinderat führen sollte, dies ohne die Notwendigkeit eines schriftlichen Wissenstests und eines Integrationsgesprächs. Wir sind der festen Überzeugung, dass junge Menschen, die immer hier gelebt, gearbeitet oder studiert haben, eine gerechtere Behandlung verdienen. Sie sollen die Möglichkeit haben, sich offiziell als Teil dieser Gemeinschaft zu betrachten, da die meisten von ihnen sich als Schweizerinnen und Schweizer fühlen. Lassen Sie uns den Menschen, die wirtschaftlich einen Beitrag für Kreuzlingen leisten oder leisten werden, diese Möglichkeit bieten, und das ohne unverhältnismässige bürokratische Hürden. Wie würden Sie dieses Verfahren gestalten, wenn Sie nicht wüssten, ob Sie davon betroffen sind? Wir würden es so gestalten, wie wir es in diesem Postulat vorschlagen.

## Verschiedenes

### 15. Schriftliche Anfrage Grünstadt Schweiz – Mehr Attraktivität für Kreuzlingen! / Beantwortung

Kein Votum

### 16. Verschiedenes

#### 16.1 Schriftliche Anfrage " Schriftliche Anfrage zu Microsoft gestohlener Master-Key und sind die kompletten Office-365- und Kommunikationsdaten der Stadt Kreuzlingen und ihrer Einwohner im Internet verfügbar" / Eingang

**Der Ratspräsident:** Es ist am 17. August 2023 per E-Mail folgende schriftliche Anfrage von Aufrecht Schweiz eingegangen "Schriftliche Anfrage zu Microsoft gestohlener Master-Key und sind die kompletten Office-365- und Kommunikationsdaten der Stadt Kreuzlingen und ihrer Einwohner im Internet verfügbar?". Diese Anfrage wird per Datum von heute an den Stadtrat überwiesen.

#### 16.2 Rücktritt Gemeinderat Marc Portmann

**GR Portmann:** Das Leben ändert sich manchmal schneller, als man denkt. Man war kurz in den Wahlen drin, hat den Wahlkampf mitgemacht und man darf auf zwei stolze Sachen zurückschauen: Das ist einmal 8 Jahre Gemeinderat und ein Familienunternehmen mit 55 Jahren Tradition. Ich werde heute meinen Rücktritt per sofort bekanntgeben, weil ich Kreuzlingen verlassen werde, und zwar diesen Monat. Das tangiert aber nicht unser Geschäft. Unser Geschäft wird es weiterhin geben, es wird weiterhin ein Familienunternehmen bleiben und ich werde auch weiterhin in diesem Familienunternehmen tätig sein. Aber entweder macht man seine Aufgabe richtig und studiert die Unterlagen oder man führt ein Familienunternehmen weiter mit dem Bruder, das in den letzten 10 Jahren immens gewachsen ist, über Kreuzlingen hinaus auf die internationale Bühne. Somit musste ich mich entscheiden, was ich mache. Die Familie steht im Vordergrund. Darum sage ich danke. Danke für alles, auch für die kontroversen Gespräche, die wir überparteilich jeweils hatten. Wenn man mit der Big-Mac-Rechnung kam, die ich nie vergessen werde, wenn es um die Steuern ging, das war vor allem von Kollege Hebeisen, oder wenn es ums Rauchverbot ging, was mich tangierte, wenn man im Kunsttheater noch rauchen möchte. Danke der FDP aber auch, die mich 8 Jahre lang ertragen hat. Ich war sicher nicht der einfachste, ich habe immer Gas gegeben, aber ich bin immer zu meinem Wort gestanden und darauf bin ich stolz. Wenn ich Ja gesagt habe, bin ich immer bei Ja geblieben und habe das auch durchgezogen. Ich wünsche euch viel Spass, gebe euch aber noch etwas auf den Weg mit. Schaut für die Bevölkerung in Kreuzlingen und auch für die Unternehmen in Kreuzlingen. Denn man kann sagen, was man will, Kreuzlingen ist ein Standort für Geschäfte, für Familien, was immens wichtig ist und gut ist, um daraus grosse Geschäfte zu machen. Das geht aber nur, wenn der Stadtrat auch schaut, dass die Geschäfte, die Unternehmen, die man hier ansiedeln kann, kommen. Denn die bringen die Zukunft für die nächste Generation, die uns alles sichert. Ich wünsche euch viel Spass. Wer Lust und Freude hat, darf mit mir heute Abend anschliessend an die Sitzung im Löwen etwas trinken, ihr seid herzlich eingeladen.

#### 16.3 Rücktritt Gemeinderat Guido Leutenegger

**GR Leutenegger:** Ich verlasse zwar Kreuzlingen nicht, aber ich habe eine ähnliche Botschaft wie GR Portmann. Ihr könnt also im Löwen doppelt mit uns trinken. Für mich ist es auch die letzte Gemeinderatssitzung. Ich habe auch nicht damit gerechnet, nie und nimmer, sondern habe vor Kurzen gesagt, ich ziehe es noch 4 Jahre durch. Was hat sich verändert? In meinem beruflichen Umfeld ist es das, dass ich

in Deutschland drei Betriebe habe. Dort hat die Geschäftsführerin, die das während 8 Jahren bravourös gemacht und mir immer den Rücken freigehalten hat, in ihrem familiären Umfeld Irrungen und Wirrungen, wo sie sich nun neu strukturiert und organisiert hat. Als Arbeitgeber ist man da machtlos, man erhält einfach die Kündigung. Das ist in meinem Fall ein bisschen dramatisch. Ich bin nicht in erster Linie nötig als Traktorfahrer, das ist nicht meine Kernkompetenz. Aber die Geschäftsführerin hat mir den Rücken freigehalten, indem sie die meisten dieser Verhandlungen geführt und bravourös erledigt hat. Ihr könnt nun fragen, was denn ein Landwirtschaftsbetrieb an Verhandlungen hat. Wir haben einen anspruchsvollen Betrieb, was Verhandlungen anbelangt. Wir sind Pächter der Berliner Stadtgüter. Das ist die Liegenschaftsverwaltung der Stadt Berlin, die regelmässig ihre Fragen hat und bedient und gepflegt werden muss. Das ist unser wichtigster Partner, ohne den wäre ich gar nicht dort. Und dann haben wir noch 200 private Pächter. Und jeder, der mit Pächtern zu tun hat, weiss, was das etwa bedeuten könnte. Ich mache das liebend gern, das könnt ihr mir glauben, es ist einfach eine Distanz von 800 km, das geht nicht mit Pendeln. Das ist der eine Grund. Den habe ich zuerst sogar ein bisschen unterschätzt, als sie kündigte. Und der zweite ist eher ein erfreulicher Grund. Vor drei Wochen kam die Mitteilung, ich sei jetzt Innovator des Jahres, das ist der grösste Publikumspreis der deutschen Wirtschaft. Ich habe das ehrlich gesagt gar nicht ernstgenommen, davon hatte ich gar noch nie gehört. Google zeigte mir dann, letztes Jahr war Wladimir Klitschko Innovator des Jahres, jetzt Bürgermeister von Kiew. Dann dachte ich, ich bin etwa gleich gross und etwa gleich schwer wie Klitschko. Bei ihm ist es ein bisschen anders verteilt, das gebe ich zu. Ich bin auch nicht grössenwahnsinnig geworden, ich kann mich natürlich nicht mit Klitschko messen. Das hat keinen Sinn, körperlich nicht und von der Reputation her nicht. Aber es bringt ganz viele öffentliche Auftritte mit sich, die ich wahrnehmen möchte. Auch gestern hielt ich ein Referat in Magdeburg vor 400 Wirtschaftsführern und alle haben brav geklatscht und zwischendurch sogar ein paar Mal gelacht. Da kann ich Werbung machen für mein Hauptanliegen, nämlich die Förderung der Biodiversität. In dem Sinn möchte ich hier meinen letzten Auftritt noch nutzen, um Werbung zu machen für die Förderung der Biodiversität. Und jeder erhält im Anschluss so eine Schokolade. Das kommt jetzt vielleicht ein bisschen moralinsauer herüber, jetzt kommt der wieder mit seiner Biodiversität. Das Wichtigste steht eigentlich hinten, da sind nämlich unsere Adressen der drei Betriebe in Deutschland drauf. Und die sind zum Glück alle in der Nähe von Berlin. Ihr seid also herzlich eingeladen, mich zu besuchen. Wir sind, obwohl völlig in der Pampa, draussen im Schilf in Brandenburg, nur 45 Minuten von Berlins Stadtmitte entfernt. Also herzliche Einladung, wenn ihr Zeit und Lust habt, kommt vorbei. Danke vielmals auch meiner Fraktion, die musste auch einiges erleiden und durchstehen, ich habe es 8.5 Jahre lang durchgezogen, habe für diese 8,5 Jahre aber zwei Anläufe gebraucht. Ich durfte auch 4 Jahre Stadtrat sein, das war für mich die spannendste und interessanteste Zeit. Und der eine oder andere Dinosaurier, der hier noch im Rat ist, hat das ja noch miterlebt. Auch dafür danke ich, da habe ich mich vom Gemeinderat auch sehr getragen und wohl gefühlt. Ich werde die Zeit in Kreuzlingen nicht vergessen.

#### 16.4 Strassensperrungen, Grundstücke Seetalstrasse und Vernehmlassung Thurgauer Rahmennutzungsplan

**GR Schindler:** Meine Rede geht an den Stadtrat. Heute Abend habe ich mich gefragt, ob der Stadtrat jetzt noch den letzten Kreuzlinger wütend machen will. Letzthin erschien die Pressemitteilung, dass der Hafenkreisel wieder offen ist. Ich jubilierte natürlich, endlich kein Stau mehr. Dann ging ich auf die Strasse und fragte mich, wieso immer noch Stau ist. Es war dann ein Einbahnregime, daher haben wir immer noch Stau. Heute vor der Gemeinderatssitzung musste ich rasch weg und ich traute meinen Augen nicht, jetzt hat es doch an der Hauptstrasse, Höhe AMAG noch ein Loch gegeben. Der Stau war katastrophal. Da wollte ich einfach ein Anliegen anbringen. Bitte macht ein bisschen Druck, dass diese Löcher endlich geschlossen werden und dass die Kreuzlinger wieder einmal durchatmen können und nicht jeden Abend im Stau stehen müssen. Es ist mühsam für Autos, für Velos, für die Anwohner. Ich glaube, wir haben es verdient, einmal ein bisschen durchzuatmen.

**GR Salzmänn:** Der Stadtrat hat bekanntgegeben, dass er zwei Grundstücke an der Seetalstrasse veräussern will und bittet jetzt die Interessenten, ihre Projekte einzureichen. Es handelt sich um zwei Grundstücke, die nicht an exponierter Lage sind, also für Ortsbildschutz und dergleichen nicht relevant sind. Da bitte ich den Stadtrat, zukünftig in solchen Fällen die Grundstücke an den Meistbietenden zu veräussern oder besser im Baurecht an den Meistbietenden zu vergeben. Mit dieser Auflage, dass der Stadtrat genau wissen will, was der neue Besitzer mit den kaum bebaubaren Grundstücken anfangen will, schränkt er die Freiheit des Käufers ein und somit den erzielbaren Preis oder den erzielbaren Baurechtszins. Ich bitte, das in Zukunft etwas kaufmännischer anzugehen. Dann habe ich noch eine zweite Varia. Vorgestern habe ich mitbekommen, dass bis am 9. September eine Vernehmlassung zum Thema Thurgauer Rahmennutzungsplan läuft. Dieser ist behördenverbindlich. Als ehemaliges Mitglied der Ortsbildkommission habe ich gelernt, wie wichtig so ein Rahmennutzungsplan ist. Was ist die Implikation für Kreuzlingen und was ist eure inhaltliche Positionierung?

**SR Zülle:** Erst zu GR Schindler: Mich regt es jeweils auch auf, wenn eine Baustelle ist. Das geht vermutlich allen so. aber man muss sich in Erinnerung rufen, dass die Stadt Kreuzlingen 70 km Strassen hat. 70 km. Eine Strasse hält durchschnittlich etwa 35 bis 40 Jahre, je nachdem wie intensiv sie befahren wird. Wenn man das ausrechnet, müsste man jedes Jahr 2-3 km sanieren. Da spreche ich erst von den Strassen, noch nicht von den Leitungen. Ich will damit sagen, wenn man eine baustellenfreie Umgebung will, muss man irgendwo allein aufs Land ziehen, aber nicht in eine Stadt. In einer Stadt hat es immer Baustellen. Das ist leider so und das können wir nicht ändern. Wir schauen aber, dass das Verkehrsregime so läuft, dass wir möglichst wenig Stau produzieren. Aber Stau produzieren nicht diejenigen, die bauen und planen, sondern die Personen, welche Auto fahren. Das ist vielleicht auch ein Wink, ab und zu mal das Velo zu nehmen. Das wäre schön, dann hätten wir ein bisschen weniger Stau. Wenn nämlich nur diejenigen Personen Auto fahren würden, die müssen, dann hätten wir vermutlich keine Probleme. Nichtsdestotrotz schauen wir, dass die Baustellen schnell vorwärtskommen und auch nicht zu viele gleichzeitig da sind. Gebaut wird vom Kanton, von Energie Kreuzlingen und von der Stadt Kreuzlingen. Zu GR Salzmänn zur Teilrevision des kantonalen Richtplans: Ich habe mich mit dem Stadtpräsidenten abgesprochen, wir werden das dem Protokoll beilegen, da sind alle Antworten drauf, die wir zu dieser Teilrevision gegeben haben. (Beilage 3)

**GR Schulthess:** Nein, den Gefallen meines Rücktritts kann ich euch leider nicht machen. Im Gegenteil, ich möchte gern das noch vertiefen, was GR Schindler aufgenommen hat. Eigentlich muss man nicht zweimal dasselbe sagen, aber zum Thema "nehmt doch das Velo hervor" fühlte ich mich etwas getriggert. Ist dem Stadtrat bewusst, dass sehr viele Gewerbe unterwegs sind und sehr viele Leute, die nicht Zug und Velo fahren können? Und dass die Gewerbler, die unterwegs sind, im Stau Dutzende von Stunden verbraten, die nicht verrechnet werden können. Das ist volkswirtschaftlich ein erheblicher Schaden. Dieser wird dadurch verursacht, dass man in dieser Stadt relativ konzeptlos den Verkehr führt. Das wiederum wird dadurch verursacht, dass wir eine Exekutive haben, die thematisch andere Ideen und Themen hat wie ein Stadthaus oder sonst irgendwie lustige Sachen. Aber was die Leute in Kreuzlingen interessiert, nämlich durch die Stadt zu fahren, ohne Stunden damit zu verbringen – ich bin gleich schnell in Romanshorn wie in Tägerwilten, das gibt mir zu denken -, müsste der Stadtrat sich einmal vergegenwärtigen. Das wird uns nicht loslassen, bis wir das lösen, spätestens wenn in Deutschland die Autobahn fertig ist. Also das mit "geht doch aufs Velo" finde ich ein bisschen eine billige Antwort. Und zu guter Letzt könnte man Baustellen auch nachts fertig machen. Es gibt jede Menge Gewerbler, die auch nachts arbeiten, um Probleme zu lösen. Man könnte durchaus vor der AMAG auch nachts jemanden arbeiten lassen. So ganz einfach ist das nicht.

**Der Ratspräsident:** Ich wünsche einen schönen Abend und wer will, nimmt die Einladung von Herrn Portmann und Herrn Leutenegger an. Besten Dank.

Sitzungsende: 22.10 Uhr

**Beilagen**

1. Tischvorlage
2. Schriftliche Anfrage
3. Beantwortung zur Teilrevision kantonaler Richtplan

**Geht an**

- Mitglieder des Gemeinderats
- Adressaten gemäss besonderem Verteiler

Für die Richtigkeit:

Der Gemeinderatspräsident

Der Sekretär

Der Vizepräsident

Die Stimmzählerin



Baurechtsvertrag mit Credit Suisse Anlagestiftung, Kalenderplatz 1, 8045 Zürich,  
für die Parzelle Promenade West an der Promenadenstrasse, Parzelle Nr. 3178

Synoptische Übersicht der Anträge des Stadtrats

30. August 2023

### Antrag Baurechtsvertrag Stadtrat (Beilage 11)

III. Baurechtsbestimmungen, Ziffer 5.5 Mindestbaurechtszins (Seite 7)

Während der ganzen Dauer des Baurechts - mit Ausnahme der Dauer gemäss Ziffer III.5.1 - darf der Baurechtszins nicht unter den Wert fallen, welcher jeweils aus der Berechnung gemäss Ziffer III.5.2 resultiert. Der Landwert richtet sich zunächst nach der Ziffer III.5.1 (Startwert) und sodann nach Ziffer III.5.4 (Anpassung per Ende des vollständigen 10. Kalenderjahres). Der hypothekarische Referenzzinssatz (oder der an seine Stelle tretende Folgeindex) ist variabel und der Zuschlag bleibt konstant.

### Antrag Stadtrat (neu)

Während der ganzen Dauer des Baurechts - mit Ausnahme der Dauer gemäss Ziffer III.5.1 (Eintragung Baurechtsvertrag im Grundbuch bis zur Bezugsbereitschaft der ersten Wohn- oder Gewerbeinheit) - darf der Baurechtszins nicht unter den Wert fallen, welcher sich aus der Berechnung (Baurechtszins 100%) gemäss Ziffer III.5.1 anhand des im Zeitpunkt der Berechnung aktuellen Landwerts und Referenzzinssatzes sowie dem Zuschlag ergibt. ~~jeweils aus der Berechnung gemäss Ziffer III.5.2 resultiert.~~ Der Landwert richtet sich zunächst nach der Ziffer III.5.1 (Startwert) und sodann nach Ziffer III.5.4 (Anpassung per Ende des vollständigen 10. Kalenderjahres). Der hypothekarische Referenzzinssatz (oder der an seine Stelle tretende Folgeindex) ~~richtet sich nach der aktuellen amtlichen Publikation. ist variabel und der~~ Der Zuschlag bleibt konstant (0.75).

III. Baurechtsbestimmungen, Ziffer 8. Unterbaurecht (Seite 9)

Es ist der Baurechtsnehmerin untersagt, Teile des Baurechts im Sinne eines Unterbaurechts (Art. 655 und Art. 943 i.V.m. Art. 779 ff. ZGB) an Dritte zu übertragen.

Es ist der Baurechtsnehmerin untersagt, Teile des Baurechts im Sinne eines Unterbaurechts (Art. 655 und Art. 943 i.V.m. Art. 779 ff. ZGB) an Dritte zu übertragen.

~~Der Baurechtsnehmerin ist untersagt, Mit- und/oder Stockwerkeigentum zu begründen und dieses zu veräussern.~~

**V. Schlussbestimmungen, Rechtspflege, Anwendbares Recht, Ziffer 5.1 Vermittlung (Seite 14)**

Sollten sich aus Anwendung und Vollzug dieses Bauvertrages und damit im Zusammenhang stehender Zusatzvereinbarungen zwischen den Parteien irgendwelche Uneinigkeiten ergeben und können sich die Parteien nicht einvernehmlich einigen, so ist vor Betretung des Rechtswegs ein neutraler und fachkundiger Vermittler (Mediator) zur einvernehmlichen Bereinigung beizuziehen. Die Parteien verpflichten sich, an einer solchen Vermittlung teilzunehmen. Sollten auch diese Bemühungen zu keiner Einigung führen, richtet sich das Vorgehen nach Ziffer V.5.2 und Ziffer V.5.3.

Sollten sich aus Anwendung und Vollzug dieses Bauvertrages und damit im Zusammenhang stehender Zusatzvereinbarungen zwischen den Parteien irgendwelche Uneinigkeiten ergeben und können sich die Parteien nicht einvernehmlich einigen, so ist vor Betretung des Rechtswegs ein neutraler und fachkundiger Vermittler (Mediator) zur einvernehmlichen Bereinigung beizuziehen. Die Parteien verpflichten sich, an einer solchen Vermittlung teilzunehmen **und die Kosten der Vermittlung je zur Hälfte zu tragen**. Sollten auch diese Bemühungen zu keiner Einigung führen, richtet sich das Vorgehen nach Ziffer V.5.2 und Ziffer V.5.3.



Aufrecht - Kreuzlingen  
Romanshornestrasse 134  
8280 Kreuzlingen  
GR Georg Schulthess  
georg.schulthess@aufrecht-thurgau.ch



16. August 2023

## **Schriftliche Anfrage zu**

### **Microsofts gestohlener Master-Key und sind die kompletten Office365 und Kommunikationsdaten der Stadt Kreuzlingen und Ihrer Einwohner im Internet verfügbar?**

Sehr geehrter Herr Präsident

Ich reiche Ihnen gestützt auf Art. 49 der derzeit gültigen Geschäftsordnung des Gemeinderates zuhanden des Stadtrates folgende schriftliche Anfrage ein:

#### **Begründung**

Im Zusammenhang mit einem der grössten Datensicherheitsdebakel der letzten Jahre, dem Diebstahl des Master-Keys der Microsoft Cloud stellen sich für die Stadt Kreuzlingen als Kunde dieser Office365 Cloud einige Fragen.

Mitte Juni wurden seltsame Vorgänge in Microsoft Online-Exchange-Konten öffentlich. Die anschliessende Analyse enthüllte ein Debakel: Mutmasslich chinesische Angreifer hatten sich Zugriff auf das von Microsoft gehostete Exchange Online vornehmlich von Regierungsbehörden verschafft. Der gestohlene Schlüssel funktionierte als Masterkey für grosse Teile der Microsoft-Cloud, in der Fachwelt wird vermutet für die komplette Cloud, also auch für Dokumente. Microsoft verweigerte sich bisher entgegen gesetzlicher Vorschriften einer transparenten Information über das Ausmass des Vorfalles.

#### **Dazu bitten wir den Stadtrat folgende Fragen zu beantworten:**

- 1) In welcher Form und in welchem Ausmass ist die Stadt Kreuzlingen davon betroffen?
- 2) Wurden Seitens der Informatik der Stadt Kreuzlingen die auf Drängen der Microsoft-Kunden nun doch noch bereitgestellten Logdateien auf unberechtigte Zugriffe geprüft?
- 3) Sind Daten der Stadt Kreuzlingen im Darknet aufgetaucht / zum Kauf angeboten worden?
- 4) Hat die Stadt Kreuzlingen mit Microsoft zur Klärung Kontakt aufgenommen?

5) Wenn betroffen, hat sich die Stadt Kreuzlingen als Kunde der Firma Microsoft über die stark ungenügende Qualität und Sicherheit der Dienstleistung beschwert, Verbesserung gefordert? (Diese Dienstleistung kostet die Stadt Kreuzlingen wiederkehrend 84'122.95 CHF pro Jahr)

6) Gedenkt die Stadt Kreuzlingen ihre Einwohner über diesen Vorfall zu informieren? (Ob betroffen oder nicht).

7) Wer ist in der Gemeinde Kreuzlingen Datenschutzbeauftragter und ist diese Stelle durch einen vom Betrieb der Stadt unabhängigen Person besetzt? Hat der Datenschutzbeauftragte in diesem Falle etwas unternommen?

8) Welche Massnahmen will die Stadt Kreuzlingen in Zukunft treffen um die Daten der Kreuzlinger Einwohner und der Verwaltung zu schützen?

9) Auf welche Gesetzesgrundlage stützt die Stadt Kreuzlingen die Nutzung solcher Clouds obwohl diese gemäss Datenschutzgesetz für die öffentliche Hand nicht genutzt werden dürfte?

10) Besteht diesbezüglich Kontakt zum Datenschutzbeauftragten des Kantons Thurgau?

11) Anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 7. Oktober 2021 stellte GR Schulthess unterstützt von GR Schläpfer den begründeten Antrag weg von Office365 Cloudlizenzen zurückzukehren zu den lokal installierten Officeprodukten. Stadtpräsident Niederberger vertrat in der Sitzung dagegen folgende Position:

Auszug aus dem Wort-Protokoll der 18. Gemeinderatssitzung vom 7. Oktober 2021:

**STP Niederberger** «...Es ist auch so, dass die Services und die **Sicherheitsdienste ebenfalls gewährleistet werden**, was schlussendlich auch unsere interne IT entlastet. Wir haben Vorteile beim ganzen Package, dass wir ein Rundumpaket haben, wo wir alle Angebote, die Microsoft hat, nutzen können und immer vermehrt nutzen und auch intensiv nutzen. Wir haben auf der einen Seite die Cloud, die in der Schweiz gespeichert ist, **wir haben Sicherheitsvorkehrungen, die gewährleistet sind** und das alles mit der SIK abgesichert über Verträge.

Der Antrag von GR Schulthess wurde mit 2 Ja-Stimmen gegen 20 Nein-Stimmen bei 17 Enthaltungen abgelehnt.

12) Kommt Stadtpräsident Niederberger auf seine Aussage «dass die Sicherheit gewährleistet ist» zurück?

Vielen Dank für eine zeitnahe Beantwortung dieser Fragestellungen.

Gemeinderat Georg Schulthess



## Angaben zur Stellungnahme

**Thematik:**  
Teilrevision kantonaler Richtplan 2022/2023

**Teilnehmerangaben:**  
Stadt Kreuzlingen  
Bauverwaltung  
Hauptstrasse 88  
8280 Kreuzlingen 1

**Kontaktangaben:**  
Amt für Raumentwicklung  
Verwaltungsgebäude  
Promenadenstrasse 8  
8510 Frauenfeld

E-Mail-Adresse: sekretariat.are@tg.ch  
Telefon: +41 58 345 62 50

**Teilnehmeridentifikation:**  
104575

## Technische Vernehmlassung

Diese Phase wurde noch nicht übermittelt.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
0.4 Räumliche Strategien		Keine Antwort	Keine Antwort
0.5 Funktionale Handlungsräume		Keine Antwort	Keine Antwort
1.10 Kulturdenkmäler		Keine Antwort	Keine Antwort
2.7 Wald		Keine Antwort	Keine Antwort
3.1 Gesamtverkehr		Keine Antwort	Keine Antwort
3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)		Keine Antwort	Keine Antwort
3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)		Keine Antwort	Keine Antwort
3.4 Langsamverkehr (LV)		Keine Antwort	Keine Antwort
3.5 Güterverkehr		Keine Antwort	Keine Antwort
3.6 Parkierung		Keine Antwort	Keine Antwort
4.2 Energie		Keine Antwort	Keine Antwort
4.3 Stein- und Erdmaterial		Keine Antwort	Keine Antwort
4.4 Abfall		Keine Antwort	Keine Antwort
5.4 Schiessanlagen		Keine Antwort	Keine Antwort
5.5 Bevölkerungsschutz und Arme		Keine Antwort	Keine Antwort
A0 Massnahmen Agglomerationsprogramme		Keine Antwort	Keine Antwort
A3 Ortschaftsgebiete		Keine Antwort	Keine Antwort

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
A4 Archäologische Fundstellen		Keine Antwort	Keine Antwort
A5 Naturschutzgebiete und Waldreservate		Keine Antwort	Keine Antwort
A10 Schutzpläne und Einzelunterschutzstellungen		Keine Antwort	Keine Antwort
Richtplankarte 1:50'000		Keine Antwort	Keine Antwort
Begleitender Bericht (November 2022)		Keine Antwort	Keine Antwort
Allgemeine Rückmeldungen verfassen		Keine Antwort	Keine Antwort

## Öffentliche Bekanntmachung

Diese Phase wurde noch nicht übermittelt.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
0.4 Räumliche Strategien		Keine Antwort	Keine Antwort
1.10 Kulturdenkmäler	Planungsgrundsatz 1.10 A/Festsetzung 1.10 B - Erläuterungen	Erfasst von: Anthony Sarno Ergänzung Text in Erläuterungen: Für die «wertvollen» Ortsbildschutzgebiete gilt grundsätzlich das kantonale bzw. kommunale Recht.	Im Baureglement sind Bestimmungen aufzunehmen, welche die Berücksichtigung der Erhaltungsziele und die Qualitäten des Ortsbildes sicherstellen. -> Somit ist nicht nur das kantonale Recht sondern auch das kommunale Recht für die "wertvollen" Ortsbildschutzgebiete massgebend.
1.10 Kulturdenkmäler	Planungsauftrag 1.10 A	Erfasst von: Michael Schmidt Die Schaffung des KOBE als neues, aktuelles Instrument ist grundsätzlich begrüssenswert. Der Einbezug der Gemeinden ist dabei wesentlich und für eine (v.a. fachliche) Abstimmung noch zu definieren. Finden Vernehmlassungen bei den Gemeinden statt?	Das KOBE soll letztlich möglichst breit abgestützt sein.
1.10 Kulturdenkmäler	Festsetzung 1.10 B	Erfasst von: Michael Schmidt Bitte Nomenklatur mit TG NHG harmonisieren und die neuen Begriffe "national", "kantonal" und "kommunal" verwenden (statt "besonders wertvoll", "wertvoll", "bemerkenswert").	Ansonsten entstehen Missverständnisse.
2.2 Landwirtschaftsgebiete		Keine Antwort	Keine Antwort
2.7 Wald	Übersichtskarte - Waldfunktion Schutz vor Naturgefahren	Erfasst von: Stefan Braun Das "Besmertobel" entlang dem Chogenbach (Koordinate 2731.897, 1277920) sollte ebenfalls in die Richtplankarte "Waldfunktion Schutz vor Naturgefahren" aufgenommen werden.	Das Besmertobel erfüllt die Kriterien als Schutzwald. Im ThurGIS, Themenkarte "Schutzwald" ist das Tobel bereits aufgeführt. In der Themenkarte "Waldentwicklungsplan - Waldfunktion Schutz vor Naturgefahren" fehlt es - und damit auch in der Richtplankarte.
3.1 Gesamtverkehr (GV)	Planungsauftrag 3.1 D	Erfasst von: Anthony Sarno Ergänzung des Textes: Für Gemeinden, Unternehmen und Arealentwickler ist ein Beratungsprogramm für betriebliches Mobilitätsmanagement einzuführen und eine Broschüre mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements zu erarbeiten. Die Gemeinden und Dritte .....	Die Stossrichtung und die Einführung eines Beratungsprogramms wird begrüsst. Um dies zu bewerkstelligen ist die Frist bis 2032 sicherlich angemessen. Dennoch sollten bezüglich des Mobilitätsmanagements auch im Kanton TG vorher schon unterschwellig Massnahmen ergriffen werden. Dazu kann die Publikation einer TG-spezifischen Broschüre mit Massnahmen zum Mobilitätsmanagement relativ zeitnah Abhilfe schaffen (2025?).
		- Anhang A	Als gute Vorlage könnte die Broschüre "Mobilitätsmanagement für Unternehmen" des Kantons Nidwalden dienen. <a href="https://www.nw.ch/_docn/162485/Mobilitaetsmanagement_fur_Unternehmen.pdf">https://www.nw.ch/_docn/162485/Mobilitaetsmanagement_fur_Unternehmen.pdf</a>
3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Planungsgrundsatz 3.2 C	Erfasst von: Anthony Sarno Text der Aufzählung ergänzen: - bessere Berücksichtigung des Klimawandels (Adaption) und Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Förderung von Pflanzungen von Baumreihen oder Alleen.	Bei Strassenausbauten soll vermehrt auch der Fokus auf den Klimawandel und die "Hitzeinsel" gelegt werden. Wenn immer möglich soll bereits in einem frühen Planungsstadium die Pflanzung von zusätzlichen strassenbegleitenden Bäumen nebst den anderen Punkten geprüft werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Regionaler Personenverkehr (Regionalverkehr) - Ausgangslage	Erfasst von: Sandro Nöthiger Neben der Festsetzung, dass die S-Bahnlinie auf einen Halbstundentakt ausgebaut werden, sollten auch die Regionalbuslinien in der Region Kreuzlingen (Linie 924 und Linie 920) in einem Halbstundentakt fahren. Zur Förderung des grenzüberschreitenden Verkehrs sollte zudem die Linie 908 verdichtet werden und in einem Viertelstundentakt fahren.	Die Buslinien 908 und 923 fahren bereits in einem Halbstundentakt. Um den ÖV im Umfeld von Kreuzlingen attraktiver zu machen resp. dass für Fahrten nach Kreuzlingen vermehrt auf das Auto verzichtet wird, muss mindestens ein Halbstundentakt vorhanden sein. Zur Förderung des grenzüberschreitenden Verkehrs resp. das auch dort weniger das Auto genutzt wird, wäre sogar ein Viertelstundentakt für die Linie 908 notwendig.
3.4 Langsamverkehr (LV)		Keine Antwort	Keine Antwort
3.5 Güterverkehr (GÜV)		Keine Antwort	Keine Antwort
3.6 Parkierung	Planungsgrundsatz 3.6 A	Erfasst von: Sandro Nöthiger Generell sollte beim Kapitel Parkierung nicht nur auf den motorisierten Verkehr, sondern auch auf den Veloverkehr eingegangen werden. Aufgrund dessen müsste auch ein Planungsgrundsatz für die Parkierung von Velos vorhanden sein.	Das Thema B+R wird zwar im Kapitel Gesamtverkehr behandelt, aber es ist auch wichtig, dass nicht nur an Haltestellen des ÖV, Veloabstellplätze zur Verfügung stehen, sondern auch an anderen Orten z.B. in den Ortszentren. Im Sinne der Gleichbehandlung ("Velogesetz") sollte die "Veloparkierung" ebenfalls thematisiert werden.
4.2 Energie	Planungsgrundsatz 4.2 A/B - Erläuterungen	Erfasst von: Roman Schwarz Verbrauchsdaten aus 2015 und Zielwerte für 2030 mit konkreten Zahlen hinterlegen. Zusätzlich sollen der IST-Zustand 2022 und das langfristige Ziel 2050 aufgezeigt werden.	Für einen besseren Überblick sollen die Verbrauchsdaten 2015 und die Zielwerte für 2030 in tabellarischer Form ergänzt werden. Die konkreten Zahlen geben einen besseren Überblick über die notwendigen Veränderungen. Zusätzlich sollen die aktuellsten Zahlen aufgeführt werden, damit der Zwischenstand beurteilt werden kann, sofern nicht die Zahlen aus dem Jahr 2015 den aktuellsten Zwischenstand widerspiegeln. Eine Angabe zu den langfristigen Zielen, welche kompatibel mit der Energiestrategie 2050 sind, sollen ebenfalls aufgeführt werden. Die tabellarische Auflistung kann auch im Anhang erfolgen.
4.2 Energie	Planungsgrundsatz 4.2 A/B - Erläuterungen	Erfasst von: Beat Pretali Ergänzung der Prioritäten in Planungsgrundsatz 4.2 B: XX. Beschleunigung des Ausbaus von Thermischen Netzen durch Unterstützung zur raschen und effektiven Überwindung von Hindernissen politischer, rechtlicher, finanzieller, technischer und organisatorischer Art. Dies bedingt auch entsprechende Erläuterungen sowie die Formulierung von allfälligen Planungsaufträgen und Zwischenergebnissen - Anhang B	Mit der Unterzeichnung der Charta zur Beschleunigung des Ausbaus Thermischer Netze vom 18. August 2022 durch UVEK, ENDK, SGV und SSV (angefügte Datei) sind alle Staatsebenen konkrete Verpflichtungen eingegangen, welche im Planungsgrundsatz 4.2 B Erwähnung finden müssen. (Verweis auf Punkt 3. der Charta im Kapitel Engagement: <a href="https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/72696.pdf">https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/72696.pdf</a> ).
4.2 Energie	Planungsauftrag 4.2 A	Erfasst von: Roman Schwarz Aktualisierungspflicht für Energierichtpläne	Für die Energierichtpläne der Gemeinden soll eine Aktualisierungs- respektive eine Überarbeitungspflicht alle 5 Jahre eingeführt werden, damit die sich rasch ändernden Gegebenheiten (neue gesetzliche Anforderungen, Energiepreise usw.) berücksichtigt werden kann und entsprechen reagiert werden kann.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
4.2 Energie	Zwischenergebnis 4.2 A	Erfasst von: Roman Schwitz Pflicht für eine Elektrizitätsnetzplanung bei den grösseren Elektrizitätswerke einführen analog der Energierichtplanung für grössere Gemeinden	Der zunehmende Elektrifizierung der Energieversorgung soll Rechnung getragen werden, in dem die grösseren Elektrizitätswerke (bspw. ab 2'000 versorgten Endkunden analog zum Energierichtplan der Gemeinden) eine Elektrizitätsnetzplanung vornehmen müssen. Die Planung soll insbesondere die sich abzeichnenden Veränderungen beim Zubau von Solarstromanlagen, der Umstellung auf elektrische Wärmepumpen und der Elektromobilität berücksichtigen. Der Kanton stellt dafür eine Arbeitshilfe zur Verfügung.
4.3 Stein- und Erdmaterial		Keine Antwort	Keine Antwort
4.4 Abfall		Keine Antwort	Keine Antwort
5.4 Schiessanlagen		Keine Antwort	Keine Antwort
5.5 Bevölkerungsschutz und Armee		Keine Antwort	Keine Antwort
A0 Massnahmen Agglomerationsprogramme		Keine Antwort	Keine Antwort
A3 Ortsbildungschutzgebiete		Keine Antwort	Keine Antwort
A4 Archäologische Fundstellen		Keine Antwort	Keine Antwort
A5 Naturschutzgebiete und Waldreservate		Keine Antwort	Keine Antwort
Richtplankarte 1:50'000		Keine Antwort	Keine Antwort
Allgemeine Rückmeldungen verfassen		Keine Antwort	Keine Antwort

## Anhang A



KANTON  
NIDWALDEN

BAUDIREKTION

AMT FÜR MOBILITÄT

Buochserstrasse 1, Postfach 1241, 6371 Stans  
Telefon 041 618 72 02, [www.nw.ch](http://www.nw.ch)



## Mobilitätsmanagement für Unternehmen



# Inhalt

"Mobilitätsmanagement für Unternehmen" ist eine Sammlung von Themenblättern und zeigt auf, wie Unternehmen mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements die betriebliche Mobilität organisieren und erfolgreich umsetzen können. Die Sammlung enthält folgende Themenblätter:

- **Übersicht Mobilitätsmanagement**
- **Öffentlicher Verkehr**
- **Mobilitätsbonus**
- **Geschäftsreisen mit der Bahn**
- **Flexible Autonutzung**
- **Sparsames Fahren**
- **Fahrzeugbeschaffung**
- **Parkraummanagement**
- **Infrastruktur Fuss- und Radverkehr**
- **Firmenvelos**
- **Aktionen Fuss- und Radverkehr**
- **Spesenreglement**
- **Flexible Arbeitsformen**
- **Kommunikation**

Herausgeber:

Baudirektion Kanton Nidwalden  
Amt für Mobilität  
6371 Stans

(mit freundlicher Unterstützung durch das Baudepartement des Kantons Aargau, Abteilung Verkehr, und die Geschäftsstelle aargaumobil)

Copyright  
© 2017 Kanton Nidwalden



Mobilität ist eine wichtige Grundlage für die Prosperität jedes Unternehmens. Dazu gehört, dass Mitarbeitende, Kunden und Besucher den Unternehmensstandort effizient und sicher erreichen können. Mitarbeitende müssen zudem für ihre berufliche Tätigkeit mobil sein und dies idealerweise effizient, preiswert und ökologisch. Darum lohnt es sich, die Mobilität im Unternehmen zu durchleuchten.

#### Beratung für Unternehmen

Eine optimierte Mobilität dient nicht nur dem Unternehmen selber sondern entlastet das Verkehrsnetz, schont die Umwelt und stärkt damit den Lebens- und Wirtschaftsraum. Jedes Unternehmen kann in verschiedener Hinsicht profitieren:

- Effizientes Nutzen von Parkplätzen und Firmenfahrzeugen, damit Kostenreduktion und Entschärfen von Parkplatzknappheit.
  - Verbessern der Erreichbarkeit des Unternehmens für Mitarbeitende und Kunden.
  - Steigern der Effizienz durch Zeitersparnisse im Verkehr.
  - Fördern des Images als fortschrittlicher Arbeitgeber und Geschäftspartner, der Verantwortung für die Mitarbeitenden und die Allgemeinheit wahrnimmt.
  - Verbessern der Umwelt- und Energiebilanz des Unternehmens durch Fördern der Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radverkehrs.
  - Fördern von Gesundheit, Fitness, Motivation und Zufriedenheit der Mitarbeitenden dank zunehmender körperlicher Bewegung (Fuss- und Radverkehr).
- Nutzen von Synergien durch Integration der Unternehmensmobilität in betriebliche Managementprozesse (z. B. Umwelt- und/oder Gesundheitsmanagement).
  - Erfüllen behördlicher Auflagen (zum Beispiel bezüglich Parkierung).

## Amt für Mobilität Nidwalden

Das Amt für Mobilität stellt die Mobilitätsplattform im Kanton Nidwalden dar und unterstützt die Umsetzung des Mobilitätsmanagements im Kanton Nidwalden, basierend auf dem Agglomerationsprogramm 2011.

Die Dienstleistungen des Amts für Mobilität umfassen:

- **Strategie/Planung**
- **Realisierung**
- **Strasseninspektorat**

Informationen/Kontaktadressen:  
[www.nw.ch/de/verwaltung/baudirektion/mobilitaet/](http://www.nw.ch/de/verwaltung/baudirektion/mobilitaet/)

## Die Handlungsfelder

In 13 Handlungsfeldern aus den Bereichen öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Radverkehr und Organisation werden ausgewählte Massnahmen, die sich gut für die Umsetzung in Unternehmen eignen, aufgezeigt.

Die Ziele, die mit den einzelnen Handlungsfeldern angestrebt werden, sind in der folgenden Übersicht dargestellt.

### Link

Beispiele von Unternehmen auf [www.mobilservice.ch](http://www.mobilservice.ch) → *Mobilitätsmanagement*,  
 → *Unternehmen*

## Ziele und Handlungsfelder für Unternehmen

Handlungsfeld	Öffentlicher Verkehr (öV)			Motorisierter Individualverkehr (MIV)				Fuss- und Radverkehr (FRV)			Organisation (ORG)		
	Öffentlicher Verkehr	Mobilitätsbonus	Geschäftsreisen mit der Bahn	Flexible Auto-nutzung	Sparsames Fahren	Fahrzeugbeschaffung	Parkraummanagement	Infrastruktur Fuss- und Radverkehr	Firmenvelos	Aktionen Fuss- und Radverkehr	Spesenreglement	Flexible Arbeitsformen	Kommunikation
Ziel													
Effizientes Nutzen von Parkraum und Firmenfahrzeugen				★	★	★	★				★	★	★
Verbessern der Erreichbarkeit des Unternehmens	★		★	★			★	★	★	★		★	★
Fördern Gesundheit und Zufriedenheit Mitarbeitende		★						★	★	★		★	★
Verringerung Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch		★	★		★	★		★	★	★	★	★	
Reduzieren der Mobilitätskosten				★	★	★	★		★		★	★	★
Fördern des Images als Arbeitgeber und Geschäftspartner	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★

Die schnelle und gute Erreichbarkeit des Unternehmens mit dem öffentlichen Verkehr (öV) ist eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung des öV durch Mitarbeitende und Kunden. Für die aktive Förderung der öV-Nutzung hat ein Unternehmen verschiedene Möglichkeiten, vor allem im Bereich der Information. Obwohl der Kanton Nidwalden grundsätzlich über ein attraktives öV-Angebot verfügt, sind nicht alle Unternehmensstandorte optimal an das öV-Netz angebunden. Auch in diesem Fall kann das Unternehmen aktiv werden.

#### Was können Unternehmen tun?

##### Informationen zum öV-Angebot

- Anbieten von finanziellen Anreizen für die Mitarbeitenden. → **Mobilitätsbonus**
- Bereitstellen eines vereinfachten Zugangs zu Informationen rund um die öV-Nutzung für die Fahrt zur Arbeit oder im Geschäftsverkehr. → **Geschäftsreisen mit der Bahn** → **Flexible Arbeitsformen**
- Einbinden von Online-Fahrplänen im Webauftritt des eigenen Unternehmens.
- Veröffentlichen von Fahrplaninformationen an den Anschlagbrettern oder in stark frequentierten Gebäudebereichen (Eingänge, Kantine) für Kunden und Mitarbeitende.
- Fördern der kombinierten Mobilität durch Abgabe von Informationen zu Park+ Ride- beziehungsweise Bike+ Ride-Angeboten im Umfeld der Arbeitswege der Mitarbeitenden.
- Ergänzen von Einladungen für Sitzungen mit Geschäftskunden am Standort des Unternehmens mit Informationen zur Anreise mit dem öffentlichen Verkehr. → **Kommunikation**
- Abstimmen von Sitzungszeiten auf den öV-Fahrplan.
- Abgeben eines "öV-Starter-Kit" (Fahrpläne, Informationen zur finanziellen Beteiligung des Unternehmens an öV-Abos, Schnupperabos, Jobabos etc.) an neue Mitarbeitende. → **Kommunikation**.

##### Verbesserung des öV-Angebots

- Melden von Bedürfnissen bezüglich des öV-Angebots im räumlichen Umfeld des Unternehmensstandorts wie neue Haltestelle oder Taktverdichtung bei den zuständigen Behörden; Eingeben eines entsprechenden Begehrens bei der Standortgemeinde, eventuell mit Angebot einer finanziellen Beteiligung des Unternehmens.
- (Mit-)Finanzieren von speziellen öV-Verbindungen für Mitarbeitende wie Shuttle-Busse, die ergänzend zum normalen öV-Angebot zu bestimmten Fahrplanzeiten geführt werden.

#### Welche Produkte bieten sich an?

##### Partnerprogramm der SBB

Die SBB bieten unter dem Namen "Partnerprogramm" die kostenlose Einbindung des SBB Online-Fahrplans in den eigenen Webauftritt an. Folgende Darstellungsformen stehen zur Verfügung:

- Eingabemasken: Quell- und Zielort, Datum sowie gewünschte Abfahrts- oder Ankunftszeit.
- Button mit SBB-Logo: direkter Link zum Online-Fahrplan.
- Textlink [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch): direkter Link zum Online-Fahrplan.

## Tarifverbund Passepartout

Der Tarifverbund in Luzern, Obwalden und Nidwalden bietet einen Live-Fahrplan, die öV-Live App und den online Ticketverkauf an.

## Velomitnahme im öV

Mit einem gültigen Velobillett kann das Velo in den meisten Zügen der SBB und der Privatbahnen sowie in den meisten Bussen selbst verladen werden. Wenn es zusammengeklappt und in einer geeigneten Tragetasche verpackt ist, kann das Velo sogar kostenlos als Handgepäck mitgenommen werden.

## Bike+Ride

Das eigene Velo wird als Zubringer zum öV oder für den Nachtransport von einer Haltestelle zum Ziel benutzt und wird dabei in der Nähe der Haltestelle abgestellt. Insbesondere an Bahnstationen stehen entsprechende Abstellplätze zur Verfügung, vom offenen Stellplatz über das persönliche Veloschliessfach bis hin zur bewachten Velostation.

## Konkretes Beispiel

- Beim **Luzerner Kantonsspital (LUKS)** weisen Monitore im Eingangsbereich die Gäste und die Mitarbeitenden auf die nächsten Busabfahrten hin.

## Weitere Informationen

- Partnerprogramm der SBB  
[www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) → Fahrplan → Fahrplaninfo → Partnerprogramm
- Tarifverbund Passepartout  
<https://passepartout.ch/>
- Informationen zum Fahrplan und zu weiteren Hilfsmitteln der SBB  
[www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) → Fahrplan  
[www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) → Bahnhof & Services → Velo, Auto und Zug kombinieren → Unterwegs mit dem Velo

Mit der Gewährung eines Mobilitätsbonus leisten Unternehmen einen Beitrag an die Mobilitätskosten der Mitarbeitenden. Damit motivieren sie ihre Mitarbeitenden, den öffentlichen Verkehr (öV) und das Velo für den Arbeitsweg zu nutzen. Der Mobilitätsbonus ist eine Geldleistung, die der Bereitstellung von gebührenfreien oder vergünstigten Parkplätzen für Mitarbeitende, die mit dem Auto anreisen, gegenübergestellt werden kann. Die Gleichbehandlung der Verkehrsmittel fördert die Mitarbeitendenzufriedenheit. Neben den Vorteilen für die Umwelt ergeben sich auch wirtschaftliche Vorteile für das Unternehmen, da sich der Parkplatzbedarf am Unternehmensstandort verringert.

#### Was können Unternehmen tun?

##### Einführung eines Mobilitätsbonus

- Entrichten des Mobilitätsbonus als Angebot für Mitarbeitende, die ohne Auto anreisen und von einer analogen "geldwerten" Leistung profitieren, wie durch SBB Rail Check, Reka-Geld, Gutscheine oder Bargeld.
- Finanzierung des Mobilitätsbonus über Parkplatzeinnahmen kostenneutral gestalten. → [Parkraummanagement](#)

##### Flankierende Massnahmen

- Unterstützen des Mobilitätsbonus-Ansatzes durch Weisungen im Spesenreglement zum Benützen des öffentlichen Verkehrs, des Velos oder des Business CarSharings. → [Spesenreglement](#)  
→ [Flexible Arbeitsformen](#)
- Thematisieren von betrieblicher Mobilität am Arbeitsplatz, zum Beispiel mit dem Gewinnspiel "Mobility-Jackpot", um auf spielerische Weise Anreize zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, auf das Velo oder für das Zufussgehen zu setzen. → [Kommunikation](#)

#### Welche Produkte bieten sich an?

##### Passepartout Job-Abo

Angestellte fahren mit dem Job-Abo günstiger zur Arbeit. Den Tarifverbund Passepartout unterstützen Unternehmen indem sie sich an den Fahrkosten der Arbeitnehmenden beteiligen und somit die nachhaltige Mobilität fördern. Das Job-Abo ist ein persönliches Jahresabonnement für Angestellte und zu ermässigtem Preis erhältlich. Für zahlreiche Unternehmen gehört das Job-Abo zum festen Bestandteil ihrer Personalpolitik.

##### SBB Rail Check

Der Rail Check ist ein Zahlungsmittel für den Bezug von Leistungen des öffentlichen Verkehrs. Der Arbeitgeber bestimmt die Höhe des Betrags und/oder die Leistungen (zum Beispiel Beitrag an das GA oder an alle Verbundabonnemente). Der SBB Rail Check wird unpersönlich oder als persönliche Variante auf den Namen des Mitarbeitenden ausgestellt. Die Verrechnung an das Unternehmen erfolgt erst nach dem Bezug der Leistung. Somit ist keine Zweckentfremdung möglich und der Arbeitgeber fördert gezielt die öV-Nutzung seiner Mitarbeitenden, anders als bei der Auszahlung von öV-Beiträgen über das Salär oder Reka-Geld.

## Reka-Vergünstigungen

Reka-Checks, Reka-Card und Reka Rail der Schweizer Reisekasse Reka gehören zu den beliebtesten Lohnnebenleistungen von Arbeitgebern und Arbeitnehmenden. Die Reka Rails können an allen Verkaufsstellen des öV für sämtliche an den Bahnschaltern erhältlichen Fahrausweise und Dienstleistungen eingelöst werden. Bezahlt werden können aber auch Mobilitätsangebote von Mobility CarSharing Schweiz.

Weitere Möglichkeiten zur Unterstützung der öV-Nutzung der Mitarbeitenden auf dem Arbeitsweg sind SBB-Gutscheine oder elektronische Gutscheine (SBB Promo-Codes). Diese vereinfachen den Prozessablauf. Hier kann individuell eine Finanzierung nach Wunsch des Unternehmens gewährt werden. Um auch das Velofahren auf dem Arbeitsweg zu fördern, kann ein Mobilitätsbonus alternativ in Form von Bargeld, Velohändler-Gutscheinen oder ähnlichem abgegeben werden.

### Konkrete Beispiele

- Seit dem 1. April 2015 profitieren alle Mitarbeitenden der **Luzerner Kantonsspital (LUKS)**-Standorte Luzern, Sursee und Wolhusen vom **Passepartout Job-Abo**. Das LUKS beteiligt sich mit bis zu 500 Franken an den öV-Abos der Mitarbeitenden. Die Höhe des Beitrags ist abhängig vom Arbeitspensum.
- Die **Luzerner Kantonalbank** hat den öV-Zustupf mit dem **Job-Abo** von 150 auf 200 Franken erhöht. Bei einem Mitarbeitendenbestand von rund 1100 Personen im Raum Luzern hat fast die Hälfte vom Angebot Job-Abo profitiert. Die Kantonalbank hat von Anfang Januar bis Ende Mai 2015 total 432 Gutscheine für Job-Abos an die Mitarbeitenden ausgegeben (vgl. Zentralplus, 12.06.2015).
- Bei der **ABB Utility Automation AG** in Baden-Nord bezahlen alle Mitarbeitenden, die einen Firmenparkplatz nutzen, eine Gebühr. Wer keinen Parkplatzanspruch hat, erhält einen Ökobonus in Form von Reka Rail. Resultat: 70 % der Mitarbeitenden kommen mit dem öV, dem Velo oder zu Fuss zur Arbeit.
- Beim **Kantonsspital Baden (KSB)** wurden zur Verbesserung der verkehrlichen Situation verschiedene Massnahmen eingeführt. Mitarbeitende, die auf einen Firmenparkplatz verzichten, erhalten einen **Mobilitätsbonus**, den sie für die Nutzung des öV und des Velos einsetzen können. Mitarbeitende, die einen Parkplatz nutzen, bezahlen dafür Gebühren. Die Gebührenhöhe ist abgestuft nach der Distanz des Wohnorts zum Arbeitsort. Resultat: Über 30 % der Mitarbeitenden sind vom Auto auf andere Verkehrsmittel umgestiegen.
- Die **Competec Holding AG**, Mägenwil, fördert die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg und übernimmt die Kosten für einen **Ökobonus**. Dieser wird als Lohnnebenleistung abgerechnet.
- Das Bundesamt für Sport in **Magglingen** hat wegen Parkplatzmangel und ungenügender öV-Erschliessung eine **Parkraumbewirtschaftung**, einen **Ökobonus** und das **Business CarSharing** von Mobility eingeführt. Die Folge war eine geringere Autonutzung (Pendler und Besucher).
- Auf Grund von Parkplatzknappheit führte **Schindler & Scheibling AG in Uster** ein Mobilitätskonzept mit einem Ökobonus ein. Dadurch stabilisierte sich die Anzahl Parkplätze.

### Weitere Informationen

- Passepartout Job-Abo  
<https://passepartout.ch/ticket/job-abo/>
- SBB Rail Check  
[www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) → *Geschäftsreisen* → *SBB Businessstravel* → *Sortiment* → *RailCheck*
- SBB Promo-Codes  
[www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) → *Geschäftsreisen* → *SBB Businessstravel* → *Sortiment* → *Promo-Codes*
- Reka Schweizer Reisekasse  
[www.reka.ch](http://www.reka.ch) → *Reka Rail und Reka-Check*

Vom sehr guten Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz können Unternehmen auch bei Geschäftsreisen profitieren. Die Mitarbeitenden reisen entspannt zu ihrem Geschäftstermin und können die Zeit im Zug produktiv nutzen. Unternehmen können die Geschäftsreisen mit der Bahn durch Anreize fördern. Zudem lässt sich die Geschäftsreise mit der Bahn bei Bedarf gut mit Business Carsharing (→ *Flexible Autonutzung*) für die Fahrt bis zum Ziel kombinieren.

#### Was können Unternehmen tun?

##### Organisatorische Massnahmen und Anreize

- Anpassen des Spesenreglements mit dem Hinweis, dass Geschäftsreisen vornehmlich mit dem Zug erfolgen sollen. → **Spesenreglement**
- Teil- oder Vollfinanzieren eines persönlichen Abonnements.
- Bereitstellen von Informationen und Abgabe über die unternehmensinterne Kommunikation. → **Kommunikation**

#### Welche Produkte bieten sich an?

##### SBB Businessstravel

"SBB Businessstravel" ist ein speziell auf Geschäftskunden zugeschnittenes Firmenportal der SBB. Damit drucken berechnete Mitarbeitende ihre Billette am Arbeitsplatz oder nutzen das Mobile-Ticketing über Smartphones. So entfällt neben dem Gang zum Bahnschalter auch die manuelle Spesenabrechnung, und die Administrationskosten im Unternehmen werden gesenkt. "SBB Businessstravel" besteht aus zwei Anwendungen: "Business-Manager" und "Ticket Shop Business".

- Mit dem "Businessmanager" ist eine unkomplizierte Kontrolle über die öV-Reiseaktivitäten des Unternehmens möglich. Die zuständigen Personen im Unternehmen vergeben und verwalten Rechnungsstellen, Kostenzuordnungen und Buchungsrechte für Mitarbeitende. Damit wird eine transparente Kostenabrechnung gewährleistet.

- Im "Ticket Shop Business" haben die berechtigten Mitarbeitenden die Möglichkeit, öV-Tickets (national und international) online zu buchen und direkt am Arbeitsplatz zu drucken oder über mobile Geräte vorzuweisen. Der Online-Kauf oder die Verlängerung von Halbtax- und Generalabonnement (GA) sind ebenfalls möglich. Die Zahlung erfolgt über Kreditkarte oder Rechnung per LSV (Bank oder Post) und wird direkt der definierten Kostenstelle belastet.

##### SBB Ticket-Sortiment für Geschäftsreisende

Mit dem Halbtax-Abo oder dem GA der SBB wird die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für Geschäftsreisen einfach und kostengünstig gestaltet. Unternehmen, die ihre Fahrzeugflotte abbauen und ihre Aussendienst-Mitarbeitenden mit GA ausstatten, können erheblich Kosten sparen und leisten zudem einen ökologischen Beitrag.

- Für Mitarbeitende, die gelegentlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, steht das Halbtax-Abo im Vordergrund. Der Billettpreis jeder Zugreise und somit auch die Reisespesen werden halbiert. Das Halbtax ist ein persönliches Abonnement und eignet sich als Lohnnebenleistung. Der Kauf erfolgt über den "Ticket Shop Business" am Arbeitsplatz.

- Für Mitarbeitende, die geschäftlich viel und in der ganzen Schweiz unterwegs sind, eignet sich das persönliche GA zur freien Benützung des ganzen öV-Angebots. Mit dem GA sind die Mitarbeitenden flexibel und günstig (1. Kl. GA 25 Rappen pro km; bei 25'000 km/ Jahr und Jahrespreis 1. Kl. GA von 6'300 Franken [Stand 2017]) unterwegs. Für Erwachsene unter 25 Jahren sowie für Lernende gibt es vergünstigte Angebote.

### **Business- und Ruhezeiten in Zügen der SBB**

Für die produktive Nutzung der Reisezeit im Zug bieten die SBB in den Wagen der 1. Kl. aller Intercity-Züge sogenannte Business- und Ruhezeiten an. Die Businesszeiten sind mit einem Notebook-Piktogramm gekennzeichnet und verfügen über Arbeitsplätze mit Tischen, Steckdosen, WLAN und verbessertem Empfang für Mobiltelefone. Intercity-Züge mit Businesszeiten sind im Online-Fahrplan mit "BZ" gekennzeichnet. Arbeitsplätze können am SBB- Bahnschalter oder telefonisch beim Rail Service (0900 300 300) reserviert werden.

### **Konkrete Beispiele**

- Die Mitarbeitenden der **Fielmann AG**, Schweiz, nehmen regelmässig an Weiterbildungen teil, die zentral organisiert sind. Den Teilnehmenden der Weiterbildungen werden automatisch mit der jeweiligen Teilnahmebestätigung die individuellen SBB-Billette zugestellt. Diese werden im Geschäftsreisen Portal der SBB ("Businesstravel") erstellt. Die Massnahme entlastet den administrativen Aufwand der Reisekostenstelle deutlich und führt zu einer Reduktion der Gesamtkosten für die Mobilität.
- Die **CSL Behring AG, Bern**, hat verschiedene Einzelmassnahmen wie z. B. das SBB Businesstravel umgesetzt.
- Dank der Umsetzung verschiedener Massnahmen wie z. B. **SBB Businesstravel** konnte **IBM Schweiz** eine Reduktion der Autonutzung im Geschäfts- und Pendlerverkehr erreichen.

### **Weitere Informationen**

- SBB Geschäftskunden  
[www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) → *Geschäftsreisen*  
 Businesstravel-Service-Center: 0848 111 456

Viele Unternehmen unterhalten eine Fahrzeugflotte für Dienstfahrten. Es besteht jedoch die Möglichkeit, auf die eigene Fahrzeugflotte (→ *Fahrzeugbeschaffung*) zu verzichten und stattdessen auf externe Fahrzeugpools zurückzugreifen. Unternehmen profitieren so von den Vorzügen von Autos für Geschäftsfahrten, ohne sich um Kauf, Unterhalt, Benzin und weitere Aufwendungen kümmern zu müssen. Für Mitarbeitende entsteht auf Geschäftsfahrten eine grössere Flexibilität für weniger Geld. Sie arbeiten im Zug und benutzen für die letzte Etappe das Auto. Auch das Carpooling ist eine Möglichkeit der flexiblen Autonutzung.

#### Was können Unternehmen tun?

##### Organisatorische Massnahmen und Anreize

- Anbieten der Nutzung eines Carsharing-Angebots, möglicherweise auch für die private Nutzung der Mitarbeitenden.
- Fördern von Fahrgemeinschaften (Carpooling) bei Geschäfts- und Pendlerfahrten durch eine Vermittlungsseite im Intranet.
- Bereitstellen eines Taxiservice.
- Anpassen des Spesenreglements, damit für Geschäftsfahrten mit dem Auto primär externe Pool-Fahrzeuge genutzt werden. → **Spesenreglement**
- Bereitstellen von exklusiv für Carsharing-Fahrzeuge und für Fahrgemeinschaften reservierten Parkplätzen an möglichst attraktiver Lage in der Nähe des Haupteingangs.

##### Information

- Durchführen von Schulungskursen für die Mitarbeitenden zur Nutzung von Business Carsharing und Carpooling
- Bereitstellen von Informationen und Abgabe über die unternehmensinterne Kommunikation. → **Kommunikation**

#### Welche Produkte bieten sich an?

##### Mobility Carsharing

Mobility ist ein grosser Carsharing-Anbieter und stellt schweizweit ein dichtes Standort- und Fahrzeugnetz zur Verfügung. Mobility bietet Unternehmen im Bereich Business CarSharing folgende Lösungen an:

- **Mobility-Basic:** An 1'500 Standorten in der ganzen Schweiz stehen 2'950 Fahrzeuge rund um die Uhr für Geschäftsfahrten bereit (Stand 2017).
- **Mobility-Plus:** Zum bestehenden Basisangebot sind einzelne Fahrzeuge zu bestimmten Zeiten für das Unternehmen reserviert.

Bei allen Lösungen erfolgt der Zugang für die Nutzung der Mobility-Flotte via Mobility-Card.

- Die **persönliche Mobility-Card** eignet sich für Vielfahrende und lautet auf den Namen eines Mitarbeitenden. Dadurch entfällt dem Unternehmen der administrative Aufwand für die Verwaltung der Karten.
- Die übertragbare **Mobility-Card** ist ideal für die gelegentliche Nutzung. Das Unternehmen kann diese beispielsweise allen Mitarbeitenden zur Verfügung stellen. Das Unternehmen übernimmt dabei die interne Verwaltung der Karten.

## Poolcar-Sharing von Mobility

Im Rahmen des Angebots "Poolcar-Sharing" rüstet Mobility die unternehmenseigenen Poolfahrzeuge mit der bewährten Mobility-CarSharing-Technologie aus. Das vollautomatisierte System garantiert eine effizientere Buchung und Auslastung der Autos, sodass bis zu 30 % einer Fahrzeugflotte eingespart werden können.

## Taxi

Grössere Taxiunternehmen bieten massgeschneiderte Services für Unternehmen an. Fahrten werden im Auftrag von Unternehmen ausgeführt und abgerechnet. Das Unternehmen erhält monatlich eine detaillierte und mehrwertsteuerkonforme Abrechnung sowie ein übersichtliches Fahrtenjournal.

## Fahrgemeinschaften (Carpooling)

Verschiedene Carpooling-Organisationen wie PubliRide oder Mitfahrzentralen bieten Services für Unternehmen an. PubliRide ist eine Mobilitätslösung für Gemeinden und Regionen sowie für Unternehmen und wird von PostAuto Schweiz AG in Zusammenarbeit mit der flinc GmbH angeboten. Die Vermittlung von Fahrgemeinschaften erfolgt unkompliziert über eine Webseite oder via App.

Neben den klassischen Angeboten von Vermittlungsplattformen im Internet können Unternehmen auch individuelle Analysen und Plattformen für die Organisation von Fahrgemeinschaften unter den eigenen Mitarbeitenden nutzen.

## Konkrete Beispiele

- **Mobility** bedient rund 110'000 Kunden an rund 1'400 Standorten in der Schweiz. **Nidwalden** verfügt über sieben **Mobility Stationen**, wovon vier in Stans sind.
- Private Autobesitzer können ihr Auto auf **Sharoo** gegen Entgelt zur Verfügung stellen. Die Autobesitzer können mittels einer App mit den potenziellen Nutzern von Autos in Verbindung treten.
- Die **Clariant International AG** in Muttenz fördert Fahrgemeinschaften mit Hilfe eines Intranet-basierten Vermittlungstools.

- **E-carpooling** ist eine online Plattform, auf welcher Fahrgemeinschaften gebildet werden können. Nidwalden hat zurzeit keine Anbieter. Die nächstgelegene Fahrgemeinschaft kann auf der Strecke Horw-Baar-Unterägeri gebildet werden.
- **HitchHike** hat seinen Ursprung an der Hochschule Luzern, Technik & Architektur. Junge Studierende haben sich aufgrund des Parkplatzmangels der Idee angenommen, eine Plattform zu schaffen, auf der sich durch die Angabe von Wohnort, Stundenplan, Verfügbarkeit ihrer Autos und dem gemeinsamen Ziel mögliche, effiziente Fahrgemeinschaften berechnen und bilden lassen. **Nidwalden** bietet zurzeit gute 25 Fahrgemeinschaften an. Die meisten Nutzer stammen aus der **Zentral- und Nordschweiz** insbesondere von **Luzern**.
- **Blablacar** ist ebenfalls eine online Plattform. Von **Luzern** aus sind viele Fahrgemeinschaften realisierbar.

## Weitere Informationen

- Mobility CarSharing: 24h-Dienstleistungszentrum:  
Tel. 0848 824 812, [www.mobility.ch](http://www.mobility.ch)
- Sharoo:  
<https://www.sharoo.com/>
- E-Carpooling  
<http://www.ecarpooling.ch/index.php/de/>
- Hitchhike:  
<https://hslu.hitchhike.ch/de/>
- Blablacar:  
<https://www.blablacar.de>

Für Unternehmen sind die Treibstoffkosten der Fahrzeugflotte ein nicht zu unterschätzender Faktor. Um diese zu reduzieren, kann neben der technischen Optimierung der Flotte (→ *Fahrzeugbeschaffung*) durch die aktive Motivation zum sparsamen Fahren das Fahrverhalten der Mitarbeitenden beeinflusst werden. Mit der modernen EcoDrive-Fahrweise werden der Treibstoffverbrauch reduziert, die Umwelt geschont und gleichzeitig die Sicherheit erhöht – all dies ohne langsamer unterwegs zu sein.

#### Was können Unternehmen tun?

##### Organisatorische Massnahmen und Anreize

- Organisieren von Kursen/Coachings zur ökonomischen und ökologischen Fahrweise für das ganze Unternehmen.
- Übernahme (teilweise oder ganz) der Kurskosten für Mitarbeitende.
- Belohnen der ökonomischen Fahrweise mit einem Bonus.

##### Information

- Zusammenfassen von Informationen und Hinweise zum energiesparenden Fahren auf einem Merkblatt und Abgabe an Mitarbeitende über die unternehmensinterne Kommunikation.  
→ **Kommunikation**
- Mitarbeitende auf die verschiedenen Möglichkeiten hinweisen, wie sie selber ihren Erfolg überprüfen können.

#### Welche Produkte bieten sich an?

##### EcoDrive-Fahrkurse

Mit der sogenannten EcoDrive-Fahrtechnik lassen sich erwiesenermassen 10 bis 15 % Treibstoff und weitere Kosten für den Fahrzeugunterhalt sparen. Gleichzeitig wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoss gesenkt und dank der vorausschauenden Fahrweise wird die Anzahl Unfälle deutlich reduziert. Bei der EcoDrive Fahrtechnik wird auf folgende Punkte höchste Aufmerksamkeit gelegt:

- Früh hochschalten, zügig beschleunigen, spät herunterschalten.
- Im höchstmöglichen Gang bei niedriger Drehzahl fahren.
- Vorausschauend, partnerschaftlich und gleichmässig fahren.
- Reifendruck prüfen.
- Dachträger nach Gebrauch abmontieren und keine unnötigen Lasten mitführen.
- Klimaanlage optimale einsetzen.

Die EcoDrive-Fahrtechnik lässt sich sowohl auf der Strasse als auch am Fahrsimulator erlernen. Die Kurse werden von der Quality Alliance Eco-Drive durchgeführt. Angeboten werden einstündige Coachings vor Ort, aber auch klassische Tages- und Halbtageskurse. Auch Kombinationen mit Sicherheitsmodulen sind möglich.

##### EcoDrive-Fahrsimulator

Mit dem EcoDrive-Fahrsimulator können die Mitarbeitenden direkt am Unternehmensstandort geschult werden. In den authentischen Cockpits simulieren die realen Videoszenen Verkehrssituationen aus der alltäglichen Fahrpraxis, um die EcoDrive-Fahrtechniken zu schulen.

### Konkrete Beispiele

- Bei der **APG/SGA, Genf**, müssen alle Halter von Geschäftsfahrzeugen EcoDrive-Kurse besuchen und das Gelernte in Wiederholungskursen am Simulator festigen.
- **Canon (Schweiz) AG** hat für alle Service-Techniker EcoDrive-Kurse durchgeführt und dadurch namhafte Treibstoffeinsparungen bei der Servicefahrzeugflotte erzielt.
- **IBM Schweiz** liess einen EcoDrive-Simulator vor ihrem Hauptsitz in Zürich stationieren. Die Mitarbeitenden konnten den Simulator kostenlos nutzen und so die energieeffiziente Fahrweise ausprobieren.
- **Kuoni Reisen** organisierte für 2000 Mitarbeitende eine Umweltwoche und thematisierte dabei auch umweltfreundliche Mobilitätsformen. Im Angebot standen u. a. EcoDrive-Kurse und Probefahrten mit E-Bikes.

### Weitere Informationen

- Quality Alliance Eco-Drive:  
[www.ecodrive.ch](http://www.ecodrive.ch)

Der Einbezug von ökologischen Aspekten im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung (für Velos → Firmenvelos) kann für ein Unternehmen auch aus Kostengründen sinnvoll sein, wenn sämtliche Kosten eines Fahrzeugs über dessen Nutzungsdauer mit einbezogen werden. Heute noch teure, jedoch umweltfreundliche Fahrzeuge mit alternativer Treibstoffnutzung oder alternativen Antriebskonzepten können für ein Unternehmen auf längere Sicht kostengünstiger sein. Sie tragen zudem als sichtbares Aushängeschild dieses Image und diese Philosophie eines Unternehmens nach aussen.

#### Was können Unternehmen tun?

##### Vor Neuanschaffungen

- Prüfen vor dem Kauf eines neuen Fahrzeugs, ob vorhandene Fahrzeuge effizienter genutzt werden können.
- Prüfen, ob → **Flexible Autonutzung**, → **Geschäftsreisen mit der Bahn** und/oder → **Firmenvelos** kostengünstiger und flexibler sind als das Beschaffen eines neuen Fahrzeugs.
- Einbeziehen von Treibstoffverbrauch, Unterhalt, Parkplatzkosten und Administration in die Kosten-/Nutzenrechnung.

##### Kaufkriterien, Anreize und Infrastruktur

- Aufstellen von Kriterien für den Kauf von Fahrzeugen betreffend Energieeffizienz, Ökologie und Sicherheit.
- Finanzielle Anreize für den Kauf energiesparender und umweltfreundlicher Privatfahrzeuge geben.
- Installieren einer Erdgas- oder Stromtankstelle am Unternehmensstandort.

##### Information und Werbung

- Informieren der Mitarbeitenden über die unternehmensinterne Flottenpolitik
- Abgeben von Informationen zu energiesparenden Fahrzeugen an Mitarbeitende für den privaten Autokauf.
- Beschriften von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien.  
→ **Kommunikation**

#### Welche Produkte bieten sich an?

Es gibt auf dem Markt verschiedene alternative Antriebstechnologien. Die wichtigsten werden im Folgenden mit ihren Eigenheiten kurz vorgestellt.

##### Elektroautos

- Der Verbrauch von Elektroautos liegt bei nur etwa 10 bis 20 kWh/100 km, was etwa 1 bis 2 Liter Benzin entspricht.
- Elektroautos sind im Betrieb CO<sub>2</sub>-arm, fahren schadstofffrei und leise.
- Obwohl bereits grossserientaugliche Fahrzeugmodelle erhältlich sind, sind die Anschaffungskosten von Elektroautos wegen den immer noch sehr teuren Batterien hoch. Hingegen sind die Betriebskosten gegenüber konventionellen Fahrzeugen tief. In der CH existieren zurzeit rund 1'500 Ladestationen (Stand 2016).

##### Erdgas-/Biogas-Autos

- Die meisten Erdgasautos verfügen über je einen Treibstofftank für Erdgas und Benzin. Bei gleichem Energieverbrauch sind die Treibstoffkosten bei Erdgasbetrieb tiefer, da Erdgas/Biogas als Treibstoff rund 30 % günstiger ist.
- Zudem entsteht bei Erdgasbetrieb rund ein Drittel weniger CO<sub>2</sub> und praktisch kein Feinstaub. Dem Erdgas wird in der Regel Biogas beigemischt (mindestens 10 %), das aus organischen Abfallstoffen wie zum Beispiel Grüngut gewonnen wird und daher als CO<sub>2</sub>-neutral gilt.

- Die Anschaffungskosten von Erdgasautos sind gegenüber konventionellen Fahrzeugen etwas höher. Sie verfügen je nach Modell im Gasbetrieb über eine Reichweite von 300 bis 580 km.

### Hybridautos

- Bei Hybridautos sind der Treibstoffverbrauch, die Treibstoffkosten und die CO<sub>2</sub>-Emissionen um rund 30 % tiefer als bei konventionellen Autos.
- Die Anschaffungskosten von Hybridautos sind jedoch gegenüber konventionellen Fahrzeugen höher.
- Bei sogenannten Plug-in-Hybriden (Batterie kann durch den konventionellen Motor und zusätzlich auch ab der Steckdose aufgeladen werden) ist die Leistung des Elektroantriebs und der Batteriekapazität erhöht, was unter anderem zu einer höheren Reichweite führt.

### Konkrete Beispiele

- Bei **Ilg Taxi GmbH** stehen elf neue Vollhybrid-Taxis der Energieeffizienzklasse A und einem CO<sub>2</sub>-Ausstoss von nur 96 g/km im Einsatz.
- Im Zuge eines verantwortungsvollen Umgangs mit Ressourcen setzt das Möbelhaus **IKEA** in Spreitenbach beim Fuhrpark der Geschäftsleitung auf sparsame Hybridfahrzeuge. Den Kundinnen und Kunden wird die Miete eines Erdgasbetriebenen Transporters angeboten.
- Das Unternehmen **iTaxi**, Fahrzeugpartner der Nissan, setzt auf umweltfreundliche Autos. Die dazugehörige App bietet viel: Taxi Bestellung, Standort-Verfolgung der Taxis, Kostenüberblick usw.
- Die **APG/SGA**, Genf, besitzt mit 171 Gas- und 8 Hybridautos eine der grössten Eco-Fahrzeugflotten der Schweiz (Stand 2016). Die Mitarbeitenden werden kontinuierlich für eine energiesparende Fahrweise geschult.

### Weitere Informationen

- Energie 360°  
Informationen zu den Angeboten für Erdgas-/Biogas-Fahrzeuge:  
[www.energie360.ch](http://www.energie360.ch)
- Fahrzeuge mit maximalen CO<sub>2</sub>-Ausstoss von 95 g/km und Energieeffizienzklasse A:  
[www.CO2tieferlegen.ch](http://www.CO2tieferlegen.ch)
- Schweizerische Agentur für effiziente Strassenfahrzeuge:  
[www.ecocar.ch](http://www.ecocar.ch)
- Auswertung der Umwelteffizienz von Unternehmensflotten:  
[www.eco-fleet.ch](http://www.eco-fleet.ch)
- Umfassende Komplettlösungen für Elektrofahrzeuge:  
[www.m-way.ch](http://www.m-way.ch),  
[www.post.ch/mobilitysolutions](http://www.post.ch/mobilitysolutions)
- Informationen zu Stromtankstellen im Kanton Nidwalden:  
[www.ewn.ch](http://www.ewn.ch) → *Klima und Umwelt*  
→ *Stromtankstellen*
- Verzeichnisse öffentlicher Stromtankstellen:  
[www.park-charge.ch](http://www.park-charge.ch), [www.lemnet.org](http://www.lemnet.org),  
[www.e-mobile.ch](http://www.e-mobile.ch)

Ein effizientes Parkraummanagement hat zum Ziel, das bestehende Parkplatzangebot beim Unternehmen auf die Nachfrage der Mitarbeitenden und Kunden abzustimmen. Zugleich wird die Nutzung des öV (→ *Öffentlicher Verkehr*) und des Fuss- und Radverkehrs (→ *Infrastruktur Fuss- und Radverkehr*) für die Fahrt zur Arbeit und bei Geschäftsreisen gefördert. Über die zwei Elemente Gebühren und Vergabekriterien kann die Parkplatznutzung gesteuert werden. Aus den Einnahmen der Parkgebühren können Anreize zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (mit-)finanziert werden (→ *Mobilitätsbonus*).

#### Was können Unternehmen tun?

##### Parkgebühren

- Im Sinne einer verursachergerechten Kostenverteilung und der Gleichbehandlung aller Mitarbeitenden werden Gebühren für die Parkplatznutzung erhoben. Gratis-Parkplätze stellen eine Lohnnebenleistung für die Mitarbeitenden dar, die mit dem Auto zur Arbeit kommen.
- Die Höhe der Gebühren kann sich nach Marktpreisen richten. Falls eine Abstufung der Gebühren angestrebt wird, sollten insbesondere diese Kriterien angewendet werden:
  - öV-Reisezeit beziehungsweise Verhältnis öV-/Auto-Reisezeit: Mitarbeitende mit geringer öV-Reisezeit beziehungsweise mit kleinem Zeitunterschied zwischen öV- und Auto-Anreise zahlen höhere Parkplatzgebühren.
  - Parkplatzqualität und Parkplatzverfügbarkeit: Parkplätze in der Tiefgarage sind teurer als ungedeckte Parkplätze; fix reservierte Parkplätze sind teurer als Pool-Parkplätze (Nutzungsberechtigung ohne Parkplatzgarantie).

##### Vergabekriterien

- Zusammen mit den Gebühren oder alternativ dazu sind die Vergabekriterien das Hauptsteuerelement für ein effektives Parkraummanagement. Vergabekriterien sind oftmals notwendig in Situationen hoher Parkplatznachfrage, in denen eine bloße Steuerung mittels Gebühren nicht ausreichend ist. Denkbar ist auch die Anwendung von Vergabekriterien gekoppelt mit einer Gebührenabstufung. Diese Modelle werden in der Praxis angewendet:
  - Zonen-Modell: Mitarbeitende, deren Wohn- und Arbeitsort in derselben Gemeinde liegen, erhalten keinen Parkplatz.
  - Reisezeit-Modell: Mitarbeitende, deren Reisezeit mit dem öV vom Wohnort zum Arbeitsort eine definierte Zeitgrenze unterschreitet, erhalten keinen Parkplatz.
  - Betriebliche Notwendigkeit: Mitarbeitende, die geschäftlich häufig unterwegs sind und ihr Privatauto dafür nutzen müssen, haben Anrecht auf einen Parkplatz.
  - Weitere Kriterien für die Parkplatznutzungsberechtigung wie Kaderzugehörigkeit, Behinderung etc.

## Zugangskontrollen und Ausnahmen

Die Zugangskontrolle für die Parkplatznutzung muss so definiert werden, dass sie möglichst in die bestehenden administrativen Abläufe des Unternehmens eingegliedert werden kann. Als Kontrollsysteme kommen Parkkarten, Vignetten und Schrankensysteme zum Einsatz.

## Flankierende Massnahmen

- Die Einführung eines neuen Parkraummanagements lässt sich gut mit einem Mobilitätsbonus und/oder mit finanziellen Anreizen zur Nutzung des öV und/oder des Fuss- und Radverkehrs kombinieren. → **Mobilitätsbonus** → **Aktionen Fuss- und Radverkehr**
- Während der Planung des Parkraummanagements ist die Prüfung der Einführung eines Business CarSharing-Modells sinnvoll. → **Flexible Autonutzung**
- Ein weiterer Baustein ist der Einbezug einer Mitarbeiter-Vertretung bei der Erarbeitung des Konzepts und der Massnahmen.
- Die Sensibilisierung der Mitarbeitenden für die Inhalte des Parkraummanagements kann im Rahmen von Veranstaltungen oder über andere unternehmensinterne Kommunikationskanäle geschehen. → **Kommunikation**
- Zur Bewusstmachung des Mobilitätsverhaltens für Mitarbeitende vor, während und/oder nach der Einführung des Parkraummanagements kann das Gewinnspiel "Mobility-Jackpot" unterstützend wirken. → **Kommunikation**

## Konkrete Beispiele

- Das **Luzerner Kantonsspital (LUKS)** will die Angestellten für eine gesunde Mobilität motivieren und gleichzeitig die Engpässe beim Parkplatzangebot beheben. Mit Massnahmen wie z.B. der Förderung der Velonutzung oder von Fahrgemeinschaften sowie einer Parkplatzbewirtschaftung konnte eine Reduktion der Autonutzung im Geschäfts- und im Pendlerverkehr erreicht werden.
- Beim **Kantonsspital Baden (KSB)** werden Parkgebühren erhoben und deren Einhaltung kontrolliert. Zusätzlich gibt es ein Anreizsystem für die Benutzung des öV und des Fuss- und Radverkehrs.
- Bei der **ABB Utility Automation AG** in Baden-Nord bezahlen alle Mitarbeitenden, die einen Firmenparkplatz benötigen, eine Monatsgebühr. Resultat: 70 % der Mitarbeitenden kommen mit öV, Velo oder zu Fuss zur Arbeit.

## Weitere Informationen

- Detaillierter Massnahmenbeschrieb auf [www.mobilservice.ch](http://www.mobilservice.ch)

Das Velo ist zusammen mit dem öffentlichen Verkehr (öV) die wichtigste Alternative zur Nutzung des Autos. Auf dem Arbeitsweg ist das Velo auf Strecken bis 5 km – vor allem im städtischen Gebiet – oft das schnellste Verkehrsmittel. Beim Einsatz von E-Bikes kann das Velo auch auf mittleren Distanzen mit den anderen Verkehrsmitteln mithalten. Als Verkehrsmittel für die erste und letzte Meile zeigt das Velo bei grösseren Distanzen seine Stärken in der Kombination mit dem öV. Mit optimierten Infrastrukturen wie zum Beispiel direkten Fusswegen und hochwertigen Veloabstellanlagen kann der Fuss- und Radverkehr wirksam, schnell und kostengünstig gefördert werden. Die Massnahmen könnten über Einnahmen aus dem Parkraummanagement (→ *Parkraummanagement*) finanziert werden.

#### Was können Unternehmen tun?

##### Bauliche Massnahmen

- Erstellen von Veloabstellplätzen, idealerweise direkt beim Eingang der Gebäude und überdacht (witterungsgeschützt), abends beleuchtet und mit Sicherungsmöglichkeit für die Velos.
- Erstellen von gekennzeichneten Veloabstellplätzen für Firmenvelos inklusive Lademöglichkeit für E-Bikes.
- Bereitstellen von Garderoben mit Duschen sowie Ablageflächen für Helm, Regenschutz etc.
- Bei der Gemeinde Bedarf an Veloabstellplätzen an der nächsten öV-Haltestelle anmelden.
- Bei der Gemeinde Bedarf anmelden für sichere und direkte Fuss- und Radverbindungen von und zu öV-Haltestellen sowie Hinweisen auf allfällige Mängel auf diesen Routen.
- Schaffen von kurzen, direkten Fuss- und Radwegen auf dem Firmenareal.
- Signalisieren von Fuss- und Radwegen auf der Zufahrt zum Unternehmen.

##### Organisatorische Massnahmen und Anreize

- Erstellen eines Plans mit Velo-Zufahrtswegen und Abgabe an die Mitarbeitenden.
- Bereitstellen neuer Infrastruktur mit der Anschaffung von Geschäftsvelos verbinden. → **Firmenvelos**
- Anbieten von Dienstleistungen oder Ausrüstung wie Velopumpe, Veloanhänger, Velohelm, Regenschutz.
- Servicevertrag mit mobilem Velomechaniker oder örtlicher Velowerkstatt für die Geschäftsflotte und private Velos. → **Firmenvelos**
- Entrichten des Mobilitätsbonus auch an Zufussgehende und Velofahrende. → **Mobilitätsbonus**
- Einführen einer Entschädigung für Velofahrten im Geschäftsverkehr. → **Spesenreglement**
- Einsetzen von Velokurieren für Transporte.

## Toolbox "Veloförderung im Betrieb" Pro Velo Schweiz

Die "Toolbox" von Pro Velo Schweiz ist eine Sammlung von Massnahmen, Tipps und Informationen zur Planung und Umsetzung von Veloförderung im Betrieb. Mit Hilfe der Toolbox können Betriebe selbständig eine Veloförderungsstrategie entwickeln und umsetzen. Sie enthält eine Anleitung zum Vorgehen im Betrieb und beschreibt über 30 Massnahmen, wie das Velo gefördert werden kann, ergänzt mit Beispielen aus der Praxis. Die einzelnen Massnahmen lassen sich auch in laufende Projekte innerhalb des Betriebs wie Gesundheitsförderung oder Mobilitätsmanagement integrieren.

### Konkrete Beispiele

- **Kantonsspital Baden (KSB):**  
Bereitstellung gedeckter Abstellplätze und einer Velopumpstation; Sanierung der Duschen und Umkleidekabinen; Verbesserung der Wegweisung und des Velowegnetzes; Abgabe einer Velowegkarte an die Mitarbeitenden.
- Am Bahnhof Stettbach betreibt die **Empa Dübendorf** gemeinsam mit der **Eawag Dübendorf** eine abschliessbare Veloabstellanlage für ihre Mitarbeitenden. Die Anlage verfügt über 140 Plätze und Freiraum für Anhänger. Die Anlage ist vollständig ausgelastet.
- Das Unternehmen **Jumbo** mit rund 40 Filialen in der Schweiz, zwei davon im Kanton Luzern, stellt gedeckte Veloabstellplätze und Wegweisung zu den signalisierten Velowegen bereit.
- Die **Hochschule in Rapperswil** bietet Weiterbildungen im Bereich Netz- und Routenplanung mit Querungen und Knotenlösungen, Veloparkierung, Velo-verleihsysteme und Einplanung von E-Bikes an.

### Weitere Informationen

- Toolbox von Pro Velo Schweiz  
[www.pro-velo.ch](http://www.pro-velo.ch) → Themen und Angebote  
→ Veloförderung → Betriebe
- Handbuch Veloparkierung  
[www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch) → Publikationen  
→ Studien & Berichte
- Hersteller und Händler von veloabstellanlagen  
[www.velostationen.ch](http://www.velostationen.ch) → Dokumente
- Pro Velo Schweiz  
[www.pro-velo.ch](http://www.pro-velo.ch)
- Fussverkehr Schweiz  
[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)

Fast die Hälfte aller Autofahrten in der Schweiz – auch im Geschäftsverkehr – sind kürzer als fünf Kilometer. Der Einsatz von Velos und E-Bikes lohnt sich für Unternehmen: sie sind eine fahrende Werbung für das Unternehmen, sie senken den Energie- und Flächenverbrauch, vermeiden Lärm- und Schadstoffemissionen, fördern Gesundheit und Fitness, senken die Kosten und steigern das Firmenimage. Wo die Topografie zum Hindernis wird oder Transporte nötig sind, können E-Bikes, E-Lastenvelos oder E-Scooter eingesetzt werden. Neben der Haltung firmeneigener Fahrzeuge kann zunehmend auf externe Velopools (Bikesharing) oder Leasing-Angebote zurückgegriffen werden. So können Unternehmen von den Vorzügen von Firmenvelos profitieren ohne sich um Beschaffung, Unterhalt und Administration kümmern zu müssen. Firmenvelos können auch als Fringe Benefit zur persönlichen Nutzung an Mitarbeitende abgegeben werden.

#### Was können Unternehmen tun?

##### Fahrzeugbeschaffung, -ausstattung und -bewirtschaftung

- Beschaffen von Velos und E-Bikes für Geschäftsfahrten.
- Beschaffen von E-Lastenvelos für geschäftliche Kleintransporte.
- Leasing von Velos oder Nutzen des Firmenservice eines Bikesharing-Anbieters.
- Ausstatten aller Firmenvelos mit zweckmässiger Ausrüstung (Körbe, Taschen, Schlösser usw.).
- Professionelles Flottenmanagement zur Sicherstellung der Einsatzbereitschaft der Velos: zentrale Anlaufstelle, unkomplizierte Ausleihe, Mängelmanagement.
- Unterhalt durch betriebseigene Werkstatt oder externen Dienstleister sicherstellen.

##### Bauliche Massnahmen

- Erstellen von gekennzeichneten Veloabstellplätzen für Firmenvelos inklusive Lademöglichkeit für E-Bikes. → [Infrastruktur Fuss- und Radverkehr](#)

#### Information und Anreize

- Integration von Geschäftsvelos zur privaten Nutzung in die Liste der betrieblichen Fringe Benefits.
- Falls Velostation an öV-Haltestellen vorhanden: Lösen von Jahresabonnements für die Firmenvelos.
- Kostenloses Ausleihen von Firmenvelos und Firmenlastenvelos am Wochenende an Mitarbeitende.
- Einsetzen der Firmenvelos zu Werbezwecken. → [Kommunikation](#)

#### Welche Produkte bieten sich an?

##### Next Bike

Next Bike ist ein öffentliches Veloverleihsystem.

##### Lieferanten von Firmenvelos inklusive Service

Das Angebot an externen Dienstleistern, die Firmenveloflotten inklusive Komplettservice von der Beschaffung über administrative Abwicklung und Unterhalte etc. anbieten, nimmt kontinuierlich zu.

##### PubliBike / BusinessBike

Das übertragbare Jahresabonnement ermöglicht rund um die Uhr Zugang zu einem oder allen PubliBike-Netzen der Schweiz.

## NewRide, EnergieSchweiz

NewRide ist ein Programm von EnergieSchweiz zur Unterstützung der Markteinführung von Elektrozweirädern in der Schweiz. NewRide hat ein Netzwerk von Kantonen, Gemeinden, Herstellern, Importeuren und Händlern aufgebaut, um Informationen zu vermitteln.

### Konkrete Beispiele

- Das **Veloverleihsystem Next Bike** steht in einigen **Luzerner und Nidwaldner Gemeinden** zur Verfügung.
- **Eawag** (ZH und LU) stellen 50 **Firmenvelos** gegen Depot zur Verfügung, welche für eine Kurzzeitausleihe gratis sind.
- Die **Brauchli AG** in der Luzerner Innenstadt besitzt bereits seit 20 Jahren **Firmenvelos**.
- Das Sanitärunternehmen **Schmidt** in **Luzern** ist seit 10 Jahren im Besitz von fünf **Firmenvelos**.
- Die **Spitex** hat Velos im Einsatz. Vorreiter für die Integration des Velos im Arbeitsalltag, sowohl auf Arbeits- als auch auf Geschäftsfahrten, war die Spitex Basel-Stadt, die dafür bereits im Jahr 2000 den Prix Velo für velofreundliche Betriebe erhielt. Mehr und mehr forcieren Spitex-Betriebe über verschiedene Fördermassnahmen den effizienten **Einsatz von Velos für die Servicefahrten zu den Kunden**.
- In der ländlichen Gemeinde **Trubschachen** werden allen Gemeinderäten persönliche Elektrovelos zur Verfügung gestellt, welche nach 8 Jahren Amtszeit behalten werden dürfen.

### Weitere Informationen

- **Next Bike**  
<https://www.nextbike.ch/de/>
- **PubliBike / BusinessBike**  
Bikesharing-Anbieter der drei nationalen Partner PostAuto, SBB und Rent a Bike:  
[www.publibike.ch](http://www.publibike.ch)
- **NewRide**  
Programm von EnergieSchweiz zur Unterstützung der Markteinführung von Elektrovelos:  
[www.newride.ch](http://www.newride.ch)

Mit Aktionen und Kampagnen zum Fuss- und Radverkehr können Mitarbeitende motiviert werden, für den Arbeitsweg oder für Geschäftsfahrten aufs Velo zu steigen oder einen Teil der Wege zu Fuss zurückzulegen. Die grösste Wirkung zeigen Aktionen und Kampagnen, wenn sie in Kombination mit weiteren Massnahmen durchgeführt werden.

#### Was können Unternehmen tun?

##### Aktionen

- Durchführen von Velo-Testtagen unter Einbezug von E-Bikes. → **Firmenvelos**
- Teilnahme an der Kampagne "bike to work"; Sammlung und Publikation der gefahrenen Kilometer und Berechnung des eingesparten Benzins, eingesparter Emissionen etc.; Spende des Unternehmens für einen guten Zweck pro gefahrenem Velokilometer; Auszeichnung der häufigsten Velofahrenden; Medienbegleitung.
- Teilnahme am Wettbewerb "Prix Velo"
- Vergünstigtes Abgeben von Veloschlössern, Werkzeug, Velohelm oder Regenschutz an die Mitarbeitenden.
- Veloaktionstag, Aktionswochen, Ausstellung/Präsentation von Velos und Lastenvelos mit Alltagsausstattung und von Alltagszubehör.
- Einzelanlass "Velofrühstück" für alle mit dem Velo zur Arbeit fahrenden Mitarbeitenden.
- Aktion "An 2 von 5 Tagen mit dem Velo" mit Belohnung von Mitarbeitenden, die möglichst oft mit dem Velo fahren; Mobility-Jackpot.
- Veloflicktag, regelmässiger Velocheck, Teamanlässe und Firmenausflug mit Velo, Modenschau für Velobekleidung.
- Förderung des Zufussgehens mit Betriebswanderungen, Jogging über Mittag, Walking-Gruppen.
- Durchführen von Schrittzählaktionen.

- Kombination von Veloaktionen mit Aktionen im Rahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung.  
→ **Kommunikation**

#### Welche Produkte bieten sich an?

##### Bike to work, Pro Velo Schweiz

"Bike to work" ist eine Aktion von Pro Velo Schweiz zur Veloförderung in Unternehmen mit dem Ziel, dass möglichst viele Pendlerinnen und Pendler in der ganzen Schweiz für mindestens einen Teil ihres Arbeitswegs das Velo benutzen. Im Jahr 2016 sind gut 14'200 Teams mit rund 54'000 Teilnehmenden aus über 1'770 Unternehmen mitgefahren. Die Aktion findet jährlich im ganzen Monat Juni statt. Das Unternehmen zahlt eine Teilnahmegebühr und erhält dafür von Pro Velo sämtliche Unterlagen zur innerbetrieblichen Kommunikation. Der administrative Aufwand ist gering.

##### Prix Velo Betriebe, Pro Velo Schweiz

Zur Förderung des Radverkehrs bietet sich neben "bike to work" die Teilnahme des Unternehmens am Wettbewerb "velofreundlicher Betrieb" an. Dieser Wettbewerb findet alle zwei Jahre statt.

## Tappa-Lauf, Tappa Schweiz

Die Teilnahme eines Unternehmens an einem Tappa-Gehwettbewerb ist ein Beitrag zur Gesundheitsvorsorge, kann aber zugleich auch das Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden beeinflussen. Das Unternehmen zahlt pro Teilnehmenden eine Startgebühr. Das Starterset beinhaltet einen Schrittzähler, einen Schrittkalender, einen BMI- und CO2-Rechner sowie eine persönliche Internetseite.

### Konkrete Beispiele

- Laut Pro Velo sind die Gemeinde **Kriens** und das **Luzerner Kantonsspital** Hauptpreisträger und erhielten die Auszeichnung umweltfreundliche Betriebe. Zudem setzt sich Pro Velo für betriebliche Veloförderung ein.
- Velo Plus, als velofreundlicher Betrieb ausgezeichnet, setzt sich für die Veloförderung ein und ist der Hauptsponsor von "bike to work". Der Hauptsitz liegt in Wetzikon, einer von vielen Standorten liegt in **Stans**.
- Das Umweltteam der **Eawag**, dem Wasserforschungs-Institut der ETH, hat verwaiste Velos eingesammelt und repariert. Daraus sind 50 neuwertige Velos entstanden, die im Institut kostenlos vermietet oder verliehen werden.
- Das **Luzerner Kantonsspital** macht bei den folgenden Aktionen mit: "bike to work", Parkkarte gegen Veloschlüssel, "Spital mobil – ohne Auto zur Arbeit" und bei der Dankeschön-Aktion in Form von Abgabe von Brötli und Apfel an Velofahrende und öV-Benutzende.

### Weitere Informationen

- Velo statt Parkplatz, Citybike zu Spezialbedingungen:  
[www.lautlos.ch](http://www.lautlos.ch)
- Mitmachaktion "bike to work"  
[www.biketowork.ch](http://www.biketowork.ch)
- Pro Velo Betriebe; Prix Velo  
[www.pro-velo.ch](http://www.pro-velo.ch) → Themen und Angebote  
→ Veloförderung → Betriebe
- Velo- und E-Bike-Fahrtraining für Erwachsene durch pro Velo  
[www.pro-velo.ch](http://www.pro-velo.ch) → Themen und Angebote → Verkehrssicherheit
- Mitmachaktion Tappa-Lauf  
[www.tappa.ch](http://www.tappa.ch)
- Informationen zur Sicherheit bei der Nutzung von E-Bikes  
[www.bfu.ch](http://www.bfu.ch)
- Elektrovelos:  
[www.newride.ch](http://www.newride.ch)
- Fussverkehr Schweiz:  
[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)

Fahrten zu Kunden, Besprechungen, Schulungen, Weiterbildungen oder Tagungen gehören zum Alltag vieler Unternehmen und ihrer Beschäftigten. Die dabei zurückgelegten Kilometer stellen oft einen bedeutenden Kosten- und Umweltfaktor in den Unternehmensbilanzen dar. Ein gezieltes und ressourcensparendes Management von Geschäftsfahrten bringt dem Unternehmen und den Mitarbeitenden Vorteile und Nutzen: Verringerung der Kosten für Geschäftsfahrten, Nutzung der Unterwegs-Zeiten als produktive Arbeitszeit, entspanntes Reisen für eine höhere Produktivität am Ziel beim Kunden, Gesundheitsförderung der Mitarbeitenden sowie positive Effekte für die unternehmenseigene Umwelt- und Energiebilanz. Ein entsprechend ausgestaltetes Spesenreglement, das die Nutzung der Verkehrsmittel sowie die Vergütung von Fahrkosten regelt, ist eine wichtige Massnahme zur Steuerung einer effizienten Abwicklung von Geschäftsfahrten.

#### Was können Unternehmen tun?

Im Folgenden werden die wichtigsten Grundsätze und Regeln eines umwelt- und kostenbewussten Spesenreglements dargestellt.

#### Festlegen von Grundsätzen zur Verkehrsmittelnutzung

- Fahrten vermeiden (1. Priorität).  
→ **Flexible Arbeitsformen**
- Fahrten mit öV und Velo tätigen (2. Priorität). → **Geschäftsreisen mit der Bahn**  
→ **Firmenvelos**
- Fahrten mit Auto regeln (3. Priorität).  
→ **Flexible Autonutzung**
- Reisen mit Flugzeug regeln (4. Priorität).

#### Festlegen von Regeln für die Verkehrsmittelnutzung

- Notwendigkeit von Geschäftsfahrten prüfen und wann immer möglich durch Video- und Telefonkonferenzen ersetzen.
- Notwendige Geschäftsfahrten im Regelfall mit den öffentlichen Verkehrsmitteln durchführen, bei kürzeren Strecken mit dem Velo.

- Nutzen eines Geschäfts- oder Privatautos für Geschäftsfahrten (oder von Flugzeugen bei Geschäftsreisen ins Ausland) begründen beziehungsweise unternehmensintern genehmigen lassen; die Genehmigung erfolgt, wenn durch die Nutzung eine wesentliche Zeit- und/oder Kostenersparnis gegenüber der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln resultiert.

#### Festlegen von Regeln zur Vergütung von Fahrkosten

- Bei Geschäftsfahrten mit der Bahn im In- und Ausland ab einer zu bestimmenden Distanz das öV-Ticket 1. Klasse vergüten.
- Mitarbeitenden, die aus geschäftlichen Gründen viel mit der Bahn unterwegs sind, ein SBB-GA finanzieren.  
→ **Geschäftsreisen mit der Bahn**
- Mitarbeitenden das SBB-Halbtax-Abo finanzieren. → **Mobilitätsbonus**
- Mitarbeitenden, die aus geschäftlichen Gründen das Privatvelo nutzen, je nach Nutzungsintensität eine Kilometerentschädigung oder eine "Velopauschale" gewähren.

- Kosten für den Gebrauch des Privatautos/Taxis für Geschäftsfahrten nur vergüten, wenn die Verwendung der öffentlichen Verkehrsmittel unzumutbar ist; eventuell Zusatz: wird trotz guter öffentlicher Verkehrsverbindungen das eigene Fahrzeug/Taxi benutzt, nur die Kosten des öffentlichen Verkehrsmittels vergüten.

#### Weitere Informationen

- Schweizerische Steuerkonferenz und Eidg. Steuerverwaltung: Wegleitung zum Ausfüllen des Lohnausweises beziehungsweise der Rentenbescheinigung  
[www.estv.admin.ch](http://www.estv.admin.ch) → Bundessteuer → Direkte Bundessteuer → Formulare → Lohnausweis

#### Konkrete Beispiele

- Die **Verwaltung des Kantons Aargau** strebt eine nachhaltige Mobilität ihrer Mitarbeitenden an. Dafür hat die Verwaltung bereits verschiedene Massnahmen umgesetzt. Dazu gehört auch die Anpassung der Verordnung über Spesen, Sitzungsgelder und übrige Entschädigungen. Für die Mitarbeitenden der Verwaltung gilt folgender Grundsatz für Vergütungen bei Reisen: "Für Dienstfahrten sind grundsätzlich öffentliche Verkehrsmittel, das Carsharing oder Dienstfahrzeuge zu benützen. Die Benützung privater Motorfahrzeuge bedarf der Bewilligung eines anweisungsberechtigten Vorgesetzten. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Benützung des privaten Motorfahrzeugs aus Sicht des Kantons zu einer Kostenersparnis führt."
- **Physioswiss** bietet im Bereich Verbandsführung unter Tarife folgendes an: Begleitung/Unterstützung des Bereichs Gesundheit; bei Bedarf Teilnahme an Sitzungen mit Physioswiss oder Telefonkonferenzen mit Verhandlungsdelegation physioswiss; Teilnahme an Sitzungen mit Politik/Verwaltung.
- Der **Conferencing Service** von **Swisscom** ermöglicht sichere Gespräche und standortunabhängige, interaktive Zusammenarbeit mit Mitarbeitenden, Kunden und Partnern auf der ganzen Welt.
- **Amstein und Walther AG** schenkt SBB-Gutscheine im Wert eines Halbtax-Abos, vergütet Bahnreisen auf Halbtax-Basis und bietet Tageskarten wie auch Einzelfahrten in die Stadt Zürich an. Für Geschäftsfahrten stehen drei übertragbare Mobility-Abos zur Verfügung.

Unter flexiblen Arbeitsformen werden Arbeiten verstanden, die am Unternehmensstandort getätigt werden könnten, in der Praxis jedoch ausserhalb durchgeführt werden unter Einsatz der notwendigen technischen Kommunikationsmittel wie Computer, Notebook, Tablet. Mit der Förderung von flexiblen Arbeitsformen reagieren Unternehmen auf die Anforderungen an eine moderne Arbeitswelt. Sie positionieren sich als fortschrittliches Unternehmen bei der Rekrutierung von Fachkräften und sparen Kosten bei der Bereitstellung von Arbeitsflächen am Unternehmensstandort. Indem die Mitarbeitenden Pendler- und Geschäftsfahrten vermeiden oder ausserhalb der Morgen- und Abendspitzen tätigen, tragen Unternehmen wesentlich zur Entlastung des Verkehrsnetzes bei.

#### Was können Unternehmen tun?

Flexible Arbeitsformen lassen sich in Home-Office und Mobile Office unterteilen. Home-Office beinhaltet das Arbeiten zu Hause, während beim Mobile Office die Arbeiten "irgendwo" verrichtet werden.

##### Home-Office

- Mitarbeitenden mit entsprechendem Arbeitsprofil die Möglichkeit des Home-Office anbieten, wenn betrieblich möglich.
- Notwendige technische Einrichtungen vorsehen, die einen Zugriff auf Unterlagen, Daten etc. von zu Hause auf den Unternehmensserver ermöglichen.
- Allfällig notwendige Kommunikationsmittel wie Notebook und Computer, die für den Arbeitsplatz zu Hause notwendig sind, finanziell entschädigen oder bereitstellen.
- Video- und Telefonkonferenzen im Unternehmen fördern unter Einbezug von Mitarbeitenden, die zu Hause arbeiten.
- Unternehmensinterne Sitzungen ausserhalb von Randzeiten, beispielsweise von 10–12 Uhr, durchführen, damit ein Teil der Arbeitszeit zu Hause verbracht werden kann.

##### Mobile Office

- Mitarbeitenden mit entsprechendem Arbeitsprofil die Möglichkeit des Mobile Office anbieten, wenn betrieblich möglich.
- Notwendige technische Einrichtungen vorsehen, die einen Zugriff auf Unterlagen, Daten etc. von unterwegs auf den Unternehmensserver erlauben.
- Allfällig notwendige Kommunikationsmittel wie Notebook, Computer und Tablet, die für das Arbeiten unterwegs notwendig sind, finanziell entschädigen oder bereitstellen.
- Video- und Telefonkonferenzen im Unternehmen fördern unter Einbezug von Mitarbeitenden, die unterwegs arbeiten.
- Sensibilisierungsmassnahmen zur Förderung des mobilen Arbeitens im Unternehmen einführen.

#### Welche Produkte bieten sich an?

##### Work smart Initiative

Work Smart ist eine von verschiedenen Grossunternehmen einberufene Initiative zum Thema flexible und ortsunabhängige Arbeitsformen. Einmal jährlich findet eine Aktionswoche "Work Smart Week" mit Aktionen zum Mitmachen und Ausprobieren statt.

## Telefon- und Videokonferenzen

Der Einsatz von Telefon- und Videokonferenzen bietet folgende Vorteile:

- Keine Reisekosten und Zeitersparnis durch Wegfall von Geschäftsfahrten.
- Audiovisueller Kontakt mit einem oder mehreren Teilnehmenden in Echtzeit.
- Gemeinsamer Zugriff auf Anwendungsdaten in Echtzeit.
- Stärkerer Fokus auf formelle Inhalte ermöglicht effizientere Sitzungen.
- Demonstrationen/Live-Experimente.

## Konkrete Beispiele

- **Mexan space** in **Luzern** bieten Tische als Arbeitsplatz an. Auf der Homepage sieht man, welcher Tisch noch frei ist. Angeboten werden zwei verschiedene Tischgrößen.
- Bei **coworking** in **Luzern** können Einzel- und Zweierbüros für einen Monat sowie Meeting Rooms für einen Tag gemietet werden.
- Bei **Kreativ Fabrik 62** in **Luzern** können Meetingräume und Workshop- / Eventräume online gebucht werden.
- Jeden Donnerstag öffnet **OS8** in **Zug** die Türen für Coworkers und freut sich über neue Austausche.
- Bei **working point** kann man zwischen drei Co-Worker Arten entscheiden. Angeboten werden die Drop in Co-Worker, Permanent Co-Worker und die Office Co-Worker. Der Standort ist in **Altdorf, Uri**.
- Die Kranken- und Unfallversicherung **Concordia** (fünf Standorte in **Nidwalden**) bietet Kundenberatern das Home-Office-Modell an.
- Die Arbeitsmodelle Home-Office und Mobile Working der **Siemens** (ein Standort in **Luzern** und vier in **Zug**) bieten eine gute Arbeit-Leben-Balance.

- Die **Zürcher Kantonalbank (ZKB)** bietet in Zürich 20 öffentlich zugängliche **Gratis-Arbeitsplätze** und einen **Workshop-Raum** an. Sämtliche Arbeitsplätze sind mit Tisch, Lampe, Bürostuhl, Stromanschluss und WLAN ausgerüstet. Der Workshop-Raum bietet zudem die nötigen technischen Voraussetzungen für die Durchführung von Videokonferenzen und Präsentationen.
- **Impact Hub Zürich** bietet an verschiedenen Standorten in Zürich **Co-Working** Arbeitsplätze und Sitzungsräume an. Die Mitglieder haben Zugriff auf eine Online-Plattform mit weltweit über 13'000 Nutzerinnen und Nutzern.

## Weitere Informationen

- Mexan space Luzern  
<https://mexan.space/mein-arbeitsplatz/verfuegbarkeit/>
- Coworking Luzern  
<https://www.coworking-luzern.ch/>
- Kreativ Fabrik 62 Luzern  
<http://www.kf62.ch/de/Raumangebot>
- OS8 Zug  
<https://os8blog.wordpress.com/2016/09/09/coworking/>
- Worker point Altdorf  
<https://www.workingpoint.ch/co-working/>
- Work smart Initiative  
[www.work-smart-initiative.ch](http://www.work-smart-initiative.ch)
- Impact Hub Zürich  
[www.impacthub.ch](http://www.impacthub.ch)
- Stunden-Büro der ZKB  
[www.buero-zueri.ch](http://www.buero-zueri.ch)

Bei der Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements spielt die Kommunikation des Unternehmens nach innen und aussen eine wichtige Rolle. Firmeninterne Kommunikation ist nötig, um die Mitarbeitenden über Hintergrund, Ziele, Massnahmen und Erfolge des Mobilitätsmanagements zu informieren. Sie kennen so die betriebliche Mobilitätspolitik und tragen diese möglichst mit. In der Kommunikation nach aussen kann das Unternehmen – insbesondere im Internet – auf die Möglichkeiten hinweisen, wie es mit den verschiedenen Verkehrsmitteln zu erreichen ist.

#### Was können Unternehmen tun?

##### Information und Kommunikation

- Bereitstellen von Anreiseinformationen für alle Verkehrsmittel zum Unternehmensstandort und Empfehlungen bezüglich der Erreichbarkeit über die unternehmensinternen Kommunikationskanäle.
- Für neueintretende Mitarbeitende: Thematisieren der Mobilität bereits beim Anstellungsgespräch, Abgeben eines Mobilitätssets mit Informationen zu den firmeninternen Mobilitätsdienstleistungen, Fahrplan und Informationen zur betrieblichen Mobilitätspolitik. → **Mobilitätsbonus**  
→ **Firmenvelos**
- Veröffentlichen von Erfahrungsberichten erfolgreicher "Umsteigerinnen" und "Umsteiger" oder von Führungspersonen als Vorbilder (Intranet, Hauszeitung, Aushang).
- Information zum Internetportal "Mobilitätsdurchblick Schweiz" zur Beurteilung der eigenen Mobilität.
- Erstellen eines Erreichbarkeitsplans des Unternehmensstandorts für Velofahrende oder Zufussgehende.
- Beschriften der Firmenvelos oder umweltfreundlicher Fahrzeuge zum Beispiel mit dem Hinweis "wir fahren umweltfreundlich".

##### Aktion und Anreize

- Organisieren regelmässiger Treffen zum Erfahrungsaustausch (Fahrgemeinschaften, CarSharing, Velo, Zufussgehende).
- Aktion Velo/öV statt Auto: Autofahrende geben dabei ihren Autoschlüssel für eine bestimmte Zeit ab und erhalten dafür ein hochwertiges Velo (E-Bike) mit Rundumservice oder ein öV-Abonnement.
- Durchführen der Aktion "Mobility-Jackpot".
- Organisieren von Mobilitätstagen und Aktionswochen. → **Aktionen Fuss- und Radverkehr**

##### Organisatorische Massnahmen

- Abstimmen von Sitzungsterminen auf die Ankunftszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel.
- Organisieren eines Abholdienstes für die Kundschaft vom nächstgelegenen Bahnhof beziehungsweise Stationieren von Firmenvelos am nächstgelegenen Bahnhof inklusive Zugangsberechtigung für die Besucher.

## Welche Produkte bieten sich an?

### Partnerprogramm der SBB

Kostenlose Einbindung des SBB Online-Fahrplans in den eigenen Webauftritt.

→ **Öffentlicher Verkehr**

### Mobility Jackpot (Online Tool)

Pro Arbeitstag zahlt das Unternehmen einen bestimmten Geldbetrag in den Mobility-Jackpot ein. Der Zufallsgenerator des Mobility-Jackpots wählt an einem beliebigen Arbeitstag pro Woche eine Mitarbeiterin oder einen Mitarbeiter aus. Der Jackpot wird geknackt, wenn die ausgeloste Person den Arbeitsweg mit dem Velo, zu Fuss, mit dem öV oder mit dem Carpooling zurückgelegt hat. Sie erhält dann den Inhalt des Jackpots, mindestens aber den einbezahlten Wochenlohn in die Hand. Das Spiel thematisiert die Mobilität im Unternehmen und sensibilisiert die Mitarbeitenden für die Nutzung von öV, Fuss- und Radverkehr. Durch die Spiellust angeregt, kann eine innerbetriebliche Diskussion um das persönliche Mobilitätsverhalten und dessen Änderung in Gang kommen.

### Mobilitätsdurchblick Schweiz

Mit dem Mobilitätsdurchblick Schweiz steht eine verkehrsmittelübergreifende, webbasierte und weitgehend automatisierte Plattform für die Mobilitätsberatung zur Verfügung. Das Beratungsinstrument vermittelt Privatpersonen und Beschäftigten respektive deren Haushalten ohne grossen Aufwand massgeschneiderte Hinweise zur Optimierung des persönlichen Mobilitätsverhaltens.

## Konkrete Beispiele

- Die Firma **Seewer AG in Burgdorf** zählt zu den Ersten beim Einsatz des Mobility-Jackpots, als weitere folgten u. a. **Welleda** in Arlesheim oder die **Clariant AG**.
- Das Umweltteam der **Eawag**, dem Wasserforschungs-Institut der ETH, informiert umfassend über alle Projektaktivitäten auch zum Thema Mobilität.
- Die **Ediprim AG in Biel** und weitere Unternehmen setzen den Mobility-Jackpot als Sensibilisierungsmassnahme ein, machen damit die Mobilität im gesamten Betrieb zum Thema und fördern gleichzeitig die Nutzung von öV, Fuss- und Radverkehr.
- Die Mitarbeitenden des **Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau** erhalten mittels Mobilitätstipps verschiedene Möglichkeiten für die Fahrt zur Arbeit oder geschäftliche Fahrten. Die Tipps umfassen Informationen zum öV, Fuss- und Radverkehr und zur kombinierten Mobilität, wie beispielsweise **Park+Pool** oder **Park+Ride**. Ein Punkt ist speziell den Dienstfahrten gewidmet.

## Weitere Informationen

- Partnerprogramm der SBB  
[www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) → *Fahrplan* → *Fahrplaninfo*  
→ *Partnerprogramm*
- Erreichbarkeitsrechner im Internet  
[www.googlemaps.ch](http://www.googlemaps.ch) / [www.map.search.ch](http://www.map.search.ch)



**Anhang B**





Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK



Konferenz Kantonalen Energiedirektoren  
Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie  
Conferenza dei direttori cantonali dell'energia  
Conferenza dals directurs chantunals d'energia



Schweizerischer Gemeindeverband  
Association des Communes Suisses  
Associazione dei Comuni Svizzeri  
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Schweizerischer Städteverband  
Union des villes suisses  
Unione delle città svizzere



---

## Charta zur Beschleunigung des Ausbaus Thermischer Netze

---

### Einleitung

Die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung ist mitentscheidend für die Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele der Schweiz. Jährlich werden in der Schweiz 100 Terawattstunden (TWh) Wärme mit verschiedenen Energieträgern erzeugt und in Form von Raumwärme, Warmwasser, Prozesswärme und Kälte auf unterschiedlichen Temperaturniveaus genutzt. Davon werden 55 Prozent durch die fossilen Energieträger Heizöl und Gas gedeckt.<sup>1</sup> Der Gebäude- und Industriebereich ist je für etwa 24 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich.<sup>2</sup>

Thermische Netze sind ein wichtiger Bestandteil in der Umsetzung der Energiestrategie 2050 und zur Erreichung des Netto-Null-Ziels, insbesondere bei der Nutzung von ortsgebundenen Quellen von nicht vermeidbarer Abwärme und erneuerbaren Energien in Gebieten mit hoher Wärme- oder Kälte dichte. In urbanen, wärmedichten Gebieten wurde bereits in grossem Umfang in thermische Netze investiert. Es besteht weiterhin ein grosses Potenzial, dessen Erschliessung vorangetrieben werden sollte. Die Energieperspektiven 2050+ rechnen annähernd mit einer Verdoppelung des Fern- und Nahwärmeverbrauchs gegenüber heute.

Angesichts des begrenzten Potenzials an lokal verfügbaren erneuerbaren Energien sind Wärmenetze unumgänglich, um Energiequellen wie mitteltiefe Geothermie, Seen und Flüsse zu nutzen. In diesem Sinne stellen thermische Netze eine grundlegende Technologie dar, um unsere Klimaziele zu erreichen und eine maximale Versorgungssicherheit für die Schweiz zu gewährleisten.

Thermische Netze benötigen neben einer gewachsenen politischen und gesellschaftlichen Akzeptanz vor Ort ausserdem lange Planungs- und Realisationszeiten. Die Komplexität von Projekten, regionale, politische und rechtliche Unterschiede sowie Erwartungen an die Wirtschaftlichkeit stellen für die Umsetzer von Thermischen Netzen bedeutende Hindernisse dar. Darum wird vor allem der Faktor Zeit und nicht nur die Technologie zur grossen Herausforderung. Wegen des anstehenden Ersatzes von zahlreichen fossilen Heizungen stehen wir in

---

<sup>1</sup> Endenergieverbräuche 2020 für Wärme und Kälte gemäss BFE, Analyse des schweizerischen Energieverbrauchs 2000–2020 nach Verwendungszwecken: Raumwärme 59 TWh, Warmwasser 13 TWh, Prozesswärme 24 TWh, Kälte 5 TWh. Fossile Anteile: Gas 28 TWh, Öl 26 TWh. Sektoren: Haushalte 50 TWh, Dienstleistungen 24 TWh, Industrie 26 TWh.

<sup>2</sup> BAFU, Kenngrössen zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen in der Schweiz 1990–2019.

einer entscheidenden Phase für die Entwicklung von Thermischen Netzen. Der Abbau von Hemmnissen zur Beschleunigung des Ausbaus sollten daher jetzt verstärkt an die Hand genommen werden.

Die Projektierung und Realisierung von Thermischen Netzen betrifft Zuständigkeitsbereiche von Bund, Kantonen und Gemeinden. Den Kantonen obliegen die wesentlichen Kompetenzen in der Raumplanung und im Baurecht, von denen sie wiederum Aufgaben an die Gemeinden delegieren können. Der Bund hat insbesondere die Kompetenz, Förderinstrumente einzuführen – wie das Gebäudeprogramm – oder Umweltschutzbestimmungen für die Nutzung der Energiequellen festzulegen. Weil alle drei Staatsebenen unterschiedliche Rollen haben, ist eine einvernehmliche und konstruktive Zusammenarbeit erforderlich.

In den letzten Jahren wurden bereits wichtige Schritte zugunsten Thermischer Netze unternommen und zahlreiche Anlagen realisiert. Der Wille und die Absicht zum weiteren Ausbau der Thermischen Netze ist in vielen Gemeinden und Städten gross. Ihre momentanen und geplanten Investitionen belaufen sich insgesamt auf mehrere Milliarden Franken.

Die drei Staatsebenen Bund, Kantone sowie Städte und Gemeinden anerkennen die Wichtigkeit und den generellen Handlungsbedarf in Bezug auf eine Beschleunigung des Ausbaus von Thermischen Netzwerken. Zusammen erklären sie die Wichtigkeit des gemeinsamen Vorgehens unter Wahrung der rechtsstaatlichen Voraussetzungen und Befugnisse. Mit der vorliegenden Charta soll nun die Zusammenarbeit der Unterzeichnenden vereinbart und mit entsprechendem Engagement gefestigt werden.

## Engagement

Die Unterzeichnenden sind überzeugt, dass für die Beschleunigung des Ausbaus Thermischer Netze ein gemeinsames Engagement erforderlich ist.

Sie setzen sich das Ziel, das Wärmeangebot von Thermischen Netzen von 6 TWh im Jahr 2020 bis im Jahr 2030 um 33 Prozent zu erhöhen und bis 2050 zu verdoppeln.<sup>3</sup>

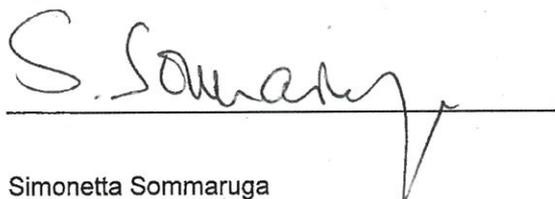
Die Unterzeichnenden beschliessen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten Folgendes:

1. Wir anerkennen den Beitrag, den Thermische Netze zur Erreichung der Ziele der Klima- und Energiestrategie der Schweiz leisten können.
2. Wir sind uns bewusst, dass die Realisation von effizienten und wirtschaftlichen Thermischen Netzen mit hoher Anschlussdichte anspruchsvoller wird, je länger wir zuwarten. Darum setzen wir uns mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln dafür ein, dass das Potenzial von Thermischen Netzen in der Schweiz zeitnah und nachhaltig erschlossen wird und sich ergebende Opportunitäten genutzt werden.
3. Wir unterstützen den Ausbau von Thermischen Netzen in dafür geeigneten Gebieten im Rahmen unserer Kompetenzen und Möglichkeiten und tragen dazu bei, dass beim Bau von Thermischen Netzen Hemmnisse politischer, rechtlicher, finanzieller, technischer und organisatorischer Art rasch und effektiv überwunden werden können.
4. Wir versuchen, das Prinzip der Priorisierung von erneuerbaren Energieressourcen zu fördern, um sicherzustellen, dass ortsgebundene Ressourcen vorrangig genutzt werden. Wir begrüssen die Erarbeitung von auf "Netto Null 2050" ausgerichteten kommunalen Energieplanungen, in denen der Einsatz von Thermischen Netzen geklärt und verankert wird.
5. Wir tragen die Etablierung eines Programmes mit, welches über die nächsten drei Jahre den Austausch, die Kompetenzen und die Zusammenarbeit der drei Staatsebenen fördert und die Aktivitäten koordiniert.<sup>4</sup>
6. Wir arbeiten partnerschaftlich zusammen und leisten Beiträge zur Bearbeitung der jährlichen Arbeitsschwerpunkte.
7. Wir helfen mit, die Sinnhaftigkeit von Thermischen Netzen aufzuzeigen, Fachwissen zu verbreiten und die Verfügbarkeit von Fachkräften zu verbessern.

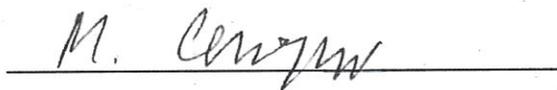
<sup>3</sup> Gemäss Energieperspektiven 2050+.

<sup>4</sup> Nach drei Jahren wird über eine Weiterführung dieses Programms entschieden.

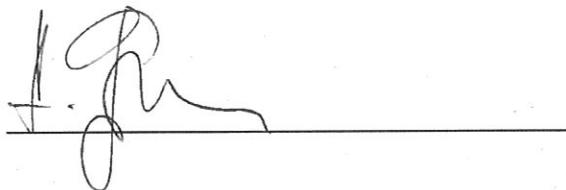
Bern, den 18. August 2022



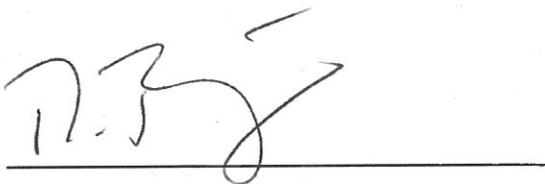
Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements  
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
UVEK



Dr. Mario Cavigelli  
Präsident der Konferenz kantonaler  
Energiedirektoren EnDK



Hannes Germann  
Präsident des Schweizerischen  
Gemeindeverbands SGV



Martin Flügel  
Direktor des Schweizerischen  
Städteverbands SSV

