

**Wortprotokoll 5. Sitzung des Gemeinderats Kreuzlingen der Amtsperiode 2023/2027
22. Legislaturperiode**

**Donnerstag, 16. November 2023, 19.00 Uhr
im Rathaussaal**

Anwesend	34 Mitglieder des Gemeinderats 5 Mitglieder des Stadtrats
Entschuldigt	GR Ricklin, GR Semeraro, GR Huber, GR Elmar Raschle, GR Keller, GR Gremlich
Absolutes Mehr	18
Später eingetroffen	–
Vorzeitig weggegangen	–
Vorsitz	GR Fabian Neuweiler
Protokoll	Stadtschreiber Michael Stahl, Lisa Diethelm

Traktanden

Protokollgenehmigung

1. Protokoll der Sitzung vom 5. Oktober 2023

Einbürgerungen gemäss Beilage

2. Kyrimis geb. Ajvadi, Mariam / Kyrimis, Mina Hera
3. Scherer, Ralf
4. Sicurella, Salvatore
5. Stumpf, Eduard / Stumpf, Mia / Stumpf, Eric

Botschaften

6. Budget 2024 Energie Kreuzlingen
7. Kreditbegehren in Höhe von brutto CHF 1'800'000.– (netto CHF 1'691'000.–) für die Sanierung der Seestrasse/Freiestrasse

Postulate

8. Postulat Seeradweg - eine zukunftsweisende Velostrasse / Bericht

Verschiedenes

9. Verschiedenes

Der Ratspräsident begrüsst die Anwesenden zur heutigen Gemeinderatssitzung.

Der Ratspräsident: Geschätzte Damen und Herren, ich begrüsse Sie heute zur letzten Gemeinderatssitzung in diesem Jahr. Ganz herzlich begrüssen und erwähnen möchte ich Gemeinderätin Sarah Sawo Zollinger, die heute Geburtstag hat.

Traktandenliste

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

Protokollgenehmigung

1. Protokoll der Sitzung vom 5. Oktober 2023

GR Salzmänn: S. 148 in der Mitte hat es eine Abstimmung über die Altersstelle. Dann geht es weiter mit S. 42. Dazwischen wäre ich nicht mehr im Ausstand, sondern wieder anwesend gewesen. Das ist nicht erwähnt.

Abstimmung

Das Protokoll wird mit 33 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung genehmigt.

Einbürgerungen gemäss Beilage

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

2. Kyrimis geb. Ajvadi, Mariam / Kyrimis, Mina Hera

Entscheid

Kyrimis geb. Ajvadi, Mariam / Kyrimis, Mina Hera wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

3. Scherer, Ralf

Entscheid

Scherer, Ralf wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

4. Sicurella, Salvatore

Entscheid

Sicurella, Salvatore wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

5. Stumpf, Eduard / Stumpf, Mia / Stumpf, Eric

Entscheid

Stumpf, Eduard / Stumpf, Mia / Stumpf, Eric wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

Der Ratspräsident: Ich gratuliere Ihnen zum Kreuzlinger Bürgerrecht.

Botschaften

6. Budget 2024 Energie Kreuzlingen

Eintreten ist obligatorisch.

Der Ratspräsident: Zur Kenntnis haben Sie den Finanzplan 2024-2027 erhalten, dazu können sich die Fraktionen nach der Budgetberatung äussern.

GR Dufner, Präsident FRK: Ich darf aus der FRK-Sitzung vom 26. Oktober berichten. Wir haben von Energie Kreuzlingen ein einfarbiges Budget bekommen, die prägende, vorherrschende Farbe ist rot. Alle Abteilungen, die in diesem Budget aufgeführt sind, haben ein negatives Ergebnis. Der Aufwandüberschuss insgesamt beträgt knapp CHF 1 Mio. Wir haben nichtsdestotrotz Investitionen von CHF 8.2 Mio. vorgesehen, dafür braucht es einen Neukreditbedarf von CHF 10.3 Mio. Investiert werden soll vor allem in Netze, in Anlagen und in die Messtechnik. Im Rahmen der Budgetberatung gab es nur wenige Fragen. Eine Frage wurde zur Haltedauer der Anlagen gestellt. Es gab eine Aussage, dass die Anlagen nicht mehr so lange halten. Unklar war, ob dies aus technischen Gründen oder wegen der Abschreibungsmethode der Fall ist. Es wurde darauf verwiesen, dass das weiterhin nach den Vorgaben der Branchenverbände gehandhabt wird und dass man im Rahmen der technischen Entwicklungen leider insofern einen Nachteil habe, dass die elektronischen Geräte nicht mehr so lange halten wie die mechanischen und sich deshalb die Nutzungsdauer verkürzen würde. Eine weitere Frage betraf die bewilligten Stellen. Im Budget 2022 haben wir zwei neue Stellen bewilligt, einerseits für den Projektleiter Wärme, andererseits für den technischen Kundendienst. Beide Stellen blieben bisher unbesetzt, weil es unmöglich war, die entsprechenden Spezialisten zu finden, was generell schwierig sei.

Eine Frage tauchte auf im Zusammenhang mit beeinflussbaren Positionen. Wir haben das Problem, dass wir beim Budget von Energie Kreuzlingen sehr viele gebundene Ausgaben haben, über die wir im Gemeinderat, aber auch in der FRK gar nicht frei entscheiden können, ob wir diese wollen oder nicht. Handlungsspielraum für die Legislative im Rahmen der Budgetberatung gibt es nur bei sehr wenigen Positionen. Hier wurde darum gebeten, die Positionen im Budget entsprechend zu kennzeichnen, damit man weiss, wozu man etwas sagen kann und wo nicht. Es wurde darauf hingewiesen, dass dies vielleicht nicht ganz so schlau sei, weil zwischen einzelnen Positionen gewisse Abhängigkeiten bestehen. Man kam dann überein, dass man für die Beratung in der FRK gewisse Hinweise platzieren wird, im Budget selbst wird man aber darauf verzichten. Im Zusammenhang mit dem Beschaffungsrisiko wurde die Frage gestellt, ob das Beschaffungsrisiko vollumfänglich bei den Kunden liege. Diese Frage wurde bejaht. Es wurde aber auch darauf hingewiesen, dass es nicht nur ein Beschaffungsrisiko, sondern auch Chancen gebe, Stichwort Deckungsdifferenzen, was den Kunden im Folgejahr zurückgegeben werde. Letztlich sei alles, was Energie Kreuzlingen erwirtschaftete, zugunsten der Kunden, teilweise im Rahmen von Investitionen, teilweise durch Rückzahlungen an die Kunden. Bei der Frage nach den Margen im Monopolbereich wurde darauf hingewiesen, das unterliege im Rahmen der Deckungsbeiträge und Vertriebskostenanteile in der Grundversorgung der Regulierung. Daher gibt es hier keinen Spielraum, den Ertrag zu steuern, sondern das sei pro Kunde mit CHF 60 gedeckelt. Konkret beträgt die Marge 0.9 Rappen pro Kilowattstunde. Im freien Markt sei die Marge noch kleiner, dort habe man aber auch keine grossen Risiken, weil Marktkunden sich über eigene SPOT-Verträge eindecken müssen. In

der Abstimmung wurde das Budget von Energie Kreuzlingen dem Gemeinderat einstimmig zur Annahme empfohlen.

GR Susanne Raschle: Das Budget 2024 von Energie Kreuzlingen veranschlagt einen Aufwandüberschuss von CHF 944'000, was sicherlich nicht erfreulich ist. Betrachten wir es im Gesamtkontext, ist es für die Fraktion MITTE/EVP verständlich und nachvollziehbar. Klimawandel, Energiewende, Versorgungssicherheit und auch der technologische Wandel, der uns zwingt, immer rascher in Infrastruktur zu investieren und Anlagen zu erneuern, sind nur einige Gründe, warum wir so fremdbestimmt sind und Energie Kreuzlingen vor Herausforderungen stellt. Gerade im Bereich der Elektrizität, sprich Stromversorgung fallen Kosten an (Netzverluste, personelle Aufwendungen). Jedoch kann Energie Kreuzlingen dank einer vernünftigen langfristigen Beschaffungsstrategie das Risiko von sprunghaften Anstiegen der Energiepreise auch ein bisschen reduzieren. Wir von der MITTE/EVP-Fraktion möchten Energie Kreuzlingen auch in diesen schwierigen Zeiten Planungssicherheit geben und stimmen daher einstimmig für das Budget 2024.

GR Salzmann: Das Budget der Stadt Kreuzlingen, Buchungskreis Energie Kreuzlingen, ist nicht spektakulär und wird von der FDP-Fraktion einstimmig unterstützt. Im Budget dieses Buchungskreises ist vieles bereits determiniert. Für die politische Diskussion wäre sicherlich eine Kennzeichnung hilfreich, was von diesem Budget überhaupt beeinflussbar ist und was nicht. Also von gar nicht beeinflussbar wie die Tarife bis fast beliebig beeinflussbar wie das Marketing, natürlich mit vielen Grautönen dazwischen. Wir freuen uns, was der Stadtrat für die nächste Budgetrunde aus diesem Thema macht. Budgets und Rechnungen sind aber auch immer Anknüpfungspunkte, um sich generell über diesen Buchungskreis zu äussern. Der Stadtrat beabsichtigt bekanntlich, für diesen Buchungskreis eine neue Zentrale zu bauen, was aber einer Volksabstimmung unterliegt. Ob die Gnade des Volks da ist oder nicht, wissen wir natürlich nicht, sollte aber seitens des Stadtrats nicht unnötig belastet werden. Eine erste Belastung hat es bereits erfahren, weil Budget und Rechnung weiterhin nicht die notwendige Transparenz aufweisen. Aber dieses Thema haben wir hier drin ja schon diskutiert. Da ist die FDP gespannt, ob der Stadtrat im Rahmen der kommunalen Möglichkeiten sich für günstigen Strom und günstiges Gas engagieren möchte oder dieser Volksabstimmung eine weitere Belastung hinzufügen möchte. Die FDP-Fraktion bedankt sich ganz herzlich bei Susi Bergsteiner für ihr unermüdliches Engagement und Fachwissen, natürlich auch bei Stefan Wehrli für sein erstes Budget in seinem neuen Amt.

GR Ruedi Herzog: Obwohl sich die massiven Verwerfungen bei den Energiepreisen in letzter Zeit wieder ein bisschen gelegt haben, bestehen weiterhin grosse Unsicherheiten und Herausforderungen im Energiesektor. Das Budget von Energie Kreuzlingen sieht trotz steigender Erträge, die im Wesentlichen durch die steigenden Preise verursacht sind, einen Aufwandüberschuss vor. Das ist beunruhigend, insbesondere wenn man den weiterhin hohen Investitionsbedarf vor Augen hat. Die hohen Investitionen sind, wir haben es vorhin schon teilweise gehört, einerseits technisch bedingt, andererseits, und das müssen wir uns auch immer bewusst sein, auch durch den Konsumenten und die durch uns gestellten und definierten Anforderungen mitverursacht. Das Bevölkerungswachstum seinerseits trägt auch noch zu diesen Investitionsbedürfnissen bei. Wenn schon hohe Investitionen anstehen, ist es umso wichtiger, dass man diese fundiert prüft, im Hinblick darauf welche Investitionen nachhaltig, langfristig sinnvoll und damit auch werterhaltend sind. Das ist eine der Aufgaben, die Energie Kreuzlingen sicher schon am Bearbeiten ist und sicher noch lange wird bearbeiten müssen. Wir sind überzeugt, dass mit grosser Priorität in Bereiche investiert werden muss, die der Energiewende dienen. Diese ist alternativlos. Daher sind auch künstliche Eingriffe in Preise, ein forciertes Abbau der finanziellen Reserven zugunsten tieferer Energiepreise sehr, sehr vorsichtig zu prüfen. Sie setzen eigentlich ein völlig falsches Zeichen, nämlich den Anreiz, nicht Energie zu sparen und nicht in langfristig werthaltige und alternative Energien zu investieren. Wir stimmen diesem Budget einstimmig zu und sind überzeugt, dass Energie Kreuzlingen auf dem richtigen Weg ist und danken allen Beteiligten für die geleistete Arbeit.

GR Dal Dosso: Wir sind der Herausforderungen bewusst, die die Unsicherheit an den Energiemärkten, die Energiewende, neue regulatorische Rahmenbedingungen und der technologische Fortschritt darstellen mit Anlagen, die immer kurzlebiger werden. Dies bringt neue Herausforderungen an die Mitarbeiter, erschwert die Kalkulation und führt zu einem erheblichen Investitionsbedarf. Trotz oder gerade wegen dieser Herausforderungen hat die Fraktion FL/G/GLP das Budget einstimmig befürwortet. Ich

persönlich wünsche Energie Kreuzlingen viel Erfolg, vor allem bei der Besetzung der neuen Stellen. Das haben wir auch gehört, das ist schwierig. Aber es ist entscheidend zu erkennen, dass neben der Technik vor allem die Mitarbeiter für einen hervorragenden Service sorgen.

GR Hummel: Die SVP-Fraktion hat das Budget 2024 von Energie Kreuzlingen mit dem geplanten Aufwandüberschuss von CHF 950'000 beraten. Im Grossen und Ganzen hat es nicht sehr viel zu reden gegeben. Wir sehen es nicht so dramatisch wie andere Fraktionen, ich erkläre nachher gleich warum. Das Budget beinhaltet unter anderem einen Antrag auf eine weitere 100%-Stelle für den technischen Einkauf. Wir gehen davon aus, dass diese zusätzliche Stelle benötigt wird. Richtig beurteilen können wir das nicht, aber wir verlassen uns da ganz auf die Aussagen von Energie Kreuzlingen. Beim Eigenkapital werden die Neubewertungsreserven von CHF 11.7 Mio. vom zweckgebundenen ins freie Eigenkapital überführt, sodass der frei verfügbare Bilanzüberschuss Ende 2024 CHF 105 Mio. beträgt. Geht man von diesem CHF 105 Mio. aus, welche nächstes Jahr um CHF 1 Mio. weniger werden, haben wir immer noch CHF 104 Mio. Eigenkapital. Dazu kommt noch das gebundene Eigenkapital von CHF 18.6 Mio. Ausserdem beträgt per 31. Dezember 2024 der budgetierte Vermögensüberschuss CHF 13.3 Mio. 2024-2026 sind durchschnittlich Investitionen von jährlich CHF 8.3 Mio. vorgesehen. Bemerkenswert finden wir, dass der Selbstfinanzierungsgrad gemäss Finanzplan in diesem Zeitraum zwischen 88 und 90 % liegt. Die Investitionen können somit bis 2026 praktisch selbst erwirtschaftet werden. Im Jahr 2027 sieht es dann ein bisschen anders aus, da ist dann der Selbstfinanzierungsgrad niedriger, hauptsächlich verursacht durch die geplanten Investitionen in das neue Verwaltungsgebäude. Wir haben also eine recht komfortable Situation und es gibt noch keinen Grund, jetzt in Panik zu verfallen. Es wurde vorsichtig budgetiert, was sicher auch der allgemeinen Weltlage und der damit verbundenen Unsicherheiten geschuldet ist. Wir hoffen, dass wir in einem Jahr ein bisschen klarer sehen. Susi Bergsteiner und ihrem Team danken wir für die Präsentation der Zahlen. Sie haben es so gemacht, dass es hoffentlich alle verstanden haben. Die SVP-Fraktion wird das Budget 2024 von Energie Kreuzlingen einstimmig genehmigen.

GR Schulthess: Ohne Zweifel macht Energie Kreuzlingen gute Arbeit. Eine Versorgung, die funktioniert, die Anlagen werden unterhalten. Trotzdem ist es unsere Aufgabe als Legislative in diesem Parlament, die Energie Kreuzlingen zu unterstützen, ihre Ziele erreichen zu können. Ziele, die dieses Unternehmen, auch wenn es im Eigentum der Stadt ist, für unsere Bürger und Strombezüger erreichen soll. Erneut ist der Strompreis stark gestiegen und wird nächstes Jahr noch einmal steigen. Was die Leute draussen interessiert ist, die Energiekosten in den Griff zu bekommen neben allen anderen Kosten, die dazukommen. Sich als Parlament dahinter zu verstecken und zu sagen, es ist alternativlos, der Strom ist teuer et cetera greift aus meiner Sicht zu kurz. Es gibt immer Posten, die man anschauen kann, insbesondere zum Beispiel die beiden Stellen, die neu geschaffen werden. Als liberaler Unternehmer müsste man eigentlich sagen, bei einem strukturellen Defizit gilt es, Stellen abzubauen. Das wäre hier angebracht – sehr unbeliebt und nicht mehrheitsfähig. Richtig wäre aber zumindest in der aktuellen Situation, nicht noch neue Stellen aufzubauen. Da diese offensichtlich unbesetzt geblieben sind, scheint es auch ohne sie zu funktionieren. Ich werde mir also erlauben, entsprechende Anträge zu stellen und euch dazu einladen, eure Verantwortung wahrzunehmen. Wir hier drin haben die Verantwortung für den Strompreis. Wo man es beeinflussen kann, kann man nämlich mit reduzierten Personalkosten mehr Mittel zur Verfügung stellen, welche man in eine Senkung der Strompreise oder Teile davon investieren kann. Das wäre die Aufgabe und dazu sollten wir den Rahmen setzen. Wenn wir das nicht zustande bringen, werde ich mir herausnehmen, das Budget abzulehnen.

Materielle Beratung – die Botschaft wird seitenweise durchberaten.

Seite 7, Erfolgsrechnung – Personalaufwand

GR Schulthess: Hier stelle ich den Antrag, beim Personalaufwand die CHF 6.5 Mio. auf den Betrag in der Rechnung 2022 von CHF 5 Mio. zu begrenzen. Wie die Stellen verteilt werden, sollte man selbstverständlich dem Unternehmer selbst überlassen. Mein Antrag – Deckelung des Personalaufwands aus strukturellen Gründen bei CHF 5 Millionen.

SR Beringer: Ich möchte davon abraten, Stellen zu streichen. Es ist richtig, wir haben eine Stelle neu im Budget. Wir haben Stellen, die wir bis jetzt nicht besetzen konnten, aber es ist nicht so, dass wir unsere Arbeit trotzdem machen konnten. Was uns an Personal fehlt, mussten wir extern vergeben. Damit wir unseren Job machen konnten, mussten wir externe Leute engagieren, die uns dabei unterstützen. Aber wir möchten das selbst machen, das ist auch unser Ziel. Es ist sehr wichtig, dass wir die Aufgaben, die wir bekommen haben und noch bekommen werden, mit unseren eigenen Leuten machen können. Deshalb möchte ich davon abraten, diese Stellenprozente zu streichen.

GR Schulthess: Als kleine Replik dazu: Ich würde mich weiterhin dafür starkmachen, die Sachen weiterhin extern zu vergeben. Der Vorteil an einer externen Vergabe ist, man hat zum Beispiel keinen Teuerungsausgleich, den wir jetzt im Budget haben. Wir haben im Budget einen Teuerungsausgleich für alle Mitarbeiter, es sei ihnen gegönnt. Es ist aber lange nicht so, dass jeder auf dem Markt mehr verdient. Wenn man solche Sachen extern vergibt, hat man keinen Teuerungsausgleich, keine Dienstaltersgeschenke, keine Pensionskasse. Geschaffene Stellen sind wesentlich aufwendiger und teurer als externe Vergaben.

GR Salzmann: Thomas Beringer, du hast gerade etwas Interessantes gesagt, dazu hätte ich gern mehr Details. Du hast gesagt, heute wird das von externen Personen gemacht, weil man diese Stelle nicht besetzen konnte. Das würde im Umkehrschluss bedeuten, wenn du diese Stellen hast, müssen die Aufwände der externen Personen zurückgehen. Ich wäre froh, wenn du mir sagen könntest, auf welcher Zeile oder auf welcher Seite das ersichtlich ist.

SR Beringer: Das kann ich nicht genau beantworten, da müsste ich zuerst mit Susi Bergsteiner Rücksprache nehmen. Aber es ist effektiv so, dass Netzarbeiten extern vergeben werden, weil wir zu wenig Leute haben. Das ist einfach Fakt. Wo in der Buchhaltung das ersichtlich ist, müsste ich nachfragen.

GR Schulthess: Diese Nachfrage würde uns jetzt doch interessieren, denn dann müsste irgendwo ein Budgetposten sinken, und wir möchten gern wissen, wo dieser ist.

GR Hummel: Diese Gedanken habe ich mir auch gemacht, aber das wirkt sich erst 2023 aus und das sieht man erst in der Jahresrechnung. Ich habe mich in der FRK nach der Erwartungsrechnung erkundigt, da hiess es, man sei auf Kurs. Also hat man wahrscheinlich mehr externe Ausgaben und weniger Personalausgaben als budgetiert. Aber das kann man effektiv erst beantworten, wenn die Jahresrechnung 2023 vorliegt.

GR Ch. Brändli: Das Reglement lässt es ja zu, dass auf Antrag des Stadtrats Mitarbeiter und Abteilungsleiter der Verwaltung Auskunft geben können. Diese Möglichkeit besteht, das wäre gut.

Susi Bergsteiner: Es ist hier natürlich nicht so einfach zu sehen. Wir haben im Budget 2024 auf der einen Seite sehr starke Kostenwirkungen. Was GR Schulthess angetönt hat, dass die Kosten überall steigen, ist tatsächlich so. Wir merken das auch bei den bezogenen Leistungen, weil der Personalaufwand, der dort zugrunde liegt, auch ansteigt. Das heisst, wir müssen auch für bezogene Leistungen mehr bezahlen. Im Bereich Unterhalt und Reparaturen steckt zum Beispiel unser Energiedatenmanagementsystem, welches wir im Moment fremdvergeben haben. Wir planen aber, dieses Energiedatenmanagementsystem wieder zu uns, zum Netzwirtschaftler hereinzuholen. Das sehen wir so eins zu eins noch nicht. Dieser Netzwirtschaftler wird erst kommen, der muss dann intern ein neues EDM aufbauen, das verursacht natürlich zunächst auch Kosten. Dennoch wird bei der externen Verrechnung ein grosser Betrag wegfallen. Der technische Einkäufer soll dafür sorgen, dass die Verfügbarkeit des Materials besser ist, dass mehr ausgeschrieben wird, dass wir insgesamt durch grössere Verträge günstiger einkaufen können. Der Grossteil des Materials geht Richtung Investitionen. Das heisst, dass unter Umständen der Anstieg der Materialpreise gebremst werden kann. Dann unser Projektleiter Wärme – Das Wärmeprojekt, das im Moment läuft, ist auch wesentlich geprägt von Fremdleistungen. Wir haben Ingenieure von aussen, weil wir intern niemanden haben. Die von ausserhalb verrechnen auch, aber die verrechnen aufs Investitionsprojekt, sodass man das in der laufenden Rechnung so eins zu eins nicht sieht.

Abstimmung

Der Antrag von GR Schulthess, die Personalkosten von CHF 6.557 Mio. auf CHF 5 Mio. zu senken, wird mit 1 Ja-Stimme gegen 31 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

Seite 9, Investitionsnummer 15017.550659 – Planungskredit für Werkhof und neues Verwaltungsgebäude

GR Schulthess: Den Kredit hat der Gemeinderat bewilligt, ich glaube, es war CHF 1 Mio. Beim Restkredit von CHF 727'000 stellt sich mir die Frage, die ich gern an SR Beringer weitergeben möchte: Könnte es sein, dass bei diesem starken Anstieg von Energiekosten und noch grösserem Unmut, der in der Bevölkerung diesbezüglich vorhanden ist, dieses Projekt, welches daraus entstehen soll, vor dem Volk einen relativ schweren Stand hat? Das heisst, was man hier als Botschaft vors Volk bringen wird, könnte vor dem Volk herunterfallen. Daher wäre es vielleicht schlau, den Restkredit ein bisschen nach vorn zu schieben oder vielleicht zu sistieren. Gibt es da Möglichkeiten?

SR Beringer: Nein, dieser wird gerade gebraucht. Wir sind gerade an der Detailplanung und werden im Herbst 2024 mit einer Botschaft für einen Projektkredit kommen. Im Moment ist alles rollend und läuft noch. Uns ist bewusst, dass es nicht einfach sein wird, dem Volk ein neues Betriebsgebäude schmackhaft zu machen. Wir haben uns da seit einigen Jahren tiefe Gedanken gemacht. Wir haben mehrere Machbarkeitsstudien gemacht. Wir haben eine Machbarkeitsstudie am alten Standort gemacht. Wir platzen aus allen Nähten. Die Liegenschaft, in der wir jetzt sind, hat ein Alter erreicht, wo eine Sanierung nicht mehr sinnvoll ist. Wir haben Werkstätten aus den 60er-Jahren, die energetische Schleudern sind. Wir müssen etwas machen. Die Machbarkeitsstudien damals haben gezeigt, dass man allenfalls auf dem bestehenden Areal etwas realisieren könnte, aber etwa zum gleichen Preis wie an einem neuen Standort. Deshalb haben wir uns für einen neuen Standort entschieden, weil man dann den Umzug nicht mitrechnen müsste. Wenn man am alten Standort etwas machen würde, müssten wir erst ausziehen, am alten Standort bauen und dann wieder einziehen. Mit einem neuen Projekt an einem neuen Standort können wir am alten Standort arbeiten, bis das neue Gebäude steht und dann umziehen. Dann können wir dem Gemeinderat auch einen Vorschlag unterbreiten, was mit dem bestehenden Grundstück, den bestehenden Gebäuden und den bestehenden Anlagen passieren soll. Das ist unser Plan, den probieren wir gut zu verkaufen. Es ist effektiv notwendig, dass wir an einem neuen Ort, wo wir alles beieinanderhaben und wo wir auch den Platz für zusätzliche Aufgaben haben, die uns beschäftigen werden, unsere Arbeiten leisten können.

Rückkommen

GR Ch. Brändli: Hinsichtlich der nächsten Botschaft Sanierung Freiestrasse/Seestrasse, die wir anschliessend behandeln, ist ja im Budget von Energie Kreuzlingen 2024 in der Sparte Strom CHF 150'000 eingesetzt, für die Gasleitungen CHF 100'000 und für das Wasser CHF 120'000, insgesamt rund CHF 370'000. Ich möchte aus Transparenzgründen darauf hinweisen und bitte den Stadtrat, die Beträge im Verlauf der folgenden Botschaftsberatung zum richtigen Zeitpunkt auszulösen.

GR Schulthess: Im Budget findet sich auch noch der Betrieb einer Erdgastankstelle. Ich möchte gern wissen, ob diese noch aktuell ist, ob sie benutzt wird, ob es noch Fahrzeuge gibt, die mit Erdgas betankt werden (ausser die städtischen). Macht es im Aufwandverhältnis Sinn, diese Erdgastankstelle zu betreiben?

SR Beringer: Auf längere Frist macht das keinen Sinn mehr, das ist richtig. Wir werden uns dort zurückziehen. Neue Fahrzeuge werden keine Gasfahrzeuge mehr sein, sondern mit Elektromotoren betrieben werden, ausser Lastwagen, die weiterhin mit Betriebsstoff fahren werden, weil diese auf Baustellen herumfahren. Aber die Gastankstelle ist ein Auslaufmodell.

GR Schulthess: Von SR Beringer wäre gut zu erfahren, wann er plant, diese zu schliessen. Könnten wir dazu eine Protokollaussage haben, damit ich keinen Streichungsantrag formulieren muss?

SR Beringer: Im Moment ist noch kein Zeitpunkt definiert. Ich kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht genau sagen, wann diese Gastankstelle geschlossen wird.

GR Schulthess: Ich stelle den Antrag, den Betrieb dieser Erdgastankstelle Ende 2024, also im nächsten Budget einzustellen.

GR Ruedi Herzog: Wir können diese Position mit dem Antrag von GR Schulthess auf Ende 2024 gar nicht streichen, weil sie im Budget bleiben muss. Wir können mit diesem Antrag keine Änderungen im Budget machen.

GR Schulthess: Zur Präzisierung: Seite 12, Bilanzkonto Anlagespiegel 150021. Ich beantrage, den Betrag von CHF 140'000 auf CHF 100'000 zu reduzieren. Es macht keinen Sinn, sie morgen abzuschalten, das wäre den Benutzern gegenüber, die man einmal mit Erdgas beworben hat, auch nicht gerecht. So könnte sie Ende Jahr abgeschaltet werden.

SR Beringer: Diese CHF 142'000 sind nur der Buchwert, Investitionen haben wir keine.

GR Schulthess: Dann streichen wir es aus dem Betriebskostenbereich, wo es gar nicht so genau aufgliedert ist. In den städtischen Budgets haben wir jeweils ein genaues Konto, was wir hier leider nicht haben. Es muss aber gar kein Betrag genannt werden. Wir können über den Antrag abstimmen, aus dem Budget zu nehmen, was dafür vorgesehen ist. Irgendwo auf diesem Konto gibt es eine Position, wo steht, was diese Tankstelle kostet. Somit lautet der Antrag folgendermassen: Aus der Betriebskostenposition wird die Hälfte für die Betriebskosten der Erdgastankstelle im Budget reduziert. Man hätte auch einen Einstellungstermin nennen können, das wäre vielleicht einfacher gewesen.

Der Ratspräsident: Ich lasse diesen Antrag so nicht zu, denn wir haben keine Kontonummer. Es tut mir leid, für mich ist das schon bewilligt und es läuft weiter. Wir haben keine Betriebskosten. Da bitte ich, nächstes Mal besser vorbereitet zu sein. Ausser GR Schulthess, du sagst mir jetzt, in welcher Budgetposition wir streichen.

GR Schulthess: Aus diesem Grund haben wir die Fachleute hier, diese kennen die Position. Allenfalls kann uns Susi Bergsteiner helfen.

Der Ratspräsident: Wir werden jetzt nicht bei jedem Posten Susi Bergsteiner bitten. Nächstes Mal nachfragen, sauber vorbereiten und in einem Jahr bringen, damit man so Sachverhalte vor der Sitzung abklären kann und nicht während der Sitzung.

GR Schulthess: Damit bin ich nicht einverstanden.

Abstimmung

Dem Budget wird mit 33 Ja-Stimmen gegen 1 Nein-Stimme zugestimmt.

Finanzplan Energie Kreuzlingen 2024-2027

Keine Wortmeldungen.

7. Kreditbegehren in Höhe von brutto CHF 1'800'000 (netto CHF 1'691'000) für die Sanierung der Seestrasse/Freiestrasse

Eintreten ist unbestritten und stillschweigend genehmigt.

GR Wolfender, Präsident BU: Ich darf euch aus der Sitzung der Kommission Bau und Umwelt vom 24. Oktober berichten. Zuerst hat SR Zülle über die Zusammenhänge dieses Sanierungsprojekts informiert. Zum einen sind die Strasse und die Leitungen sehr sanierungsbedürftig und zum anderen ist der Strassenabschnitt ein neuralgischer Punkt am Bodenseeradweg. Ein Ziel dieser Botschaft ist, dass der Bahnübergang Freiestrasse für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt wird und nur bei Notfällen und Grossanlässen von Motorfahrzeugen befahren werden kann und sonst allein den Fussgängern und Velofahrern zur Verfügung steht. Dadurch erhofft sich die Bauverwaltung eine sichere Situation für alle Verkehrsteilnehmer, weniger Parkplatzsuchverkehr im Wohnquartier und so einen ersten Teil einer Velostrasse realisieren zu können. Hier besteht auch die Verbindung mit dem Postulat Seeradweg von GR Leuch, wo die Bauverwaltung an der Sitzung einen Gesamtüberblick über die Problemstellen dieses Seeradwegs gegeben hat. Beim vorliegenden Sanierungsprojekt fallen aufgrund von Sicherheitsaspekten und Strassengestaltung Parkplätze weg. SR Zülle wies auf das geplante Parkhaus an der Seestrasse hin, welches jetzt so schnell wie möglich im Baurecht an einen privaten Investor vergeben werden soll, das den Verlust dieser Parkplätze dann sicher kompensieren kann. Zur Parkplatzsituation gab es in der Kommissionssitzung viele Fragen. In der Botschaft ist die Rede vom Wegfall von 9 Parkplätzen auf insgesamt 10, die noch übrigbleiben. Zählt man die 11 Parkplätze der Seestrasse auch noch dazu, sind es jedoch 20 Parkplätze, die verschwinden. In der Diskussion sagte Sandro Nöthiger,

dass ein Teil der Parkplätze an der Freiestrasse aus verkehrsgesetzlicher Sicht wegmüssen, er sich aber vorstellen könne, maximal 12 Parkplätze an der Freiestrasse realisieren zu können, also ein Verlust von 7 Parkplätzen an der Freiestrasse. Die Parkplätze an der Seestrasse müssen aufgrund der Führung des Velowegs definitiv weichen. Es wurde die Frage gestellt, ob man mit der Realisierung dieser Botschaft nicht warten könne, bis das Parkhaus steht. Die Antwort war, dass aus baulicher Sicht zuerst die Strasse gemacht werden sollte und dann das Parkhaus. Die Planung dieser Sanierung ist auch abhängig von anderen Baustellen und ganz sicher auch vom Parkhaus. Für das weitere Vorgehen ist eine Planungssicherheit wichtig, deshalb kommt diese Botschaft zum jetzigen Zeitpunkt. Weitere Themen, die in der materiellen Beratung diskutiert wurden: Der Fussgängerübergang, den wohl alle kennen und wissen, in was für einem Zustand der ist und die technischen Bahnanlagen gehören der Deutschen Bahn. Die Stadt kann maximal den Fussgängerübergang sperren, den Übergang aber nicht renovieren. Der Bahnübergang wurde versuchsweise 2017 bereits einmal gesperrt. Aufgrund einer Einsprache hat der Kanton diese Sperrung wieder aufgehoben. Der Einsprecher war aber kein Gewerbetreibender. Mit dem vorliegenden Projekt mit der Freiestrasse ist der Kanton jedoch jetzt einverstanden. Die Neugestaltung des Zollübergangs Klein-Venedig ist in der Botschaft ein Hinweis und nicht ein Teil der Sanierung. Auch der Velowegverlauf von der Freiestrasse in die Wiesenstrasse gab zu reden, weil die vorliegende Lösung nicht von allen als ideal betrachtet wird. Die Kommissionsmitglieder konnten ihre Vorschläge dort platzieren. In der Botschaft wird Bezug genommen auf das Konzept Strassenbegleitgrün, welches aktuell aber noch in Bearbeitung ist und uns somit gar noch nicht vorliegt. Bezüglich der Mehrwertsteuer wurde im Projekt der Satz von 7.7 % berücksichtigt statt 8.1 %, auf die die Mehrwertsteuer am 1. Januar 2024 ansteigen wird. Uns wurde erklärt, als die Botschaft ausgearbeitet wurde, sei noch nicht fixiert gewesen, dass der Satz von 7.7 % auf 8.1 % steigen werde. Die Bauverwaltung wies darauf hin, dass die Mehrkosten aufgrund der Mehrwertsteuer in der Reserve gut Platz haben. Nach langer Diskussion stimmte die Kommission Bau und Umwelt der vorliegenden Botschaft mit 5 Ja gegen 3 Nein zu.

GR Wolfender: Ich nutze auch gleich die Chance, die Fraktionsmeinung gleich am Anfang zu platzieren. Die Fraktion FL/G/GLP hat diese Vorlage lange diskutiert. Wir sind einstimmig für die vorgelegte Botschaft zur Sanierung der Freiestrasse und Seestrasse. Auch die grundsätzliche Sperrung des Bahnübergangs für den MIV macht aus unserer Sicht absolut Sinn, weil Konflikte zwischen Autos, Velos und Fussgängern an diesem Punkt an der Tagesordnung sind. Auch den Verlust der Parkplätze sehen wir als notwendig, ganz einfach aus Sicherheitsgründen, weil es auf dieser Strasse leider nicht für alles Platz hat. Auch ist der Verlust an Parkplätzen verkräftbar, weil mit dem Parkhaus an der Seestrasse eine Lösung in Sicht ist. Um dem leidigen Thema Parkplätze nicht weiter Vorschub zu leisten, möchte unsere Fraktion den Stadtrat bitten, nach den Fraktionsmeinungen sich zu unserem Vorschlag zu äussern, der da wäre: Wenn das Parkhaus an der Seestrasse zum Baubeginn der Sanierung noch nicht steht, wird eine temporäre Parkplatzanlage zur Verfügung gestellt. Eignen würde sich hierfür die Baurechtsparzelle für das geplante Parkhaus. So oder so wird unsere Fraktion der Botschaft zustimmen. Einstimmig, weil es eine gute Sache ist.

GR Schindler: Die SVP-Fraktion empfindet eine gewisse Verwunderung angesichts der Tatsache, dass uns trotz des vom Stadtrat verordneten Marschhalts bezüglich Strassensanierungen und -auswertungen erneut eine entsprechende Botschaft vorgelegt wird. Unsere Fraktion hat eigentlich erwartet, dass wir zuerst die Ergebnisse und Erkenntnisse dieses Marschhalts auf dem Tisch hätten, bevor wir uns mit einer weiteren Botschaft für eine Strassenaufwertung konfrontiert sehen. Wie man beim späteren Traktandum, beim Postulat Seeradweg sieht, wurde ein Ingenieurbüro beauftragt, den Abschnitt Seeradweg von Bottighofen bis nach Tägerwilten zu analysieren. D. h. auf diese Botschaft bezogen, dass noch nicht einmal sicher ist, wo der Radweg dereinst durchführen wird. Dieses Vorgehen hat bei uns nicht nur Verwunderung, sondern auch ein erhebliches Unverständnis hervorgerufen. Ein weiterer Punkt, der uns grosse Sorgen bereitet, betrifft die erneute Reduktion an Parkplätzen. Bevor wir einer weiteren Verringerung von Parkplätzen in diesem Gebiet zustimmen können, wünschen wir uns dringend Informationen zum aktuellen Stand des Parkhauses Seestrasse. Es ist uns unklar, wieso in dieser Angelegenheit kein messbarer Fortschritt erzielt worden ist. Wir wollen jetzt einfach eine klare Gesamtstrategie und einen Ausblick in die Zukunft, der aufzeigt, wie viele Parkplätze letztendlich zur Verfügung stehen werden. Kleine Schritte in diesen Fragen sind aus unserer Sicht nicht zielführend, ohne

dass ein übergeordnetes Gesamtziel erkennbar ist. Machen wir einen kleinen Rückblick. Wie in der Botschaft erwähnt, ist die Seestrasse zwischen 2013 und 2016 umfangreich saniert worden. Auch dort waren hochqualifizierte Verkehrsplaner und Ingenieure am Werk. Und doch stellen wir uns heute die Frage, ob die aktuelle Verkehrsführung wirklich optimal und zur Zufriedenheit aller Verkehrsteilnehmer gestaltet ist. Es ist bekannt, dass nicht alle Pläne, die auf Papier ausgearbeitet werden, in der Praxis den gleichen Erfolg haben. In diese Kategorie fällt auch die Bahnhofstrasse.

Nun aber wieder zurück zur vorliegenden Botschaft und einigen Punkten, die uns nach wie vor nicht begeistern. Zwar werden zahlreiche Bilder vom Ist-Zustand in der Beilage 2 präsentiert, aber uns fehlt eine Visualisierung, wie die Strasse in Zukunft aussehen soll. Eine klare Vorstellung von den anscheinend geplanten Verbesserungen wäre doch von grosser Bedeutung. Wie es jetzt aussieht, wissen wir wohl alle. Da der baulich problematische Abschnitt im Besitz der Deutschen Bahn ist, nämlich der Bahnübergang selber, wird dieser unverändert bleiben. Da aber gerade dieser Abschnitt für die Velofahrer ein Problem darstellt, weil der Übergang auf beiden Seiten eine Schranke hat und er bei der Überfahrt einer Crosspiste ähnelt, wird das für den Bodenseeradweg ein ewiger Schandfleck bleiben. Eine Tischvorlage und eine Korrektur der Mehrwertsteuer, die ab dem 1. Januar 2024 von 7.7 % auf 8.1 % steigen wird, wurde nicht berücksichtigt. Wir finden es aber wichtig, die finanziellen Aspekte angemessen zu klären und transparent darzulegen. Im Gebiet Seestrasse befindet sich weiterhin Industrie und produzierendes Gewerbe. Gemäss Protokoll kann ein Spezialtransport, beispielsweise ein Transport mit Überbreite, über die Freiestrasse umgeleitet werden. Bei Betrachtung der Planung Punkt 2.4 auf Seite 5 der Botschaft können erhebliche Bedenken bezüglich dem Knoten Freiestrasse/Wiesenstrasse geäussert werden. Eine ausführliche Prüfung ist erforderlich, um mögliche Konflikte und Beeinträchtigungen zu minimieren. Die SVP-Fraktion wird dieser Botschaft nicht zustimmen. Abhängig vom Verlauf der Diskussion und der Berücksichtigung unserer Anliegen können wir uns gegebenenfalls einer Rückweisung oder einem Behördenreferendum anschliessen.

GR Leuch: Für die Fraktion MITTE/EVP ist es unbestritten, dass am und um den Bahnübergang Freiestrasse etwas geschehen muss. Mit der geplanten Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer kann Klarheit und damit Sicherheit geschaffen werden. Ein familienfreundlicher Weg für Fussgänger und Velofahrer. Bei der Diskussion in der BU hat sich herausgestellt, dass das für Velofahrer der einzige Durchgang in Seenähe ist, den wir haben, alles andere ist weit weg vom See und geht nicht in den Bereich des Seeradwegs. Es gibt nur diese eine Möglichkeit, dieser Bahnübergang ist halt ein Nadelöhr, da kommen wir nicht drumherum. Ich hätte es auch lieber anders, es ist halt so. Und die Bedeutung für den Autoverkehr ist heute gar nicht mehr gross. Für die Autos, die dort durchfahren müssen, ist die Bedeutung wirklich gering. Früher war es ein wichtiger Weg, als es noch ein Schleichweg über den Zollübergang Klein-venedig nach Konstanz war. Aber seit dem Zöllner umgebracht wurden, ist der ja geschlossen. Klar ist uns auch, dass es ohne Verzicht nicht geht. Aber wie schmerzlich ist es denn für den Autofahrer wirklich, wenn er dort nicht mehr durchfahren kann? Übrigens verlieren wir etwas, wenn wir als Autofahrer nicht mehr dort durchfahren müssen, nämlich das nervige Warten, bis die Bahnschranke endlich wieder mal hochgeht. Das haben wir dann nicht mehr. Ich würde sogar sagen, wir gewinnen alle mit dem, was da geplant ist. Es wird geordneter, es wird klarer, es wird sicherer. Zum Beispiel für den Suchverkehr gibt es Klarheit. Da gibt es nichts mehr zu suchen, es ist ganz einfach. Wer kennt nicht die Szene an Bahnübergang Freiestrasse: Chaotisch, hektisch, alle jagen gestresst vom langen Warten los. Zusammen drängen sich über diese holprige Piste Kinderwagen, Autos, Laufräder, Scooter, Velos, Fussgänger, Camper, kleine Kinder, Skater, Töff, Rollatoren, Veloanhänger, Hunde, Rollstühle usw. wenn die Schranke hochgeht, geht es los. Die Strecke wird nicht komplett gesperrt, wie gewisse Leute Angst haben. Wenn die Notwendigkeit besteht, kann man die Strasse benützen, so flexibel sollte sie gestaltet werden. Durchfahren kann die Feuerwehr, aber ich frage mich, wie viel das nützt, wenn sie dort warten müssen. Oder der Rettungsdienst: Ich weiss nicht, wie gut es dem Patienten noch geht, wenn sie dort warten müssen. Oder Polizei und Grenzwacht: Ich weiss nicht, ob sie den Gesuchten dann noch finden, wenn sie so lange gewartet haben. Auch hier ist das noch beschränkt brauchbar. Für unsere Fraktion stellt sich auch die Frage, wann der richtige Zeitpunkt für diese Sperrung ist. Müssen zuerst eines oder beide Parkhäuser gebaut sein, bis es Sinn macht? Da muss ich auch eine Kritik loswerden. Ich erinnere mich an das Szenario und das Drama hier im Gemeinderat. Das ist nun

schon zehn Jahre her und zehn Jahre lang ist eigentlich nichts passiert. Wieso weiss man nicht. Am Standort hat sich eigentlich nichts verändert, es ist immer noch klar, wo es zu stehen kommt. Ich würde sogar sagen, es ist grundlos verpasste Zeit. Oder haben wir es einfach aus den Augen verloren? Ich denke, es ist längst überfällig, dass da einmal etwas passiert. Grundsätzlich zeigt das vorliegende Projekt mit der Sanierung in die richtige Richtung. Wenn wir unsere Verkehrsprobleme in Kreuzlingen nur ein bisschen in den Griff bekommen wollen, müssen wir den Velofahrern mehr Raum geben. Nur wer sich auf einem Veloweg sicher fühlt, nimmt das Velo. So werden zukünftig Elterntaxis, die die Kinder zum Sport bringen müssen, überflüssig, weil die Kinder diese Stätten selbst erreichen können, wenn es sichere Velowege gibt. Das ist zurzeit noch nicht der Fall.

GR Wittgen: Am 24. Oktober haben in der BU-Sitzung Ernst Zülle, Sandro Nöthiger und Michael Schmid über die vorliegende Botschaft zum Kreditbegehren von CHF 1.8 Mio. für die Sanierung der Seestrasse und Freiestrasse informiert. Einerseits ist diese Sanierung nötig, weil neben den anfallenden Strassenbauarbeiten an beiden Strassen auch die Werkleitungen in der Freiestrasse dringend saniert werden müssen. Dabei bietet sich andererseits die Chance, einen unübersichtlichen, unschönen und vor allem gefährlichen Strassenabschnitt in Kreuzlingen zu verbessern, der sowohl von der Kreuzlinger Bevölkerung als auch von Touristen auf dem internationalen Bodenseeradweg viel befahren wird. Das Ziel dieses Projekts ist ein erster Abschnitt einer Velostrasse, indem die Sicherheit für den Velo- und Fussverkehr erhöht, die Umgebung optisch und ökologisch aufgewertet und der Parkplatzsuchverkehr reduziert wird. An der Info-Veranstaltung vom Kanton vom letzten Montag wurde bereits betont, wie wichtig der Umstieg aufs Velo ist, um den innerstädtischen Verkehr zu entlasten. Mehrere Voten haben sich dort auf das fehlende Sicherheitsgefühl der velofahrenden Verkehrsteilnehmer bezogen. Ich selbst bin während drei Jahren diese Velostrasse in Konstanz täglich gefahren und bin von diesem Konzept überzeugt, sowohl was die Verkehrssicherheit betrifft als auch den nachweislichen Anreiz, das Velo häufiger zu benutzen. Natürlich gab es an der BU-Sitzung auch die obligatorische Diskussion über die wegfallenden Parkplätze. Die Reduktion von 19 auf 10 Parkplätze an der Freiestrasse ist allerdings vor allem der Sicherheit geschuldet. Nur 7 der 19 Parkplätze erfüllen die Vorgaben der Normen, weshalb die sowieso aufgehoben werden müssten. Durch eine grosszügige Auslegung der Sichtdistanz ohne Berücksichtigung des Gefälles für den Veloverkehr wären maximal 12 Plätze möglich. Ob sich eine Stadt allerdings eine solche Auslegung zulasten der Verkehrssicherheit leisten will, ist für uns fraglich. Die grosse Entlastung und der eigentliche Ersatz für die wegfallenden Parkplätze an der See- und Freiestrasse bringt ja das Parkhaus Seestrasse mit einem entsprechenden Parkleitsystem, welches uns im September 2024 vorgelegt werden soll. Dabei erscheint uns die Möglichkeit, die definitive Sperrung des Bahnübergangs an die Fertigstellung des Parkhauses zu koppeln als gute Idee, um dem Sanierungsprojekt den Weg zu ebnen. In der Kommission stellten die Vertreter des Departements Bau unter Beweis, dass sie sich sehr sorgfältig mit der Ausgangslage auseinandergesetzt, verschiedene Möglichkeiten bis ins Detail abgewogen haben, um die bestmögliche zu finden, und dass sie auch für die folgende Detailplanung gewillt sind, noch Anregungen entgegenzunehmen. Uns von der Fraktion SP/GEW/JUSO hat dieses Projekt überzeugt, weshalb wir der vorliegenden Botschaft einstimmig zustimmen werden.

GR Rügger: Wir von der FDP-Fraktion werden beim Rückkommen einen Rückweisungsantrag stellen. Wir haben die Vorlage in unserer Fraktion ausführlich beraten und wir sind bei diversen Punkten gleicher Meinung wie die SVP-Fraktion, ich möchte nicht alles wiederholen. Die Holperpiste bei diesem Bahnübergang wird so bleiben, da wird nichts gemacht, denn er gehört der Deutschen Bahn. Das ist aus meiner Sicht eine sehr gefährliche Stelle für die Velofahrer. Wir haben nichts gegen Velofahrer, die brauchen ihren Platz. Weiter gibt es dort ein geplantes Trottoir, welches irgendwo bei der Bodensee-Arena ins Nichts führt. Ich denke, die vielen Kinderwagen kommen dann auch auf die Velostrasse, die nicht alles schlucken kann. Eine Ausfahrt gibt es da auch noch. Falls der Rückweisungsantrag nicht durchkommt, wird die FDP-Fraktion diese Botschaft einstimmig ablehnen.

GR Schulthess: Es ist ein bisschen überraschend, dass der Stadtrat hier ein einzelnes Puzzleteil umbauen will, obwohl er mehrfach kritisiert wurde, das fehlende Konzept der Verkehrsführung aufzufüllen. Schade, dass man nicht zuerst das Gesamtkonzept anschauen konnte. Die in der Botschaft genannte Ursache, die Sicherheit, finde ich nicht wahnsinnig belastbar, da es im ganzen Perimeter gemäss BFU-Statistik keinen Unfallschwerpunkt gibt und der Kanton es anfänglich eher zurückhaltend

beurteilte. Was man auf jeden Fall sagen kann, auch wenn man einmal mehr die Autos verbannt, wird das Chaos mit Fussgängern, Velofahrern und Rollatoren dasselbe bleiben. Möglicherweise, das würde mich interessieren, müsste man bei der Deutschen Bahn anfragen, ob sie nicht eine Unterführung bauen könnten. Man müsste finanziell vielleicht helfen, aber das wäre vermutlich ein lösungsorientierteres Konzept. Es gäbe eigentlich eine Passerelle, die funktioniert, da könnte man auch ein Velo hochtragen. Das mit der Sicherheit finde ich als Hauptgrund ein bisschen wenig belastbar. Was mich noch stört, ist die Nähe zur Zwei-Millionengrenze dieses Projekts. Mit CHF 1.8 Mio. ist man etwas unter den CHF 2 Mio. geblieben, damit man es nicht dem Volk vorlegen muss. Ich finde es immer schade. Man sollte es eigentlich dennoch dem Volk vorlegen. Letztlich werde ich wie in jedem Fall, wo Parkplätze reduziert werden, eine solche Botschaft ablehnen. Es führt nur zu noch mehr Schwierigkeiten in einem bereits stark durch Schulen, Eishalle mit Parkplätzen unterdotiertem Gebiet. Ich werde die Vorlage ablehnen.

GR Ch. Brändli: Der Stadtrat legt einen Marschhalt für die weitere Verkehrsplanung ein. Das war die Medienmitteilung aus dem Gesamtstadtrat vom 3. Juli 2023 – das schleckt keine Geiss weg. Deshalb zitiere ich kurz aus dieser Medienmitteilung: "Nach einer gründlichen Analyse will der Stadtrat die zukünftige Verkehrspolitik der Stadt Kreuzlingen in ihrer ganzen Komplexität aufzeigen. An seiner letzten Sitzung beriet und analysierte der Stadtrat das Abstimmungsergebnis vom vergangenen 18. Juni 2023. Mit 50.27 % lehnten die Kreuzlingerinnen und Kreuzlinger das Kreditbegehren für die Sanierung und Aufwertung der Hauptstrasse ab. Der Stadtrat beschloss, für die weitere Verkehrsplanung einen Marschhalt einzulegen. Dies betrifft auch die geplante Volksabstimmung über die Sanierung der Löwenstrasse, die für diesen Oktober vorgesehen war. Bis auf Weiteres wird die Abstimmung sistiert. Mit dieser Entscheidung spricht sich der Stadtrat für eine grundlegende Auslegeordnung und Analyse der Kreuzlinger Verkehrspolitik aus. Für den Stadtrat steht eine schlüssige und transparente Präsentation aller Verkehrsplanungen inklusive Zeit- sowie Budgetrahmen im Vordergrund. Konkret soll die geplante Verkehrsinfrastruktur wie Strassenprojekte, Parkhäuser und Parkleitsystem auch im Kontext der übergeordneten Gesetzgebung und Steuerungsinstrumenten wie beispielsweise das Agglomerationsprogramm aufgezeigt werden. Mit diesem Vorgehen will der Stadtrat die Inhalte der künftigen Volksbotschaften im Kontext der Kreuzlinger Verkehrspolitik umfassend aufzeigen und damit das Vertrauen in die geplanten Verkehrsprojekte stärken. Zunächst wird der Stadtrat das Gespräch mit den Fraktionspräsidenten suchen, um das weitere Vorgehen im Detail zu besprechen und Rückmeldungen einzuholen. In einem weiteren Schritt wird der Stadtrat die künftige Verkehrspolitik festlegen und in ihrer Komplexität dem Gemeindeparlament sowie der Bevölkerung aufzeigen." Meine Frage an den Stadtpräsidenten Thomas Niederberger – Ist dieser Marschhalt noch in Kraft? Bitte kurz mit Ja oder Nein beantworten. Wenn ja, stellt der Stadtrat selbst einen Rückweisungsantrag zu dieser Botschaft? Wenn nein, würde es mich wundern, wo ist die grundlegende Auslegeordnung, wo ist die Präsentation aller Verkehrsplanungen, wann wird die künftige Verkehrspolitik in ihrer Komplexität dem Gemeinderat sowie der Bevölkerung durch den Stadtrat aufgezeigt? Das sind Fragen aus eurer Medienmitteilung vom 3. Juli 2023. Ich bitte um Antworten.

STP Niederberger: Selbstverständlich ist dieser Marschhalt, wie wir es kommuniziert haben, immer noch pendent, der läuft. Wir sind nicht untätig geblieben und haben bereits mit der Arbeit begonnen. Wir werden auch mit dem Stadtrat und Vertretern der Bauverwaltung im November oder Dezember einen Workshop haben und diesen Marschhalt oder die Themen, die wir aufgelistet haben, aktiv angehen. Wir haben immer gesagt, wir wollen rasch an diese Arbeit herangehen und nicht zwei Jahre warten, bis wir irgendetwas präsentieren können. Wir sind dran und hoffen, dass wir im Frühling erste Resultate präsentieren können. Wir haben dieses Projekt vorgezogen, weil das eine dringende Strasse ist. Wir haben dort eine Druckleitung in sehr schlechtem Zustand, dort kann jederzeit etwas passieren. Das hat uns veranlasst, diese Botschaft vorzuziehen und dem Gemeinderat zu unterbreiten.

SR Zülle: Ich verstehe schon, dass man sagt, jetzt haben die doch gesagt, es gibt einen Marschhalt und jetzt kommen sie mit diesem Strassenprojekt. Ich möchte aber etwas Geschichtliches sagen, warum dieses Strassenprojekt kommt. Es war schon lange geplant. Wir haben gesagt, wir hören auf zu planen, wir machen einen Planungsstopp, dieses war aber schon lange geplant. Warum ist das dringend? 2011 haben wir im Richtplan behördenverbindlich gesagt, wir prüfen, ob wir diesen Bahnübergang

schliessen können. Der damalige Grund war, man hatte den Parkplatzsuchverkehr vor allem im Gebiet Freiestrasse, Wiesenstrasse, Grenzstrasse satt. Es gab auch Reklamationen, dass am Samstag die Autofahrer im Kreis fahren und Parkplätze suchen. Ein weiterer Grund war der Veloverkehr. Durch dieses Nadelöhr führt der internationale Bodenseeradweg. Da hat man gesagt, wir müssen etwas machen. Man sanierte dann den ersten Teil, das war noch vor meiner Zeit. Es war SR Dörflinger, der bei der Alten Badi bis zur Kiesplatzeinfahrt den Radweg machte. Unglücklich war, dass man den Kiesplatz vergrössern musste und das jetzt überschneidend ist mit dem Radweg. Das ist unbefriedigend und der Grund, warum einzelne Radwege schwierig sind. Man sagt immer, macht doch einen einzelnen Radweg, aber mit Ein- und Ausfahrten ist das schwierig. Da werden wir auch Lösungen finden, nämlich die Parkplätze zum Parkhaus zu verlegen. Man hat ein Langsamverkehrskonzept lanciert, da war der Gemeinderat dabei, viele waren auch in der Kommission. Ich wurde neu Stadtrat und etwas vom Ersten, was ich machen durfte, 2015 dieses Langsamverkehrskonzept aufzeigen. Ein Konzept von hinten bis vorne, was man mit den Velowegen macht, wo diese schwerpunktmässig saniert werden müssen, es hat auch Massnahmenblätter drin. Es ist nicht so, dass wir nicht wissen, wo die Velofahrer durchfahren. Es ist auch nicht so, dass wir nicht wissen, wo die Radwege durchführen. Das ist klar fixiert. Er ist im Richtplan und im Langsamverkehrskonzept drin, man kann das alles nachlesen. Wichtig ist zu wissen, wo beim Velofahren die Schwierigkeiten sind, wo Sachen sind, die wir verbessern müssen. Das ist das, was Séverine Schindler richtig gesagt hat. Da ist ein Planungsbüro daran, diese Punkte anzuschauen, nämlich von Bottighofen bis nach Tägerwilen und übrigens auch oben durch. Ganz sicher wissen wir aber, wie es bei der Seestrasse und Freiestrasse aussieht. Da hat man zuerst einen Versuch gemacht. Man liess die Barriere etwa zwei Jahre lang unten, den wenigsten ist es aufgefallen. Es wurde auch gar nicht gross diskutiert. Es war dann nicht einmal eine Einsprache, sondern jemand schrieb dem Kanton, warum diese Schranke geschlossen sei, er wolle sie offen haben, worauf der Kanton nach unserer Begründung fragte. Wir haben als Begründung den Suchverkehr der Einkaufstouristen genommen. Der Kanton sagte aber, dass das als Begründung nicht reicht und dass es eine Verkehrsstudie braucht. Diese Verkehrsstudie liegt der Botschaft bei und zeigt, dass es einerseits der Suchverkehr ist, aber auch eine massive Einschränkung für den Velofahrer. GR Rüeeggler hat es richtig gesagt, für den Velofahrer ist es schwierig, dort zu fahren, weil es holprig ist. Aber noch schwieriger ist es im Gegenverkehr mit Autos auf diesem Bahnübergang. Das Trottoir hört nicht bei der Bodensee-Arena auf, sondern es ist durchgängig markiert, man sieht es auf den Plänen. Natürlich haben wir keine Visualisierung, weil es nicht eine Umgestaltung der Strasse ist. Es ist eine Sanierung, wo man alle Sicherheitsbedürfnisse einbaut. Das ist auch der Grund, warum das beim Marschhalt gar nicht Platz hat. Wir haben gesagt, die Strassenprojekte, die zum Aggloprogramm gehören, wollen wir nochmals gut anschauen, wie wir sie dem Volk erklären. Die Aggloprogramme sind nicht gestrichen. Nördliche Hauptstrasse oder Löwenstrasse ist nicht einfach herausgestrichen, die müssen wir ja machen. Aber wie bringen wir das beim Volk durch? Das Projekt Freiestrasse/Seestrasse war im Budget und der Gemeinderat hat eine Botschaft gewünscht, weil er wissen wollte, wie diese Ecke aussieht. Deshalb haben wir diese Botschaft gemacht. Diese Botschaft zeigt ganz genau, wie es aussieht, die Pläne sind erstellt.

Zu den Parkplätzen: Sandro Nöthiger hat sich sehr viel Mühe gegeben, in der Kommission Bau und Umwelt das mit den Parkplätzen zu erklären. Er konnte aufzeigen, dass die jetzige Situation mit den Parkplätzen an der Freiestrasse so gar nicht mehr gebaut werden darf. Wenn wir an dieser Strasse etwas machen, müssen wir als Stadt diese Sicherheit einhalten, da hat die SP absolut recht. Wir müssen Sichtdistanzen einhalten. Bei Strassen, die schräg nach unten gehen, sind das 50 Meter. Es geht um den Bremsweg des Velofahrers. Schon damit fallen einige Parkplätze weg. Wir haben geschaut, was wir retten können. Wenn wir alles einhalten, sind es 7 Parkplätze. Insgesamt kann man mit einigermaßen gutem Gewissen etwa 12 realisieren. Wenn wir mehr machen und es einen Unfall gibt, ist die Stadt haftbar. Bei der Seestrasse müssen die Parkplätze weg wegen des Öffnens der Türen, ich muss das nicht erklären. Ich komme zum Parkplatz und auch zum Vorschlag der Fraktion FL/G/GLP. Diese Parkplätze sind geplant. Es gibt einen Plan mit 20 Parkplätzen und einen Plan mit 36 Parkplätzen. Wenn das Parkhaus noch nicht kommt, könnten wir mindestens für die Übergangszeit von 2-3 Jahren als Vorarbeit für das Parkhaus den Boden ebnen. Dort bringen wir zwischen 20 und 36 Autos hinein. Das heisst, die Parkplätze an der Seestrasse können wir dort ganz sicher unterbringen. Wenn das Parkhaus steht, soll

der Kiesplatz zurückgebaut werden. Seit die Skateranlage weg ist, haben wir dort etwa 200 Parkplätze, die kreuzen alle den Radweg. Das ist gefährlich, das wollen wir ändern. Es braucht auch keine Parkplätze mit Seesicht. Also, diese auf die andere Seite, das werden wir machen. Selbstverständlich werden wir mit allen Anwohnern, mindestens mit den Eigentümern Gespräche führen, wenn der Kredit gesprochen ist und wir die Detailplanung machen können, bevor wir in die Auflage gehen. Möglicherweise gibt es noch einen Landabtausch und Dienstbarkeiten. Solche Gespräche werden vor der Planaufgabe immer geführt, das haben wir nicht vergessen. Ich habe das Gefühl, auch der Gemeinderat will, dass wir mit einer Velostrasse in Kreuzlingen vorwärtskommen. Auf dem Postulat hat es Unterschriften von der FDP, SVP, Mitte, SP sowieso. Alle haben unterschrieben und gesagt, das ist gut, was Kollege Leuch da geschrieben hat. Der Radweg muss sichtbarer und sicherer werden, macht etwas bei diesem internationalen Bodenseeradweg. Im März sagten 32 Gemeinderäte ja zu diesem Postulat, das war ein richtiger Erfolg. Also sagten wir, jetzt ist es Zeit, das müssen wir machen, die Pläne sind ja fertig, also machen wir es. Das ist der Grund, warum wir heute hier sind. Ich bitte Sie, keine Rückweisung zu machen und auch nicht noch eine Volksbefragung zu machen. Wir haben davor keine Angst, aber wir verzögern wahnsinnig viel in der ganzen Geschichte. Dann haben wir noch die zwei Druckleitungen. In der Seestrasse gibt es eine Pumpe, die Abwasser bis in die Hauptstrasse pumpt. Diese zwei Pumpen haben Jahrgang 1976 und 1984, die müssten schon lange ersetzt werden. Wenn diese bersten, kann man nicht mehr spülen. Alle nördlich der Hauptstrasse fast bis zum Seepark hängen an diesen Leitungen. Das ist enorm gefährdet. Deshalb sind es zwei Leitungen. Wenn eine kaputt geht, gibt es noch eine. Aber man muss das ganz dringend machen. Gleichzeitig mit der Sanierung können wir die Leitungen in der Freiestrasse machen, müssen die Strasse nur einmal aufreissen, wir haben nur einmal Baustelle und auch nur einmal die Kosten. Wenn man das nicht macht und noch zwei oder drei Jahre wartet, bis wir grünes Licht für diese Strassen bekommen, müssen wir zuerst die Leitungen machen, dann haben wir zweimal die Baustelle. Darum bitte ich Sie, dieser Botschaft zuzustimmen. Das ist auch ein Zeichen für den Velofahrer. Wir haben es am Montag gehört, es ist sehr wichtig, dass man den Velofahrer fördert.

GR Ch. Brändli: Entschuldigung, aber jetzt wird es leicht grotesk. SR Zülle kommt heute und vermutlich ist es dem Stadtrat erst am Dienstag in den Sinn gekommen, weil es ein bisschen Widerstand gibt, wir könnten im Gebiet des geplanten Parkhauses Parkplätze machen. Das kommt euch erst jetzt in den Sinn? Warum nicht früher und warum steht das nicht in der Botschaft? Nirgendwo in der Botschaft steht, dass ihr auf dem Gebiet des geplanten Parkhauses, wo etwa 2'600 m² zur Verfügung stehen, Parkplätze installieren wollt. Und wenn es in der Botschaft stehen würde, würde das auch noch ein paar Franken kosten. Im Hafanareal haben wir es gesehen, dort habt ihr für Parkplätze von CHF 450'000 gesprochen, seid dann an der letzten Sitzung aus irgendwelchen Gründen auf CHF 350'000 runter. Wo sind diese Kosten? Sie sind nicht ausgewiesen. Dann sagt ihr, der einzige Grund, warum der Marschhalt nicht unterbrochen ist, sei eventuell eine Druckleitung mit Pumpen aus 1976. Das ist der einzige Grund, den ich aus deinem Votum gehört habe, um den Marschhalt zu unterbrechen. Der Stadtrat hat am 3. Juli einen klaren Marschhalt schriftlich postuliert, dann ist die Medienmitteilung vom 3. Juli nicht einmal die Tinte wert, mit der sie geschrieben wurde.

GR Ribezzi: Eigentlich wollte ich mich ganz kurzfassen. Ohne Worte. Ich möchte aber aus meinem Gekritzel nun doch etwas sagen und ich hoffe, ihr könnt mir folgen. Werter Thomas Leuch, es geht nicht um eine Angst, weil diese Strasse gesperrt wird. Es geht auch nicht darum, ob 10 oder 11 Parkplätze wegkommen. Sandro Nöthiger hat das sicher gut gerechnet, die einen dürfen nicht mehr sein, die anderen müssen sein. 2 Parkplätze mehr oder weniger sind hier drin doch allen egal. Ich finde es aber auch wichtig, dass wir sagen, der eine will einen Strauch, der andere will keinen, der will Velofahren, der andere will Autofahren. Es geht nicht um das. Es geht definitiv darum, dass die Gesamtansicht von Kreuzlingen, des Verkehrs, des Parkplatzregimes vom Stadtrat endlich erkannt worden ist, und das ist sehr positiv und es wurde zugestimmt, dass daran gearbeitet wird. Ich könnte 1000 Fragen aufzählen. Wieso kommt denn das Parkhaus dorthin? Parkplätze brauchen sicher keine Seesicht. Muss ein Radweg Seesicht haben? Die sollen auf die Strasse schauen und nicht auf den See. Muss der Radweg dort unten durchführen? Müssen wir die ganze Parkplatzsituation aufheben nur wegen denjenigen, die dort durchfahren? Oder kann der Radweg durch Kreuzlingen führen? Das ist eine schöne Stadt, man kann auch dort ein Gebäude anschauen. Muss das zwingend dort sein? Ich glaube, den Radweg haben wir

vor sieben Jahren geändert. Die gleichen Profis waren am Planen, jetzt haben wir wieder ein Problem. Damit will ich sagen: Grobüberblick, Scheuklappen auf und anschauen, was man alles machen kann. Oder ist es wichtig, dass diese Horde Velofahrer über das Fahrverbot beim Hafensplatz fährt. Ich weiss es auch nicht. Es ist Ansichtssache. Es war klar eine positive Aussage des Stadtrats, daran muss man festhalten.

Materielle Beratung – die Botschaft wird seitenweise durchberaten.

Seite 1, Rückblick

GR Salzmann: Im zweiten Abschnitt steht folgender Satz: "Aufgrund von mehrheitlich positiven Rückmeldungen hat der Stadtrat ..." Mehrheitlich positiv. Was ist die statistische Grundlage für diese Aussage mehrheitlich positiv? Mein Bauchgefühl ist konträr zu dem, was hier steht.

SR Zülle: Wir haben positive Nachrichten. Wir sind auch mit der Bevölkerung in Verbindung und die haben gesagt, es ist gut, dass wir das zugemacht haben. Natürlich gibt es auch immer solche, die negativ sind. Wir hatten das Gefühl, und das ist nicht Bauchgefühl, sondern das Erlebnisgefühl, dass eine Mehrheit das befürwortet hat, und das war ein gutes Gefühl.

GR Salzmann: Ich stelle fest, der Stadtrat hat kein Bauchgefühl, sondern ein Erlebnisgefühl. Vielen Dank für diese Erkenntnis, es wird heute Abend wirklich immer grotesker. Ich könnte jetzt ein anderes Erlebnisgefühl mitteilen. Gefühle sind wunderbar. Ich bitte, in Zukunft in einer Botschaft Fakten zu präsentieren und nicht Gefühle. Und wenn hier mehrheitlich positiv steht, erwarte ich, dass ihr eine statistische Grundlage habt, sonst lasst ihr es weg.

Seite 2

GR Salzmann: Generelle Frage, ich weiss nicht, ob das hier bei Seite 2 angemessen ist. Es gibt jedoch viele Grundeigentümer, es gibt die Bodensee-Arena, die Tochtergesellschaft der Stadt, es gibt NET, Lang Energie und so weiter. Sind diese alle involviert und was ist die Meinung dieser Leute zur Sanierung, die gemäss dieser Botschaft dort unten stattfinden soll?

SR Zülle: Wie schon gesagt, der Weg ist immer so: Zuerst fragt man den Gemeinderat, ob man für die Sanierung dieser zwei Strassen den Kredit erhält, oder wir machen es übers Budget. Wenn wir grünes Licht haben, geht es in die Detailplanung. Das ist noch keine Detailplanung, das ist eine Zeichnung oder ein Plan, wie es aussehen könnte. Wenn es dann in die Detailplanung geht, kommt es darauf an. Vielleicht merken wir, dass wir noch ein bisschen Land brauchen, irgendwo ein Baum oder ein Parkplatz weg muss. Dann diskutiert man mit den Eigentümern, man will ja nicht Einsprachen haben. Dann gibt es die öffentliche Auflage, da kann sich jeder wehren, der an dieser Strasse wohnt. Das ist der normale Weg. Wenn man am Anfang schon fragen würde, kämen lauter Partikularinteressen. Der eine will dieses, der andere jenes, das geht nicht. Das wäre der falsche Weg. Und wenn der Gemeinderat sagt, wir wollen den Velofahrer fördern, wir wollen den Veloweg fördern, dann muss ich nicht sonst irgendjemanden fragen. Das ist für mich wichtig, was der Gemeinderat meint.

GR Salzmann: Ich stelle fest, bei der Botschaft Löwenstrasse habt ihr Workshops mit Gewerblern gemacht, bevor ihr in den Gemeinderat gekommen seid. Hier, wo es durchaus um umstrittene Sachen geht, wo sicher nicht alles nur widerstandsfrei ist, habt ihr das nicht gemacht. Ungenügend. Tut mir leid.

SR Zülle: Nochmals: Hier geht es um die Sanierung zweier Strassen, da geht es nicht um einen Umbau von Strassen. Die bleiben praktisch, wie sie sind, bis auf einen Baum hier und die Parkplätze werden so angeordnet, dass sie der Sicherheit entsprechen. Sonst wird kaum etwas umgebaut. Das ist eine Sanierung, es ist auch kein Aggloprogramm, da mussten wir nicht X Varianten machen. Es gibt auch nicht X Varianten, die man machen könnte. Deshalb ist es nicht bei jedem Strassenabschnitt nötig, dass man Workshops und Versammlungen macht. Was wir aber machen, wir werden selbstverständlich alle orientieren, wir werden mit allen Anwohnern und Eigentümern in Kontakt sein, wir wollen schliesslich keine Einsprachen, und zeigen, was wir vorhaben.

Beilage 3, Studie zur Sperrung für den motorisierten Verkehr; Kurzbericht

GR Salzmännli: Wenn das ein Kurzbericht ist, frage ich mich, ob es auch einen langen Bericht dazu gibt oder was das genau sein soll. Eine Studie mit einem Kurzbericht ist für mich ein bisschen ein Widerspruch. Das ist für mich ein klassisches Gefälligkeitsgutachten, man kann es nicht anders formulieren. Statistisch wenig hinterlegt, ich gebe ein paar Beispiele.

In Kapitel 2.1 spricht man von vielen Fussgängern. Viel ist immer relativ. Zu was?

In Kapitel 2.2 wird von häufiger Nutzung der Velofahrer gesprochen. Häufig ist auch ein unbestimmter Rechtsbegriff, ist auch nicht klar, mit was verglichen wird. Die darüberliegende Statistik sagt übrigens aus, dass es mehr Autofahrer als Velofahrer gibt. Wie kommt man dann auf die Idee, in der Studie zu schreiben, dass die Velofahrer häufig sind? Bei den Autofahrern schreibt man es nicht hin, obwohl es mehr sind.

In Kapitel 2.2 steht, der Veloanteil auf der Freiestrasse sei sehr hoch – ist aber komischerweise geringer als der Autoverkehr. Sehr hoch zu was, im Vergleich zu wem? Unklar.

In Kapitel 2.4.1 spricht man von Freizeitverkehr mit vielen Familien und älteren Menschen. Das ist eine Behauptung, die statistisch nicht hinterlegt ist. Wie kommt man zu diesem Thema?

In Kapitel 3.3 wird nicht erwähnt, dass beim Parkplatzsuchverkehr die Leute in die Wiesenstrasse fahren, dort keinen Parkplatz finden, dann auf den Boulevard fahren, die Pestalozzistrasse hinunter, durch die Seestrasse und dann auf der anderen Seite der Ecke. So würde ich es machen, wenn ich einen Parkplatz suchen würde. Das ist nicht erwähnt. Ich weiss nicht, was für ein Dokument das sein soll. Aber dieses Dokument hat etwas bewirkt. Es hat bewirkt, dass der Kanton plötzlich eine andere Meinung hat. Das ist eigentlich das Positive an diesem Thema. Wenn der Stadtrat etwas will, kann man den Kanton von etwas überzeugen. Es wäre schön, wenn andere Strassenprojekte vom Stadtrat auch so etwas erfahren würden.

GR Ch. Brändli: Wenn wir gerade bei Beilage 3 sind, GR Salzmännli hat viel kritisiert, möchte ich noch etwas zur Unfallstatistik sagen. "In den Jahren 2011-2020 wurden auf den Strassen im Untersuchungsgebiet keine relevanten Unfälle polizeilich registriert." Das ist sehr schön, finde ich gut, hoffentlich bleibt es auch in Zukunft so. "Die einzigen registrierten Unfälle im Bereich des Bahnübergangs waren Selbstunfälle mit der Bahnschranke." Das heisst, wahrscheinlich sind sie in die Bahnschranke gedonnert, weil sie nicht in fahrtüchtigem Zustand waren. Seite 13 unter dem Bild, das ist eigentlich die Hauptaussage: "Das heisst, dass mit der Aufhebung dieser Parkfelder, die auch im vorliegenden Projekt vorgesehen ist, die Sicherheitsdefizite behoben werden können." Das ist genau der Satz. Die ganze Geschichte an der Seestrasse mit der Verkehrssicherheit und allem können wir sehr einfach lösen, indem ihr, wie heute schon verschiedentlich gefordert, die 11 Parkplätze auf der Seite der Sportschule aufhebt und anstelle der Parkplätze den Veloweg bis zur Grenze weiterführt. Damit haben wir den Veloweg verkehrstechnisch gelöst. Das braucht nicht CHF 1.8 Mio., es braucht eine Änderung der Markierung und auf der Seite der Bahn, wo sowieso viele Falschparker stehen, ein Parkverbot. So machen wir eine Verbreiterung der Strasse, die Velofahrer haben auf beiden Seiten genug Platz, die Autofahrer auch, das Trottoir ist gegeben und bleibt, wie es ist. Damit haben wir das gelöst. Der Rückweisungsantrag wird sicher kommen. In der Kompetenz des Stadtrats ist es möglich, dass ihr diese Änderung der Markierung macht, den Radweg weiterführt und wie SR Zülle es angekündigt hat, auf dem Gebiet des Parkhauses Parkplätze macht. Dann ist sogar Kollege Schulthess zufrieden. Zu Seite 14 und 15 – Meiner Meinung nach habt ihr hier zweimal die gleichen Bilder gedruckt. Seite 15 könnt ihr streichen, da habe ich nämlich keinen Unterschied zu Seite 14 gefunden.

GR Ribezzi: Ich habe ja immer Vertrauen in die Behörden und das ist auch richtig so. Nur, damit ich weiss, wo ich das einordnen soll, Büro Widmer, beratende Ingenieure für Verkehr und Umwelt, waren das dieselben, die die Verkehrsführung beim Hörnli und beim Strellson "so gut" gemacht haben? Nur damit ich weiss, ob die wissen, von was sie reden oder nicht. Denn das ist lausig mit Velos und Kindern.

Seite 17

GR Ch. Brändli: In 3.2 und 3.3 geht es um die Auswirkungen auf die Verkehrsqualität. Dort steht, dass es mit der Sperrung des Bahnübergangs auf dem nordwestlichen Abschnitt der Seestrasse rund 5-10 % mehr Belastung gibt. Dort ist die Rede von ca. 3000 Fahrzeugen pro Tag. Im Extremfall beträgt der

zusätzliche Weg, der zwischen Konstanzerstrasse und Hafenareal gemacht werden muss, 1.2 Kilometer. Sie schreiben von 3000 Fahrzeugen pro Tag, 10 % davon sind 300 Fahrzeuge mit einem Umweg von 1.2 Kilometer, das macht pro Tag 360 Kilometer. Hochgerechnet auf 365 Tage bringt die Sperrung des Bahnübergangs 131'400 km. Ist das nichts mehr? Meiner Meinung nach ist die Sperrung des Bahnübergangs ein ökologischer Unsinn, da werden mir wahrscheinlich auch die Herren von der grünen Seite recht geben. 130'000 Kilometer Weg gibt es. Das steht da drin, SR Zülle, du musst nicht den Kopf schütteln, man muss es einfach umrechnen.

GR Ruedi Herzog: Langsam wird es mir zu bunt. Darf ich alle Beteiligten bitten, ein bisschen mehr Respekt zu zeigen? Danke vielmals.

Seite 3

GR Salzmann: Auf Seite 3 ist auf der Parzelle 1158 das Parkhaus erwähnt. Wenn das jetzt so durchgeht und gebaut wird, wird das Parkhaus ja erst später gebaut, so hat SR Zülle es vorhin gesagt. Dann bedeutet das, dass man das Parkhaus nur noch in eine Richtung bedienen kann, nämlich über die Alte Badi in Richtung Seestrasse. Die andere Seite ist dann zu. Habt ihr mit möglichen Investoren eines solchen Baurechtsvertrags schon gesprochen, wie die das einschätzen? Füllt sich das Parkhaus deswegen besser oder füllt sich das Parkhaus deswegen schlechter? Wenn es sich schlechter füllt – und das ist meine Annahme, weil es weniger gut zugänglich ist –, wäre natürlich auch der Baurechtszins entsprechend tiefer oder überhaupt die Baurechtsbedingungen wären dann nicht so vorteilhaft für die Stadt. Wenn man das auf die nächsten Jahrzehnte rechnet, gibt das auch noch ein paar Franken, auf die wir verzichten könnten. Habt ihr eine Berechnung gemacht, was für wirtschaftlichen Schaden ihr da anrichten könntet, wenn der Baurechtszins entsprechend tief ist?

STP Niederberger: GR Leuch hat bereits die Frage gestellt, wie es denn mit dem Parkhaus Seestrasse aussieht. Der Baurechtsvertrag Parkhaus Seestrasse wurde 2016 abgelehnt. Wir kennen alle die Geschichte, die dahintersteckt. Es gab auch sehr grosse Diskussionen, ob die Stadt das Parkhaus erstellen sollte oder ob man es im Baurecht abgeben sollte. Der Stadtrat hat es zuerst selbst ins Investitionsbudget aufgenommen. Man machte dann eine Umfrage bei den Fraktionen, da kam ein geteiltes Resultat heraus. Die einen sagten, man sollte es selbst machen, andere fanden, man soll es im Baurecht machen. Irgendwann musste man dann Prioritäten setzen, einerseits wegen der anstehenden Investitionen, andererseits auch wegen des Parkhauses Hafenbahnhof, welches ebenfalls auf den Finanzplan kam. Der Stadtrat musste damals einen Grundsatzentscheid fällen. Er hat sich entschieden, das Parkhaus Hafenbahnhof soll die Stadt selbst machen, auch wegen der Buseinstellhalle und der Kombination mit den PH-Parkplätzen. Das Parkhaus Seestrasse hingegen sollte man im Baurecht machen. Daher hat man diese Investition dann herausgenommen und das hat man immer offen kommuniziert. Fast jährlich kamen in der FRK oder in der Budgetsitzung Nachfragen und man legte das Vorgehen immer offen dar. Man hat auch immer klar kommuniziert, dass man zuerst das Parkhaus Hafenbahnhof machen will und nachher einen Baurechtsvertrag für die Seestrasse. In der Zwischenzeit kam Corona und hat alles verzögert. Es gab auch Verzögerungen beim Parkhaus Hafenbahnhof und man musste auch noch die Abstimmung zur Initiative abwarten. Verschiedene Punkte haben hier zu Verzögerungen geführt. Wir mussten auch verwaltungsintern Prioritäten setzen. Wir haben seit 2016 verschiedenste Baurechtsverträge und Landgeschäfte bearbeitet und auch im Gemeinderat behandelt. Deshalb ist dieses Parkhaus noch nicht gebaut und es gibt auch noch keinen Baurechtsvertrag, weil man zuerst das Parkhaus Hafenbahnhof abwarten wollte. Selbstverständlich fällt dieses Parkhaus jetzt auch in den Marschhalt. Wir haben gesagt, dass das in diesem Zusammenhang so gemacht werden soll. Wir sind grundsätzlich jederzeit bereit. Wenn der Gemeinderat der Meinung ist, wir sollen dieses Parkhaus so schnell wie möglich an die Hand nehmen, dann können wir das grundsätzlich machen. Es braucht auch eine gewisse Vorlaufzeit, aber mit dem Marschhalt kommt dieses Thema sowieso. Etwas sagen möchte ich noch zur Aussage von GR Brändli, dass wir jetzt plötzlich eine gute Idee hatten und dort unten noch einen Parkplatz bauen könnten. Ich glaube, das war eine Anfrage aus der Fraktion FL/G/GLP, die aus der Fraktionssitzung an uns herangetragen wurde. 2016 gab es eine ganz einfache Übersicht, wo man dort etwas eingezeichnet hat. Wahrscheinlich aufgrund der Ablehnung des Baurechtsvertrags wollte man allenfalls provisorisch etwas machen, dann gab es wahrscheinlich irgendwann einen Entscheid des Stadtrats,

damit noch zuzuwarten, weil man wahrscheinlich das Gefühl hatte, dass das mit dem Parkhaus Hafensbahnhof und dem Parkhaus Seestrasse schneller geht. Dies als Erklärung. Das ist und nicht einfach spontan eingefallen, sondern das war eine Anfrage aus der Fraktion.

GR Salzmännli: Meine Frage ist nicht beantwortet worden, was der mögliche wirtschaftliche Schaden ist, wenn eine der beiden Strassen geschlossen wird. Gibt es da noch eine Antwort?

STP Niederberger: Die Ein- und Ausfahrt war bei der Tankstelle geplant. Ich gehe nicht davon aus, dass die Sperrung einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit dieses Parkhauses hat. Diese Parkplätze sind alle gut belegt, es wird dann eine Verlagerung vom Kiesplatz ins Parkhaus geben. Deshalb gehe ich nicht davon aus, dass es Einschränkungen geben wird, aber ich kann das zum jetzigen Zeitpunkt nicht mit einer Studie oder mit Zahlen belegen.

GR Salzmännli: Falls die Rückweisung kommt, wäre ich froh, wenn man das noch eruieren und belegen könnte.

Seite 4

GR Ch. Brändli: auf Seite 4 haben wir die Abbildung mit der Parzelle Bodenmann (225 600 m²), Parzelle Lauber (3222 mit 1'067 m²) und die Parzelle der Stadt (1158 mit 2'634 m²). Diese Parzellen sind alle der Industriezone zugeordnet. Die Ausfahrt aus dem Parkhaus, das haben wir gerade gehört, wird eher Richtung Tanklager Lang gehen. Jetzt haben wir aber noch die Parzellen 322 und 225, wo es einen Vorvertrag gibt und die in der Industriezone liegen. Jetzt plant ihr, vor diese Parzellen, die in der Industriezone liegen, einen Veloweg vornedurch mit einer Baumallee, was für Lastwagen, die vielleicht wenden müssen, problematisch sein könnte. Meiner Meinung nach müsstet ihr auf die Baumallee verzichten und die Strasse weiterführen. Klar sagt ihr Zubringerdienst gestattet, aber diese Ein- und Ausfahrten müssen jetzt geplant sein und nicht im Nachgang kommt das grosse Aha. Was machen wir jetzt? Dazu sagt die Botschaft leider gar nichts aus.

GR Leuch: Kann der Stadtrat zum betrieblichen Ablauf vielleicht noch etwas sagen? Dann erübrigen sich wahrscheinlich viele Fragen.

SR Zülle: Für alles, was die Seestrasse betrifft, haben wir länger Zeit, weil wir dort die Druckleitung nicht haben, nur ganz vorne bei der Pumpe selbst. Bei der Pumpe wird es sicher ein kleines Loch geben, darunter gibt es einen grossen Tunnel. Dafür muss man den Bahnübergang nicht schliessen. Der Seestrassenteil ist zwar in einem schlechten Zustand, diese Strasse muss man sanieren. Was die Sanierung kostet, steht in der Botschaft, dieses Geld sparen wir nicht. Man kann nicht einfach Parkplätze wegnehmen und übermalen. Das kann man vorübergehend machen, da hast du recht. Wenn man sagt, für die Seestrasse ist es noch zu früh, wir warten, bis da ein Parkhaus steht, gehe ich mit dir einig. Dann kann man es machen. Dann führt man den Veloweg an der Seestrasse vielleicht ohne parkierte Autos. Beim Bahnübergang kann man sich unterhalten, ob man diesen für den MIV schon sperren will oder nicht. Ich wäre dafür. Auch da sind wir terminlich nicht wahnsinnig gebunden. Wo wir gebunden sind, ist an der Freiestrasse. Dort müssen wir die Leitungen machen, das gibt einige Monate Arbeit, und wenn man sich dann einmal für eine Sanierung der Strasse entschliesst, nochmals graben. Das ist natürlich sinnlos und ich würde es nicht empfehlen. Aber wenn man dieser Botschaft zustimmt, können wir, das haben wir auch in der BU gesagt, die Koordination mit dem Parkhaus machen. Aber deshalb muss man den Kredit jetzt nicht ablehnen oder hinausschieben, sondern sich jetzt bekennen, damit wir weiterplanen können. All das dauert ein bis zwei Jahre, bis man es realisieren kann. Und wenn wir nur die Leitungen machen und die Freiestrasse erst später, dauert es drei oder vier Jahre. Was wir hier haben, wird nicht morgen ausgeführt. Viele haben immer Angst, dass es gleich wieder eine Baustelle gibt. Es steht in der Botschaft, dass wir mit den Leitungen in der Freiestrasse erst Ende 2024 oder 2025 anfangen. Jetzt geht es um den Kredit, dass wir Planungssicherheit haben und da weiterplanen können.

GR Ch. Brändli: SR Zülle, du hast heute schon ein paar Mal erwähnt, dass Druckleitungen ersetzt werden müssen. Sind diese Druckleitungen im Budget von Energie Kreuzlingen enthalten mit CHF 150'000 für die Sparte Strom – wahrscheinlich nicht –, CHF 100'000 für die Sparte Gas oder CHF 100'000 für die Sparte Wasser? Oder ist das noch einmal etwas Separates? In welchem Budget ist das enthalten? In diesem Kredit sind diese Druckleitungen nämlich nicht enthalten.

SR Zülle: Im Budget Kanalisation. Es ist Abwasser. Das wird mit Gebühren und nicht mit Steuergeldern bezahlt, deshalb können wir es nicht gleichzeitig in dieser Botschaft behandeln.

GR Salzmann: Auf Seite 4 haben wir ja den Bahnübergang. In der Kommission wurde gefragt, ob eine Verbreiterung des Übergangs möglich wäre, damit Autos und Rollatoren sich dort noch besser bewegen könnten als heute. Es wurde gesagt, dies scheidet wegen der Grenze, der Kosten und des Aufwands aus. Das ist für mich ein bisschen eine dünne Antwort. Man muss in Varianten denken und man kann selbstverständlich auch Varianten verwerfen. Können wir dazu noch ein paar Ausführungen bekommen?

SR Zülle: Selbstverständlich haben wir da keine Zahlen, weil die Deutsche Bahn das gar nicht gerechnet hat. Lediglich die Asphaltierungen werden immer wieder erneuert. Warum ist das so holprig? Ich kann das sagen, weil ich jeweils ein bisschen für den Gleisbau tätig war. Beim Gleisbau ist es so, dass die Gleise in verschiedenen Höhen dort liegen. Wenn man diese eben machen möchte, müsste man die ganzen Gleisanlagen anheben. Ihr seht, dass es da auch Weichen hat. Das ist eine sehr teure Geschichte, da sprechen wir vermutlich von Millionen Franken. Weil ich lange in der Kommission für den schweizerischen Gleisbau war, weiss ich, was das ungefähr bedeutet. Deshalb haben wir gar nicht angefragt. Wir wissen auch, bei der Deutschen Bahn ist es immer sehr schwierig, nur schon irgendetwas zu erhalten. Bei einer Verbreiterung kämen wir in die Weichenanlagen, die sieht man da auf dem Bild. Ich glaube nicht, dass sie diese Weichen verschieben und alles ausnivellieren würden. Das werden sie nicht machen, ausser wir bezahlen horrenden Summen. Deshalb konnten wir abschätzen, dass da nichts zu machen ist. Wir haben den Bahnübergang, damit müssen wir auskommen. Für den Velofahrer ist diese Holperpiste ein bisschen schwierig, das ist so. Aber mit dem Auto daneben wird es noch schwieriger, deshalb müssen wir die draussen haben.

Seite 6, 4. Baukosten

GR Ch. Brändli: Wir haben Reserven und Unvorhergesehenes von CHF 110'000. Einfach zur Transparenz: Bei den Strassenbaukosten hat es bei den CHF 510'000 nochmals CHF 25'000 Reserve und Unvorhergesehenes drin. Bei den Baukosten für die Freiestrasse haben wir auch CHF 130'000 drin, dort hat es bei den Strassenbaukosten auch nochmals CHF 35'000 drin. Das sind Schätzungen. Sind diese hinterlegt mit Handwerkerofferten oder sind es einfach Kostenschätzungen des Planungsbüros? Die rechnen ja mit +/- 20 % und der Stadtrat hat ja genau die Zahlen der Kostenschätzung übernommen. Es kann - 20 % sein, kann aber auch + 20 % sein. Wir hatten im Gemeinderat schon oft Diskussionen und darum gebeten, mit den Kosten nicht zu tief zu gehen, damit es nicht immer Mehrkosten gibt. Deshalb wäre es vielleicht gut, wenn wir eine Aussage vom Stadtrat hätten, woher er diese Zahlen genau übernommen hat und warum er nicht mit + 20 % gerechnet hat?

SR Zülle: Ich sehe nicht CHF 110'000, sondern ich sehe CHF 220'000 Reserve. Man muss beide Strassen zusammenzählen. CHF 240'000 sind Reserve. Die Kosten werden nach Quadratmetern und Metern usw. berechnet, daher haben wir es eigentlich ziemlich genau. Wir dürfen auch sagen, in Kreuzlingen sind die Strassenbauprojekte praktisch nie überschossen. Nicht einmal der Boulevard, der war sogar günstiger. In meiner Zeit war kein Projekt überschossen. Auch die CHF 7'200, was die Mehrwertsteuer mehr kostet, ist auf die ganze Summe gesehen natürlich ein Klacks. Wir haben eigentlich relativ gut gerechnet und wir erhalten ja dann Offerten der Tiefbauer – in der Regel machen etwa drei mit – und sehen auch dort, dass die etwa auf dem gleichen Niveau sind. Im Gegensatz zu Hochbauten kann man Strassen gut rechnen, da geht es nach Quadratmetern, Kubikmetern, Längenmetern. Für die Steine kann man das gut rechnen. Ich habe keine Bedenken und Ängste, dass es teurer zu stehen kommt. Wo wir jeweils unsicher sind, ist der Leitungsbau. Beim Leitungsbau weiss man nie, was hervorkommt. Das haben wir in Kurzrickenbach gesehen. Den Leitungsbau haben wir bei Energie Kreuzlingen budgetiert. Die haben das gleiche Problem mit dem Alter der Leitungen, vor allem im unteren Teil der Freiestrasse, weshalb sie ersetzt werden müssen. Dort taucht manchmal wohl noch etwas auf, aber der normale Strassenbau ist eigentlich sehr gut abschätzbar.

Seite 7

GR Zülle: Wir haben ganz viel gehört und ich glaube, es herrscht noch eine gewisse Unklarheit. Ich war selbst ein bisschen eine Kritikerin, und zwar nicht der Botschaft gegenüber, sondern dem Zeitplan gegenüber. Wann sperrt man den Bahnübergang, dass man nicht noch mehr Suchverkehr generiert und etwas noch Mühsameres macht, als was es jetzt schon ist. Dass man etwas machen muss, sind wir wohl alle gleicher Meinung. Ich möchte den Stadtrat um eine Stellungnahme bitten, ob es möglich ist, den Bahnübergang erst zu sperren, wenn wir endlich ein Parkhaus haben oder zumindest genügend Ersatzparkplätze mit dem Kiesplatz, was ich sehr gut finde.

SR Zülle: Wir haben im Vorfeld davon gehört, dass es in die Richtung gehen könnte, dass das eine Lösung sein könnte, dass man dann dieser Botschaft zustimmen kann. Ich habe mich rückversichert und gefragt, in welchem Zustand die Seestrasse ist und ob wir da noch länger warten könnten. Den Radweg können wir trotzdem ausformulieren, ähnlich wie GR Brändli es gesagt hat mit einfachen Markierungen und der Entfernung der Parkplätze. Dann hätten wir den Veloradweg, den wir aber so machen, dass man mit dem Auto nach wie vor über den Bahnübergang fahren kann, bis ein Parkhaus oder der Parkplatz steht. Vielleicht ist es dann fast gleichzeitig, denn wir koordinieren es ja sowieso. Aber ich kann auf jeden Fall versprechen, wenn das die Lösung wäre, dass man dann ja sagen könnte, uns geht es vor allem um die Freiestrasse, die Freiestrasse müssen wir ganz dringend machen. Das ist uns sehr wichtig. Ob die Autos noch ein oder zwei Jahre länger über den Bahnübergang fahren, obwohl die Bilder natürlich Schlimmes zeigen, dann ist es halt so, wenn es der Sache dient. Es wäre besser, als Ehrenrunden zu drehen, die mehrere Jahre dauern.

Rückkommen

GR Ch. Brändli: Wir haben heute Abend viel gehört und viel diskutiert. Ich fand es eine gute Diskussion und bedanke mich bei SR Zülle für seine Ausführungen. Wir würden es auch begrüßen, wenn ihr die Sofortmassnahmen betreffend die Verkehrssicherheit sofort umsetzen würdet. Auch das mit den Parkplätzen, aber das könnt ihr auch so machen, dann kann man die Botschaft nochmals überarbeiten und möglichst bald, nachdem man all die Pendenzen des Marschhalts erledigt hat, uns wieder vorlegen. Ich stelle jetzt den Rückweisungsantrag. Begründung: Die Botschaft ist ohne Wenn und Aber ein Bestandteil der kniffligen Verkehrspolitik und der Verkehrsplanung der Stadt Kreuzlingen. Bevor man dem Gemeinderat und der Bevölkerung nicht eine künftige Verkehrspolitik in der gesamten Komplexität aufgezeigt hat, ist es nicht korrekt, dem Gemeinderat jetzt eine Botschaft über ein Teilprojekt zu unterbreiten. Zur allgemeinen Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Seestrasse, also auf der Seite der Sportschule, bedarf es einer Auflösung der 11 Parkplätze sowie Markierungsanpassungen. So kann man den Veloweg bis zur Grenze weiterführen. Die Parkplätze können aufgehoben und auf der brachliegenden Parzelle 1158, die eine Fläche von 2600 m² hat, wo wir locker 11, wenn nicht gar 30-40 Parkplätze machen können, erstellt und natürlich auch bewirtschaftet werden. Sollte das nicht möglich sein, könnte man es mit den Eigentümern der Parzelle 225 oder 3222 in einem Mietverhältnis lösen. Das kann der Stadtrat alles in eigener Kompetenz machen. Der Bahnübergang hat offenzubleiben, bis über alles Klarheit herrscht. Sollte der Rückweisungsantrag abgelehnt werden, wird die FDP-Fraktion einstimmig die Botschaft ablehnen. Wird die Botschaft dennoch vom Gemeinderat angenommen, würden wir im Anschluss nach Art. 30 Abs. 2 der Gemeindeordnung das Behördenreferendum beantragen. D. h., wenn 12 Gemeinderäte und Gemeinderätinnen dem zustimmen, würde die Botschaft dem Volk unterbreitet.

Abstimmung

Der Rückweisungsantrag der FDP-Fraktion wird mit 12 Ja-Stimmen gegen 21 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Abstimmung

Die Botschaft wird mit 22 Ja-Stimmen gegen 12 Nein-Stimmen angenommen.

GR Ch. Brändli: Nach Art. 30 Abs. 2 der Gemeindeordnung beantragen wir das Behördenreferendum.

GR Leuch: Ich bitte euch, darauf zu verzichten. Ich finde das, wenn ich es sagen darf, heute Abend eine Eselei. Ich komme mir vor wie zurückversetzt in die Neandertalerzeit. Ich weiss nicht, an was für Sachen die herumkauten oder was für Pillen heute im Umlauf sind. Aber ein Behördenreferendum ist für mich wirklich nicht gegeben. Es wurde gesagt, die Linienführung ist nicht klar. Die Linienführung wurde in der BU klar vorgestellt mit allen Problempunkten, die es gibt. Die Linienführung ist auch nichts Neues, der Seeradweg ist gegeben. Es gibt auch nicht verschiedene Varianten, ausser dass man einmal die Idee hatte, ihn im Osten dem See entlang zu führen. Diese Idee ist jetzt plötzlich wieder verschwunden, ich war auch nie ein Fan davon. Aber die Linienführung des Seeradwegs ist klar. Daran gibt es nichts zu husten. In der Botschaft gibt es Fehler, das stimmt, und man hätte gewisse Sachen anders anpacken können. Aber ich glaube nicht, dass es der richtige Weg ist, das Volk dazu zu befragen. Nehmen wir heute Abend als Gemeinderat das Heft in die Hand und machen es. Wir sind dafür da, solche Sachen zu bestimmen und zu entscheiden. Wie wir am Montag gehört haben, ist 20 % des Verkehrs, den wir in der Stadt verursachen, selbstverursacht. 20 % ist vielleicht nicht viel, aber es ist auch nicht nichts, es sind vielleicht 4000 Autos pro Tag. 4000 Fahrten, die wir selbst verursachen. Deshalb sind der Stützlibus gemäss Vorstoss von GR Dufner und der Veloweg Möglichkeiten, um den motorisierten Individualverkehr zu verlagern. Wir kommen nicht darum herum, wir haben es von Regierungsrat Diezi gehört, man konnte ja kein Rezept anbieten. Auf Frauenfeld und auf Bern können wir relativ lange warten, wir müssen in Kreuzlingen das Heft selbst in die Hand nehmen und mehr Leute aufs Velo bringen. Ich denke, die Autofahrer sollten eigentlich begeistert davon sein, dass wir mehr Leute aufs Velo bringen, dann gibt es mehr Platz für sie. Also nehmen wir als Gemeinderat das Heft in die Hand und sagen Nein zum Behördenreferendum für Spaziergänger, für alle, die sich auf schmalen Rädern bewegen, sogar für die Autofahrer. In Kreuzlingen gibt es wenig Raum für die Velofahrer, vor allem für Familien mit Kindern gibt es sehr wenig Raum, wo die Platz haben. Eben, nicht einmal auf dem Seeradweg, auch sonst nicht, auch auf dem Boulevard nicht. Wir hören, die Velofahrer fühlen sich bedrängt auch auf der Romanshorerstrasse. Wir haben es am Montag gehört, die Leute haben Angst, mit dem Velo auf die Romanshorerstrasse zu gehen. Ich nicht. Aber wenn ich mit meinen Kindern oder meinen Enkeln fahren müsste, hätte ich auch Angst, das würde ich auch nicht machen. Da wäre es mir zuwider, so etwas zu machen. Heute geht es darum, ein Stück des Velowegs in Form zu bringen, die Richtung ist bekannt, es sind lediglich ein paar Details. Ich denke, Sandro Nöthiger kriegt das hin, dass diese Details noch bewältigt werden können. Die andere Sache, wann das Parkhaus gebaut wird, liegt beim Stadtrat. Aber ein Behördenreferendum ist für mich in diesem Fall nicht gegeben. Ich bitte den einen oder anderen, dem nicht zuzustimmen.

GR Ch. Brändli: GR Leuch, ich gebe dir recht, ich habe heute Tabletten genommen, und zwar Ricola mit Schweizer Alpenkräutermix, die sind wohltuend gut, die empfehle ich dir auch. Bitte lass nicht solche Sachen heraus mit Tabletten in Form von Aufputzmitteln. Tut mir leid, das gehört auch nicht in den Gemeinderat.

Abstimmung

Der Antrag auf ein Behördenreferendum wird mit 12 Ja-Stimmen gegen 22 Nein-Stimmen angenommen.

Postulate

8. Postulat Seeradweg - eine zukunftsweisende Velostrasse / Bericht

Der Ratspräsident: Das Postulat wurde am 6. Oktober 2022 eingereicht, angenommen wurde es am 11. Mai 2023. Bei einem Bericht kann eine Diskussion darüber stattfinden, aber es wird nicht abgestimmt.

GR Leuch: Ich möchte keine Diskussion heute Abend, mich aber für die schnelle Umsetzung bedanken. Manchmal muss der Stadtrat Sachen machen, die er nicht gern macht, aber scheinbar ist ihm das leichtgefallen oder man hat ihm aus dem Herzen gesprochen. Was mir ein bisschen viel vorkommt, sind die vielen Tafeln. Ich denke, mit Tafeln allein werden wir es nicht schaffen, den Weg übersichtlich und gut

erkennbar zu markieren. Deshalb habe ich heute eine Spraydose mitgebracht. Sie hat dummerweise die Farbe Blau. Sandro werden schon die Haare zu Berge stehen, aber es ist noch nicht ganz verloren, vielleicht gibt es einmal blaue Wege in der Schweiz. Bis jetzt noch nicht, aber vielleicht braucht es an ein paar Ecken eine blaue Spraydose. In Bern und Frauenfeld sind die Diskussionen noch nicht erschöpft, mit welchen Farben man das auszeichnen könnte. Da sind sie noch ein bisschen in Rückstand. Aber ich denke, es braucht Farbe am Boden. Ob sie blau ist, ist eine andere Frage. Blau ist aber nicht schlecht, man sieht sie gut, in Konstanz ist es gut angekommen, von dort gibt es gute Erfahrungen und wir müssen das Rad nicht neu erfinden. Aber ich denke, ohne das werden wir es nicht erreichen, dass jeder den Veloweg als solchen erkennt. Wir können noch so viele Tafeln aufhängen, die Bodenmarkierung finde ich etwas ganz Wichtiges.

Verschiedenes

- 9. Verschiedenes
- 9.1 Projekt(t)raum Kult-X

GR Hummel: Wir wurden heute über eine Medienmitteilung orientiert, die auf Kreuzlingen 24 bereits veröffentlicht ist. Deine Ideen sind gefragt. Am Samstag, 25. November findet im Kult-X der erste Projekt(t)raum statt. Alle, die Ideen haben, können sich anmelden. Das ist ein Workshop im Rahmen von lebenswerte Stadt, oder wie das heisst. Am 25. November von 9.00 Uhr bis 11.00 Uhr während 3 Stunden. Im letzten Absatz steht, Kinderbetreuung kann bei Bedarf angeboten werden, bitte frühzeitig beim Departement Gesellschaft melden, Telefon, E-Mail. Also hat das Departement seine Tätigkeit auf Kinderbetreuung ausgeweitet. Ich finde, das geht ein bisschen weit. Alle Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, die Kinder betreuen müssen, werden dort diskriminiert. Oder stellt man euch jeweils auch eine Kinderbetreuung zur Verfügung, wenn ihr an einer Sitzung seid? Ich finde, irgendwo hat es Grenzen.

Der Ratspräsident: Die nächste Gemeinderatssitzung entfällt, wir gehen dann direkt zum Weihnachtsessen. Ich würde mich freuen, wenn alle kommen. Bis dann, dir Sarah noch einen schönen Geburtstag, alles Gute und bis ein andermal.

Sitzungsende: 21.40 Uhr

Beilagen

- keine Beilagen

Geht an

- Mitglieder des Gemeinderats
- Adressaten gemäss besonderem Verteiler

Für die Richtigkeit:

Der Gemeinderatspräsident

Der Sekretär

Der Vizepräsident

Der Stimmzähler