Kreuzlingen

Gemeinderat

Wortprotokoll 7. Sitzung des Gemeinderats Kreuzlingen der Amtsperiode 2023/2027
22. Legislaturperiode

Donnerstag, 21. März 2024, 19.00 bis 21.35 Uhr
im Rathaussaal

Anwesend	38 Mitglieder des Gemeinderats 5 Mitglieder des Stadtrats
Entschuldigt	GR Cornel, GR Hebeisen
Absolutes Mehr	20
Später eingetroffen	–
Vorzeitig weggegangen	–
Vorsitz	GR Fabian Neuweiler, Gemeinderatspräsident
Protokoll	Stadtschreiber Michael Stahl, Lisa Diethelm

Traktanden

Protokollgenehmigung
1. Protokoll der Sitzung vom 25. Januar 2024

Einbürgerungen gemäss Beilage
2. Bittner, Fabio Peter
3. Böhler, Michael / Böhler, Kathrin
4. Brezger, Nadja
5. Hatemi geb. Ferati, Merita
6. Heberlein, Sandro Thomas
7. Herzig, Daniela
8. Jakupi, Setki
9. Linne, Elke Maria
10. Öztürk, Tugba

Motionen
11. Motion Swiss Power Renewables / Beantwortung
12. Motion Verbot biometrischer Erkennungssysteme in Kreuzlingen / Begründung

Postulate

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

Interpellationen

15. Interpellation Nebenamtliche Tätigkeiten von Mitgliedern des Stadtrates / Beantwortung

Informationen

16. Marschhalt

Verschiedenes

17. Schriftliche Anfrage zu Microsofts gestohlener Master-Key und sind die kompletten Office365 und Kommunikationsdaten der Stadt Kreuzlingen und Ihrer Einwohner im Internet verfügbar? / Beantwortung
18. Schriftliche Anfrage zum Thema Verkehr und Baustellen in der Stadt Kreuzlingen / Beantwortung
19. Verschiedenes

19.1. Motion Sicherheit der Kreuzlinger Einwohner steht über Bedürfnissen des Bundes - Schliessung des Bundesasylzentrums Kreuzlingen / Eingang
19.2. Postulat Befreiung der Kreuzlinger Mobilität von Hindernisparcours und Minigolfbahnen, von Fahrverboten und Einbahnstrassen / Eingang
19.3. Schriftliche Anfrage zum Betrieb von Erdgastankstellen durch Energie Kreuzlingen in der Stadt Kreuzlingen / Eingang
19.4. Motion zur Ergänzung von Art. 11 des Reglements über die Delegation von verkehrs- und ordnungsdienstlichen Aufgaben sowie die Videoüberwachung (Sicherheitsreglement) der Stadt Kreuzlingen / Eingang
19.5. Schriftliche Anfrage zum Rückbau der Schrankenanlage beim Parkplatz Hörnli / Eingang
19.6. Schriftliche Anfrage zur Homepage der Stadt Kreuzlingen / Eingang
19.7. Postulat Kriminalität in Kreuzlingen senken / Eingang

Der Ratspräsident begrüsst die Anwesenden zur heutigen Gemeinderatssitzung.

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

Traktandenliste

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

Protokollgenehmigung

1. Protokoll der Sitzung vom 25. Januar 2024

Abstimmung

Das Protokoll wird mit 34 Ja-Stimmen bei 4 Enthaltungen genehmigt.

Einbürgerungen gemäss Beilage

2. Bittner, Fabio Peter

Entscheid
Bittner, Fabio Peter wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

3. Böhler, Michael / Böhler, Kathrin

Entscheid
Böhler, Michael / Böhler, Kathrin wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

4. Brezger, Nadja

Entscheid
Brezger, Nadja wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

5. Hatemi geb. Ferati, Merita

Entscheid
Hatemi geb. Ferati, Merita wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

6. Heberlein, Sandro Thomas

Entscheid
Heberlein, Sandro Thomas wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

7. Herzig, Daniela

Entscheid
Herzig, Daniela wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

8. Jakupi, Setki

Entscheid
Jakupi, Setki wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

9. Linne, Elke Maria

Entscheid
Linne, Elke Maria wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

10. Öztürk, Tugba

Entscheid
Öztürk, Tugba wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

Motionen

11. Motion Swiss Power Renewables / Beantwortung

GR Salzmann: Zuerst allerbesten Dank dem Stadtrat für sein redliches Bemühen, diese Motion zu beantworten. Der Stadtrat ist umzingelt von der Wirklichkeit. Einer Wirklichkeit, die betreffend Swisspower Renewables wehtut und lieber nicht zur Kenntnis genommen wird. Man vertraut lieber den Aussagen des Verwaltungsrats der Swisspower Renewables AG, der versucht, sein Geschäftsmodell zu retten. Nämlich einzig und allein mit Propaganda und mit dem Ausdruck der Hoffnung auf eine bessere Zukunft dieser Aktiengesellschaft. Es gibt viele Gesellschaften, die sich in dieser Branche tummeln und eine ansehnliche Rendite erwirtschaften. Nicht zuletzt aber auch wegen der seit dem 3. Quartal 2021 massiv gestiegenen Energiepreise. Wenn bei solchen Energiepreisen ein Geschäftsmodell für Energieerzeugung nicht funktioniert, wann dann? Aber wenn städtische Angestellte verschiedener Städte, die sich auf die Qualität ihre Netze konzentrieren sollten, sich zusammenschliessen und Unternehmer spielen, kommt eben das heraus, was herausgekommen ist. Schuster bleib bei deinen Leisten. Stadtverwaltung und Stadtrat, konzentriert euch auf euren Kernauftrag. Der Verwaltungsratspräsident hat hier in diesem Saal am 22. November 2023 eine Bankrotterklärung seines Geschäftsmodells bekanntgegeben und hat keine der sehr konkreten, präzisen Fragen von verschiedenen Gemeinderäten beantwortet, oder konnte sie nicht beantworten. Die Swisspower Renewables AG ist ein Vehikel zur Vernichtung von Gebührengeldern, ausgerechnet in Zeiten von unsozial hohen Energietarifen. Wie wirklichkeitsfern vom Stadtrat, diese Investition in ausländische Energieproduktion mit dem Begriff Versorgungssicherheit in Verbindung zu bringen. Habt ihr, lieber Stadtrat, die Diskussion in unseren Nachbarländern im Winter 2022/2023 schon wieder vergessen? Begreift ihr vom Stadtrat eigentlich nicht, dass die Beibehaltung dieser Gebührenvernichtungsmaschinerie für mittlere CHF 2.8 Mio. – mehr als die Hälfte des ursprünglichen Werts– das Vertrauen in die Stadt, konkret die Marke Energie Kreuzlingen schädigt? Genauso wie die Weigerung einer transparenten Buchhaltung in diesem Buchungskreis. Merkt der Stadtrat nicht, dass er mit dem Verspielen von Vertrauen die Axt ans neue Energie-Kreuzlingen-Gebäude legt? Der Stadtrat ist umzingelt von der Wirklichkeit. Nehmen wir heute die Gelegenheit wahr, den Stadtrat in die Wirklichkeit zurückzuholen. Beenden wir das Kapitel der Irrungen und Wirrungen der falschen Versprechungen und unbegründeten Hoffnungen rund um die Swisspower Renewables AG. Stimmen Sie dieser Motion bitte zu.

GR R. Herzog: Im Unterschied zu meinem Vorredner werde ich probieren, Anstand und Wertschätzung zu wahren. Die Beteiligung an der Swisspower Renewables war von Anfang an, also vor über zehn Jahren nicht als Finanzinstrument gedacht, um Gewinne zu erzielen, sondern um den Weg in Richtung Dekarbonisierung zu fördern. Und das ist ein internationaler Weg und kein nationaler und schon gar kein lokaler. Energiepolitische Ziele standen im Zentrum und stehen immer noch im Zentrum und diese Ziele wurden erreicht. Die Anlagen im Portfolio der Swisspower Renewables produzieren den prognostizierten Strom, sogar in grösseren Mengen. Das Repowering der Anlagen ist und war erfolgreich, wie man es sich vorgestellt hat in Bezug auf die Produktion. Gerade einer der wichtigsten Gründe für die buchhalterische Minderbewertung der Anlagen, nämlich die Trockenheitsproblematik vor allem in Italien zeigt ironischerweise einmal mehr auf, wie wichtig der Umstieg von fossiler Energie auf erneuerbare Energie ist und dass damit eigentlich Investitionen in solche Anlagen wichtig sind, um diese Produktion erhöhen zu können. Zum Schluss aber doch noch kurz etwas Finanzpolitisches: Jeder, der schon einmal investiert hat, weiss, dass der Betrachtungshorizont einer Investition nicht 5 oder 10 Jahre ist, sondern dass er langfristig ist. 10 und 15 Jahre sind sehr kurzfristige Sichtweisen für eine Investitionstätigkeit. Aus unserer Sicht klar ein zu knapper Horizont. Und jeder weiss auch, dass ein Verkauf unter Zwang und Zeitdruck immer den schlechtmöglichsten Ertrag bringt. In diesem Zusammenhang und in diesem Sinn wird die SP/GEW/JUSO-Fraktion die Motion nicht unterstützen.

GR Keller: Die SVP-Fraktion hat diese Motion am Montag ausführlich beraten. Dabei wurden vor allem zwei Punkte heiss diskutiert. Auf der einen Seite haben wir jetzt einen Verlust in der Buchhaltung, aber erst wenn man die Anteile verkaufen würde, handelt es sich um einen realen Verlust. Aktuell kann man nicht abschätzen, zu welchem Preis man die Anteile überhaupt verkaufen könnte. Der Verlust in der Buchhaltung könnte sich in Zukunft ändern. Das heisst, wir werden weniger Verlust machen oder sogar

einen kleinen Gewinn. Auf der anderen Seite ist es sehr wahrscheinlich, dass es noch weiter hinuntergeht, und somit machen wir noch mehr Verlust. Und das, obwohl der Strom in den letzten Jahren einen Rekordpreis hatte. Wenn man in diesen Zeiten keinen Gewinn machen kann, wann dann? Die SVP-Fraktion war schon gegen den Kauf und sieht das ganze Konstrukt immer noch sehr fragwürdig. Wir investieren hauptsächlich im Ausland, und da es sich um Schweizer Geld handelt, wären wir dafür, dass man es in der Schweiz investieren würde. Wir sehen in der Investition keinen Mehrwert bezüglich erneuerbarer Energie, und grundsätzlich ist es eine buchhalterische Spielerei, die offenbar nicht funktioniert. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass die Versprechen des Kaufs nicht eingehalten worden sind. Die Rendite, welche versprochen wurde, nämlich 7 %, wurde mehrfach massiv verfehlt und ist auch in Zukunft sehr ungewiss. Im Sinn des Sprichworts "Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende" erklären wir die Motion für erheblich.

GR Dal Dosso: Innerhalb der FL/G/GLP-Fraktion haben wir auch lange und intensiv debattiert. Um es kurz zu machen, wir werden die Motion ablehnen. Es ist klar, finanztechnisch war diese Investition nicht erfreulich oder sogar eine Katastrophe. Wir sehen in den Zahlen einen Verlust von 60 %. Ich habe es ausgerechnet. Wenn wir das Geld in den Clean Energy Index investiert hätten – das sind Unternehmungen, die im Clean-Energy-Bereich, also saubere Energie investieren – hätte man im gleichen Zeitraum 70 % Gewinn erzielt. Das sind die Opportunitätskosten, und der realwirtschaftliche Beitrag zur Dekarbonisierung wäre wahrscheinlich genauso gross gewesen wenn nicht sogar grösser. Nichtsdestotrotz erachten wir die Motion als zu starr. Wir sind nicht verheiratet mit dieser Beteiligung, wir sind auch überzeugt, dass man mittlerweile lokal mit dem Geld einen effizienten, effektiven Beitrag zur Dekarbonisierung leisten oder saubere Energie machen könnte, aber die Motion ist zu starr. Die Motion sagt zum bestmöglichen Preis. Es kann sein, dass die Märkte nicht liquide sind, und ich arbeite in diesem Bereich, es kann ja sein, dass niemand es will. Ich habe gestern vernommen, dass die Technischen Betriebe Baden, die vorhatten, die Beteiligungen zu verkaufen, sich zurückgezogen haben, weil zurzeit kein Markt da ist. Jetzt kann man argumentieren, 5 Jahre ist eine lange Zeit, aber es geht lange. Das heisst, unter den Bedingungen der Motion haben wir das abgelehnt. Ich persönlich bin aber gern bereit, bei einer Motion, die anders formuliert ist, die Verantwortung und die Entscheidung für einen möglichen Verkauf an die Exekutive bzw. den Gemeinderat und weg vom Volk zu geben. Dann würde ich das wahrscheinlich unterstützen.

GR Leuch: Bei uns in der MITTE/EVP-Fraktion wurde nicht in erster Linie über den Verkauf diskutiert, sondern über die Bedingungen eines Verkaufs. Würden Zeitpunkt und Preis überzeugen, wären einige von uns für dieses Vorhaben zu gewinnen. Für uns wäre aber ein Mindestpreis notwendig, aber diese Garantie fehlt im Motionstext. Für den richtigen Zeitpunkt, wenn wir es wirklich loswerden wollen, ist Geduld gefragt, gleich wie bei den Börsianern. Ich bin keiner, aber man hört ja immer, es braucht Geduld oder den richtigen Riecher, im richtigen Moment zu reagieren. Gerade jetzt, wo die alten Windanlagen durch viel effizientere ersetzt werden, meinen wir, ist es vielleicht nicht der richtige Zeitpunkt. Es braucht vielleicht noch etwas mehr Zeit. Ist die Talsohle einmal überschritten, könnte man aus diesen Investitionen auch gute Erträge generieren. Vergeben wir diese Chance heute aber nicht. Die finanztechnische Abwertung, auf der diese Motion beruht, sagt sehr wenig über den heutigen Preis oder den heutigen Wert aus und vor allem gar nichts über den zukünftigen Wert dieser Anlagen. Es ist einfach eine Ansichtssache und dann ist der Preis halt so. Wir können jetzt noch lange mit Wenn und Aber argumentieren, aber nach der Misere von Fukushima wollte man ja mit allen Mitteln neue Wege beschreiten, eine Energieversorgung ohne Atomstrom. Heute sieht es wieder ein bisschen anders aus, aber damals war halt einfach so eine Strömung, deshalb ist man auch darauf gekommen. Eine sichere und nachhaltige Versorgungssicherheit hat nun mal ihren Preis. Vielleicht noch etwas zum Thema, im Ausland zu investieren: Wir profitieren auch davon, wenn wir in unseren Nachbarländern investieren. Es ist nicht damit getan, dass wir allein dafür sorgen, sondern wir sind viel mehr abhängig von unseren Nachbarländern, als uns lieb ist. Es ist vielmehr ein Geben und Nehmen im Austausch, und das braucht es. Was der eine zu viel hat, hat der andere zu wenig und umgekehrt, ohne das funktioniert es nicht. Es ist auch in Zukunft nicht garantiert, dass die Versorgung im Winter klappt. Solange wir nicht bessere Speichermöglichkeiten haben, ist es einfacher, wenn wir uns bei der Stromproduktion breit abstützen.

Wir unterstützen diese Motion nicht. Ich bin auch der Meinung wie GR Dal Dosso, dass es eine zu starre Regelung ist. Ich denke, wenn wir verkaufen wollen, müssen wir den richtigen Zeitpunkt finden.
GR Ch. Brändli: Lieber Ruedi Herzog, Anstand und Wertschätzung hat Kollege Alexander Salzmann sicher gewahrt. Hier geht es nicht um irgendwelche Peanuts oder um eine Kaffeetasse, die du einmal bei einer Steuerfussdebatte erwähnt hast. Hier geht es um CHF 2.8 Mio., die der Stadtrat bisher in die Luft geschleudert hat. Ich wiederhole GR Dal Dosso: Finanztechnisch nicht erfreulich, sondern eher eine Katastrophe. Da darf man auch ein bisschen Salz in die Rede bringen, es handelt sich nicht um Peanuts. Ich danke euch und hoffe, dass ihr die Motion annehmt.
GR Schulthess: Das war ein grosses Auslandabenteuer, welches man da eingegangen ist. Das ist soweit in Ordnung, denn es ist vom Volk legitimiert. Das heisst, das Volk hat den Auftrag gegeben und der Politik die Chance gegeben, daraus etwas zu machen. Es hat sich aber leider herausgestellt, dass es nicht nur ein finanzieller Selbstbetrug ist, sondern auch noch ein technischer Selbstbetrug. Man ist nirgendwo auf einen grünen Zweig gekommen, und das noch auf Kosten anderer. Jetzt wäre es eigentlich nicht anders als seriös, wenn man es dem Volk noch einmal vorlegen würde, um seine Meinung zu bilden, oder auch seitens Politik die Verantwortung zu übernehmen. Das wäre es schon gewesen bis auf ein pikantes Detail. In der Beantwortung der Motion recht interessant fand ich den Passus 4 "Nachhaltiges Investment". Dort sagt der Stadtrat, dass bei Investitionen in Solar die erreichten Leistungen sehr spärlich seien. Ich würde empfehlen, dies für spätere Debatten einzufrieren, wenn wir über die Gewinnverwendung von Energie Kreuzlingen sprechen, die damit auf Gebäuden Solarzellen bauen, statt es den Leuten zurückzugeben. Die Leistung im Vergleich zur Investition ist einfach zu klein, schreibt der Stadtrat selbst.
GR Kuntzemüller: Lieber Christian, klar darf man alles sagen, aber der Ton macht die Musik. Mich stören nicht seit ein oder zwei, sondern eher drei oder vier Sitzungen zu viele Sachen, dass ich still sitzenbleiben kann. Ich finde die Art und Weise, wie man den gewählten Stadtrat jeweils angeht, echt schon despektierlich und frech. "Begreift ihr eigentlich nicht, habt ihr vergessen, merkt der Stadtrat nicht, Axt ums Stadthaus legen, den Stadtrat zurück in die Realität holen", um nur einige Beispiele zu nennen. Ganz ehrlich, ich finde es manchmal unangenehm, Teil dieses Gremiums zu sein.
GR Ch. Brändli: Entschuldigung Charis Kuntzemüller, wir sind kein Friede-Freude-Eierkuchen-Gremium. Und wenn du das nicht mittragen kannst, musst du zurücktreten. Sorry.
GR Dufner: Ich hätte auch noch eine kleine Bemerkung, allerdings zur Sache. Und zwar habe ich bei der Motion Mühe, wenn man den Text liest, sagt dieser, man solle eine Volksbotschaft machen, damit der Stadtrat vom Volk dann beauftragt wird, die Beteiligungsanteile zum bestmöglichen Preis zu verkaufen. Wenn der bestmögliche Preis, den ich von irgendjemanden bekomme, CHF 1 ist, muss ich dann ja verkaufen. Das kann es von mir aus gesehen nicht sein. Was mir in diesem Motionstext fehlt, es hätte ein Mindestpreis drin sein müssen. Ich wäre sofort dabei, wenn man gesagt hätte, verkauft es zum Wert, den diese Beteiligung heute hat. Dann haben wir immer noch genug Verlust gemacht, das sehe ich gleich. Es war ein unsägliches Investment, welches man da gemacht hat, das hätte man sicher gescheiter anders gemacht. Daher wäre es richtig, wenn man sich davon lösen könnte, aber nicht um jeden Preis. Nicht einfach loswerden, damit es weg ist und damit wir nicht mehr darüber diskutieren müssen und dann eben nochmals CHF 2.35 Mio. verlieren. Das kann nicht im Sinne des Erfinders dieser Motion sein. Aber sie ist so abgefasst und ich bin der Meinung, der Stadtrat hat nicht die Möglichkeit, im Rahmen der Botschaftsausarbeitung von diesem bestmöglichen Preis abzuweichen und zu sagen, wir verkaufen zu mindestens CHF 2.35 Mio. oder höher. Das kann er nicht, weil die Motion anders formuliert ist. Deshalb werde ich dieser Motion nicht zustimmen können.

Abstimmung
Die Motion wird mit 15 Ja-Stimmen gegen 23 Nein-Stimmen als nicht erheblich erklärt.

12. Motion Verbot biometrischer Erkennungssysteme in Kreuzlingen / Begründung

GR Schulthess: Nach der aktuellen Bundesverfassung ist biometrische Massenüberwachung nicht erlaubt und es gibt auch keine gesetzliche Grundlage dazu. Trotzdem wird sie von den Behörden im Graubereich bereits eingesetzt mit Hinweis darauf, dass man nur Bildabgleiche macht. Das Missbrauchspotenzial ist dementsprechend gross. Das Hauptproblem für uns Politiker ist, den Behörden zu einem späteren Zeitpunkt wieder wegzunehmen, was sie bereits in Gebrauch haben. Vielmehr ist die Politik in der Regel sogar gewillt, bereits eingesetzte und illegal eingesetzte Methoden nachträglich zu legitimieren. Beispiele im Kanton Thurgau gibt es mehrere. Man hat im Grossen Rat die Legitimierung der Polizeiscanner abgenickt. Nachdem das Bundesgericht sie als illegal gekennzeichnet und abgelehnt hat, änderte man im Kanton Thurgau einfach das Polizeigesetz und hat das nachträglich legitimiert. Das Erlauben von Ausnahmen bei solchen Gesetzen führt dann zu einer unkontrollierbaren Nutzung. Das heisst, es ist eigentlich verboten, aber bei ganz schlimmen Straftaten darf man es dann schon machen. Das ist der Grund, warum man es vorsichtigerweise ganz verbieten sollte. Ich bin nicht für Verbote, ich bin eigentlich nie für Verbote, eigentlich bräuchte es auch keines. Aber es geht halt darum, dass unsere Behörden sich nicht an die Verfassung halten. Das kennen wir auch von anderen Themen, wo die Behörden etwas Mühe haben, unsere Rechte zum Schutz des Bürgers zu schützen. Die Stadt Zürich hat dieses Verbot im Parlament, die Stadt Lausanne, Basel, St. Gallen, all die haben das Verbot bereits beschlossen. Es ist eine Frage der Zeit, bis es auch schweizweit daherkommt, im Moment ist die Diskussion noch offen. Die Kernfrage, die darin steckt, ob man biometrische Überwachung der Bevölkerung im öffentlichen Raum will, lautet eigentlich: Will man seine Grundrechte aufgeben, nur um Straftaten zu verhindern? Das muss jeder für sich selbst beantworten, man kann es so oder anders beantworten. Man muss sich einfach auch bewusst sein, dass man je nach Situation schneller zum Straftäter wird, als einem lieb ist. Manchmal genügen abweichende Meinungen in diesem Land schon dafür. Zu bedenken gilt, dass die Technologie eigentlich nie soziale oder gesellschaftliche Probleme lösen kann, das muss eine Gesellschaft schon selbst vornehmen. Ich möchte aber kurz bleiben und euch auch das Thema China und Social Scoring ersparen, das habt ihr sicher in der Presse selbst nachlesen können. Ich möchte nur kurz auf zwei Detailthemen eingehen, die bei der biometrischen Erkennung aktuell sind und neu vorkommen. Das eine ist, dass man KI zum Einsatz bringt. Früher wurde das System mit einem Algorithmus gefüttert, wenn dieses oder jenes im öffentlichen Raum passiert, wird jemand auf dem Bahnhof herausgepickt. Heute ist es so, dass eine künstliche Intelligenz dahintersteckt, bei welcher der Algorithmus nicht mehr so leicht nachvollziehbar ist, warum jemand beschuldigt wird. Die KI arbeitet auch mit Modellen und Stereotypen, welche nicht unbedingt immer beliebt sind. Mit den Dingen, mit denen man sie füttert, arbeitet sie anschliessend. Gerade von der linken Ratsseite bin ich sicher, dass einige dieser Stereotypen, die da stattfinden, bereits abgelehnt würden. Aber insgesamt würde das sozialdemokratische Parteiprogramm sowieso für ein Verbot sprechen. Das zweite, ein bisschen modernere Thema ist die Biometrie im Kriegseinsatz. In der Ukraine setzen beide Seiten auf solche Systeme. Auf der ukrainischen Seite mit dem Marktführer Clearview, der im Übrigen bereits im Besitz von mehr als einer Milliarde Bilder von Menschen auf diesem Erdball ist. All eure Social-Media-Bilder sind dort garantiert gelistet. Man müsste wahrscheinlich irgendein Taxifahrer in Kalkutta sein, wenn man bei Clearview noch nicht auf der Bilddatenbank sein will. Aber das nur nebenbei. Im Kriegsumfeld geht man hin und erfasst möglichst viele Gesichter oder gegnerische Soldaten, um sie auch zivil oder familiär oder via Social Media listen, heranziehen oder verfolgen zu können. Wer sich mit Frontkanälen von russischen Soldaten beschäftigt, sieht die Auswirkungen davon. Unterdessen sind sämtliche Militärangehörigen mit Sturmhauben unterwegs, genau wegen dieses Problems. Es nützt aber nur teilweise, man kann jemanden am Gang oder an der Stimme usw. erkennen. Die ukrainischen Betreiber sagen, in Kriegszeiten sollten Entscheidungen zum Einsatz von Systemen wie Clearview so gefällt werden, dass möglichst viele Leben gerettet werden. Das heisst im Umkehrschluss nichts anderes, als dass man auch Kollateralschäden in Kauf nimmt. Das gilt auch für den Bahnhof in Kreuzlingen, wenn man das sehen möchte. Aber im Kriegsumfeld bedeutet das, man ist willens, in einer Ansammlung von Menschen, in der sich befeindete Menschen aufhalten, auch Leute umzubringen, die nichts dafürkönnen. Und damit sind wir zum Schluss wieder an dem Punkt, wo jeder selbst entscheiden muss, ob er auch bereit ist, Unschuldige zu bedrängen, nur um Schuldige zur Rechenschaft zu ziehen. Mag sein, dass der Entscheid dann richtig ist, weil man vielleicht etwas Grösseres schützen

kann. Spätestens aber, wenn der Entscheid von einer KI getragen wird oder entschieden wird, sollte man ein bisschen genauer hinschauen. Das wird später euer Entscheid sein.

Postulate

13. Postulat Heimwegtelefon für die Stadt Kreuzlingen / Bericht

GR Kuntzemüller: Ich melde mich nicht, um meinen Rücktritt bekanntzugeben, sondern ich möchte mich gern herzlich für den Bericht bedanken. Eigentlich ist es mehr ein Zwischenbericht, der darauf verweist, dass das Heimwegtelefon im Spätsommer 2024 realisiert wird. mir ist bewusst, dass der Verein, aber auch die Stadt, die das Heimwegtelefon notabene als erste Stadt der Schweiz einführen, ihre Zeit brauchen, um die nötigen Abklärungen zu treffen. Ich möchte aber noch einmal die Gelegenheit nutzen und in Erinnerung rufen, dass es von grosser Wichtigkeit ist, dass das Heimwegtelefon dann auch richtig beworben wird, und das nicht nur mit den zur Verfügung gestellten Bierdeckeln, die dann in den Bars und Restaurants aufliegen werden. Ich hoffe bzw. erwarte schon eine gute Informationskampagne, die vielleicht einen Schritt weitergeht und wie im Postulat angedeutet die Chance nutzt, die Bevölkerung zum Beispiel auf das Zeichen Signal for Help oder Kampagne "Ist Luisa da?" informiert. Drei Jahre Versuchsphase ist keine lange Zeit, deshalb ist es umso wichtiger, dass alles daran gesetzt wird, dass sich das Heimwegtelefon etabliert oder besser gesagt die Menschen wissen, dass es das Heimwehtelefon überhaupt gibt. Nur so können wir dann eruieren, ob es tatsächlich ein Bedürfnis für Kreuzlingerinnen und Kreuzlinger ist, um das Angebot zu nutzen.
GR Semeraro: Im Bericht zum Postulat sind keine Kosten aufgeführt. Aus diesem Grund stellt sich die SVP-Fraktion folgende Frage: Wie viel kostet dieses Heimwegtelefon pro Jahr den Steuerzahler? In der Stellungnahme vom 14. Juni 2023 stand, dass man von Kosten von weniger als CHF 10’000 ausgeht.
SR Beringer: Wir haben das damals in der Botschaft aufgelistet und die Preise, die wir dort hatten, gelten nach wie vor.
GR Hummel: Ich möchte anmerken, in diesem Papier stand: "Die Kosten sind unbekannt. Man vermutet unter CHF 10'000." Das steht dort wortwörtlich, nicht mehr und nicht weniger. Und dass die Telefonie, also die Infrastruktur noch etwas kostet. Aber es stimmt nicht, dass man da detaillierte Kosten aufzeigte.
GR Kuntzemüller: Ich möchte daran erinnern, im Bericht steht, dass mehrere Abklärungen am Laufen sind. Ich möchte auch daran erinnern, dass der Gemeinderat zum Heimwegtelefon Ja gesagt hat.

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

GR Addisalem Hebeisen: Unser Vorstoss zielte darauf ab, zu erfahren, ob es möglich ist, das Einbürgerungsverfahren zu verkürzen. Wir haben konkret einen Vorschlag gemacht, der vom Stadtrat, insbesondere von RA Fedi sehr formaljuristisch und einseitig behandelt wurde. Wir nehmen das Fazit zwar zur Kenntnis, bedauern jedoch, dass der Stadtrat nicht auf die einleitende Frage eingegangen ist, wie das Verfahren insgesamt verkürzt werden könnte. Die Aussage des Stadtrats, Verständnis für unser Anliegen zu haben, erscheint uns wenig engagiert. Die Förderung der Integration durch Veranstaltungen und Workshops ist wichtig, aber natürlich nicht gleichzusetzen mit dem Stimm- und Wahlrecht. Wir bitten deshalb den Stadtrat erneut, darüber nachzudenken, wie für junge Menschen die Möglichkeit erleichtert werden könnte, ihre Stimme für verschiedene Projekte abzugeben, insbesondere angesichts der bevorstehenden Abstimmungen in den kommenden Jahren.
GR Salzmann: Ich habe eine Frage an den Stadtrat. Kennt man die Population, die im SP-Postulat drin ist, also die Leute, die in der Schweiz geboren sind und ihre gesamte Schulzeit – das Wort gesamte steht zwar nicht drin, aber ich interpretiere es so – hier verbracht haben. Wisst ihr, wenn man die Population der Einbürgerungen der letzten fünf Jahre nimmt, wie viele Personen den Einbürgerungstest nicht bestanden haben? Ich nehme an, das habt ihr im Rahmen des Postulats abgeklärt.

STP Niederberger: Der Stadtrat hat eigentlich mit den Einbürgerungen nichts zu tun, das läuft über die Einbürgerungskommission. Wahrscheinlich könnte der Präsident der EBK am besten Auskunft geben. Wir können das abklären, aber spontan kann ich diese Zahl nicht nennen.
GR Merk: Wenn man möchte, dass sich etwas bewegt, muss erst einmal die grobe Richtung eingeschlagen werden. Unser Sohn – verzeiht mir, wenn ich ein bisschen länger spreche – ist in Uster im Zürcher Oberland zur Welt gekommen. Er hat seine gesamte Schulzeit in der Schweiz absolviert, zuerst im Kanton Zürich, dann in Kreuzlingen. Nach der Volksschule hat er hier seinen weiteren schulischen Weg eingeschlagen und wird, so hoffen wir als Eltern, bald auf eigenen Beinen stehen. Er hat diese Woche zum ersten Mal Post vom Steueramt bekommen und musste angeben, wie viel er verdient. Im Gespräch mit uns hat er realisiert, dass das inskünftig regelmässig der Fall sein wird. Er wird ab dem Herbst abstimmen und wählen können, ein Privileg, welches er hoffentlich dann bewusst nutzen wird. Einer seiner besten Freunde ist in Münsterlingen geboren, hat den Kindergarten in Kreuzlingen besucht und gemeinsam mit meinem Sohn die Schule besucht. Zwischenzeitlich haben sie sich aus den Augen verloren, in der Sek haben sich die Wege dann wieder gekreuzt. Er absolviert heute das zweite Jahr seiner Berufsausbildung und wahrscheinlich hat er auch Post von den Steuerbehörden bekommen. Er kann im Vergleich zu unserem Sohn nicht einfach hinschreiben: CHF 0. Das ist ein kleiner Unterschied. Auch er wird im Herbst 18. Und hier gehen die Wege nochmals auseinander, er darf dann nämlich nicht abstimmen, weil er den Schweizer Pass nicht hat. Er ist im Gegensatz zu unserem Sohn Mitglied in zwei Kreuzlinger Vereinen. Das klingt für mich nach einer sehr erfolgreichen Integration, könnte man meinen. Aber nein, wenn er sich einbürgern lassen will, muss er das gleiche Verfahren und den gleichen Prozess hinter sich bringen wie jemand, der 40 Jahre im Ausland gelebt hat und erst dann in die Schweiz kommt. Das eingereichte Postulat der SP/GEW/JUSO-Fraktion fordert den Stadtrat auf zu prüfen, ob das Einbürgerungsprocedere für Personen bis 25, die in der Schweiz geboren sind und hier die obligatorische Schulzeit durchlaufen haben, abgekürzt oder vereinfacht werden kann und dass diese Personen erleichtert eingebürgert werden können. Kreuzlingen hat kantonsweit mit 56.5 % mit Abstand den höchsten Ausländerinnen- und Ausländeranteil, schweizweit gibt es, sofern ich es richtig gelesen habe, 2022 rund 10 Gemeinden mit einem ebenso hohen Ausländeranteil. Die sind alle kleiner als die Gemeinde Kreuzlingen. Die Statistiken sind vielleicht halbwegs interessant, aber es geht ja gar nicht darum, in den top ten oder nicht in den top ten zu sein. Vielmehr sollte und muss es grundsätzlich im Interesse der Stadt sein, den Anteil an gut integrierten, mitbestimmenden, aktiven und teilnehmenden Mitbürgerinnen und Mitbürgern zu erhöhen. Dass der Stadtrat das auch so sieht, freut uns. Im kantonalen Gesetz, auf welches in der Stellungnahme verwiesen wird, steht, dass die gesuchstellende Person über Grundkenntnisse der geografischen, historischen, politischen und gesellschaftlichen Verhältnisse in der Gemeinde, im Kanton und in der Schweiz verfügen muss. Er oder sie muss am sozialen und kulturellen Leben in der Gemeinde, im Kanton und in der Schweiz teilnehmen und er oder sie muss Kontakt zu Schweizerinnen und Schweizern pflegen. Es steht dann den Gemeinden offen zu entscheiden, ob die Überprüfung dieser Kenntnisse über die hiesigen Lebensverhältnisse in einem Gespräch oder in Form eines Tests erfolgen soll, ausser es ist offenkundig, dass das der Fall ist. Und was bedeutet nun dieses offenkundig? RA Fedi stellt in seinem Memorandum infrage, ob es sich bei Personen, die hier geboren sind und die ganze Schulzeit hier verbracht haben, um ein offenkundiges Vorhandensein der Kenntnisse der schweizerischen Lebensverhältnisse handelt. Das Anliegen der SP/GEW/JUSO-Fraktion ist, dass der Stadtrat prüft, wie das Einbürgerungsverfahren für die genannten Personen verkürzt werden kann. Dieses Anliegen befürworten wir als FL/G/GLP-Fraktion vollkommen. Der Stadtrat ist in seiner Antwort aus unserer Sicht aber nicht allzu mutig. Er gewichtet die Konkretisierung des Anliegens stärker als den Grundgedanken des vorliegenden Postulats. Gar nicht überprüfen geht im Regelfall nicht, so verstehe ich den Gesetzestext. Und dann heisst die Antwort des Stadtrats: Geht leider nicht, wir haben gar keinen Spielraum. Der Stadtrat könnte aufzeigen, was möglich wäre, statt zu erklären, was auf keinen Fall geht. Über die konkrete Umsetzung sind wir uns in der Fraktion nicht klar. Rechtlich gibt es wahrscheinlich verschiedene Möglichkeiten. Ich habe nachgeschaut. Weinfelden macht es konkret so, dass bei Personen, die mindestens 6 Jahre die Volksschule besucht haben, der Wissenstest entfällt. In unserer Diskussion in der Fraktion ist zum Tragen gekommen, dass wir ein Gespräch mit den Einbürgerungswilligen grundsätzlich gut finden. Eine Prüfung der Integration ist ein wichtiger Teil beim

Erteilen des Bürgerrechts und in der EBK wäre dann zu prüfen, wie das Gespräch nicht nur zu einem aufgeblasenen, verkappten Wissenstest wird. Wir bitten den Stadtrat, im Sinn des Postulats machbare Varianten, die sich selbstverständlich im rechtlichen Rahmen bewegen, aufzuzeigen und zu präsentieren. Unsere Fraktion ist einstimmig für die Annahme dieses Postulats, weil die grundsätzliche Stossrichtung des Anliegens für uns stimmt.
GR Pleuler: Ich spreche für die MITTE/EVP-Fraktion. Wir sprechen heute – zumindest indirekt – wieder darüber, wer Anspruch auf einen Schweizer Pass hat und welcher Aufwand beim Einbürgerungsverfahren angemessen ist und ob es allenfalls zu Diskriminierungen kommt bei Personen, die schon lange hier leben und sogar die obligatorische Schulzeit in der Schweiz verbracht haben. Es ist wichtig, dass wir diese Diskussionen immer wieder führen und es ist wichtig, dass wir immer wieder überprüfen, ob unser System noch zeitgemäss ist oder ob es Anpassungen braucht. Konkret haben wir uns heute aber über ein Postulat Gedanken zu machen, daher kann ich es relativ kurz machen. Das Memorandum zur Frage, ob die Forderungen, die das Postulat stellt, mit dem geltenden Recht vereinbar seien, ist eindeutig. Das Memorandum ist eindeutig und aus unserer Sicht ist es zu einem korrekten Schluss gekommen. Der Wunsch nach einer so starken Vereinfachung des Verfahrens ist nicht umsetzbar, deshalb lehnt unsere Fraktion das Postulat auch einstimmig ab. Es besteht aber auch in unserer Fraktion ein gewisses Verständnis dafür, dass man das Verfahren vereinfachen möchte für Personen, die in der Schweiz oder sogar in Kreuzlingen geboren und aufgewachsen sind oder die hier zumindest die obligatorische Schulzeit absolviert haben. Ein Verfahren ganz ohne Prüfung der Integration ist für uns – wie offensichtlich auch für andere Fraktionen – eher nicht denkbar. Integration bedeutet viel mehr als ausreichende finanzielle Mittel oder einen tadellosen Leumund. Deshalb lässt sich eine Integration auch nicht einfach anhand von Dokumenten überprüfen. Über die Frage, ob der Wissenstest wirklich nötig ist, wenn jemand in Kreuzlingen die obligatorische Schulzeit absolviert hat, kann man geteilter Meinung sein. Worin genau aber eine Diskriminierung liegen soll, wenn alle Gesuchsteller ab einem gewissen Alter den gleichen und offenbar auch machbaren Test absolvieren, egal wo sie die Schule besucht haben, ist für unsere Fraktion nicht wirklich erkennbar. Es ist doch vielmehr zu vermuten, dass jemand, der hier die Schule besucht hat, es viel einfacher hat, den Test zu bestehen als jemand, der erst seit 5 Jahren im Thurgau lebt. Das sind unsere Gedanken zu diesen Themen.

Abstimmung
Das Postulat wird mit 16 Ja-Stimmen gegen 20 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

Interpellationen
15. Interpellation Nebenamtliche Tätigkeiten von Mitgliedern des Stadtrates / Beantwortung

GR R. Herzog: Der Stadtrat legt uns diese Antwort auf die genannte Interpellation vor. Die Antwort kommt uns sehr formalistisch vor. Sie klärt in allererster Linie oder fast ausschliesslich die rechtliche Sicht in dieser Thematik ab, nämlich im Hinblick darauf, was unter einer Nebentätigkeit zu verstehen ist. Wie aus der Einleitung unserer Interpellation, also dem Teil vor den Fragen aber ganz klar hervorgeht, ging es der Fraktion aber in allererster Linie um die Besorgnis, was für zeitliche Belastungen solche Nebentätigkeiten mit sich bringen, und zwar egal in welchem rechtlichen Rahmen, ob formal als Nebenerwerbstätigkeit oder wie auch immer Ressourcen bindet. Diese Ressourcen haben ein gewisses Potenzial, zu Abstrichen in der Verfügbarkeit für das politische Amt zu führen, für welches diese Personen in den Stadtrat gewählt wurden. Diese Problematik betrifft nicht nur vollamtlich gewählte Mitglieder des Stadtrats, es kann auch für nebenamtlich gewählte Stadträte, die eine zusätzliche Erwerbstätigkeit haben, zutreffen. Zu dieser zentralen Ressourcenfrage äussert sich der Stadtrat in seiner Antwort nicht explizit. Wir können in diesem Zusammenhang nur an den Stadtrat appellieren, sicherzustellen, dass wenn sich solche Fragen einer allfälligen Nebentätigkeit eines Mitglieds des Stadtrats stellen, diese nicht zulasten der Verfügbarkeit für das politische Amt gehen.

Informationen
16. Marschhalt

STP Niederberger: Strassenraum ist Lebensraum. Strassen sind vor allem da, um sich fortzubewegen, sei das mit einem Auto, mit einem Velo, mit einem Bus oder sonst einem Fahrzeug, aber der Strassenraum ist auch ein Lebensraum. Und mit dem Vorankommen auf den Strassen möchten wir alle aber auch, dass mehr Lebensqualität da ist. Wir wählen heute ein bisschen ein unübliches Vorgehen, um möglichst alle ins Boot zu holen. Wir möchten nicht unbedingt eine formelle Diskussion haben, sondern wir möchten Voraussetzungen schaffen, damit wir in der Strassenplanung oder der Verkehrsplanung unsere Ressourcen zielgerichteter einsetzen können. Wir möchten so planen, dass wir am Schluss auch Erfolg haben. Wir wollen auch nicht nur für den Mülleimer planen, sondern wir wollen so planen, dass in Kreuzlingen nichts stillsteht. Wir wollen heute nicht einen politischen Schlagabtausch, sondern wir wollen einen Dialog führen. So ist unser Vorgehen aufgebaut. Wir möchten mit dem Gemeinderat gern einen Dialog führen. In einem zweiten Schritt möchten wir auch mit der Bevölkerung einen Dialog führen, wie sich das entwickeln soll. In diesem Prozess unterstützt uns die Kommunikationsagentur Die Botschafter. Philipp Gemperle wird später über die Kernpunkte der Verkehrspolitik informieren und auch die Diskussion führen. An dieser Stelle möchte ich mich jetzt schon für diesen konstruktiven Dialog bedanken. Ziel des heutigen Abends: Mehr Lebensqualität und ein sicheres Vorankommen in unserem Kreuzlingen. Wir wollen die Verkehrspolitik breit diskutieren, wir wollen Verständnis wecken und schaffen für die Rahmenbedingungen. Wir befinden uns in gewissen Rahmenbedingungen, es gibt Vorschriften, Verkehrsrichtpläne usw. Und schlussendlich wollen wir natürlich erreichen, dass wir miteinander mehrheitsfähige Lösungen finden können. Nach der Abstimmung am 18. Juni 2023, als die Hauptstrasse Nord knapp abgelehnt wurde, haben wir einen Marschhalt eingelegt. Davor wurde schon die Löwenstrasse abgelehnt. Wir wussten, das mit den Strassen ist in Kreuzlingen ein schwieriges Thema. Deshalb haben wir diesen Marschhalt gemacht. Vielleicht war der Bevölkerung zu wenig bewusst, was dieses Verkehrssystem bedeutet und was alles an diesem Verkehrssystem hängt. Mit diesem Marschhalt wollten wir ein Verständnis erreichen und aufzeigen, wo unser Handlungsspielraum ist und was für Optionen es gibt. Im ersten Punkt wollen wir die verkehrspolitischen Massnahmen verständlich aufbereiten, die Ziele deutlicher und verständlicher formulieren, mit dem Gemeinderat einen Dialog führen, aber auch mit der Bevölkerung. Es hiess auch immer, wir hätten kein Verkehrskonzept. Ich muss aber sagen, dass es dieses Verkehrskonzept gibt. Es gibt auch einen Verkehrsrichtplan. Die Mitglieder der BU haben diesen schon mehrfach gesehen. Aber wir haben es nicht geschafft zu zeigen, dass solche Unterlagen existieren. Wir haben ganz viele Informationen. Wir haben den Verkehrsrichtplan und wissen, wo Parkplätze sein sollen, wo Baustellen sind usw. In verschiedenen Schubladen gibt es Informationen und mit diesem Marschhalt wollen wir erreichen, dass wir die Informationen aus den verschiedenen Schubladen zeigen und ein Verständnis wecken können, damit wir schlussendlich mehrheitsfähige Lösungen entwickeln können. Wir haben vier Hauptbotschaften erarbeitet. Die erste Hauptbotschaft ist einladendes Zentrum. Strassen sind ja nicht nur Verbindungsachsen, sondern sie sind auch Aufenthalts- und Lebensraum. Auf den Hauptverkehrsachsen soll der Verkehr verflüssigt werden, Autos sollen dort zügig fahren können. Im Zentrum wollen wir aber auch mit Elementen für attraktive Strassen und Plätze sorgen, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. So entstehen auch Orte der Begegnung und zum Verweilen. Davon profitiert die Gesellschaft, aber auch das lokale Gewerbe und die Gäste, die hier sind. Zukunftsfähige Mobilität: Eine gute Erreichbarkeit in unserer Stadt ist wichtig. Wir wollen auch den Fuss- und Veloverkehr auf bequemen Routen fördern, wir wollen aber auch den öffentlichen Verkehr mit attraktiven Preisen und Busbeschleunigungen erhöhen können. Auch die Verkehrssicherheit soll dabei erhöht werden. Mit der Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs oder der Stärkung des Veloverkehrs werden die Strassen auch wieder entlastet, dadurch entsteht eine Verflüssigung des Verkehrs und dadurch hoffentlich auch weniger Staus. Optimale Parkierung: Wir wollen Parkplätze anbieten. Dem Stadtrat wurde immer wieder vorgeworfen, wir würden Parkplätze abbauen. Wir sehen, dass wir Parkplätze zur Verfügung stellen müssen und wollen, dies an klar gekennzeichneten Orten, allenfalls

so zusammengefasst, dass wir in unserer Stadt ein genügendes Angebot haben. Wir wollen ein Parkleitsystem einführen, um den Suchverkehr zu reduzieren. Wir wollen Parkhäuser erstellen, die gut an den ÖV und ans Fuss- und Velonetz angebunden sind und so auch ideale Rahmenbedingungen bieten, dass man sich in der Stadt gut bewegen und fortbewegen kann. Nachhaltige Infrastruktur: Einerseits haben wir die Strassen und Strassen sollen in einem guten Zustand sein. Jedoch müssen auch die Werke gemacht werden. Auch dafür braucht es eine Planung. Wenn die Strasse gemacht wird, braucht es Zyklen, wo auch Leitungen unter der Strasse saniert werden können. So wollen wir unnötige Baustellen vermeiden und Synergien nutzen. Auch dank der finanziellen Unterstützung von Bund und Kanton, zum Beispiel über das Agglomerationsprogramm wollen wir unseren Lebensraum aufwerten.
Philipp Gemperle: Man hat mir gesagt, ich dürfe mit Ihnen einen informellen Dialog führen, daher erlaube ich mir sitzenzubleiben. Wir probieren heute, miteinander in einen Dialog zu kommen, in ein Gespräch zu kommen, daher machen wir das ein bisschen anders. Wir stehen dann nachher auch noch auf, wir haben Plakate vorbereitet, dazu komme ich später. Ich freue mich auf diese Diskussion mit Ihnen. Warum spreche ich hier vorne mit Ihnen? Wir haben nach dem Marschhalt mit dem Stadtrat viel gearbeitet, wir haben die Tausenden von Seiten, die bei Verkehrsthematiken vorhanden sind, durchgekämmt und mit dem Stadtrat diskutiert, welches seine übergeordneten Zielsetzungen sind und wohin er will. Wir haben das dann so zusammengefasst, Sie haben die Botschaft/den Flyer erhalten und konnten ihn studieren. Wir haben probiert, die komplexen Zusammenhänge, die vielen Konzepte, die vielen Seiten möglichst einfach darzustellen und möglichst auf den Punkt zu bringen. Was STP Niederberger vorhin gesagt hat, ist eigentlich das Wichtigste, die Zielsetzungen, die übergeordneten Geschichten. Wohin will man mit Kreuzlingen? Heute ist es Zeit, genau hinzuhören. Ist der Stadtrat auf dem gleichen Weg wie das Parlament? Später möchte man das auch noch mit der Bevölkerung diskutieren. Oder wo braucht es allenfalls Anpassungen. Ich freue mich, mit Ihnen heute eine konstruktive Diskussion zu führen und zu schauen, ob wir noch etwas anpassen müssen. Der Flyer ist nicht in Stein gemeisselt, der steht heute zur Debatte, ob man da noch etwas anpassen kann. Am Schluss muss man aber auch sagen, es wird nie so gehen, dass alle vollständig zufrieden sind. Politik im Allgemeinen und Verkehrspolitik im Besonderen ist Kompromisspolitik. Irgendwo in der Mitte muss man sich finden, irgendwo muss man einen Konsens finden, um weiterzukommen. Und ich gehe davon aus, dass Sie alle das Gleiche wollen, nämlich Kreuzlingen weiterbringen, deshalb führen wir heute diese Diskussion. Ich gehe nochmals rasch durch die Inhalte, damit Sie diese präsent haben. Sie können sich dabei überlegen, ob Sie mit etwas gar nicht einverstanden sind oder ob Sie etwas vielleicht nicht verstanden haben. Das können Sie anschliessend gern einbringen. Wir haben probiert, sehr einfach die vielen Konzepte und Strategien auf einen Plan zu bringen. Das ist das Verkehrssystem von Kreuzlingen. Kreuzlingen ist ein wichtiges Zentrum im Kanton Thurgau und Kreuzlingen möchte sich weiterentwickeln. Wenn man sich weiterentwickeln will, muss aber auch die Verkehrsinfrastruktur darauf ausgerichtet sein. Man kann also nicht ein Bevölkerungswachstum, Firmen, Arbeitsplätze usw. haben und das Verkehrssystem funktioniert nicht. Das merkt man heute, wenn man draussen ist, der Verkehr rollt nicht immer gleich. Und wenn noch mehr kommen, muss man Lösungen finden. Das ist die Grundlage, damit man sich als Stadt weiterentwickeln kann. Es geht nicht nur um den Verkehr, sondern es geht um die Stadt an sich. Gestrichelt haben wir hier die OLS eingezeichnet. Sie haben schon mehrfach über diese Thematik gesprochen. Da ist man sehr von anderen Entwicklungen abhängig, daher ist jetzt das erste kurzfristige Ziel, Kreuzlingen muss seine Probleme selbst lösen, seinen Verkehr in den Griff bekommen. Wenn die OLS irgendwann kommt, kann sie das unterstützen, dann kann man sich auch noch weiterentwickeln, aber jetzt muss man sich darauf konzentrieren, was man in den nächsten Jahren machen kann. Wichtig dabei, 75 % ist Ziel-, Quell- und Binnenverkehr und ein Drittel des ganzen Verkehrs ist Zentrum-Zentrum. Man kann also nicht einfach alle Hoffnung in die OLS stecken, Umfahren löst nur einen Teil der Probleme, weil viel Verkehr in dieser Stadt anfängt, endet oder ein Drittel sich sogar nur innerhalb der Stadt bewegt. Es gibt kaum jemanden, der sich nicht über Baustellen aufregt, aber Baustellen sind Mittel zum Zweck, ein notwendiges Übel, der Schlüssel für die Mobilitätszukunft. Der Stadtrat und die Stadtverwaltung probieren, die Baustellen möglichst verträglich zu planen, ich komme später darauf zurück, aber die Baustellensituation wird sich in den nächsten Jahren nicht ändern, daran führt kein Weg vorbei. Denn eine Verschiebung von Bauarbeiten würde einerseits zu massiven Mehrkosten führen oder

noch zusätzliche Verkehrsbehinderungen bringen, weil Rohre brechen oder weil die Strassen kaputt sind. Deshalb hat man hier nicht viel Handlungsspielraum. Der Stadtrat legt Wert darauf, dass gut und günstig gebaut wird, dass man schnell und sicher vorankommt und das alles koordiniert und möglichst auch mitfinanziert ist. Das ist auch in den Grundlagen, die ich vorhin gezeigt habe, festgehalten. Das Agglomerationsprogramm stellt sicher, dass auch Bund und Kanton mit an Bord sind und dass es koordiniert ist. So kann man erreichen, dass mitfinanziert wird und Kreuzlingen nicht alles selbst tragen muss. Ich möchte Ihnen noch rasch diese Grafik erklären. Das ist die Baustellenplanung, wie sie funktioniert. Die Lebensdauer einer durchschnittlichen Strasse beträgt 15 Jahre. Das heisst, nach diesen 15 Jahren beginnt sie, Risse zu bekommen, sie fängt an zu bröckeln. Je länger man wartet, desto mehr geht kaputt, auch im Untergrund. Wartet man 20 oder 30 Jahre, wird die Sanierung immer teurer. Bei den Werkleitungen haben wir als Beispiel eine Wasserleitung genommen, da gibt es natürlich noch andere, aber der Einfachheit halber haben wir uns auf Wasserleitungen beschränkt. Diese haben eine Lebensdauer von 40 Jahren. Das heisst, der Sanierungszyklus wäre, nach 15 Jahren die Strasse flicken, nach weiteren 15 Jahren die Strasse flicken, nach 10 Jahren die Leitungen flicken und nach weiteren 5 Jahren die Strasse flicken. Damit haben wir 4 Baustellen. Kreuzlingen macht es schlauer. Man zögert den Sanierungszyklus der Strasse ein bisschen hinaus und macht 20 Jahre daraus, dann passt es anschliessend auf die Werkleitungen. Also hat man nur zwei Mal statt vier Mal eine Baustelle. Nach 20 Jahren nur die Strasse, nach 40 Jahren die Strasse und die Leitungen. Je länger man zuwartet, desto eher gibt es Rohrleitungsbrüche, die Strasse geht mehr kaputt, es kostet mehr, es gibt Behinderungen. Deshalb ist hier der Handlungsspielraum bei der Planung klein. Welches sind Faktoren für eine erfolgreiche Entwicklung einer Stadt? Wie bereits gesagt ist es die Stadt und nicht nur der Verkehr. Faktoren sind verschiedene Verkehrsträger. Alle Verkehrsträger so eingesetzt, wie sie gebraucht werden, dass sie aneinander vorbeikommen und der Verkehr fliesst. Beim öffentlichen Verkehr sind es günstige Tarife, die hier eine Rolle spielen, damit die Leute das auch nutzen, dass der Fahrplan verlässlich ist und dass die Anschlüsse funktionieren. Was viele Leute immer wieder aufregt, sind die Fahrbahnhaltestellen, wenn man mit dem Auto hinter den Bus warten muss, weil dieser anhält. Das macht aber deshalb Sinn, weil sich vor dem Bus die Strasse leert und der Bus weiterfahren kann, wodurch die Fahrplanstabilität gewährleistet ist. Und wenn man fährt, dann rollt es. Deshalb machen diese Fahrbahnhaltestellen Sinn, auch wenn sie manchmal nerven. Beim motorisierten Individualverkehr stellt Kreuzlingen ein umfangreiches Parkplatzangebot zur Verfügung. In Kreuzlingen gibt es 4600 Parkplätze und der Stadtrat beabsichtigt nicht, diese abzubauen. Im Gegenteil, es sind neue Parkhäuser geplant. Es kann aber durchaus Anpassungen geben, wenn man Strassen aufwertet und anders gestaltet, dass eben Parkplätze verschoben werden. Dann gibt es ein Parkleitsystem oder ein leitendes Parksystem, damit Autofahrer nicht unnötig in der Stadt Parkplätze suchen, sondern zu den freien Parkplätzen geführt werden. Was ein Thema ist, wobei noch nicht klar ist, wann und wie dieses ausgestaltet wird und was man damit macht, ist ein Verkehrsmanagementsystem. Wo lässt man den Verkehr rollen, Lichtsignale etc. Auch hier geht es wieder darum, dass der Verkehr fliesst. Das macht viel mehr Sinn, als wenn in der Stadt Kolonnen stehen und Abgase und Lärm mitten in der Stadt sind. Weitere Faktoren sind der Fuss- und Veloverkehr. Hier setzt sich der Stadtrat auf Grundlage der Strategien und Konzepte für sichere und attraktive Velo- und Fusswege ein. Man hat auch ein Strassenbegrünungskonzept, womit man die Aufenthaltsqualität steigern und das Bild schöner machen kann. Vor allem kann man auch in Zeiten der Klimaveränderung mehr Qualität erreichen. Dann gilt das Grundsatzprinzip 8-80, das ist ein eingängiges Prinzip. Alle, vom achtjährigen Kind bis hin zur 80-jährigen Frau oder dem 80-jährigen Mann sollen sich sicher fühlen und bewegen können, daran richtet man sich aus. Nun kommen wir zu einem der Kernpunkte der Verkehrspolitik: Der Platz ist beschränkt. Sie sehen das auch in der Broschüre. Die Strassen werden immer breiter, je weiter wir kommen. Aber wir haben eine gebaute Stadt und der Platz ist beschränkt. Nun kann man sich die Frage stellen, und das ist eine politische Diskussion, was man auf diesem beschränkten Platz machen will. Man kann sagen, wir wollen auf diesem Platz nur Autos. Oder man kann sagen, wir wollen gar keine Autos, wir wollen Bäume, Velostreifen und Trottoirs. Das sind vielleicht die beiden Extreme, aber da gibt es ganz viele Abstufungen. Und das ist in diesem beschränkten Platz ein Aushandeln, was Platz haben soll. Man hat die gemeinsame Strasse, die zentrumsnah ist, wo man natürlich eher ein bisschen langsamer fährt. Die Kernfahrbahn ist eine Weiterentwicklung, wo die Velostreifen

sind, die Autos aber in der Mitte ihren Weg suchen. Da gibt es den Mehrzweckstreifen, den man an der Romanshornerstrasse gebaut hat, der viel Sicherheit für Abbiegende bietet und auch Möglichkeiten zum Ausweichen. Dann haben wir den Radstreifen. Sie sehen, es wird immer breiter. Was am meisten Platz braucht, sind Radwege. Und was hier nicht drauf ist, sind Parkplätze. Das ist selbstverständlich auch ein Element, welches man überall einstreuen kann, was auch wieder eine Verkehrsbehinderung darstellt bzw. Platz braucht, auf der anderen Seite aber Platz bietet, um Autos abzustellen. Das sind grob gesagt die Möglichkeiten, die es gibt. Wir haben probiert, die vielen verschiedenen Projekte auf einen Nenner zu bringen, um eine Übersicht zu erhalten. Man hat das Konzept, wie man das Verkehrssystem in Kreuzlingen weiterentwickeln möchte. Es ist auf dieser Karte grob eingezeichnet. Es hängt alles zusammen und ist aufeinander abgestimmt und hier möglichst einfach dargestellt. Wir haben im Dialog mit dem Stadtrat vier zentrale Projekte für Kreuzlingen herausgeschält, die für das Funktionieren des gesamten Verkehrssystems der Stadt wichtig sind. Das ist die Löwenstrasse, wo es auch darum geht, einen urbanen Charakter zu schaffen oder zu stärken, damit man dort verweilen kann, den Verkehr aber immer noch Rollen lässt, so aber eine Aufwertung erreicht. Das zweite Projekt ist die Hauptstrasse Nord, welche ja abgelehnt wurde. Dieses Projekt ist aktuell in Optimierung. Hier geht es darum, eine siedlungsorientierte Quartierstrasse zu schaffen. Was hier insbesondere zu sagen ist, diese Strasse hat dringenden Sanierungsbedarf. Wenn man will, kann man die Strasse einfach sanieren und neue Werkleitungen bauen, aber man nutzt die Zyklen, um sie aufzuwerten und der heutigen Zeit anzupassen und kann gleichzeitig noch Gelder von anderen föderalen Ebenen abholen. Zwei weitere zentrale Projekte sind Bushof und Kreisel beim Bärenplatz, wo es auch um ein Funktionieren des Nahverkehrssystems geht, und das Parkhaus Hafenbahnhof mit der Buseinstellhalle, welches sich in Planung befindet. Auf der nächsten Folie ist ersichtlich, wie viele Projekte anstehen. Diese sind alle nötig, weil die Sanierungszyklen kommen und die Strassen und Werkleitungen saniert werden müssen. Man könnte nun sagen, man schiebt es um ein Jahr, aber dann wird es teurer und falls es Rohrleitungsbrüche gibt, entstehen Verkehrsbehinderungen, weil man es eben nicht gemacht hat. Sie sehen, in den nächsten Jahren steht so viel an, dass es kein Ende nimmt. Deshalb ist der Stadtrat stark der Meinung, dass man es so durchziehen muss. Aber die ohnehin notwendigen Sanierungen verknüpft man dann eben mit Aufwertungsmassnahmen und schlägt für Kreuzlingen noch etwas heraus. Das war im Schnelldurchlauf der Inhalt dieses Flyers der Verkehrspolitik. Wir möchten jetzt gern mit Ihnen in eine Diskussion einsteigen. Eigentlich stehen heute Abend zwei Fragen im Zentrum: Sind die Ausführungen nachvollziehbar oder ist etwas unklar bezüglich der Herleitung, warum man zu diesem Schluss kommt? Das dürften Sie gerne sagen. Oder auch, wenn Sie sagen, das sehe ich politisch gar nicht, dann müssen wir auch darüber sprechen. Schön wäre, wenn wir heute einen Konsens finden würden, wie man weitergehen will. Das ist wahrscheinlich ein hehres Ziel, aber wir müssen mehrheitsfähige Lösungen eruieren können, darum geht es heute Abend. Gibt es nun zuerst allgemeine Rückmeldungen, bevor wir auf die einzelnen Themen zu sprechen kommen? Sie dürfen ihren Fraktionshut gern ablegen und Ihre persönliche Meinung äussern.

GR Schindler: Normalerweise äussern wir an dieser Stelle das Fraktionsvotum, daran möchte ich ehrlich gesagt auch gern festhalten. Nichts gegen Sie, Herr Gemperle. Ich weiss nicht, was für einen Auftrag Sie erhalten haben, als Sie diese Broschüre gemacht haben. Ich habe die Broschüre ausgedruckt, aber grundsätzlich ist das eine Verkaufsbroschüre, die inhaltlich überhaupt keine neuen Erkenntnisse liefert. Unter einem Verkehrskonzept stellt sich die SVP-Fraktion schon etwas anderes vor. Und wir sind wirklich mehr als enttäuscht, was der Stadtrat uns hier präsentiert. Unsere Vorstellung eines Konzepts ist nämlich: Es ist zu definieren, welches die Hauptachsen sind. Diese sind hier, um den Verkehr zügig durch unsere Stadt zu leiten. Mittelstreifen oder ähnliche bauliche Vorkehrungen sollte man auf diesen Achsen unterlassen. Die Velofahrer sollen nicht als Bremsklotz missbraucht werden. Das ist weder für den Velofahrer noch für den Auto- bzw. Lastwagenfahrer ein Vorteil, egal was sogenannte Experten meinen. Rückmeldungen aus der Bevölkerung wie aber auch das Empfinden unserer Fraktionsmitglieder stützen diese Vorbehalte. Im Weiteren sind Mittelstreifen auch für unsere Blaulichtorganisationen keine Erleichterung bei ihrer täglichen Arbeit. In wirklichen Wohngebieten ist eine Beruhigung und eventuell auch eine Aufwertung wünschenswert. Diese Gebiete müssen aber definiert werden. Schikanen wie zum Beispiel an der Langhaldenstrasse bringen sicher keine Reduktion der Abgase oder gar

weniger Lärm. Im Gegenteil, Anfahren im steilen Gelände bringt mehr Lärm und mehr Abgase. Die Parkplätze im Zentrum müssen erhalten bleiben, das ist nämlich für unser Gewerbe wichtig. Auch wir sind für Grün in unserer Stadt. Was wir aber wirklich nicht verstehen, wieso im Zentrum von Kurzrickenbach eine Steinwüste herangezaubert wird, ohne diese zu begrünen. Platz dafür wäre vorhanden gewesen. Wir verstehen es absolut nicht, dass bei einer Sanierung Parkplätze verschwinden, damit Bäume gepflanzt werden können, aber bei Projekten wie in Kurzrickenbach eine wirklich öde Steinlandschaft als schön und einladend angesehen wird. Uns fehlt auch eine komplette Analyse oder eine Reflexion. Aus welchem Grund muss man die Romanshornerstrasse zwei Mal vors Volk bringen? Wir haben auch keine Aussage, warum die Hauptstrasse Nord abgelehnt worden ist. Oder wie es weitergeht mit der Löwenstrasse. Die Eröffnung der B33 wurde überhaupt nicht erwähnt. Obwohl diese verschoben wurde, sollte man sich jetzt schon Gedanken darüber machen, was das für Auswirkungen auf unsere Stadt hat. Kurz gesagt: Eine kritische Beleuchtung der Strassenprojekte fehlt komplett. Unser Fazit: Wir haben uns doch wesentlich mehr erhofft und erwartet als diese kleine Infobroschüre, in der sowieso nur steht, was wir schon wissen. Die unserer Meinung nach wichtigen und umstrittenen Themen im Dossier Verkehr wurden nicht angepackt. Analysen und Lösungen für Probleme wurden nicht einmal ansatzweise angesprochen. Auch wurden keine Lösungen präsentiert oder vorgeschlagen. Unsere Fraktion muss hier von einem Totalversagen sprechen. Meinungen zu einzelnen Punkten in der Broschüre werden wir zu gegebener Zeit während der Diskussion anbringen.

GR Dahinden: Ich gebe auch so etwas wieder wie eine Fraktionsmeinung, ein bisschen durchwoben mit persönlichen Aussagen. Ja, dieses Papier hat bei uns auch zu einer recht ausführlichen Diskussion geführt. Was mich gerade auch noch stutzig macht, ist die Aussage des Stadtpräsidenten, wir sollten möglichst alle ins Boot holen. Irgendwo hat das auch Grenzen. Ein Boot kann auch mal manövrierunfähig werden, wenn man alle drin haben will. Man muss auch aufpassen, dass es nicht zum Sinken kommt. Und irgendwann muss dieses Boot starten und es muss wissen in welche Richtung. Ich möchte ein paar Sachen aus dieser Broschüre herauspicken und gehe von hinten nach vorne. Auf der hintersten Seite finden wir die Einladung an die Bevölkerung zu diesem Dialog, diesem Austausch am 28. Mai. Man möchte dort Ideen und Feedbacks einholen, Stichwort Sounding Board. Ein Sounding Board ist ein Resonanzraum, den wir vor allem bei Saiteninstrumenten kennen, beispielsweise beim Cello, bei der Gitarre oder auch beim Flügel. Er hat die Funktion, die Töne, welche gespielt werden, zu verstärken und in die Breite zu tragen, sodass auch ein angenehmer Rückhall zurückkommt. Wesentlich für diesen Widerhall ist jedoch, was für Töne man auf dieser Saite überhaupt spielt und in diesen Raum eingibt, der Widerhall erzeugen soll. Je virtuoser die Melodie, desto schöner und eindrücklicher ist dann auch die Resonanz. Die Frage ist nun, ob das, was wir in den Händen halten oder auf dem Computer haben, also diese Broschüre die richtige Melodie ist, die man auf die entsprechende Resonanz produziert. Da haben wir gewisse Fragezeichen. Das heute ist auch schon so ein Sounding Board und die ersten Misstöne sind vor einigen Minuten bereits gefallen. Ich bin gespannt, wie diese Melodie im Plenum dann weitergespielt wird. Ich befürchte auch, dass an diesem 28. Mai aufgrund mangelnder eingespielter virtuoser Melodie relativ schlechte Töne zu hören sein werden, sogenannte Misstöne. Ich gehe weiter zum mittleren Teil der Broschüre, den Herr Gemperle gerade auch sehr ausführlich beschrieben hat, nämlich zu Informationen über die Projekte im Zentrum und die Strassentypen, die dort dargestellt werden und wie die Sanierungen geplant sind. Dort wird gut aufgezeigt, wie die aktuelle Situation der Normen ist und auch in welchem Konzept von Vorgaben oder Handbüchern man steckt. Man macht es heute einfach so. Ob das auf Jahrzehnte hinaus auch in Stein gemeisselt ist, wage ich zu bezweifeln. Irgendwann, das ist meine persönliche Ansicht, wird dieser Mittelstreifen von selbst verschwinden müssen, weil er nicht sehr tauglich ist. Irgendwann kommt diese Überzeugung von selbst, davon bin ich überzeugt. In zehn Jahren wird man vielleicht darüber lachen, dass man irgendwann einmal so teure Abzweigespuren gebaut hat. Aber immerhin erfahren wir dort, was heute möglich ist, was man heute macht, wie man es macht und warum man es macht. Und dass es sich auf bestehende Konzepte und Planungen beruft, darf man auch wissen. Dass es Richtpläne gibt, welche die einen kennen, andere nicht und wieder andere einfach ignorieren, ist auch ein Fakt. Vielleicht wäre das einer der wichtigen Aufträge an die Politik, dass die Exekutive es als permanente Aufgabe sieht, dem Volk die bestehenden Richtpläne, die durchaus vieles enthalten, was vernünftig und gut ist und auch für die Zukunft tauglich ist, zu erklären.

Das müsste eine ganz wichtige Aufgabe sein. Ich weiss nicht, ob diese Broschüre das erfüllt, dass die Leute merken, dass die roten, wichtigen Strassenlinien tatsächlich aus dem Richtplan stammen. Hier haben wir uns gefragt, warum man nicht gleich die richtige Karte gewählt hat, wo das sehr schön farbig mit den richtigen Strassen dargestellt ist. Dann wüsste man, das ist der Richtplan und darauf basiert alles. Zusammengefasst ist der Mittelteil zwar ein Verkehrskonzept der aktuellen Möglichkeiten und es ist ein Sanierungskonzept. Das kann man diesen Seiten soweit attestieren. Ich komme zu den ersten Seiten ganz vorne. "Wir erhöhen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Wir verhindern Staus. Wir werten unseren Lebensraum auf. Wir schonen das Klima. Wir setzen uns ein für mehr Lebensqualität." Das ist ein Ausschnitt von mindestens einem Dutzend Absichtserklärungen, liest sich fast ein bisschen wie ein Wunschzettel. Dem können sich hier vermutlich viele Leute anschliessen, auch am 28. Mai werden einige dazu sagen, ja genau, das wollen wir. Aber für mich ist es letztlich halt doch ein Griff in die politische Phrasensammlung. Für mich hat es zu wenig Substanz, zu wenig konkrete Perspektiven drin. Das sind ein bisschen abgedroschene Propagandasprüche, die in meinen Augen keine echten Inhalte mehr transportieren. Da müsste mehr Substanz her. Ich komme langsam zum Schluss. Für uns ist vieles da drin unbeantwortet und offen. Und was uns über das, was die Broschüre durchaus enthält, hinaus beschäftigt: Wie sieht die Mobilität in Kreuzlingen 2040 und 2050 aus? Das ist eigentlich die zeitliche Perspektive einer Vision oder eines guten Konzepts und nicht nur für die nächsten 10 Jahre. Und sind die starren, festgefahrenen, handbuchmässigen Rezepte, die hier drin sind, tatsächlich auch die Rezepte der Zukunft? Das stelle ich absolut infrage. Es gibt bereits Studien und angedachte Modelle für die Mobilität der Zukunft, diese fehlen mir aber hier drin. Wir können uns nicht erst dann mit der Zukunft befassen, wenn sie dann hier ist. Haben wir also hinsichtlich Vision nicht mehr zu bieten als das, was vorliegt? Wir hätten gern eine Konzeption für 2040/2050, eine differenzierte, präzise und substanzielle Vision. Nicht nur die Realität erklärt, sondern wir hätten gern eine Vision. Diese fehlt mir vollständig. Diese müsste langfristig ausgelegt sein und auf die Herausforderungen der ferneren Zukunft Antworten geben oder mindestens versuchen, Strategien darzustellen. Denn irgendwann müssen wir diese Herausforderungen meistern. Ich glaube nicht, dass wir mit diesem Prospekt in diese Richtung unterwegs sind.

GR Ch. Brändli: Die FDP-Fraktion hat dieses Papier an der letzten Fraktionssitzung kurz andiskutiert. Ich muss aber auch vorausschicken, dass unser Stadtpräsident zu diesem Zeitpunkt Gast bei der SVP-Fraktion war und bei uns nicht dabei war. Wir haben uns entschlossen, zuerst den heutigen Abend abzuwarten und uns hier informieren zu lassen und werden an der nächsten Fraktionssitzung, wenn auch das Protokoll inkl. aller Vorlagen vorliegt, über dieses Thema diskutieren und dann allfällig auch Rückmeldung an den Stadtrat geben. Unseren Fraktionsmitgliedern ist es freigestellt, sich ihre eigene Meinung zu bilden und zu äussern. Persönlich mache ich es gleich, da kann ich GR Dahinden vollumfänglich folgen, aber auch GR Schindler, die einige Punkte ganz klar und deutlich angesprochen hat.

GR Salzmann: Marschhalt heisst dieses Wort. Ich habe das übersetzt – vielleicht bin ich zu dumm dazu – als Politik überdenken. Also mal innehalten, mal darüber nachdenken, was wir eigentlich tun und ob das, was wir machen, richtig ist. Tun wir das Richtige und machen wir es richtig? Da hätte ich erwartet, dass man Analysen macht, Verkehrsanalysen, Verkehrszählungen. Den Pulkführeransatz für den Bus und deren ideologische oder verkehrstechnische oder deren rechtliche Vorgaben einmal auseinandernehmen. Verkehrsträger, ÖV, Private, zu Fuss, Analysen des Strassenzustands unserer Strassen. Dann eben die Fläche, die begrenzt ist. Unsere ewige Diskussion hier im Rat zwischen Bäumen und Parkplätzen. Velowege, Velostreifen, Velofleischbremse einfach mitten auf der Strasse ist auch ein Thema, welches wir immer diskutieren. Parkplatznutzung nach Quartieren, wo hat es zu wenig? Da wurde die Anfrage von GR Dufner auch nicht so wahnsinnig toll beantwortet, auch keine Infos. Staustunden. Dann die Definition von Quell- und Zielverkehr. Da wäre ich froh, wenn man noch darauf eingehen würde. Regierungsrat Diezi hat an der letzten Sitzung auch 75 % genannt, dabei aber eine Karte von Tägerwilen bis Münsterlingen gezeigt. Diese Karte hier betrifft aber nur Kreuzlingen. Wie ist dieser Quell- und Zielverkehr ganz genau definiert? Was ist die Methode dahinter, was das Modell? Das konnte mir bisher noch niemand erläutern. Unfallschwerpunkte, Verkehrssicherheit, regulatorisches Umfeld von Bund und Kanton nicht erwähnt. Regulatorisches Umfeld der Stadt Kreuzlingen selber. Was gehört warum geändert oder beibehalten? Keine Aussage. Positionierung des Stadtrats zum Thema OLS und wie er

gedenkt, den Volkswillen umzusetzen mit den begrenzten Mitteln, die der Stadtrat hier hat. Das fehlt alles. Ja, ein Propagandablättchen allein genügt nicht. Das sind die Sachen, die wir mit jedem Strassenprojekt hier drin diskutieren, es sind immer dieselben Themen. Und all diese Themen sind einfach nicht vorhanden. Schade.

GR R. Herzog: Zuerst bin ich ein bisschen über die Tatsache erstaunt, dass wir jetzt Fraktionsmeinungen wiedergeben oder wiedergeben sollen. Ich gehe bei einem Traktandum Informationen eigentlich davon aus, dass es Informationen sind und nicht eine Botschaft oder ein politischer Vorstoss, wozu Fraktionsmeinungen gefragt sind. Da bin ich ehrlicherweise gerade auch ein bisschen überrascht über die Entwicklung der Debatte. Inhaltlich gesehen sind wir wahrscheinlich weitgehend einig, was in der Broschüre steht. Das ist genau das Problem. Es hat eigentlich kein Fleisch am Knochen, auch nicht für die Vegetarier. Das heisst, es wäre doch jetzt wichtig, sich zu fragen, welches die Kernpunkte sind, weshalb die letzten paar Botschaften gescheitert sind. Findet man einen Konsens oder entscheidet man sich einfach mal, in eine bestimmte Richtung zu gehen und in Kauf zu nehmen, dass 45 % der Bevölkerung dies als die falsche Richtung betrachten. Aber 55 % finden es vielleicht die richtige Richtung. Dafür müsste man sich entscheiden. Einen Konsens zu finden, das versucht ja diese Broschüre, bringt uns meiner Meinung nach nicht weiter. Erstaunlicherweise kann ich meinen Vorrednern zustimmen.

GR Ch. Brändli: Vielleicht noch eine kleine Anmerkung: Bei der Swisspower sass hier drin wenigstens noch Susi Bergsteiner und Beat Pretali. Ich vermisse hier nun Personen aus der Bauverwaltung, sprich Michael Schmidt, Anthony Sarno, Sandro Nöthiger. Das ist anscheinend die Bauverwaltung kein Thema, daher sind sie nicht hier. Es zeigt einfach auf, wie ernst die Anliegen des Gemeinderats in der Verwaltung aufgenommen werden.

GR Sawo: Während ich zugehört habe, habe ich es eigentlich verstanden und finde es nachvollziehbar. Ich beziehe mich nun auf die Fragen, die hier stehen. Ich fand es nachvollziehbar und kann mir vorstellen, dass es halt im Detail schwierig wird. Im Rahmen des Stadtbusses für CHF 1 habe ich mich eingehend mit Verkehrsproblemen befasst und habe manchmal das Gefühl, der Ort Kreuzlingen mit all seinen Themen sowie Konstanz ist sehr schwer zu fassen. Sich als Einzelperson da eine Übersicht zu verschaffen, finde ich noch schwieriger. Deshalb bin ich froh, diese Ausführungen gehört zu haben, wo man all diese Probleme aufgezeigt bekommen hat und ich das Gefühl habe, dass es doch eine Expertise braucht, wie genau es dann zum Volk kommt und was genau der ausschlagende Punkt ist, dass eine Meinung kippt oder für eine Lösung eine Mehrheit zustande kommt. Ich finde, es ist ein bisschen ein Mysterium, aber ich habe die Hoffnung, dass es sehr stark davon abhängt, dass man eine gute Lösung hat. Ich habe jetzt eigentlich Hoffnung für diese ganzen komplexen Probleme und bin froh, dass sie hier sind und an Sie weitergeleitet wurde, weil ich zum Teil das Gefühl habe, es sprengt ein bisschen den Rahmen. Ich bin natürlich froh um all diese Leute, aber es ist wirklich eine sehr komplexe Angelegenheit, gerade weil alle Leute aus der Umgebung in Kreuzlingen zusammenkommen und doch irgendwo die Bevölkerung mit ihrem eigenen Verkehr auch noch dorthin muss.

GR Schulthess: Wo anfangen, um kurz zu bleiben? Ich probiere es mit drei Fragen. Vorweg würde mich noch interessieren, der Moderator hat sich nicht vorgestellt. Wer sind Sie und welche Aufgabe kommt Ihnen zu? Zum Teil schien mir wertend, was Sie sagten. Es klang ein bisschen nach Regierungsrat Dominik Diezi. Dann, wie bringen wir das Ganze zusammen? Man sieht die Divergenz bereits im Titel der Broschüre. Der Stadtrat sagt, Strassenraum ist Lebensraum. Ich finde es schön, dass der Stadtpräsident noch gesagt hat, es geht auch um Mobilität. Aber das ist vielleicht ein bisschen die unterschiedliche Ansicht, die wir haben. Die einen sagen, Strassenraum ist Lebensraum, die anderen, zu denen ich gehöre, sagen, Strassenraum ist der Raum für Mobilität. Ich will von A nach B kommen. Der Strassenraum muss frei sein und der Verkehr muss fliessen. Frei von Geranienkisten, Pfosten, Ketten usw. Die Broschüre heisst Strassenraum ist Lebensraum. Meine zweite Frage ist: Wie bringen wir das unter einen Hut? Wie bringen wir dann die Menschen in der Stadt auch noch da hinein? Die Frage an die Ersteller dieser Broschüre: Wo kommen in dieser Broschüre die Kreuzlinger vor? Habt ihr irgendwo einmal 100 Kreuzlinger gefragt: Was ist euer Problem oder was stört euch? Ich wage zu behaupten, diese 100 Kreuzlinger würden sagen: Stau, Stau und Stau. Und eure Antwort auf deren Problem ist: Fahrt Velo, der Bus behindert den Verkehr und überhaupt, wir müssen auf den Strassen auf Bänkli sitzen. Das ist weit auseinander. Meine Frage konkret ist: Wo ist die Umfrage, was den Kreuzlinger Stimmbürger und

Bewohner interessiert? Ich finde hier immer die gleichen Themen, die wir schon sieben Mal diskutiert haben. Als Exekutive hat der Stadtrat die Aufgabe, den Willen und die Interessen der Bevölkerung umzusetzen. Fragt die Bevölkerung und bringt das in eine solche Broschüre hinein.
GR Merk: Ich hätte es super gefunden, wenn wir die zwei Fragen im Vorfeld erhalten hätten. Mir geht es ein bisschen wie GR Herzog. Ich war unsicher und wir waren auch als Fraktion unsicher, wie weit es sich um eine Information handelt, ob da unsere Meinung gefragt ist, ob man Einzelvoten anbringen muss. Jetzt haben wir ein grosses Gemisch. Einige Leute sind sich offenbar in vielen Punkten einig. Aber zurück zur Frage, ob die Ausführungen in der Broschüre nachvollziehbar sind. Nach meiner Meinung sind sie zum Teil nachvollziehbar, aber in meiner Wahrnehmung ist es auch ein grosses Gemisch zwischen Informationen darüber, wie Strassen gebaut werden. Als Beispiel Kapitel 2, das Sie erläutert haben mit den Strassensanierungen, den Zyklen und den Wasserleitungen. Das leuchtet mir ein. Ich fände es gut, wenn der Flyer grundsätzlich so wäre, dass man ihn ohne Erklärungen versteht. Einige haben gesagt, ich bin froh um die Erläuterungen. Das war ich auch. Aber er muss aus meiner Sicht für sich selbst sprechen, das ist wichtig. Ich kann den Ausführungen folgen, wo es darum geht, wie die Strassen saniert werden, was für Varianten der Strassenführung es gibt. Was mir fehlt, ist eine klare Aussage, in welche Richtung es gehen soll. Zum Beispiel bei der Seite 1, wo die vier Bereiche aufgelistet werden. Wir haben uns am Montag lange darüber unterhalten, ob das denn die Vision ist. Vielleicht ist es für den Stadtrat und für das Büro klar, aber für uns war es nicht so klar, weil es auch nirgendwo steht. Ist es das, was wir haben? Ist es das, wohin wir wollen? Oder ist es ein Mix daraus? Das war für mich nicht super lesbar. Dies als konkreter Hinweis dafür, ob es verständlich oder nicht verständlich ist. Wir hätten uns gewünscht, das geht auch mir so, dass man eine konkretere Vision aufzeigt. Mich interessiert bei der Grafik, wo ich wohne, und so geht es wahrscheinlich euch auch. Ich habe geschaut, ob ich an der Hauptverkehrsachse wohne. Und so wird es wahrscheinlich einem grossen Teil der Bevölkerung auch gehen. Es ist ein Unterschied, ob man an der orangen Linie wohnt oder in einem verkehrsberuhigten Quartier. Das kann ich aus dieser Karte konkret schlecht herauslesen. Sorry an den Grafiker, aus meiner Sicht ist sie nicht gut lesbar. Und ich würde mir eine konkrete Vision wünschen, dann kann man sich darüber unterhalten, was für verschiedene Haltungen vorhanden sind und ob wir tatsächlich so weit auseinander sind. Ich würde aber auch beliebt machen, dass man konstruktiv probiert zu schauen, wo wir Gemeinsamkeiten haben, statt als Erstes wieder neue Fragen aufzuwerfen GR Schulthess und damit wieder Verunsicherung zu schüren. Wenn man ins Extreme geht, merkt man, im Detail gehen wir auseinander, aber ich glaube, im Grossen und Ganzen sind wir vielleicht gar nicht so weit auseinander.
GR Ribezzi: Ich bin es eigentlich leid, dass der Kreuzlinger immer den schwarzen Peter bekommt. Wir sollten Velo fahren, wir sollten Bäume pflanzen, wir müssen Sträucher pflegen und all diesen Mist. Fakt ist, es sind ganz viele Grenzgänger, die zum Glück in der Schweiz arbeiten und von Konstanz herkommen. Die machen den Verkehr. Fakt ist, es sind ganz viele Amriswiler, Landschlächtler, weiss ich, woher die alle kommen und nach Konstanz einkaufen gehen, die machen den Verkehr. Fakt ist, wie GR Schulthess gesagt hat, er hat aber die Buchstaben verwechselt, es geht von A nach C und wir sind das B. Wir interessieren niemanden. Der Kanton sagt, ihr müsst halt mehr Velo fahren. Wir fahren schon Velo, wir bauen auch die Hauptstrasse Nord mit Blumenkästen. Das ist mir alles egal. Sehr gern machen wir das Bildchen links, wenn man den Verkehr aus unserem Kaff heraushält. Das ist die Vision, die ich hören wollte. Denn es wird immer schlimmer, in allen Wohnquartieren schleichen die lieben, netten, nicht ansässigen Autofahrer durch. Sie rasen und fräsen. Unsere Kinder gehen dort zur Schule, du musst aufpassen, sie könnten jedem Zweiten eins an den Kopf hauen. Es interessiert alle nicht. Und wir als Kreuzlinger und unsere schöne Stadt, die eigentlich ein Joker ist, erhält den schwarzen Peter. Wir gehen unter. Nicht vom Gemeinderat, sondern vom Stadtrat und vom Kanton will ich wissen, was wir dagegen machen.
GR Müller: Der Durchgangsverkehr macht einen Viertel aus. Das war eine Aussage, die ich relativ deutlich fand. Wir verursachen die Probleme zum grösseren Teil, nämlich zu drei Vierteln selbst, also müssen wir uns halt auch darum kümmern. Ich lese die Broschüre ein bisschen so, dass versucht wird, um Verständnis zu werben dafür, dass man Strassen und Werkleitungen regelmässig sanieren muss. Ich glaube, wenn wir unsere Strassen und Werkleitungen nicht regelmässig sanieren würden, wenn sie zerfallen würden und wir Probleme hätten, Schlaglöcher hätten, ständig Ausfälle hätten, dann hätten

wir noch viel mehr Grund, uns hier im Gemeinderat zu beschweren. Dann würde nämlich wirklich eine Politik entgegen den Bedürfnissen der Bevölkerung gemacht. Es wird auch versucht, Verständnis dafür zu erreichen, dass eine Stadt eine begrenzte Fläche hat und man nicht einfach aus dem Nichts Raum schaffen kann. Das sind die beiden Punkte, die ich an dieser Broschüre gut finde. Was mir fehlt und was ich mir wünschen würde, ist, dass an diesem Informationsabend noch mehr herauskommen wird. Ich finde, die Broschüre ist sehr einfach gehalten und sie ist ein bisschen zu wenig komplex für mich. Es gibt wahnsinnig viele Unterlagen, Planungen, Richtlinien, Richtplan, Agglomerationsprogramm, Langsamverkehrskonzept, die waren alle aufgelistet. Ich würde mir wünschen, dass diese auf einfache, verständliche Art herübergebracht werden, was dort für Strategien drin sind. Ich würde gern sehen, wie zum Beispiel das Verkehrsleitsystem angedacht ist, wie grundsätzlich der Langsamverkehr angedacht ist. Teilweise habe ich mir die Sachen ein bisschen angeschaut, aber es ist wirklich viel und ich habe das Gefühl, dass in diesem Raum sich kaum jemand diese Sachen eingehend angeschaut hat. Dann würden wir vielleicht auch anders darüber sprechen.

Philipp Gemperle: Ich bedanke mich für die vielen verschiedenen Voten. Die Diskussion haben wir uns ein bisschen anders vorgestellt. Was GR Herzog am Anfang gesagt hat, ist richtig, es war anders gemeint. Nichtsdestotrotz ist alles, was Sie gesagt haben, sehr wichtig und sehr wertvoll auch für die weitere Arbeit. Als Externer muss ich schon sagen, für mich kommt nichts Klares heraus, was man jetzt machen soll. Ich nehme ein paar Aussagen. Es gab Leute, die sagten, man hätte besser den Richtplan genommen, als eine eigene Grafik zu machen. Die Broschüre müsste komplexer sein. Es habe zu wenig Fleisch am Knochen. Auf der anderen Seite haben wir gehört, der Flyer sei zu wenig einfach, man verstehe ihn nicht. Es ist ein bisschen schwierig und es zeigt jetzt eigentlich, in was für einem komplexen Umfeld wir uns bewegen. Ich möchte noch betonen, ich rechtfertige mich hier überhaupt nicht. Wir hatten einen Auftrag und haben diesen nach bestem Wissen und Gewissen ausgeführt. Ich bin überzeugt davon, dass das der richtige Weg ist. Was ich hier auch heraus höre, dass die gemeinsame Basis fehlt. Klar, wir haben ganz andere Themen, die hier in Kreuzlingen auch noch diskutiert werden müssen im Zusammenhang mit dieser Verkehrsthematik, aber man hat keine gemeinsame Basis. Das hat man jetzt herausgehört. Wir haben diverse Widersprüche gehört. Ich nehme das sehr gern entgegen, ich kann sehr gut mit Kritik leben. Der Versuch dieser Broschüre war eine gemeinsame Basis, eine einfache Basis. Das Zielpublikum ist nicht das Parlament, sondern das Zielpublikum ist die Bevölkerung. Wir wollten jetzt hören, was Sie dazu meinen. Aber die Broschüre geht an die Bevölkerung. Sie können es mir glauben, wir haben breite Erfahrung mit Gesamtverkehrskonzepten mit verschiedenen Städten mit verschiedenen Thematiken. Wenn man mit der Bevölkerung eine breite Diskussion führen will, ist das nach unserer Einschätzung von der Komplexität her die oberste Grenze. Aber wir nehmen diese Punkte alle gern mit und arbeiten auch weiter und werden jetzt noch auf die einzelnen Seiten eingehen, damit wir dort auch noch etwas mitnehmen können. Einleitend möchte ich sagen, auch wenn diese Botschaften ein bisschen gut klingen, sind sie zentral. Wenn wir hier Punkte haben, die nicht mehrheitsfähig sind, müssen wir jetzt darüber sprechen, weil das entscheidend ist für das, was dann in der Planung vorliegt.

GR Ricklin: Ich frage mich jetzt, ob das wirklich unsere Aufgabe ist, so eine Broschüre, die für die Bevölkerung von Kreuzlingen gedacht ist, zu beurteilen. Das müsste in irgendeiner Kommission passieren. Ich habe etwas anderes erwartet. Vor allem merke ich, es ist ein Problem der Begrifflichkeit, welches wir haben. Man spricht von Marschhalt. Wenn ich das in diesem Zusammenhang in einer solchen Broschüre, die so tief Basic ist, anschaue, dann ist das kein Marschhalt, sondern ein Rückschritt. Das ist kein Konzept, das hat nichts miteinander zu tun. Ich bin der Meinung, es ist nicht unsere Aufgabe, das hier lang und breit zu diskutieren. Unsere Aufgabe wäre, die Details zu diskutieren. Das, was GR Müller gesagt hat. Wir müssen doch endlich wissen, was in dieser Stadt läuft. Parkieren, Tempo 30, Innenstadt, Veloverkehr, Fussverkehr, Strassenlärmsanierung, Öffentlicher Verkehr, Zugänglichkeit von Bahnhöfen, Auswertung von Quartierzentren, Wirtschaft, Güterverkehr und, und, und. Bei all diesen Sachen müssen wir doch irgendeinmal sehen, was der Stadtrat für Visionen hat und wo es langgehen soll. Und das ist unheimlich kompliziert. Sie haben mich am Anfang gleich getriggert, Sie haben gesagt, man habe es möglichst einfach halten wollen. Das geht gar nicht und das wollen wir auch nicht, denn es ist nicht einfach. Es ist nicht unsere Aufgabe zu schauen, dass es möglichst einfach ist, sondern es ist unsere Aufgabe zu schauen, wie wir zum Ziel kommen, damit wir den Verkehr in den Griff bekommen. Das hier

ist für die Bevölkerung, das kann man meinetwegen einfach halten, aber ich finde nicht, dass das unsere Aufgabe ist. Sondern wir müssen doch jetzt wissen, in welche Richtung es geht und was man für die Zukunft will. Das fehlt mir seit eh und je. Mit all unseren Rückmeldungen, die wir immer wieder geben, müsste das immer grösser und detaillierter werden und nicht immer einfacher. Stattdessen bekomme ich hier im Gemeinderat solche Grundlagenkonzepte, aber das gehört nicht hierher. Ich wäre eigentlich dafür, dass man diese Diskussion jetzt so rasch wie möglich abbricht. Diese Broschüre gehört in eine Kommissionsarbeit. Informationen an die Bevölkerung, wie geht es weiter? Aber das ist nicht das, was ich mir unter einem Verkehrskonzept vorstelle, auch nicht unter einem Marschhalt oder einer Reflexion, wie es weitergeht, was fehlt und was wir noch tun müssen usw.
SR Zülle: Das sieht jetzt fast wie eine Kommissionsarbeit aus, wenn wir diese Broschüre jetzt auseinandernehmen, aber die Meinung war eigentlich ganz anders. Wir haben nämlich eine sehr komplexe Sache mit diesen Strassen. Wenn wir Umfragen machen würden, würden wir wahrscheinlich 40 verschiedene Meinungen erhalten, wie eine Strasse aussehen soll. Da werden wir keine Einigung finden. Was wir aufzeigen wollten, sind die Instrumente, die wir haben. Wir haben nämlich eine Bibel, wir haben eine Richtung, wir haben einen Richtplan, man müsste es nur lesen. Und ich bin überzeugt, dass viele es noch nicht so genau gelesen haben. Auf 49 Seiten steht, wie wir in Kreuzlingen unsere Strassen zu planen haben und worauf wir achten müssen. Ich möchte das jetzt nicht alles aufzählen. Am 3. Juli 2019 in Kraft gesetzt, vom Stadtrat und vom Kanton abgesegnet, worin man sieht, wie das aussehen soll, wie Strassen gestaltet werden sollen. Es geht nicht nur ums Hin- und Herfahren, das ist Blödsinn. Es geht darum, wie ein Strassennetz aufgebaut werden muss. Es hat auch mehrere Pläne drin. Wir haben heute gefragt, ob wir so einen Plan aufzeigen sollen. Ich habe gesagt, wir hätten gleich einige Pläne. Ein Plan zur Gestaltung und Auswertung, ein Plan zu ÖV- und Bahngestaltung usw. Wenn wir das in einer Gruppenarbeit machen, müsste man den Richtplan auseinandernehmen. Das ist unsere Richtung und die ist behördenverbindlich. Wir dürfen nicht einmal etwas anderes machen. Sonst müsst ihr sagen, wir müssen den Richtplan ändern. Wir handeln nach dem Richtplan. Jetzt gibt es noch etwas, wo wir an einer Schraube drehen können, und diese Schraube ist dort an Drehen, wo wir Mehrheiten finden. Nämlich veloaffine Leute, die sagen, wir wollen mehr für den Velofahrer. Wir haben Leute, die mehr Natur wollen, die Kühe, eine Kuhstadt und mehr Bäume wollen. Dann haben wir Leute, die mehr Parkplätze wollen. Und dann haben wir Leute, die schneller fahren wollen. Die Steinwüste in Kurzrickenbach, die erwähnt wurde, ist nur, weil man Tempo 30 nicht angenommen hat, sonst hätten wir dort nämlich ein paar Rabatten mehr machen können. Aber das konnten wir nicht, weil man mit dem Auto hinten durchfahren muss, weil wir eine 50er-Strasse haben. Ich kann das gerne einmal erklären, warum das so geworden ist. Das hat manchmal auch damit zu tun, weil man den Fünfer und das Weggli will. Aber ich höre jetzt auf. Ich bin ein bisschen enttäuscht über diese Diskussion. Es ist einfach eine "Chropfleerete" und ich habe mir vom Gemeinderat ein bisschen mehr erwartet.
GR Dal Dosso: Ich habe einen ganzen Nachmittag damit verbracht, den Verkehrsrichtplan zu studieren. Und ich muss sagen, es hat mir sehr gut gefallen. Das Problem an dieser Broschüre ist, dass Konzepte und Visionen des Richtplans überhaupt nicht herüberkommen. Im Richtplan gibt es die Hochleistungsstrasse, also die Kantonsstrasse, da muss der Verkehr fliessen. In der Mitte wird es beruhigt und alles Tempo 30, auch Löwenstrasse, auch die südliche Hauptstrasse. Das steht im Richtplan. Was nicht drin ist, sind die Parkhäuser, die kommen werden. Eine Aussage, die mir gefallen würde, wäre: Die Parkplätze werden nicht reduziert, aber sie verschwinden von den Strassen, die Parkplätze sind dann in den Parkhäusern. Einfach ein bisschen konkreter werden, damit man sich etwas vorstellen kann. Das steht im Richtplan drin, aber nicht in dieser Broschüre. Noch zur Broschüre: Ich finde, das Urteil ist vernichtend. Ich fände es einen Witz, jetzt eine Seite nach der anderen durchzugehen. Für mich ist es klar: Nochmals über die Bücher gehen und vielleicht noch mal etwas anderes präsentieren. Aber nochmals: Den Richtplan finde ich gut, aber das kommt nicht herüber.
GR Hummel: Ich probiere noch einmal, es zu erklären. Der Stadtpräsident hat am Anfang gesagt, man schreit immer nach einem Verkehrskonzept. Dann sagte er, wir hätten das, wir hätten den Richtplan, wir hätten die Parkierung, wir hätten das und das. Es sei alles vorhanden, man müsse es nur aus der Schublade nehmen. Warum macht man es denn nicht? Ganz abgesehen davon, dass einige dieser Studien und Pläne auch nicht mehr topaktuell sind. Unter einem Verkehrskonzept stelle ich mir vor: Wo

wollen wir in 40 Jahren sein? Was haben wir für einen Handlungsbedarf? Welche Strassen müssen saniert oder verschönert werden? Wo braucht es Velowege? Und dann eine Zeitachse, in welcher Zeit und auch möglichst verträglich für alle Einwohner der Stadt das Schritt für Schritt realisiert werden kann. Es tut mir leid, ich glaube nicht, dass man konzeptgemäss vorgegangen ist, wenn man die Löwenstrasse bringt und anstatt, dass man sie wieder bringt, schubladisiert man sie. Dann kommt die Abstimmung über die Hauptstrasse Nord, dann wieder die Löwenstrasse. Alles wird uns immer als wahnsinnig dringend verkauft. Das ist für mich kein Konzept. Man kann doch sagen, man will dorthin und wie ist der Weg dazu mit Zeitachse, für alle verträglich. Das wäre für mich ein Konzept.
GR Ch. Brändli: Entgegen der Meinung von SR Zülle habe ich das an und für sich als kontroverse Diskussion empfunden und auch eine sehr gute Diskussion. So ist der Gemeinderat Kreuzlingen, vor allem in diesem Thema, da werden wir unter uns 40 nie eine Einigkeit erreichen, das ist ganz klar. Mein Fazit dieses Abends ist klar. Der Stadtrat hat einen Strauss von Aufgaben erhalten und darf diese jetzt mit beigezogenen Fachleuten abarbeiten. Und der Marschhalt ist weiterhin in Kraft. Und bevor ihr das nicht abgearbeitet habt, müsst ihr nicht wieder mit irgendwelchen Botschaften in diesem Bereich kommen.
SR Zülle: Wir haben einen Marschhalt eingelegt, um die Sachen zusammen zu nehmen und zu vereinfachen und der Bevölkerung besser zu erklären. Die Broschüre ist für die einen vielleicht zu einfach, für die anderen zu kompliziert. Den Marschhalt Strassen sanieren gibt es nicht, der ist nicht in Kraft. Sondern wir müssen die Strassen sanieren, sonst verlieren wir erstens viel Steuergeld und zweitens gehen die Strassen kaputt. Das wäre wohl eine Arbeitsverweigerung, wenn wir das machen würden. Aber wir werden erklären, wie die Botschaften vielleicht besser verstanden werden. Wir werden das aufnehmen. Wir bringen ja nicht die gleiche Strasse noch einmal, sondern wir korrigieren ein paar Sachen, weil wir gehört haben, die einen wollen mehr Parkplätze, die anderen wollen Velostreifen. Wir wollen das hineinpacken, dann wird das auch zum Erfolg kommen. Die Hauptstrasse Nord kommt zuerst einzig und allein wegen des Agglomerationsprogramms. Damit muss bis Ende 2025 angefangen werden, sonst verlieren wir mehr als CHF 1 Mio. Steuergelder. Das muss man wissen. Die Löwenstrasse hat Zeit bis Ende 2027. Man kann jetzt sagen, in den nächsten drei Jahren bauen wir nichts mehr, wir unterhalten uns jetzt ein bisschen darüber, wie wir bauen sollten. Das ist nicht so eine Hexerei. Man weiss ganz genau, was eine Strasse enthalten muss, das wird hier auch aufgezeigt. Aber die einen wollen mehr von dem und die anderen mehr von jenem. Und wir müssen schauen, wo wir eine Mehrheit erreichen und wo wir sagen können, damit können wir leben. Vielleicht muss man auch nicht immer aufs Maximum beharren. Auf das Maximum an Parkplätzen, auf das Maximum an Sicherheit von Velofahrenden. Es ist immer schwierig, in einer Stadt herumzufahren, wir werden nie das Maximum erreichen. Wir müssen aber das erreichen, was für alle das Beste ist, und ich hoffe, dass wir das miteinander erreichen und jetzt nicht einen Marschhalt machen, der in Kraft ist und dann nicht mehr in Kraft ist. Das war nicht ein Beschluss, der hier irgendwo gefällt worden ist, sondern wir haben das gemacht, damit wir endlich einmal ein bisschen eine Einigung erreichen. Aber ich glaube, wir kriegen es nicht hin.
GR Ch. Brändli: SR Zülle, ein bisschen? Nein, es ist nicht ein bisschen. Ich verschone euch, ich habe es im November schon gemacht, eure Medienmitteilung vom Gesamtstadtrat noch einmal vorzulesen. Wenn ihr es nicht mehr wisst, müsst ihr sie halt noch einmal lesen, was ihr da geschrieben habt, vor allem in den letzten zwei Zeilen. Dann steht das in vollem Gegensatz zu dem, was du jetzt gesagt hast.
GR Schulthess: Seien wir ehrlich. Worum geht es dem Stadtrat bei diesem Marschhalt? Stand jetzt wird er keine Abstimmung mehr gewinnen, Löwenstrasse, Hauptstrasse Nord usw., weil die Leute da draussen ziemlich sauer sind. Und wenn ihr nicht herausfindet, was die Leute sauer macht, dann wird viel Opposition entstehen und ihr werdet weiterhin keine Projekte mehr gewinnen. Denn das, was bisher war, war noch wenig Opposition. Aber jetzt sind täglich Leute stinksauer, weil sie nicht fahren können. Am Schluss ist es ganz einfach, wir haben es schon sieben Mal diskutiert. Wenn ihr Parkplätze entfernt, werdet ihr die Leute gegen euch haben und wenn ihr alles begrünt und verengt, werdet ihr die Leute gegen euch haben. Ihr könnt in Dutzenden Protokollen dasselbe lesen, ich möchte da nicht länger werden. Wenn ihr gewinnen wollt, müsst ihr auf die Leute hören, sonst werdet ihr für solche Strassenprojekte keine Mehrheit mehr finden.
STP Niederberger: Ich glaube, wir können jetzt wirklich auf diese Diskussion verzichten. Wir nehmen die Sachen selbstverständlich mit, wir werden das im Stadtrat natürlich nachbesprechen. Den Dialog

mit der Bevölkerung hatten wir eigentlich genau deshalb geplant. Man kann jetzt sagen, wir haben es falsch angepackt, wir hätten vielleicht zuerst mit den Leuten sprechen sollen und dann eine Broschüre machen. Aber wir wollten einfach einmal eine Diskussionsgrundlage haben. Den Dialog wollten wir machen, wir wollten sogar in alle Quartiere hinausgehen und mit den Leuten sprechen. Wir werden jetzt miteinander das weitere Vorgehen festlegen. Ich könnte mir auch vorstellen, eine Spezialkommission zu machen und in dieser Spezialkommission nochmals mit den Basics anzufangen, um aufzuzeigen, was es schon alles gibt, damit wir mit einem solchen Verfahren dann eine gemeinsame Basis bekommen, damit man in die Zukunft gehen kann. Aber wir müssen das jetzt auch erst setzen lassen und werden selbstverständlich wieder orientieren und einen Vorschlag machen, wie das weitere Vorgehen ist.
GR Wittgen: Ich habe das Gefühl, die gegenseitige Enttäuschung heute Abend ist, weil wir auf verschiedenen Ebenen sprechen. Unsere Erwartung war, wir wollen hören, was der Stadtrat sich über legt hat über alles hinweg, mit allen Konzepten und mit den Details. Und ein Punkt aus dieser Diskussion ist, wir müssen die Bevölkerung besser informieren, zum Beispiel mit einer Broschüre. Das wäre eine Art und Weise gewesen. Es spricht nichts dagegen, dass man diese Broschüre anschaut, aber das können wir gern in einer BU oder so machen. Aber ich glaube, wir hätten uns die übergeordnete Diskussion und vor allem das Fazit daraus gewünscht. Vielleicht könnte man das aufheben, indem man es noch einmal traktandiert und ihr uns über die gesamten Überlegungen inklusive Massnahmen informiert. Und wenn eine Massnahme eilt, kann man sie in der Kommission ja trotzdem schon vorziehen.

Verschiedenes

17. Schriftliche Anfrage zu Microsofts gestohlener Master-Key und sind die kompletten Office365 und Kommunikationsdaten der Stadt Kreuzlingen und Ihrer Einwohner im Internet verfügbar? / Beantwortung

Die Protokollführung: Die Beantwortung lag der Einladung bei. Eine Diskussion findet nicht statt.

18. Schriftliche Anfrage zum Thema Verkehr und Baustellen in der Stadt Kreuzlingen / Beantwortung

Die Protokollführung: Die Beantwortung lag der Einladung bei. Eine Diskussion findet nicht statt.

19. Verschiedenes

19.1 Motion Sicherheit der Kreuzlinger Einwohner steht über Bedürfnissen des Bundes - Schliessung des Bundesasylzentrums Kreuzlingen / Eingang

Der Ratspräsident: Es ist am 29. Februar 2024 per E-Mail folgende Motion von Georg Schulthess (Aufrecht Schweiz) eingegangen " Sicherheit der Kreuzlinger Einwohner steht über Bedürfnissen des Bundes – Schliessung des Bundesasylzentrums Kreuzlingen". Diese Motion wird per Datum von heute an den Stadtrat überwiesen. (Protokoll Beilage 1)

19.2 Postulat Befreiung der Kreuzlinger Mobilität von Hindernisparcours und Minigolfbahnen, von Fahrverboten und Einbahnstrassen / Eingang

Der Ratspräsident: Es ist am 29. Februar 2024 per E-Mail folgendes Postulat von Georg Schulthess (Aufrecht Schweiz) eingegangen "Befreiung der Kreuzlinger Mobilität von Hindernisparcours und Minigolfbahnen, von Fahrverboten und Einbahnstrassen ". Dieses Postulat wird per Datum von heute an den Stadtrat überwiesen. (Protokoll Beilage 2)

19.3 Schriftliche Anfrage zum Betrieb von Erdgastankstellen durch Energie Kreuzlingen in der Stadt Kreuzlingen / Eingang

Der Ratspräsident: Es ist am 13. März 2024 per E-Mail folgende Schriftliche Anfrage von Georg Schulthess (Aufrecht Schweiz) eingegangen "Betrieb von Erdgastankstellen durch Energie Kreuzlingen in der Stadt Kreuzlingen". Diese Anfrage wird per Datum von heute an den Stadtrat überwiesen. (Protokoll Beilage 3)

19.4 Motion zur Ergänzung von Art. 11 des Reglements über die Delegation von verkehrs- und ordnungsdienstlichen Aufgaben sowie die Videoüberwachung (Sicherheitsreglement) der Stadt Kreuzlingen / Eingang

Der Ratspräsident: Es ist folgende Motion von Barbara Hummel (Fraktion SVP) eingegangen "Motion zur Ergänzung von Art. 11 des Reglements über die Delegation von verkehrs- und ordnungsdienstlichen Aufgaben sowie die Videoüberwachung (Sicherheitsreglement) der Stadt Kreuzlingen". Diese Anfrage wird per Datum von heute an den Stadtrat überwiesen. (Protokoll Beilage 4)

19.5 Schriftliche Anfrage zum Rückbau der Schrankenanlage beim Parkplatz Hörnli / Eingang

Der Ratspräsident: Es ist eine Schriftliche Anfrage von Ivan Semeraro (Fraktion SVP) eingegangen zum Rückbau der Schrankenanlage beim Parkplatz Hörnli. Diese Anfrage wird per Datum von heute an den Stadtrat überwiesen. (Protokoll Beilage 5)

19.6 Schriftliche Anfrage zur Homepage der Stadt Kreuzlingen / Eingang

Der Ratspräsident: Es ist eine Schriftliche Anfrage von Séverine Schindler (Fraktion SVP) eingegangen zur Homepage der Stadt Kreuzlingen. Diese Anfrage wird per Datum von heute an den Stadtrat überwiesen. (Protokoll Beilage 6)

19.7 Postulat Kriminalität in Kreuzlingen senken / Eingang

Der Ratspräsident: Es ist folgendes Postulat von Judith Ricklin (Fraktion SVP) eingegangen "Kriminalität in Kreuzlingen senken". Dieses Postulat wird per Datum von heute an den Stadtrat überwiesen. (Protokoll Beilage 7)

19.8 Terminplan Vernehmlassungsverfahren, Abstimmungen und Liegenschaftenportfolio

GR Ch. Brändli: Die Fraktionen haben vom Stadtrat ein Schreiben erhalten bezüglich Vernehmlassungsverfahren, Terminplan Abstimmungen und Liegenschaftenportfolio. Da habt ihr uns für Rückmeldungen einen Termin Ende März gesetzt. Meine Frage ist, ob ihr uns nicht Zeit bis Ende April geben könntet oder noch lieber bis Ende Mai. Wir haben heute auch noch viele Sachen gehört, wir haben es zwar in den Fraktionen besprochen, aber wir müssen zuerst einen Entwurf machen und diesen in der nächsten Fraktionssitzung besprechen. Das ist erst am 29. April. Ich weiss nicht, wie es die anderen Fraktionen haben, vielleicht seid ihr viel schneller als wir. Wir hatten ein bisschen andere Themen Vordergrund. Daher die Frage, ob es möglich ist oder nicht.
STP Niederberger: Wenn das von den Fraktionen so gewünscht ist, kann man diesen Termin selbstverständlich verlängern bis Ende April oder Ende Mai.
GR Ch. Brändli: Dann darf ich annehmen, dass bis Ende Mai in Ordnung ist.

19.9 Anti-Rassismus Woche im Apollo

GR Salzmann: Derzeit läuft ja die Anti-Rassismus-Woche. Mit welchem Beitrag subventioniert die Stadt diese Aktion? Und unter welchem Budgetposten läuft das? Beabsichtigt die Stadt, dies auf jährlich wiederkehrende Leistungen umzustellen oder ist das eine einmalige Leistung? Wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht? Alt-Stadträtin Dorena Raggenbass hat mit der Eröffnung eines weiteren Kulturzentrums in der Stadt, dem Apollo, hier drin versprochen, dass es keinerlei Subventionen erhalten wird, weil wir ja schon genügend Kulturfläche haben, namentlich im Kult-X oder im Trösch. Nun stelle ich fest, dass das Apollo an dieser mutmasslich von Steuergeldern subventionierten Anti-Rassismus-Woche beteiligt ist und dass es mindestens auch einen Workshop von der Stadt gibt zum Thema Stadthaus in diesem Apollo, obwohl ja genügend öffentliche Räume zur Verfügung stehen. Wie lässt sich das mit der Zusicherung der damaligen Stadträtin Dorena Raggenbass in Einklang bringen? Oder anders formuliert: Gibt es seitens Stadtrats eine neue Politik hinsichtlich Apollo?
SR Moos: Vielen Dank für diese Fragen und die Gelegenheit, zu diesem Thema Klarheit und Transparenz zu schaffen. Die Stadt Kreuzlingen betreibt eine von gesamthaft acht regionalen Fachstellen bzw. Kompetenzzentren Integration im Kanton Thurgau und bietet ihre Dienstleistungen den Gemeinden Altnau, Bottighofen, Ermatingen, Güttingen, Gottlieben, Kemmental, Langrickenbach, Lengwil, Münsterlingen, Tägerwilen und Wäldi an. Die gesetzliche Grundlage bildet unter anderem eine Leistungsvereinbarung zwischen den Kanton Thurgau und der Stadt Kreuzlingen. Das Kompetenzzentrum Integration der Stadt Kreuzlingen ist die Anlaufstelle für Menschen aus der Migrationsbevölkerung, Gemeinden und Organisationen. Das Kompetenzzentrum Integration koordiniert das bestehende spezifische Angebot zur Integrationsförderung und initiiert und unterstützt die Realisierung von Integrationsprojekten sowie Informationsvermittlung in- und ausserhalb der Stadtverwaltung. Wir engagieren uns für ein solidarisches und vielfältiges Zusammenleben auf Basis Verständnis und Respekt, eben eine Stadt für alle.
Das Gesamtbudget dieser Fachstelle beträgt CHF 125'400, wovon CHF 62’700 von Bund und Kanton finanziert werden. Die Regionalplanungsgruppe steuert zusätzlich CHF 8'000 bei, der Beitrag der Stadt Kreuzlingen beläuft sich auf CHF 54'700. Für den Bereich Beratung und Information sind rund CHF 50’000 vorgesehen. Weitere rund CHF 19’000 sind für den Bereich Öffentlichkeitsarbeit vorgesehen. Für die Aktionstage gegen Rassismus sind rund CHF 10’000 budgetiert und werden nach Projektabschluss dem Konto Integrationsmassnahmen 5460.3636.04 belastet. Insgesamt finden sieben Veranstaltungen statt. Die Stadt koordiniert diese nur und organisiert einzig die Graffitiverschönerung einer städtischen Liegenschaft an der Marktstrasse 6. Aus Gründen der Prävention, Information und Integration werden wir auch im kommenden Jahr teilnehmen. Bereits haben mehrere interessierte Mitwirkende ihr Interesse für das kommende Jahr angemeldet. Diese Massnahme ist ein Teil des Massnahmenkatalogs, der Bestandteil dieser Leistungsvereinbarung ist, die wir mit dem Kanton abgeschlossen haben und vom Kanton schlussendlich auch abgesegnet wird. Der Stadtrat wurde an einer der letzten Gemeinderatssitzungen aufgefordert, vermehrt das lokale Gewerbe zu unterstützen. Genau das macht mein Departement. Und das nicht erst seit der letzten Gemeinderatssitzung, in dem beispielhaft auch Veranstaltungen mit privat geführten Kulturbetrieben durchgeführt werden. Das Apollo erhält nach wie vor keine Betriebs- und Sanierungsbeiträge von der Stadt Kreuzlingen. Die Stadt ist diesbezüglich auch nie angefragt worden.
STP Niederberger: Ich möchte dazu noch eine Ergänzung machen. Letzten Donnerstag und heute hatten wir eine zweitägige Jury. Wir haben den Wettbewerb Stadthaus resp. Sanierung und Erweiterung städtische Verwaltungsliegenschaften am Standort Marktstrasse juriert. Damit man so einen Wettbewerb jurieren kann, braucht es gewisse Voraussetzungen. Ich brauche einen grossen Saal, denn da sind 30 Leute dabei. Zusätzlich müssen Stellwände aufgestellt werden, damit die Pläne gelesen werden können. Weiter muss dieser Raum eine Diskretion resp. Vertraulichkeit haben. Wir befinden uns hier in einem Verfahren, deshalb müssen wir in einem Raum sein, wo nicht einfach andere Architekten hereinschauen können. Hier haben wir diese Vertraulichkeit, die wir ebenfalls gewährleisten müssen.

Selbstverständlich ist der Saal hier im Rathaus der bevorzugte Raum. Den ersten Jurytag hatten wir hier. Leider war dieser Saal heute besetzt, er wird auch nebst dem Gemeinderat intensiv genutzt, deshalb haben wir eine Alternative gesucht. Ihr könnt euch vorstellen, dass das nicht ganz einfach ist, in dieser Grösse mit dieser Diskretion einen Saal zu finden. Deshalb konnten wir das im Apollo machen. Gestern mussten wir durch Mitarbeitende des Werkhofs alle Stellwände holen und ins Apollo bringen lassen, heute mussten wir alles wieder zurückbauen. Das ist mit einem gewissen Aufwand verbunden, den wir eigentlich nicht unbedingt suchen. Aber das hat uns dazu gezwungen, diese Jurierung im Apollo zu machen, was für den Jurytag ein ausgezeichneter Ort war. Ich bin auch überzeugt, dass GR Salzmann den Unterschied zwischen einer Subventionierung und einer Miete kennt. Wir haben hier nur gemietet und es wird auch weiterhin beim Apollo nichts subventioniert.
GR Schulthess: Ich hätte für den Stadtrat noch eine Empfehlung für aktive Bekämpfung von Rassismus. Man könnte die Sicherheitsprobleme, die in der Bundesasylempfangsstelle sind, ernst nehmen, statt sie als neue Normalität zu bezeichnen und statt die Marktstrasse 6 mit Graffiti zu besprayen.
Der Ratspräsident: Dann schliesse ich diese Sitzung, wünsche frohe und hoffentlich schöne Ostern denen, die Ferien haben, wünsche ich ganz schöne Ferien und bis hoffentlich im Mai.

Sitzungsende: 21.35 Uhr

Beilagen

1. Motion Sicherheit der Kreuzlinger Einwohner steht über Bedürfnissen des Bundes - Schliessung des Bundesasylzentrums Kreuzlingen
2. Postulat Befreiung der Kreuzlinger Mobilität von Hindernisparcours und Minigolfbahnen, von Fahrverboten und Einbahnstrassen
3. Schriftliche Anfrage zum Betrieb von Erdgastankstellen durch Energie Kreuzlingen in der Stadt Kreuzlingen
4. Motion zur Ergänzung von Art. 11 des Reglements über die Delegation von verkehrs- und ordnungsdienstlichen Aufgaben sowie die Videoüberwachung (Sicherheitsreglement) der Stadt Kreuzlingen
5. Schriftliche Anfrage zum Rückbau der Schrankenanlage beim Parkplatz Hörnli
6. Schriftliche Anfrage zur Homepage der Stadt Kreuzlingen
7. Postulat Kriminalität in Kreuzlingen senken

Geht an

- Mitglieder des Gemeinderats
- Adressaten gemäss besonderem Verteiler

Für die Richtigkeit:

Der Gemeinderatspräsident	Der Sekretär
Der Vizepräsident	Der Stimmenzähler

GR Georg Schulthess
Romanshornerstrasse 134
8280 Kreuzlingen
georg.schulthess@ziil.ch

29. Februar 2024

Motion

Sicherheit der Kreuzlinger Einwohner steht über Bedürfnissen des Bundes – Schliessung des Bundesasylzentrums Kreuzlingen

Sehr geehrter Herr Präsident

Ich reiche Ihnen gestützt auf Art. 46 der derzeit gültigen Geschäftsordnung des Gemeinderates zuhanden des Stadtrates folgende Motion ein:

Begründung

Kreuzlingen hat mit der Beherbergung des Bundesasylzentrums während vieler Jahre Grosses geleistet und viel ertragen.
Das Zentrum ist in den letzten Jahren immer grösser geworden und die Last für die Bevölkerung ist mitangestiegen. Verschwundene Personen, Gewalt, Drogen, Ausweitung der Probleme auf umliegende Häuser, Bahnhöfe und Kriminalität hat nun ein Rekord-Ausmass erreicht, das grössere Teile der Bevölkerung nicht mehr bereit sind mitzu(er)tragen.

Andere Gemeinden sollen diese Last übernehmen oder der Bund seine Asylpolitik in den Griff bekommen. Ohne Druck der Bevölkerung und aus der Kreuzlinger-Politik scheint das nicht möglich.

Kreuzlinger wollen ...
... ihre Jugendlichen nachts wieder auf die Strassen gehen lassen.
... keine ständigen Autoeinbrüche, Autodiebstähle, Ladendiebstähle erleben
... kein Heimwegtelefon benötigen, sich auch nachts wohlfühlen in ihrer Stadt

Der Stadtrat wird beauftragt einen Beschlussentwurf zu den folgenden Gegenständen vorzulegen:

1) Schliessung des Bundesasylzentrums Kreuzlingen und Umwandeln/Freigeben der Liegenschaften zur gewerblichen Nutzung für Klein- und Kleinstbetriebe

2) Betrieb eines kleinen der gesetzlichen Notwendigkeit entsprechenden Asylheims wie in den meisten Schweizer Gemeinden.

Georg Schulthess

GR Georg Schulthess
Romanshornerstrasse 134
8280 Kreuzlingen
georg.schulthess@ziil.ch

26. Februar 2024

Postulat

Befreiung der Kreuzlinger Mobilität von Hindernisparcours und Minigolfbahnen, von Fahrverboten und Einbahnstrassen

Sehr geehrter Herr Präsident

Ich reiche Ihnen gestützt auf Art. 47 der derzeit gültigen Geschäftsordnung des Gemeinderates zuhanden des Stadtrates folgendes Postulat ein:

Begründung
Die bereits angespannte Verkehrssituation in der Stadt Kreuzlingen hat sich durch einige temporäre aber langfristige Baustellen weiter verschärft. Unabhängig davon werden dem Verkehrsfluss aus politischer Absicht technisch unsinnige und behindernde Bauten und Massnahmen in den Weg gelegt. Immer mehr Regeln und Verbote behindern die Bewegung der hier lebenden Menschen. Der Dichtestress durch Einschränkung der Bewegungsfreiheit ist damit auch hausgemacht.

Wer **A** den Umstand akzeptiert, dass die Bevölkerung auf gleichbleibender Siedlungsfläche immer weiter wächst, muss **B** akzeptieren, dass auch vor dem eigenen Haus im eigenen Quartier Mobilität grösser wird. **Die Komprimierung des Verkehrs auf überlastete Durchgangsachsen ist gescheitert.** Unfertige und nicht an die logische Weiterführung angeschlossene Strassen verhindern den Verkehrsfluss auch zwischen Nachbarn und im Kleinen.

Die Nutzung von privaten Automobilen ist Fakt, Realität und eine Veränderung mittelfristig nicht zu erwarten. Eine Welt voller Fussgänger und Fahrräder ist eine schöne Utopie. Es werden tonnenschwere Güter, grosse Warenmengen und busseweise Personen transportiert. Selbst gut ausgebauter ÖV löst das nicht.

Auch das vorliegende Postulat kann diese Situation nicht lösen, dazu muss in grösseren Dimensionen geplant werden, könnte jedoch eine kleine Entlastung und eine faire Verteilung der Mobilitätslasten herbeiführen.

Die von vielen Kreuzlinger Einwohnern ironisch als «gefährliche Minigolfbahn» bezeichnete Brückenstrasse ist Synonym für die verloren gegangene Vernunft im Strassenraum, der nun einmal für Automobile und Fahrräder und nicht für Fussgänger gebaut ist. Fussgänger begehen Bürgersteige und queren die Fahrbahnen auf Fussgängerstreifen.

Dazu bitte ich den Stadtrat den Erlass folgender Massnahmen zu prüfen und vorzunehmen:

1) Entfernen aller auf den Gemeindestrassen befindlichen Hindernisse wie Betonblöcke, Blumenkästen, «Berliner Kissen»/Hindernisschwellen, gelbe Nichtbefahren-Streifen, als Hindernisse platzierte Strassenlaternen, Blumenrabatten, Steingärten, Verkehrszeichen, Bäume auf der Fahrbahn, fahrbahnverengende Verkehrsinseln, Plastikpfosten, Metallpfosten.

2) Bei Hindernissen auf kantonalen Strassen die Verantwortlichen des Kantons anzuhalten, die Kantonalen Strassen ebenfalls von obengenannten Hindernissen zu befreien.

3) Bau von Unterführungen Promenadenstrasse, Freiestrasse, Schwimmbadstrasse an Maurerstrasse (Zufahrt Wertstoffhof von zweiter Seite, Zufahrt Schwimmbad Hörnli von weiterer Seite).

4) Den Bau von Busbuchten damit der Bus während des Ein- und Aussteigens keine Behinderung des Verkehrsflusses ist. Der Bus ist NICHT *der natürliche Pulkführer* sondern der erzwungene, denn er ist langsamer als Privatfahrzeuge.

5) Den Kanton Thurgau anzuhalten, die Freigabe und Umkennzeichnung der Busspur Seetalstrasse 90 (Lidl Ost) bis an den Zihl-Kreisel für Autos zum besseren Verkehrsfluss durchzuführen.

6) Aufhebung der Verengung an der Seetalstrasse Höhe Seefeldstrasse 10, wo durch plötzlich endenden Veloweg Velofahrer gefährlicherweise als Behinderung des Durchgangverkehrs missbraucht werden.

7) Die Versetzung verkehrsbehindernder, sich auf der Fahrbahn befindlicher Parkfelder in den Bereich des Gehsteiges.

8) Aufheben Lichtsignal Wasenstrasse/Hafenstrasse/Promenadenstrasse bei der Tour de Suisse. (Ersatz durch Kreisverkehr).

9) Öffnen von künstlich gesperrten Strassenabschnitten, die dadurch Neben- und Quartierstrassen bleiben, jedoch für den lokalen Quartierverkehr wiederbefahrbar werden. Verbinden von unfertigen Strassenstücken. Beispielsweise Aufhebung der Sperrung Bottighoferstrasse, Aufhebung der Sperrung, Verbindung Steinröhrenstrasse mit der Chalchthorenstrasse, Verbreiterung der alten St. Gallerstrasse mit Durchgang Käsbachstrasse - Fichtenstrasse - Rothausstrasse, Anschluss Bottighoferstrasse an alte St. Gallerstrasse (durch Läubern), Wiederöffnung der Gaissbergstrasse, Anschluss Seefeldstrasse an Dammstrasse, Durchfahrt ganze Dammstrasse ermöglichen, Anschluss des Ostendes der Seetalstrasse an die Bottighofer Seestrasse, Verbindung Bottighoferstrasse 20 an Romanshornerstrasse 102, Verbindung der Püntenstrasse ab Sägenöschstrasse dem Friedhof entlang an die Alpstrasse, Anschluss des Felsenburgwegs an den Krebsbachweg, Anschluss der Konstanzerstrasse ab Socar Tankstelle an die Gottlieberstrasse, Anschluss Höhenstrasse an Bernrainstrasse, Anschluss Emmishoferzoll über die Strasse Gassa an den Zoll Gottlieberstrasse, Anschluss Marktweg durch Alcan Gelände an Konstanzerstrasse, Durchfahrt durch den Haselweg, Verbinden

Seminarstrasse mit Seestrasse, Anschluss Freudenbergstrasse an die Bernrainstrasse, Ausbau Leistungsfähigkeit Waldrainstrasse zum Anschluss Brunnenstrasse an Bergstrasse, Anschluss Kuhbrunnenstrasse an die Bernrainstrasse, Aufhebung Rechtsabbiegeverbot am Bahnhof, Ausbau der Bruneggstrasse zu einer Fahrstrasse, Anschluss Schlossweg an Graneggstrasse, Anschluss Büntweg an Lohstrasse, Anschluss Lohstrasse an Autobahnausfahrt Kreuzlingen-Süd und viele andere mehr.

Sicher, jeder ist sich selbst der Nächste, jeder will Mobilität aber bitte nicht vor der eigenen Haustür. Dem ist kommunikativ zu begegnen.

10) Prüfen der Aufhebung von Einbahnstrassen wo Begegnung von Automobilen möglich ist, allenfalls Verbreiterung solcher Strassen. Aufhebung von Fahrverboten.

11) Prüfen aller Verkehrszeichen und Entfernen von 20% aller Verkehrsschilder.

12) Aufheben von 30er Zonen und Hochsetzen der Geschwindigkeit auf 50 km/h, das Fahren einer der Situation angepassten Geschwindigkeit wieder der Eigenverantwortung der Autofahrer überlassen.

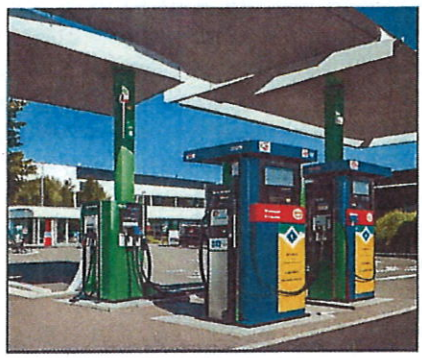
13) Verlegen des Busbahnhofes Bärenplatz an den Bahnhof Kreuzlingen bei Beibehaltung einer grösseren Haltestelle am Kopf des Dreispitzparkes.

Vielen Dank für eine zeitnahe Vorlage von Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs für die Kreuzlinger Einwohner.

Georg Schulthess

Strassen können breit und ohne Hindernisse und Schilder sein...

GR Georg Schulthess
Romanshornerstrasse 134
8280 Kreuzlingen
georg.schulthess@ziilimmo.ch



13. März 2024

Schriftliche Anfrage zu

Betrieb von Erdgastankstellen durch Energie Kreuzlingen in der Stadt Kreuzlingen

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 meinem Antrag in der Energie Kreuzlingen Budgetsitzung 2023 und der vom Ratspräsidenten Fabian Neuweiler widerrechtlich verhinderten Abstimmung über den Weiterbetrieb der Erdgastankstelle, der Zustimmung des zuständigen Stadtrates Beringer, dass ein Weiterbetrieb keinen Sinn macht, diese als Auslaufmodell bezeichnet, die Nennung eines Ausserbetriebnahmetermins jedoch verweigert hat, stellen sich untenstehende Fragen:

Zugehöriger Auszug aus dem Wort-Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 16. November 2023:

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 Schulthess: Dann streichen wir es aus dem Betriebskostenbereich, wo es gar nicht so genau aufgegliedert 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 Fabian Neuweiler: 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 Fabian Neuweiler: 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.

Dazu bitte ich den Stadtrat folgende Fragen zu beantworten:

1) Auf welcher Rechtsgrundlage betreibt Energie Kreuzlingen eine Tankstelle? Gehört der Betrieb einer Erdgastankstelle zu den Aufgaben von Energie Kreuzlingen?

2) Wieviele Fahrzeuge betreibt die Stadt Kreuzlingen / Energie Kreuzlingen mit Erdgas?

3) Anteile Städtische / Nichtstädtische (fremde) Fahrzeuge?

4) Wie haben sich die Abgabemengen in den letzten 3 Jahren verändert?

5) Auf welchem Konto sind die Aufwände/Betriebskosten für die Erdgastankstelle verbucht und wie hoch sind diese?

6) Wie hat sich der Aufwand für den Betrieb der Erdgastankstelle in den letzten 5 Jahren entwickelt?

7) Wie beurteilt Energie Kreuzlingen im Rückblick die getätigten Werbemassnahmen bei denen man der Bevölkerung geraten hat auf erdgasbetriebene Fahrzeuge umzusteigen?

9) Hält der Stadtrat die Vorgehensweise des Ratspräsidenten Fabian Neuweiler für konform mit der Geschäftsordnung des Gemeinderates, zu entscheiden, dass über einen Antrag nicht abgestimmt werden kann, wenn kein Konto genannt ist, beabsichtigt der Stadtrat in Zukunft Budgetposten die er nicht zur Diskussion stellen will, nicht als Konto auszuweisen damit der Gemeinderat dazu kein Streichungsantrag stellen kann?

8) Wird der Stadtrat die Erdgastankstelle aus dem Energie Kreuzlingen Budget 2025 entfernen?

Vielen Dank für eine zeitnahe Beantwortung dieser Fragestellungen vor Budget Energie Kreuzlingen 2025.

Gemeinderat Georg Schulthess

SCHWEIZER QUALITÄT
SVP
Die Partei des Mittelstandes

Motion (gestützt auf Art. 46 Geschäftsreglement Gemeinderat Kreuzlingen)

zur Ergänzung von Art. 11 des Reglements über die Delegation von verkehrs- und ordnungsdienstlichen Aufgaben sowie die Videoüberwachung (Sicherheitsreglement) der Stadt Kreuzlingen

Der Stadtrat wird beauftragt:

> Art. 11 des Reglements über die Delegation von verkehrs- und ordnungsdienstlichen Aufgaben sowie die Videoüberwachung (Sicherheitsreglement) der Stadt Kreuzlingen mit einem zweiten Absatz dahingehend zu ergänzen, **dass die Gewichtung der Qualitäts-Kriterien insgesamt 60% nicht unterschreiten darf**.

Begründung

Die Stadt Kreuzlingen untersteht dem öffentlichen Vergaberecht. Dieses schreibt im Grundsatz vor, dass das **wirtschaftlich vorteilhafteste Angebot** den Zuschlag erhalten soll. Vor der Revision des öffentlichen Vergaberechtes sprach man noch vom wirtschaftlich **günstigsten** Angebot. Das war und ist sicher sinnvoll, wenn es um die Anschaffung von Geräten, etc. geht. Die Anpassung der Definition zeigt, dass auch die Qualitätskriterien einen höheren Stellenwert erhalten haben. Bei Sicherheitsleistungen sollte die Qualität einen hohen Stellenwert einnehmen. Der Leitfaden zur Beschaffung von Gesamtleistungen der KBOB sieht zum Beispiel für durchschnittliche Anforderungen eine Gewichtung der Preiskriterien von 40 – 60% und bei spezialisierten Anforderungen von 30 – 40% vor. Walder Wyss Rechtsanwälte sieht die Grenzwerte der Gewichtung bei dem Preis bei einfachen Anforderungen zwischen 50 – 70%, bei «mittel» zwischen 30 – 50% und bei «hoch» zwischen 20 – 40%.

Sicherheitsdienstleistungen sind alles andere als standardisierte oder einfache Leistungsanforderungen. Selbst bei einer **durchschnittlichen Anforderung** können die **Qualitätskriterien** gemäss Walder Wyss gesamthaft mit **maximal 70%** gewichtet werden und bei **hohen Anforderungen** mit maximal **80%**.

Ein Sicherheitsdienst muss in der Lage sein, auch in kritischen Situationen für Ruhe und Ordnung zu sorgen. Die Mitarbeitenden müssen in der Lage sein, die Situation richtig zu beurteilen und entsprechend zu reagieren, sei es, eine Eskalation zu verhindern, vermittelnd einzugreifen oder allenfalls bedrohte Personen wirksam zu schützen. Für diese Aufgaben können nur Personen in Frage kommen, welche über eine gute Ausbildung, grosse Erfahrung und Einfühlungsvermögen verfügen. Deshalb sollte zum Beispiel der Aus- und Weiterbildung

der Mitarbeitenden (ein klassisches Qualitätskriterium) ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Auch die Erfahrung des ganzen Teams spielt eine grosse Rolle. Deshalb ist es auch unerlässlich, sowohl Referenzen als auch eigene Erfahrungen als weiteres Qualitätsmerkmal entsprechend hoch zu gewichten.

Die Sicherheit der Bevölkerung muss einen sehr hohen Stellenwert einnehmen und deshalb höchstmögliche Priorität geniessen.

26. Januar 2023

GR Barbara Hummel, Erstunterzeichnerin

Weitere Gemeinderäte

Name	Vorname	Unterschrift
Semeraro	Ivan	
Gremlich	Hansjörg	
Ricklin	Judith	
Keller	Nico	
Schindler	Séverine	
Neuweiler	Fabian	
Herzog	Irene	
Ribezzi Fabrizi		
Rüegg Markus		
Brändli	Christian	
Brändli	Ana	
Salzmann	Alexander	
[illegible]	Thomas	
Plüer	Thomas	

Name	Vorname	Unterschrift
Knöpfli	René	

SCHWEIZER QUALITÄT
SVP
Die Partei des Mittelstandes
Ortspartei Kreuzlingen

Schriftliche Anfrage der SVP Fraktion zum Rückbau der Schrankenanlage beim Parkplatz Hörnli

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident

Sehr geehrte Stadträte

Der Parkplatz für das Schwimmbad Hörnli wurde 2017-2018 umfassend saniert. Die Sanierung beinhaltete eine Parkplatzbewirtschaftung mittels einer Schrankenanlage. Am 07. März war in den Kreuzlinger Nachrichten zu lesen, dass die Schrankenanlage noch im Verlaufe des Monats zurückgebaut werden soll.

Für die SVP Fraktion stellen sich in diesem Zusammenhang folgende Fragen:

1. Wie teuer war das Erstellen der Parkierungsanlage inklusive Schranke, Parkautomaten, zusätzliche Überdachungen der Parkautomaten. Anpassung der IT im Hörnli und Ordnungsdienst sowie aller Peripheriegeräten und Anlagen?

2. Wie hoch waren die Kosten des Ordnungsdiensts? Der Ordnungsdienst war fast täglich vor Ort um die Störungen der Anlage zu beheben.

3. Wie hoch waren die Kosten der Firma Falco? Die Firma Falco wurde beauftragt nachdem der Ordnungsdienst einen neuen Leiter für den Ordnungsdienst erhalten hat.

4. Wie teuer war der Kauf und die Installation von zwei Kameras, die Verlegung der Leitungen, das Setzen von zwei Masten, das Erstellen und Inbetriebnehmen von Aufzeichnungs- und Speichergeräten im Büro des Ordnungsdienstes?

5. Wie teuer ist der Unterhalt und die Bewirtschaftung der gesamten Parkierungsanlage pro Jahr?

6. Kann die Schrankenanlage weiterverkauft werden? Wenn ja, zu welchem Preis?

7. Aus welchem Grund hat man sich damals für eine Bewirtschaftung mittels einer Schrankenanlage entschieden und nicht von Anfang an auf Parkuhren gesetzt?

8. Wie viel kosten die neuen Anlagen inklusive Installation?

Für die SVP Fraktion

I. Sem

Ivan Semeraro

SVP Kreuzlingen · Postfach 2115 · 8280 Kreuzlingen · www.svpkreuzlingen.ch · info@svpkreuzlingen.ch

SCHWEIZER QUALITÄT
SVP
Die Partei des Mittelstandes
Ortspartei Kreuzlingen

Schriftliche Anfrage der SVP Fraktion zur Homepage der Stadt Kreuzlingen

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Sehr geehrte Stadträte

Eine Homepage ist in der heutigen Zeit eine Visitenkarte. Sie repräsentiert zum einen die Stadt nach aussen. Vor allem aber soll sie informativ sein und dem Bürger ermöglichen, schnell und unkompliziert, an Informationen zu kommen. Diese Kriterien erfüllt die Homepage der Stadt Kreuzlingen nach Meinung der SVP bei weitem nicht. Die Suchfunktion ist nach unserer Ansicht als absolut unbrauchbar zu qualifizieren. Auch der optische Auftritt ist unserer Meinung nicht optimal. Die Beschriftung der "Kacheln" auf der Startseite ist zum Teil, bei längeren Themen nur teilweise zu lesen.

Für die SVP Fraktion stellen sich in diesem Zusammenhang folgende Fragen:

1. Wie beurteilt der Stadtrat die Qualität der Homepage der Stadt Kreuzlingen?

2. Ist es technisch Möglich, dass die Suchfunktion so programmiert wird, dass diese auch tatsächlich brauchbare Suchresultate liefert?

3. Kann die Startseite so angepasst werden das alles auch wirklich zu lesen ist?

Für die SVP Fraktion

Séverine Schindler

SVP Kreuzlingen · Postfach 2115 · 8280 Kreuzlingen · www.svpkreuzlingen.ch · info@svpkreuzlingen.ch

SCHWEIZER QUALITÄT
SVP
Die Partei des Mittelstandes

Postulat «Kriminalität in Kreuzlingen senken»

(gemäss Art. 47 Geschäftsreglement des Gemeinderates)

Begehren:

Der Stadtrat von Kreuzlingen wird gebeten zu prüfen, wie die Sicherheit in der Stadt Kreuzlingen erhöht bzw. die Kriminalität gesenkt werden kann.

Begründung:

Die Kriminalität ist in der ganzen Schweiz markant angestiegen. Kreuzlingen bekommt dies besonders zu spüren und leidet mittlerweile unter einer schweizweiten negativ behafteten Berühmtheit, da es in der Stadt regelmässig kriminelle Vorkommnisse gibt, über die entsprechend berichtet wird.

Dass vor allem junge Männer aus den Maghreb-Staaten einen grossen Anteil an der Kriminalität haben, ist kein Geheimnis. Auch die Kantonspolizei hält öffentlich fest, dass gewisse Vorkommnisse im Zusammenhang mit dem Bundesasylzentrum in Kreuzlingen stehen. Am 1. März 2024 war zudem in der Thurgauer Zeitung zu lesen, dass es rund 140 sicherheitsrelevante Ereignisse in den vergangenen rund vier Monaten und fast 70 polizeiliche Interventionen im Jahr 2023 im Bundesasylzentrum (BAZ) in Kreuzlingen gab.

Auch die Bevölkerung bekommt die zunehmende Kriminalität zu spüren. Hier ein Auszug der Vorfälle eines Jahres, die in den Medien Schlagzeilen machten.

23. Januar 2024: Ein Marokkaner klingelt bei einer 91-jährigen Frau an der Tür und als sie öffnet, raubt er sie aus. Wenige Minuten später versucht er die Türen von parkierten Autos zu öffnen. Einsatzkräfte der Regionalpolizei können ihn nach kurzer Flucht und trotz massiver Gegenwehr festnehmen.

5. Januar 2024: Acht minderjährige Asylsuchende rauben in Kreuzlingen einen jungen Tunesier aus und verletzen ihn. Die Kantonspolizei Thurgau hat bestätigt, dass alle mutmasslichen Täter Bewohner von Bundesasylzentren sind.

14. Dezember 2023: Zwei Männer klingeln um 20 Uhr bei einer Liegenschaft und fragen nach Wasser. Sie stehlen dem Bewohner im Eingangsbereich das Portemonnaie.

5. November 2023: Ein Schweizer überfällt eine Bäckerei.

11. Oktober 2023: Ein Marokkaner reisst einem 71-Jährigen eine Halskette vom Hals.

28. Juli 2023: Zwei Algerier brechen in ein Einfamilienhaus ein.

10. Juli 2023: Ein Tunesier wird nach einem Einschleichdiebstahl festgenommen.

09. Februar 2023: Zwei Algerier werden nach einem Einschleichdiebstahl festgenommen.

Dass der Stadtrat seine Arbeit dahin als erledigt sieht, indem er sagt «Das ist Sache der Kantonspolizei» oder «Wir leben seit 40 Jahren mit dieser Situation.» (Thurgauer Zeitung vom 02.03.24 und 01.03.2024) lässt durchblicken, wie inaktiv der Stadtrat unterwegs ist, um das, was die Bevölkerung enorm beschäftigt, zu verbessern. Die kriminelle Entwicklung in Kreuzlingen muss ernst genommen und entschlossener angegangen werden, damit sich die Situation verbessert, bevor sie irgendwann eskaliert (siehe Städte in Deutschland und Schweden).

Die Unterzeichnenden möchten, dass die Stadt Kreuzlingen ein klares Zeichen setzt und sämtliche Möglichkeiten prüft/ausschöpft, damit allen, die in Kreuzlingen unterwegs sind, nicht nur ein subjektives Sicherheitsgefühl vermittelt wird, sondern hier (möglichst) niemand mehr Opfer einer kriminellen Straftat wird.

Kreuzlingen, 04.03.2024

GR Judith Ricklin, Erstunterzeichnende

Parlamentarischer Vorstoss - Unterschriftenblatt

Postulat: Kriminalität in Kreuzlingen senken

Vorstösser / Vorstösserin

Ricklin Judith

Name Vorname | Unterschrift

Mitunterzeichner / Mitunterzeichnerin

Brändli Ana | A. Brändli
Name Vorname | Unterschrift

Salzmann Alexander | A. Salz
Name Vorname | Unterschrift

Schulthess Georg
Name Vorname | Unterschrift

Knöpfli René
Name Vorname | Unterschrift

Name Vorname | Unterschrift

Name Vorname | Unterschrift

Name Vorname | Unterschrift

Name Vorname | Unterschrift

Name Vorname | Unterschrift

Name Vorname | Unterschrift

Parlamentarischer Vorstoss - Unterschriftenblatt

Postulat: Kriminalität in Kreuzlingen senken

Vorstösser / Vorstösserin

Name Vorname	Unterschrift
Ricklin Judith	

Mitunterzeichner / Mitunterzeichnerin

Name Vorname	Unterschrift
Keller Nico	
Schindler Séverine	
Neuweiler Fabian	
Herzog Irene	
Hummel Barbara	
Semeraro Ivan	
Gremlich Hansjörg	
Ribezzi Fabrizio	
Rüegger Markus	
Brändli Christian	