

Beantwortung

Sperrfrist für alle Medien
Veröffentlichung erst nach der Medienkonferenz zur Gemeinderatssitzung

Motion Langfristige Verkehrsentlastung von Kreuzlingen – "Kreuzlinger-Kolonnaden" – Bau eines querenden Viadukts auf Kreuzlinger Boden

Am 2. Mai 2024 reichte Gemeinderat Georg Schulthess, Aufrecht Schweiz, die Motion Langfristige Verkehrsentlastung von Kreuzlingen – "Kreuzlinger-Kolonnaden" – Bau eines querenden Viadukts auf Kreuzlinger Boden ein (Beilage 1). Diese wurde in der Gemeinderatssitzung am 4. Juli 2024 begründet (Beilage 2).

Der Stadtrat beantwortet die Motion wie folgt:

Auf den ersten Blick sieht die Vision eines querenden Viadukts als langfristige Verkehrsentlastung von Kreuzlingen vielversprechend aus. Wer wünscht es sich nicht, dass sämtliche Verkehrsprobleme in Kreuzlingen ein für alle Mal gelöst werden, dabei kein Kultur- und Landwirtschaftsland geopfert werden muss, zusätzliche Grünflächen geschaffen werden, die Trennwirkung der Strasse zwischen Stadt und See aufgehoben wird, Strassen wie die Seetalstrasse sogar zurückgebaut werden können, eine neue Bahnhaltstelle entsteht, der Doppelspurausbau der Bahn durch Kreuzlingen umgesetzt ist und wir eine querende Veloschnellroute auf dem Viadukt und gleichzeitig eine touristische Attraktion mit Gewerbe und Restaurants erhalten. Falls all diese Vorteile die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler von Kreuzlingen und Bottighofen nur CHF 450 bis 500 Mio. kosten würden, wäre dies aus Sicht des Stadtrats durchaus eine mögliche Variante, die genauer geprüft werden müsste.

Bei näherer Betrachtung kommt man schnell zum Schluss, dass dieses Projekt weder umsetzbar noch mehrheitsfähig sein kann. Ebenfalls sind die Forderungen der Motion unrealistisch und nicht umsetzbar:

- Verglichen mit anderen ähnlichen Projekten und Vergleichswerten werden die vom Motionsnär berechneten Kosten von CHF 450 bis 500 Mio. bei weitem nicht ausreichen, insbesondere wenn das Bahntrasse zusätzlich unter den Boden verlegt werden soll.
- Eines der Ziele des Motionärs ist es, dass die Stadt Kreuzlingen das Verkehrsproblem, unabhängig vom Kanton, selbst lösen kann. Dies ist jedoch nicht der Fall. Einerseits müsste die Gemeinde Bottighofen ebenfalls mit ins Boot geholt werden und einen namhaften Betrag beisteuern, und andererseits wäre die SBB ein matchentscheidender Partner. Ein solches Projekt zeitnah mit der SBB umzusetzen, ist aufgrund der erforderlichen Vorlaufzeiten der SBB unmöglich, zumal das Projekt beim STEP 2035 (Ausbauschritt) nicht berücksichtigt ist und voraussichtlich frühestens in den Ausbauschritt 2050 aufgenommen werden könnte.

- Auch wenn davon ausgegangen wird, dass die Tieferlegung des Bahntrasses sowie der erwähnte Doppelspurausbau von der SBB übernommen würden, reichten die sehr grob ermittelten Kosten von CHF 450 bis 500 Mio. bei weitem nicht aus.
- Aufgrund des vorhandenen Baugrundes (teilweise Seekreide) würde ein unterirdisches Bahntrasse die Kosten derart in die Höhen treiben, sodass ein solches Projekt nicht realisiert werden kann.
- Die städtebauliche Trennwirkung könnte mit dem durchgehenden Viadukt – je nach Ausgestaltung – zumindest zwischen Gleisdreieck und Hörnli gegenüber dem heutigen Zustand sogar noch zunehmen.
- Die Forderungen des Motionärs, den Baustart vor dem Jahr 2028 zu terminieren und für das Projekt eine chinesische Baufirma zu beauftragen, sind absurd. Eine Vergabe an eine chinesische Baufirma wäre zudem äussert gewerbefeindlich. Zudem müsste sich auch eine chinesische Baufirma aufgrund des Entsendegesetzes an die Arbeits- und Lohnbedingungen in der Schweiz halten, sodass zum Glück die Rechtsgrundlage für eine Vergabe an eine chinesische Billigfirma nicht vorhanden ist.
- Ein Projekt dieser Dimension ohne vorherigen Planungskredit im Rahmen der bestehenden Ressourcen zu planen, ist nicht möglich und komplett realitätsfremd.

Fazit

Als langfristige Vision vermag das grobskizzierte Projekt seine Berechtigung haben, mit den geforderten Randbedingungen und Vorstellungen ist es jedoch nicht umsetzbar. Die Vision, den Durchgangsverkehr mit einer Tunnellösung aus der Stadt zu verbannen, erachtet der Stadtrat aus heutiger Sicht als nicht realistisch, insbesondere aus Kosten-/Nutzenüberlegungen. Unter anderen Randbedingungen könnte eine solche Idee grundsätzlich als langfristige Vision genauer geprüft werden. Es ist jedoch ein Irrglaube, dass ein solches Projekt schneller und einfacher als die BTS/OLS realisiert werden könnte.

Falls trotzdem ein grundsätzlicher Wunsch nach einer solchen Lösung bestünde, müsste zuerst ein Planungskredit für eine grobe Machbarkeitsstudie genehmigt werden, um zu prüfen, ob eine solche Lösung überhaupt realisierbar ist und mit welchen Kosten zu rechnen wäre. Eine seriöse Machbarkeitsstudie hätte wohl Kosten von mehreren hunderttausend Franken zur Folge.

Das Vorgehen könnte analog der Stadt Rapperswil sein, wo seit rund 40 Jahren der Wunsch nach einem Stadttunnel zur Verkehrsentlastung vorhanden ist. Nachdem sich das Stimmvolk 2004 und 2011 noch gegen eine solche Lösung aussprach, wurde einem Grundsatzentscheid im September 2023 mit knapp 60 % klar zugestimmt, sodass die Planung für den rund CHF 1 Mrd. teuren und 3.3 km langen Stadttunnel weiterverfolgt werden kann.

Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat empfiehlt dem Gemeinderat, die Motion nicht erheblich zu erklären.

Kreuzlingen, 5. November 2024

Stadtrat Kreuzlingen

Thomas Niederberger, Stadtpräsident

Michael Stahl, Stadtschreiber

Beilagen

1. Motion
2. Begründung – Auszug aus dem Wortprotokoll vom 4. Juli 2024

Mitteilung an

- Mitglieder des Gemeinderats
- Medien

Motion und Vision

Langfristige Verkehrsentlastung von Kreuzlingen - «**Kreuzlinger-Kollonaden**»- Bau eines querenden Viaducts auf Kreuzlinger Boden

Georg Schulthess



Einleitung

Während die zuständige Politik sich seit Baubeschluss der T13 Südumfahrung im Jahre 1999 mit Verkehrszählungen, Varianten, Vorprojekt-Dossiers, Richtplänen, Studien, Planungen und Informationsveranstaltungen beschäftigt, hat sich die Mobilitäts-Situation auf Gemeindegebiet von Kreuzlingen so verschärft, dass der Verkehr täglich zu verschiedenen Zeiten zum Erliegen kommt. Nach Vollendung der Autobahn B33 auf deutscher Seite wird sich die Verkehrs-Situation weiter verschärfen. Man schiebt die Verantwortung auf den Kanton Thurgau ab, wo man die Verantwortung an den Bund weiterreicht.

Es ist Zeit als Stadt Kreuzlingen selber etwas zu unternehmen! Eine eigene Vision tut Not!

In der Bevölkerung von Kreuzlingen bestand und besteht eine mehrheitliche Zustimmung zu einer Strasse, welche die Stadt vom Durchgangsverkehr entlastet. Dies hat die damalige Volksabstimmung bereits gezeigt.

Selbst ein Dorf wie Flims mit 2894 Einwohnern aber grossem Verkehrs-aufkommen hat eine Umfahrung/Untertunnelung zustande gebracht, das kann auch die 40. grösste Stadt der Schweiz, Kreuzlingen, mit 23 000 Einwohnern.

Die Mär von «*keiner Entlastungswirkung*», die wir von aktuellen städtischen und kantonalen Verantwortlichen immer neu erzählt bekommen, genauso wie die Mär, dass das Problem gelöst sei «*wenn wir Kreuzlinger mehr Velo fahren*», bleibt eine Beruhigungspille der Verantwortlichen.

Ursache für die Nichtumsetzung ist die politische Ausrichtung der Verantwortlichen, sowohl auf kantonaler, wie auch auf kommunaler Ebene. Man verfolgt eine politisch Grüne Agenda, möchte an einer realitätsfernen Ideologie festhalten. Die Exekutive könnte das Problem angehen, will aber nicht.

Wenig erfreut darüber dürften Nachbargemeinden im Osten und Westen der Stadt sein. Diese müssen aber genau wie wir in Kreuzlingen und mit Bottighofen die Problemlösung ebenfalls selber in die Hand nehmen. Immerhin ist man dort mit den grössten Arbeitgebern der Region und dem Zufahrtsmagnet der beiden Spitäler Mitverursacher des Verkehrsaufkommens.

Diese Motion will aber ausdrücklich keine gemeinsame Lösung mit umliegenden Gemeinden und keine mit dem Kanton Thurgau.

Die Handlungsfähigkeit und Verantwortung muss lokal bei Kreuzlingen verbleiben. Es besteht seitens des Motionärs kein Vertrauen darauf, dass die Zuständigen das Problem lösen.

Mit einem Trassenverlauf auf Kreuzlinger und Bottighofer Boden wird kein Kulturland verbraucht und es gibt keinen Anlass für Umwelt und Naturschutzbedenken, gebaut soll allein in und unter bereits urbanisiertem und städtischem Gebiet werden. Im Gegenteil, es wird zentrale Grünfläche frei.

Die Vision in der Motion

Eine Schnellstrasse die durch Kreuzlingen sowohl unterirdisch (Tagebau) als auch ein Stück auf einem touristisch schönen, in Sandstein gebauten Viaduct in Seenähe auf bestehender Bahn-Achse entlang führt. Mit enthalten sind neben der Strasse ein oben auf dem Viaduct querender Veloweg mit schönster Aussicht auf den See, ein Panoramafussweg in luftiger Höhe und Platz zum Verweilen ganz oben. Eine touristische Attraktion. Eine neue Bahnhaltestelle und eine moderne Post und Pakettransportinfrastruktur im Viaduct drin. Selbstverständlich auch neue Strom, Wasser und Glasfaserverbindungen.

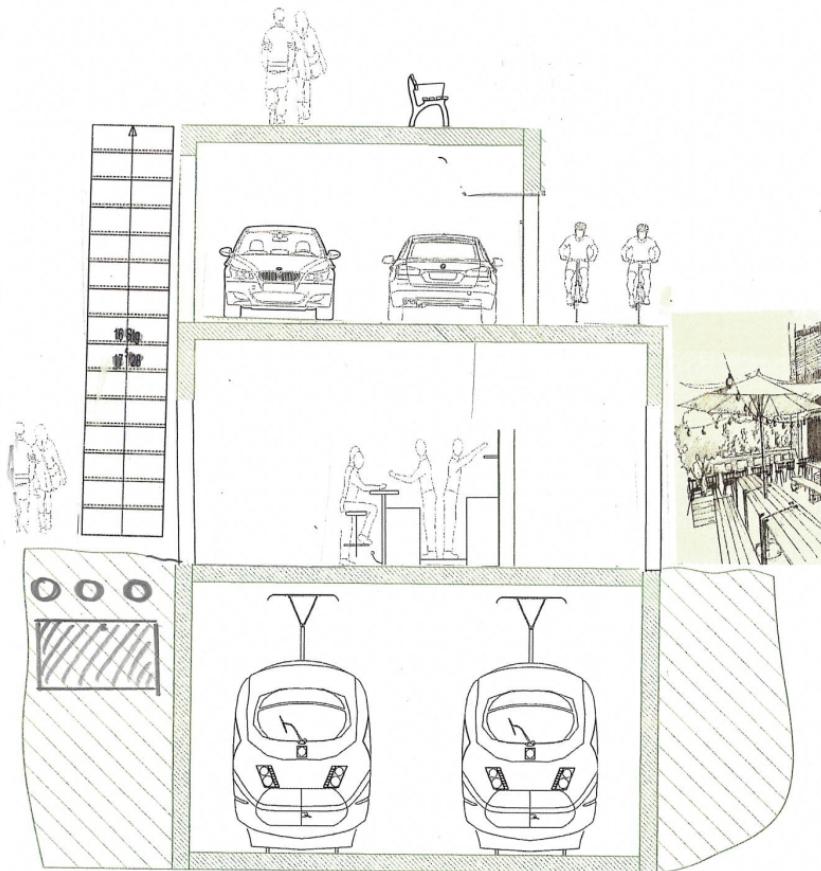
Die jetzige trennende Wirkung der Bahnlinie welche die Stadt vom See trennt wird dadurch aufgehoben. Der Viaduct ist in der Höhe und darunter wird mit Torbögen der Zugang zum See an jeder Stelle von Kreuzlingen direkt möglich. In den Viadukt-Teil kommen Ladengeschäfte, Abstellplätze und Infrastruktur.

All die «Checkpoint-Charlie» Lärmschutzwände an der Seetalstrasse können abgebaut werden. Die Seetalstrasse wird mit dem Bau des Viadukts eine Flanierstrasse oder kann ganz zurückgebaut werden.

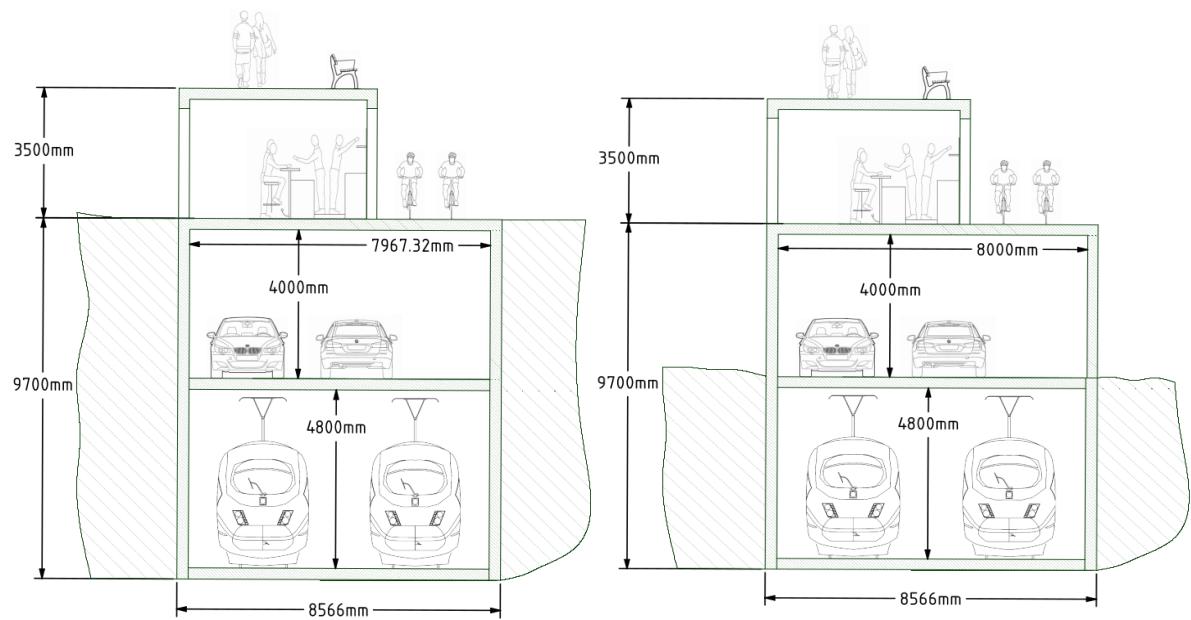
Streckenverlauf

Ab Eintritt ins Gemeindegebiet beim Autobahnzoll verläuft die Strasse unterirdisch neben oder unter der Bahn bis zum Hauptbahnhof Kreuzlingen. Am Bahnhof Kreuzlingen entlang ebenfalls, ein mehrheitlich unterirdischer Verlauf ist dort mit der bestehenden Bahntrasse bereits realisiert. Die Strasse soll überdeckt werden (Einhäusung). Ab Gleisdreieck geht die Strasse auf den Viadukt hoch bis Höhe Kynologischer Verein am Hörnli wo die Strasse wieder in ein unterirdisches Trassee herabgeführt wird, welches unterirdisch bleibt, bis Bahnhof Bottighofen läuft und dort in einen Tunnel mündet, der wieder auf die T13 einmündet, vor der Gemeindegrenze von Münsterlingen. Am Seezelg wird der Viaduct zu einem Teil der Tribüne des kommenden Sportplatzes. Dreispurige Strasse mit Ausweichmöglichkeiten und wenigen Ausfahrten/Anschlüssen.

Konzeptskizzen

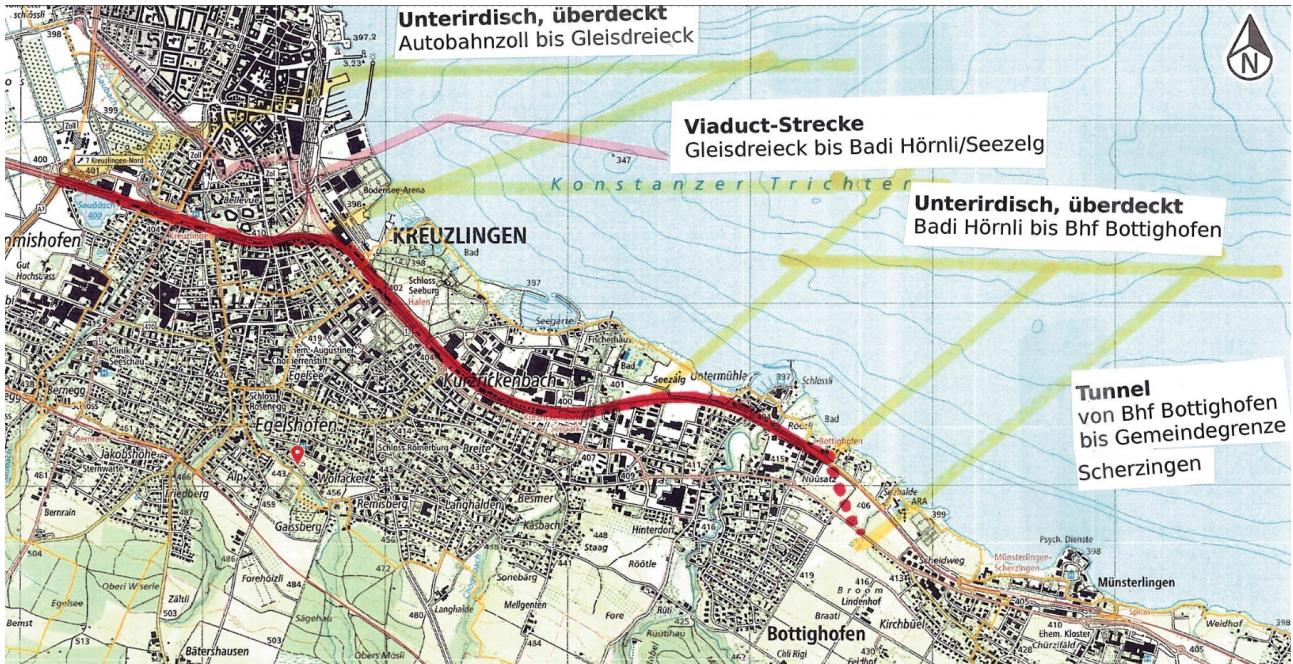


T.F./G.S



T.F.

Trassenverlauf



Ziel der Entlastungsstrasse

Verkehrsentlastung von Durchfahrtsverkehr aus Deutschland Richtung St. Gallen, San Bernardino Route, zu den beiden Spitäler Münsterlingen. Ebenso des Zoll / Kreuzlinger Hinterland und Seegemeinden-Verkehrs. Sowie in umgekehrter Richtung.

Vorteile dieser Lösung

- Nur auf Kreuzlinger und Bottighofer Gemeindegebiet
- keine Nutzung von Kultur und Landwirtschaftsland, Grünfläche wird frei
- Nur wenig Tunnelbau nötig und das im günstigeren Tagebau mit Überdeckung
- Verkehrsproblem ein für alle Mal gelöst, kein Stau mehr
- Trennende Wirkung der Strasse zwischen Stadt und See aufgehoben, durch Versenken der Bahn in den Boden und Überführen des Automobilverkehrs über Grund
- Zusätzliche neue Bahnhaltstelle in Kreuzlingen
- Touristisch interessant, Sehenswürdigkeit, Blick auf den See, touristisch gestaltet, bringt Touristen und damit Geld nach Kreuzlingen
- Optisch schön, Sandsteinbau wie 1920er Jahre
- Transportpaketbahn reduziert Kreuzlingen-internen Verkehr durch Post- und Paketversand innerhalb des Viaductes, Verkehrsreduktion bezügl. Warentransport
- Umsetzung ohne Bund
- Neu zwei Bahngleise

Nachteile dieser Lösung

- Das grosse Investitionsvolumen wird auf viele Etappen aufgeteilt werden müssen
- Die Entlastungsstrasse ist eine Kantonsstrasse, es wird nicht ganz ohne Eingriffe des Kantons Thurgau gelingen

Finanzierung

Angesichts der hohen zu erwartenden Baukosten würde das Projekt in Etappen gebaut werden müssen. Man könnte für ein paar Jahren die ca. 8 Mio. Investitionen welche die Stadt Kreuzlingen macht in dieses Projekt verbauen.

Zusätzlich zur klassischen Strassenfinanzierung:

- Verkauf Besitzanteile dieses Projektes an Private
- Miete/ Verkauf Gewerbe und Restaurants im Viadukt
- Nicht unerheblicher Landverkauf aus Rückbau bestehender Strassen, die nicht mehr gebraucht werden
- Verkauf von trockenen Boots- und Fahrzeugstellplätzen unter dem Viadukt
- Verkauf von Werbemöglichkeiten am Viadukt
- Benutzungsgebühr Pakettransportband oder Anteile
- Stromproduktion an Viaduct
- Mitfinanzierung SBB, Aggloprogramm
- Verzicht auf Stadthausbau zugunsten eines Projektes was einem grösseren Teil der Bevölkerung hilft
- Verzicht auf Neubau Energie Kreuzlingen
- Verkauf von Grundstücken aus Landreditkonto Kreuzlingen
- Verzinst Anleihe auflegen
- Kantonale und nationale Beiträge, Beiträge von Bottighofen?
- Kürzungen im städtischen Budget

Zur Not eine Chinesische Baufirma beauftragen.

Projektdaten

- Bautyp: Tagebau, Tragkonstruktion Sandstein und Beton, Brücken
- Streckenlänge: 5 km
- Drei Fahrspuren mit unterschiedlichen Überholmöglichkeiten, unterbruchsfrei
- Zwei unterirdische Bahngeleise (bisher eingleisig)
- Höhe des Viadukts: 15m, Breite: 10-15m
- Davon Hochstrecke: 2,5 km
- Tunnelanschluss ab Bhf Bottighofen bis Scherzingen: Tunnellänge 300 m
- Geschätzte Projektkosten: 450 bis 500 Mio. CHF
- 1m Autobahn kosten 300 000 CHF
- 1km Autobahn 90 Mio. CHF

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat und der Bevölkerung ein Projekt vorzulegen und auszuarbeiten das obenstehende Vision und Konzeption aufnimmt, eine mögliche Finanzierung einer ersten Bauetappe erarbeitet und einen Termin für den Baustart nicht nach 2028 vorlegt, ohne vorherigen Planungskredit im Rahmen der bestehenden Ressourcen.

Mit Einreichung wird der Antrag auf Begründung der Motion gestellt.

GR Georg Schulthess 14. April 2024



Sandsteinoptik



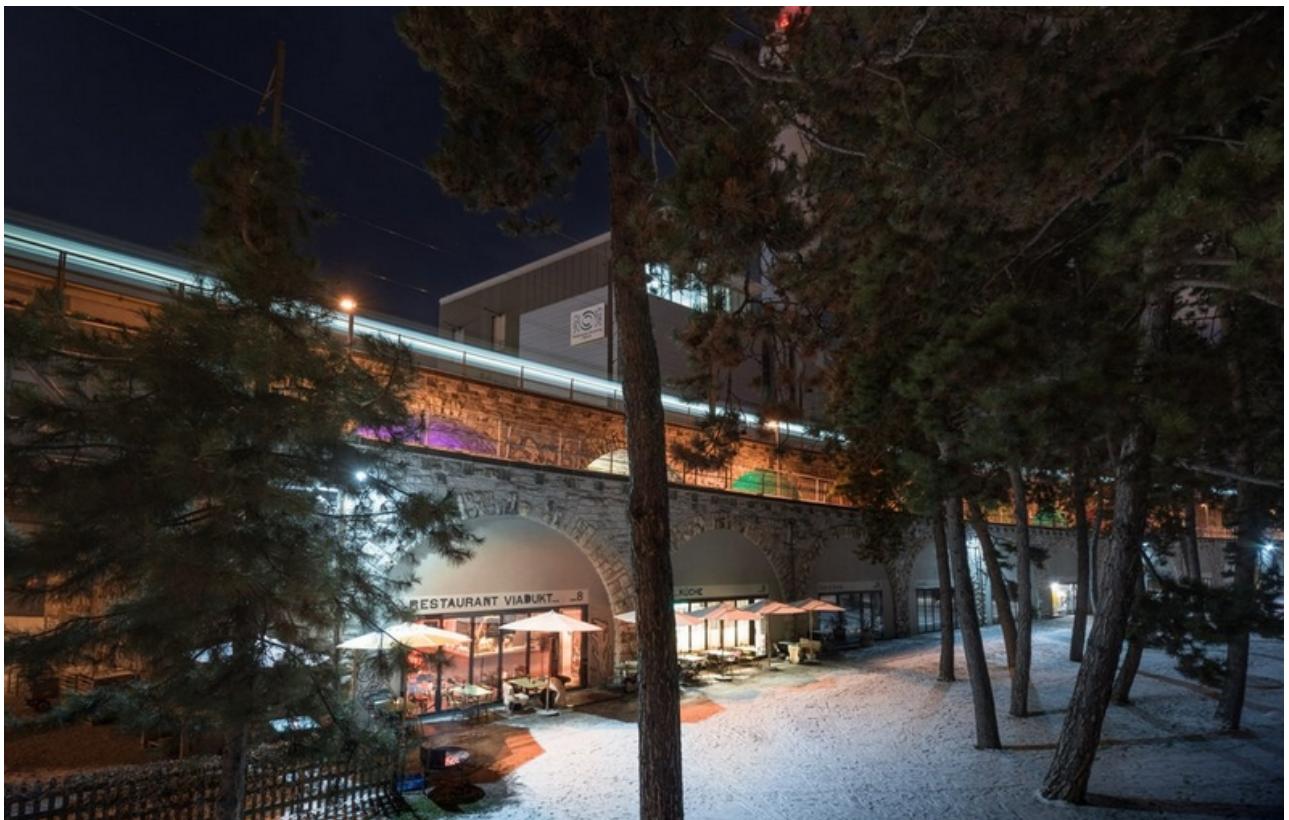
Bögen, Restaurant



Sitzungszimmer



Mehrzweck und Kulturräume



nächtliche Beleuchtung

Auszug aus dem Wortprotokoll 10. Sitzung des Gemeinderats Kreuzlingen der Amtsperiode 2023/2027
22. Legislaturperiode

Donnerstag, 4. Juli 2024, 19.00 Uhr
im Rathaussaal

Traktandum

11. Motion - Vision langfristige Verkehrsentlastung von Kreuzlingen - Kreuzlinger-Kolonnaden" Bau eines querenden Viadukts auf Kreuzlinger Boden / Begründung

GR Schulthess: Meine Motion schliesst eigentlich nahtlos an das an, was GR Dahinden an Boden gelegt und an Grundlagen erklärt hat. Es geht darum, dass man jetzt eine Vision entwickelt, wie man es effektiv lösen kann, und zwar konkret. Eigentlich wäre das die Aufgabe des Stadtrats, dass er uns seine Ideen vorlegt, wie er die Verkehrsproblematik langfristig lösen möchte. Für mich war genau das der Anlass, den GR Dahinden erwähnt hat, ein Augenöffner. Regierungsrat Diezi sass da, machte viel Hin und Her und zeigte auf, dass er das seit 1999 auf dem Tisch hat. Und seit 1999 ist genau gar nichts passiert. Konzepte, Systeme, Simulationen usw., und alles wieder aufs Neue. Aber hinten kam nichts heraus. Für uns Kreuzlinger sagt das aus, in diesem Leben erleben wir es nicht, dass der Kanton unser Problem löst, zumal er das Problem an den Bund verwiesen hat. Das heisst im Umkehrschluss, wir müssen es selbst lösen. Das ist unsere Aufgabe als Politiker, deshalb hat das Volk uns in diesen Ratssaal gesetzt. Wir müssen diese Probleme lösen. Abwarten ist, wie GR Dahinden es auch sagt, keine Option. Denn seien wir ehrlich, es liegt nicht an den beiden Baustellen, die im Moment sehr hemmend sind. Sondern der Verkehr wächst. Irgendwann sind die Deutschen mit der B 33 fertig, also werden wir nicht darum herumkommen, ein eigenes Konzept oder eine eigene Vision zu entwickeln. Sehr schade ist, dass der Stadtrat nur sein Stadthaus im Kopf und kein offenes Ohr für die Verkehrsproblematik hat. Man könnte eigentlich beim Baubüro aus dem Fenster schauen und würde täglich sehen, wo das Problem liegt. Aber man tischt Stadthauskonzepte auf. Das interessiert den Stadtrat. Aber viele Kreuzlinger interessieren noch viele andere Themen. Da sollte man einmal ein bisschen über die Bücher gehen.

Ich möchte noch zwei oder drei Sätze aus der Motion vorstellen. Im Kern geht es vor allem darum, dass wir in Kreuzlingen selbst etwas machen. Es geht explizit nicht darum, dass wir etwas mit dem Kanton machen und nicht, dass wir mit den umliegenden Gemeinden etwas machen. Denn das wäre wiederum etwas, was bis 2050 dauert, da werden wir nie eine Lösung finden. Ein gutes Beispiel in der Vergangenheit ist das Dorf Flims mit 2'800 Einwohnern. Die haben es geschafft, eine komplette Untertunnelung und Umfahrung zu realisieren und den Verkehr aus ihrem Dorf zu verlagern. Wir in Kreuzlingen sind zehn Mal grösser, wir sollten das eigentlich auch schaffen können. Es wird halt ein bisschen behindert durch die ewige Mär, die der Stadtrat uns erzählt, dass es ja doch keine Entlastungswirkung hätte und dass sich das Problem von selbst lösen würde, wenn wir Fahrrad fahren würden. Das ist doch eigentlich nur eine Beruhigungspille. Die Vision beinhaltet eine Schnellstrasse, die nicht Kulturland verschwendet, indem man im Umland anfängt, Landwirtschaftsland zu Strassen umzubauen, sondern die Motion hat im Kern die Idee, dass wir ein Trassee nehmen, welches schon verbraucht ist oder welches man

mehrfach oder besser nutzen kann. Und zwar geht es darum, dass man vom Autobahnzoll bis zum Bahnübergang Bottighofen eine querende Achse auf dem bestehenden Bahntrassee schafft. Die Bahn könnte unterirdisch fahren, weil sie nicht so viele Haltestellen braucht, die Strasse rückt nach oben. Mit der Strasse könnte man weitere Sachen und Wünsche realisieren, die wir im Rat schon ewig diskutieren, zum Beispiel einen querenden Radweg, der in einem Stück durchfahrbar wäre. Darüber sprechen wir schon lange, auch den könnte man auf dieser Schnellstrasse realisieren. Aus meiner Sicht müsste man etwas Schönes bauen. Als Vision schwebt mir da ein Sandsteinviadukt vor, auf dem man flanieren und auf den See hinunterschauen könnte. Dieser hätte die Wirkung, die Trennung zwischen Stadt und See aufzuheben. Durch einen Viadukt in der Höhe ist man in der Lage, an jeder Stelle der Stadt direkt zum See zu gehen. Im Moment trennen Strasse und Bahn die ganze Stadt vom See ab. Würde man das heben, könnte man überall direkt zum See gehen. Man könnte auch die ganzen Checkpoint Charlie Sachen entfernen. Ich finde, in Kurzrickenbach und an der Seetalstrasse sieht es unterdessen links und rechts echt scheusslich aus. Man fühlt sich wie in einem Gefängnis mit diesen hohen Mauern. Das könnte man alles entfernen. Man könnte die Strasse sogar zurückbauen, wenn man es schaffen würde, so eine Vision mit einem querenden Bahn-, Strassen- und Fahrradtrassee umzusetzen. Den Streckenverlauf könnte man noch ausführlich diskutieren. Auch nicht mein Job, dem Stadtrat die Ideen vorzugeben, wie man das realisieren könnte. Eigentlich sind wir als Legislative die, die die Exekutive auffordern, unsere Verkehrsprobleme zu lösen. Dann müsste der Stadtrat aufzeigen, wie man das lösen könnte. Das ist nicht mein Job als Parlamentarier, aber ich mache das gern. Und wenn ihr noch weitere Ideen braucht, könnte man mit euren Planern zusammensitzen. Aber ich finde, eigentlich habt ihr Leute dafür angestellt, um das umzusetzen. Vorteil dieser Lösung: Es würde nur auf Kreuzlinger und auf Bottighofer Gemeindegebiet laufen. Das würde bedeuten, wir hätten vermutlich eine Mehrheit der Bevölkerung. Wir hatten schon einmal eine Abstimmung über eine Südumfahrung, für die wir in der Kreuzlinger Bevölkerung eine Mehrheit hatten. Man würde kein Kultur- und Landwirtschaftsland verschwenden, sondern viel Grünland dazugewinnen. Man würde mit Garantie das Problem des Staus ein für allemal lösen, denn diese Strasse hätte nicht sieben Ausfahrten, sondern es ist eine querende Schnellstrasse. Die trennende Wirkung habe ich bereits angesprochen. Man könnte eine zusätzliche Bahnhaltstelle machen, man könnte eine touristische Einzigartigkeit für Kreuzlingen erzeugen, damit kämen Touristen und Geld nach Kreuzlingen. Man könnte weitere innovative Sachen integrieren. Ich würde zum Beispiel eine Transportbahn in die Mauer integrieren, die Post oder Briefe hin und her schickt, ähnlich wie eine Rohrpost, aber moderner. Das würde im Übrigen auch den Verkehr reduzieren, weil man einen Brief nicht mehr zur Post bringen müsste, sondern ihn in ein Rohr stecken und zur Post schicken könnte. Aber dort sind wir möglicherweise noch nicht ganz. Viele Strassen müsste man nicht mehr aufreissen, um irgendeinmal Glasfaserleitungen zu bauen, das könnte man dort integrieren. Ein weiterer Vorteil wäre eine Umsetzung ohne den Bund. Dabei hätte man die Chance, zwei Bahngleise zu machen, was uns in Kreuzlingen ebenfalls schon lange fehlt. Die Situation, dass wir nur ein Bahngleis haben, ist für den ÖV ein Hindernis. Diese Lösung hat auch grosse Nachteile. Wie will man das bezahlen? Ich habe überschlagsmäßig kalkuliert und bin auf mögliche Kosten von CHF 450 Mio. gekommen. Es gibt aber durchaus Möglichkeiten, es zu finanzieren. Man könnte viele Grundstücke verkaufen, die frei werden, wenn man das baut. Man könnte Gewerbeblächen im Viadukt verkaufen, man könnte darunterliegende Bootsplätze verkaufen, man könnte eine Benutzungspaketgebühr machen usw. Wir haben immer noch Geld im Aggloprogramm, das ihr unbedingt verbauen möchten. Wenn ich entscheiden könnte, würde ich zugunsten der Bevölkerung auf den Neubau eines Stadthauses oder den Neubau von Energie Kreuzlingen verzichten. Dann wären die ersten CHF 100 Mio. für die erste Bauetappe beisammen. Man könnte schon, wenn man wollen würde. An der Finanzierung würde es am Schluss nicht scheitern. Technische Details wie Länge, Grösse und Breite könnt ihr selbst lesen. Das mit der chinesischen Baufirma möchte ich auch nicht vertiefen, sonst steht es in der Zeitung. Ich sage nicht, dass man es so umsetzen muss. Meine Intention ist, statt dass wir auf dem Stadtrat herumreiten und sagen, macht endlich etwas, so stimmt nicht, wäre eigentlich die Idee, einen Anschub zu geben, in welche Richtung es gehen könnte. Natürlich kann man auch anders, höher, tiefer, billiger umsetzen. Aber offensichtlich müssen wir unserem Stadtrat helfen und ihm aufzeigen, welches die Visionen dazu wären.