

Wortprotokoll 6. Sitzung des Gemeinderats Kreuzlingen der Amtsperiode 2019/2023  
21. Legislaturperiode

Donnerstag, 23. Januar 2020, 19.00 Uhr  
im Rathaussaal

Anwesend	34 Mitglieder des Gemeinderats 5 Mitglieder des Stadtrats
Abwesend	GR Zülle, GR Keller, GR Dahinden, GR Raschle, GR Färber, GR Schl- äpfer
Absolutes Mehr	18
Später eingetroffen	–
Vorzeitig weggegangen	–
Vorsitz	GRP Judith Ricklin
Protokoll	Stadtschreiber Michael Stahl, Stefanie Gfeller

Traktanden

Protokollgenehmigung

1. Protokoll der Sitzung vom 14. November 2019

Einbürgerungen gemäss Beilage

2. Ahlburg, Thomas
3. Dagne Kassa, Degu
4. Dankelmann, Frederik
5. Eichenlaub-Waldschmitt, Manuela
6. Gruber, Juan-Mario / Gruber, Pia Victoria
7. Kempf, Michael
8. Mayer-Dietrich geb. Mayer, Petra / Dietrich, Christof / Dietrich, Pascal
9. Monz, Heiko / Martin, Tereza / Martin, Helena / Martin Chloe
10. Schädler, Martin
11. Seiler geb. Müller, Kornelia

12. Storz, Rafael / Eichentopf-Storz, Christina / Storz, Leonie Katrin Anna / Storz, Lucius Rafael Sebastian
13. Trajkov, Ivan / Trajkova geb. Bozinova, Suza / Trajkova, Katerina / Trajkova, Marija / Trajkova, Sara / Trajkov, Konstantin
14. Velissandro, Sabrina / Velissandro, Leon
15. Wagner, Wolfgang
16. Wegehaupt, Micha
17. Wiedmann, Katrin
18. Xia, Tian
19. Zürcher, Regina

#### Botschaften

20. Kreditbegehren in Höhe von CHF 16.245 Mio., davon CHF 14.9 Mio. für den Bau eines Parkhauses, einer Buseinstellhalle und einer Velostation beim Hafenbahnhof, CHF 700'000.– als Folgekosten für die Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) des Parkhauses sowie CHF 645'000.– für den Übertrag des Landes vom Finanz- in das Verwaltungsvermögen zuhanden der Volksabstimmung

#### Interpellationen

21. Interpellation Green Deal für Kreuzlingen / Beantwortung

#### Postulate

22. Postulat zur Umsetzung einer departementsübergreifenden Smart-City-Strategie / Stellungnahme

#### Verschiedenes

23. Verschiedenes

Die Ratspräsidentin: Sehr verehrter Stadtpräsident, liebe Stadträte, geschätzte Kolleginnen und Kollegen des Gemeinderats, ich begrüsse Sie ganz herzlich zur ersten Gemeinderatssitzung im Jahr 2020. Ebenfalls herzlich begrüssen möchte ich unsere neue Weibelin, Frau Stefanie Gfeller, die seit dem 3. Januar dieses Jahres neu in der Stadtkanzlei arbeitet. Ich hoffe, sie hatte einen guten Start und wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit. Des Weiteren begrüsse ich die Schulleiterin Debora Keller mit ihrer Schulklasse vom Sekundarschulzentrum Egelsee. Sehr schön, dass wir so viele junge Leute hier haben und dass das Interesse an dem, was wir hier machen, dann eins zu eins in die Schule einfließt. Schön, dass wir euch hier begrüssen dürfen. Ebenfalls willkommen heisse ich alle weiteren Interessierten, die den Weg in den Ratssaal gefunden haben. Ich glaube, wir mussten schon lange nicht mehr zusätzliche Stühle hinstellen. Schön, dass es heute so voll ist und hoffentlich für Sie auch interessant wird. Und selbstverständlich begrüsse ich die Vertreter der Presse. Das Jahr 2020 ist zwar noch jung, nämlich 23 Tage, 19 Stunden und 1 Minute. Darf ich Ihnen am 23. Januar noch ein gutes neues Jahr wünschen oder bin ich schon zu spät? Ich habe das intelligente World Wide Web nach einer Knigge-Regel gefragt und folgende Zeile eingetippt: "Wie lange darf man jemandem noch ein gutes neues Jahr wünschen?" Ich hatte gleich einen Treffer. Die Antwort lautet: "Natürlich können Sie Kollegen oder Freunden jederzeit Neujahrsgrüsse überbringen oder ein erfolgreiches Jahr wünschen. Allerdings gibt es tatsächlich eine Faustregel für den angebrachten Zeitraum: bis Mitte Januar. Dann ist damit eigentlich Schluss. Danach darf man sich natürlich auch weiterhin Bestes wünschen, das Thema Neujahrsgrüsse ist dann aber durch." Schade. Ich bin also sieben Tage zu spät. Tut mir leid. So überbringe ich Ihnen halt keine Neujahrs-, sondern alternativ mit einem kleinen Symbol, welches Sie auf dem Tisch an Ihrem Platz

finden, Glückwünsche. Glückwünsche, dass Sie in der Schweiz leben, denn Sie leben in einem der glücklichsten Länder der Welt. Glückwünsche, wenn Sie regelmässig ein Tier mit Fell streicheln können, denn das löst im Gehirn das Hormon Oxytocin aus, das sogenannte Kuschelhormon. Dieses senkt Ihren Blutdruck und reduziert Ihr Stressniveau. Glückwünsche, wenn Sie genug schlafen können, denn die Menge an Schlaf korreliert mit dem Empfinden von Glückseligkeit. Glückwünsche, wenn Sie bei Ihrem letzten Wettkampf eine Bronzemedaille gewonnen haben, denn Bronzemedallengewinner sind glücklicher als Silbermedallengewinner. Glückwünsche, wenn Sie nur drei Mal pro Tag Ihre E-Mails kontrollieren. Machen Sie es mehr, so wären Sie gemäss wissenschaftlichen Untersuchungen nämlich weniger glücklich. Und noch ein Glückstipp, bevor wir mit der heutigen Ratssitzung starten. Sie werden glücklicher sein, wenn Sie einen allfälligen Misserfolg bei der Parkhausabstimmung sehr schnell akzeptieren können. Denn so werden Sie schneller realisieren, was funktioniert und was nicht funktioniert und entsprechende Änderungen vornehmen können, was Sie wiederum glücklich für Ihre Zukunft macht. In diesem Sinn wünsche ich allen eine glückliche Sitzung.

Die Ratspräsidentin: Da GR Zülle heute abwesend ist, fehlt uns ein Stimmenzähler. Vorgeschlagen ist GR Leuch.

Abstimmung: GR Leuch wird für die heutige Sitzung als Stimmenzähler gewählt.

Traktandenliste

Die Ratspräsidentin stellt die Traktandenliste zur Diskussion.

Die Traktandenliste wird stillschweigend genehmigt.

Protokollgenehmigung

1. Protokoll der Sitzung vom 14. November 2019

Abstimmung

Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

Einbürgerungen gemäss Beilage

Die Ratspräsidentin: Es liegen keine schriftlich begründeten Einwände zu den Einbürgerungsanträgen vor.

2. Ahlburg, Thomas

Entscheid

Ahlburg, Thomas wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

3. Dagne Kassa, Degu

Entscheid

Dagne Kassa, Degu wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

4. Dankelmann, Frederik

Entscheid

Dankelmann, Frederik wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

5. Eichenlaub-Waldschmitt, Manuela

Entscheid

Eichenlaub-Waldschmitt, Manuela wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

6. Gruber, Juan-Mario / Gruber, Pia Victoria

Entscheid

Gruber, Juan-Mario / Gruber, Pia Victoria wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

7. Kempf, Michael

Entscheid

Kempf, Michael wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

8. Mayer-Dietrich geb. Mayer, Petra / Dietrich, Christof / Dietrich, Pascal

Entscheid

Mayer-Dietrich geb. Mayer, Petra / Dietrich, Christof / Dietrich, Pascal wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

9. Monz, Heiko / Martin, Tereza / Martin, Helena / Martin Chloe

Entscheid

Monz, Heiko / Martin, Tereza / Martin, Helena / Martin Chloe wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

10. Schädler, Martin

Entscheid

Schädler, Martin wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

11. Seiler geb. Müller, Kornelia

Entscheid

Seiler geb. Müller, Kornelia wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

12. Storz, Rafael / Eichentopf-Storz, Christina / Storz, Leonie Katrin Anna / Storz, Lucius Rafel Sebastian

Entscheid

Storz, Rafael / Eichentopf-Storz, Christina / Storz, Leonie Katrin Anna / Storz, Lucius Rafel Sebastian wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

13. Trajkov, Ivan / Trajkova geb. Bozinova, Suza / Trajkova, Katerina / Trajkova, Marija / Trajkova, Sara / Trajkov, Konstantin

Entscheid

Trajkov, Ivan / Trajkova geb. Bozinova, Suza / Trajkova, Katerina / Trajkova, Marija / Trajkova, Sara / Trajkov, Konstantin wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

14. Velissandro, Sabrina / Velissandro, Leon

Entscheid

Velissandro, Sabrina / Velissandro, Leon wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

15. Wagner, Wolfgang

Entscheid

Wagner, Wolfgang wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

16. Wegehaupt, Micha

Entscheid

Wegehaupt, Micha wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

17. Wiedmann, Katrin

Entscheid

Wiedmann, Katrin wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

18. Xia, Tian

Entscheid

Xia, Tian wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

19. Zürcher, Regina

Entscheid

Zürcher, Regina wird das Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen erteilt.

Die Ratspräsidentin: Ich gratuliere Ihnen herzlich zum Bürgerrecht der Stadt Kreuzlingen.

Botschaften

20. Kreditbegehren in Höhe von CHF 16.245 Mio., davon CHF 14.9 Mio. für den Bau eines Parkhauses, einer Buseinstellhalle und einer Velostation beim Hafenbahnhof, CHF 700'000.– als Folgekosten für die Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) des Parkhauses sowie CHF 645'000.– für den Übertrag des Landes vom Finanz- in das Verwaltungsvermögen zuhanden der Volksabstimmung

## Eintreten

GR Moos: Ich möchte kurz auf die Tischvorlage (Beilage 1) verweisen, welche Sie vor sich finden. SR Zülle wird diese im Anschluss an mein Votum erläutern. An der BU-Sitzung vom 7. Januar 2020 haben wir das Projekt bzw. die vorliegende Botschaft eingehend besprochen. Um es vorwegzunehmen: Dem stadträtlichen Antrag eines Kreditbegehrens in der Höhe von CHF 15.6 Mio. für den Bau eines Parkhauses, einer Buseinstellhalle und einer Velostation beim Hafenbahnhof sowie den Folgekosten für die Erschliessung dieses Parkhauses zuhanden der Volksabstimmung wurde mit 6 Ja-Stimmen gegen 3 Nein-Stimmen entsprochen. Gern würde ich noch kurz eine Präzisierung bezüglich des BU-Protokolls anbringen, welches Sie erhalten haben, das könnte sonst zu Missverständnissen führen. Es geht um die Fragen, welche dem Stadtrat eingereicht wurden. Selbstverständlich möchte ich in meiner Funktion als BU-Präsident nur informiert werden, wenn der Wunsch besteht, eingereichte Fragen in der BU-Sitzung zu besprechen. Bei Fragen, welche an den Stadtrat gerichtet sind, ist eine Information an mich natürlich nicht notwendig. Ich persönlich bin für Fragen sehr dankbar. Es hat sich gezeigt, dass viele gleichgelagerte Fragen auch während der BU-Sitzung an den Stadtrat gestellt wurden. Somit konnte auf die detaillierte Durcharbeitung des umfangreichen Fragenkatalogs verzichtet werden. Es ist sicher nicht übertrieben, wenn ich sage, dass selten eine Botschaft bzw. ein Projekt in dieser Tiefe durchleuchtet wurde. So wurden schon an der Sitzung der GPK vom 11. Februar 2019 die Mehrkosten thematisiert. Selbstverständlich wurden die Mehrkosten des Wettbewerbsergebnisses gegenüber der Machbarkeitsstudie auch an der vergangenen BU-Sitzung besprochen. Hauptsächlich führten der Einbau einer Abfangdecke infolge höherer Lasten, der vertikale Baugrubenabschluss, die Rühlwand zur Hafenstrasse, die Baugrube und der Mehraushub infolge der Buszufahrt und die Altlastensanierung bzw. Entsorgung des kontaminierten Aushubmaterials der ehemaligen Schrebergärten zu den Mehrkosten des Parkhauses. Die grosse Differenz der Projektkosten gegenüber der Machbarkeitsstudie wurde von Sandro Nöthiger nachvollziehbar anhand der erhaltenen Unterlagen erläutert. Eventuell sollte man zukünftig eher vorsichtig sein mit dem Kommunizieren von Projektkosten, sofern man sich in einem so frühen Stadium einer Machbarkeitsstudie befindet, bzw. wenn noch so grosse Unsicherheiten diesbezüglich bestehen. Auch der Bedarf eines Parkhauses an dieser Stelle, wie im behördenverbindlichen Richtplan vorgesehen, wurde vom Stadtrat nachvollziehbar begründet. Die jetzige Einstellhalle für die Busse in Tägerwilen ist sanierungsbedürftig und in einem schlechten Zustand. Aufgrund des Alters des Gebäudes muss auch damit gerechnet werden, dass unter Umständen die Eternithalle, welche derzeit als Buseinstellhalle genutzt wird, mit Asbest belastet ist. Der Stadtrat sieht somit mittelfristig dringenden Handlungsbedarf bezüglich eines Ersatzes für die Situation in Tägerwilen. Den Kebab-Freunden in unserer Stadt kann versichert werden, dass der Bau des Parkhauses den Standort des See-Kebabs baulich nicht tangieren wird. Es kann also auch zukünftig am Hafenbahnhof genüsslich in einen Döner gebissen werden. Wie bereits erwähnt, ist gemäss der behördenverbindlichen kommunalen Richtplanung eine öffentlich zugängliche Parkierungsanlage mit Park&Ride an dieser Stelle vorgesehen. Auch im Aggloprogramm, von welchem wir bei der Umsetzung bestimmter Massnahmen von Bundesgeldern profitieren können, wird auf den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr hingewiesen. Obschon gewisse Ziele aus dem Aggloprogramm mit dem vorliegenden Projekt erfüllt sind, wurden diesem Aggloprojekt keine Gelder zugesprochen. Es kann angenommen werden, dass das Angebot ausreichender Park&Ride-Parkplätze aus Sicht des Bundes eine Selbstverständlichkeit ist. Offensichtlich sind die gesetzlichen und planerischen Grundlagen für ein Parkhaus an dieser Stelle vorhanden. Auch wird die Erschliessung des Seeburgparks mit dem angedachten Parkhaus verbessert. Das Parkhaus liegt in unmittelbarer Nähe der Unterführung, welche vom Hauptbahnhof zum Seeburgpark führt. Zu erwähnen ist sicherlich auch noch die Velostation, welche mit der Erstellung des Parkhauses ebenfalls realisiert wird. Somit werden auch die Bedürfnisse des Langsamverkehrs berücksichtigt. Wer regelmässig mit dem Velo zum Bahnhof fährt, kennt die Situation, die zum Teil katastrophale Platzverhältnisse zeigt. Mit der Velostation entstehen 105 neue Veloabstellplätze, wobei auch Plätze für Anhänger und Liegevelos sowie Schliessfächer und Ladestationen für E-Bikes zur Verfügung stehen. Sollte sich zeigen, dass der Bedarf grösser ist als das Angebot, könnten die Veloständer ergänzt werden, sodass weitere 75 Velos abgestellt werden können. Dann stehen insgesamt 180 Veloabstellplätze zur Verfügung. Durch die Verlegung der PH-Parkplätze ins Parkhaus Hafenbahnhof stehen zukünftig rund 80 Parkplätze der Öffentlichkeit in der

Tiefgarage des Stadthauses mehr zur Verfügung, sofern es realisiert wird. Das Parkhaus mit 160 Parkplätzen wird von der Bauverwaltung als nicht gross beurteilt. Somit sollten sich auch die Rückstauungen im Bereich der Hafenstrasse nicht grossartig verstärken, wie seitens des Stadtrats an der BU-Sitzung bestätigt wurde. Selbstredend ist auch die Ausrüstung mit einer entsprechenden Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität und die zukünftigen E-Busse, welche angedacht sind. Nicht nachvollziehbar ist für die Kommission der Entscheid der Technischen Betriebe, auf die Installation einer Solarstromanlage vorerst zu verzichten. Ebenfalls wurde das Betriebskonzept kritisch hinterfragt. SR Zülle versicherte uns, dass mit drakonischen Erziehungsmassnahmen die Abstellplätze der Busse freigehalten werden. Die Belegungszeiten sind mit der PH vereinbart, ebenfalls kann durch die Zusammenlegung der beiden Busbetriebe auf die Einstellhalle an der Dammstrasse verzichtet werden. Die Parzelle, auf welcher die Einstellhalle steht, ist im Grundeigentum der Stadt Kreuzlingen und im Baurecht an die Postauto AG vergeben. Somit kann diese Parzelle, welche sich in der Gewerbezone befindet, nach Auflösung des Baurechtsvertrags mit der Postauto AG einer neuen Nutzung zugeführt werden. Selbstverständlich waren auch die finanziellen Kennzahlen ein Thema. Aufgrund des zu erwartenden Aufwands und Ertrags kann das Parkhaus am Hafentbahnhof kostendeckend betrieben werden. Somit wird das Parkhaus mit der Buseinstellhalle den Steuerzahler in Kreuzlingen keinen Rappen kosten, versichert uns der Stadtrat, und das schon bei einem Belegungsgrad von 35 Prozent. Sollten sich diese Prognosen wider Erwarten nicht wie gewünscht einstellen, gäbe es mehrere Korrekturmöglichkeiten. So kann man an der Parkplatzgebührenschaube drehen oder die Parkplätze im Bereich Grossschiffahrtshafen reduzieren. Zusammenfassend ist die Kommission grossmehrheitlich der Meinung, dass die Vorteile dieses Projekts überwiegen. Es handelt sich bei diesem Projekt eben nicht nur um ein Parkhaus, sondern auch um eine Buseinstellhalle und eine Velostation. Die hybride Nutzung des Gebäudes, die Lage, aber auch das sich ändernde Mobilitätsbedürfnis unserer Gesellschaft, aber natürlich auch der Umstand, dass der Steuerzahler nicht belastet wird, führten in der Kommission schlussendlich zum eingangs erwähnten Abstimmungsresultat. Die Kritiker des Projekts stören sich an den relativ hohen Kosten, dem Zeitpunkt des angedachten Projekts, und den Standort des Vorhabens würdigen sie als suboptimal bis sinnvoll.

GR Moos: Wenn ich schon stehe, gebe ich auch gleich die Meinung der FL/G-Fraktion bekannt. Das Parkhaus wurde bei uns fast abendfüllend und eingehend diskutiert. Offensichtlich konnten die Vorteile des Vorhabens unsere Fraktion nicht restlos überzeugen. Die Argumente waren ähnlich gelagert wie bei der Diskussion in der BU-Sitzung. Der überlange Baukörper war an der Fraktionssitzung allerdings kein Thema. Heute ist die Fraktion bezüglich des Projekts gespalten.

GR Lauber: Das Projekt Parkhaus Hafentbahnhof führte bei uns in der SVP-Fraktion zu einer längeren Diskussion als ursprünglich erwartet. Das Projekt selber überzeugt aus diversen Punkten. Ortsplanerisch: Eine Parzelle, die sonst schlecht nutzbar ist, wird einer guten Nutzung zugeführt und überbaut. Raumplanerisch: Ein Park&Ride sowie die PH-Parkplätze sind am richtigen Ort und lassen im Zentrum Parkplätze für das Zentrum frei. Multifunktional: Verschiedene Nutzungen sind ineinander verflochten, was eine optimale Nutzung erlaubt. Details: Es gibt diverse Details, welche sich nicht vor einem ausgewachsenen Parkhaus verstecken müssen. Leider hat das Projekt in der nun vorgelegten Version als Kehrseite auch ein massives Preisschild. Wir stimmten dem ursprünglichen Planungskredit zu und waren somit nicht per se gegen dieses Projekt. Der ursprüngliche Planungskredit lag zwischen CHF 8 bis CHF 9 Mio., was pro Parkplatz 35 Prozent über dem Erfahrungswert für ein gutes Parkhaus liegt und hätte die Mehrkosten für die Multifunktionalität abdecken sollen. Für uns entscheidend ist der Moment, als sich abzeichnete, dass das Projekt für diese Kosten nicht zu stemmen ist, respektive 100 Prozent mehr kosten wird. Es wurde einfach wacker weiter geplant mit den entsprechenden zusätzlichen Planungskosten. Aus der Sicht der SVP-Fraktion wäre das jedoch genau der Moment gewesen, wo man die Fraktionen hätte konsultieren müssen, ob sie unter der neuen Prämisse immer noch hinter diesem Projekt stehen oder nicht und was aus Sicht der Fraktionen hätte bleiben müssen oder weggelassen werden können. Muss zum Beispiel immer alles hocharchitektonisch sein? Oder wäre es vielleicht auch möglich, die Stadtbusse noch im RAZ unterzubringen, wenn dort das RAZ weg ist und somit hätte man einen Kostentreiber, die Abfangdecke mit entsprechenden Installationen, eliminieren können. Und auch grundsätzlich, ob der Betrag irgendwo in den Investitionsplan passt, denn wir haben noch diverse andere Vorhaben, die wir stemmen müssen. Das ist, wie wir wissen, leider nicht passiert und führte im Verlauf zu entsprechenden Nebengeräuschen. Und auch wenn

wir zustimmen würden, trotz allen Zusicherungen ist keineswegs sicher, dass das Parkhaus für CHF 15.6 Mio. realisiert werden kann. Wir haben aktuell andere Projekte, bei denen der beantragte Kredit nicht reicht und Mehrkosten oder Projektanpassungen ins Haus stehen. So fragen wir uns bei diesem Projekt unter anderem, ob eine offene Buseinstellhalle wirklich der Weisheit letzter Schluss ist, oder ob wegen Vandalismus oder Vögeln irgendwann einmal noch für teures Geld Tore installiert werden müssen wie bei anderen Einstellhallen in Frauenfeld oder Wil. Oder was ist, wenn der Bus einmal noch wächst und die Plätze in der Einstellhalle nicht mehr reichen? Wohin geht man dann, wo ist die Erweiterung? Zudem fehlt uns im Zusammenhang mit der Botschaft auch die Kommunikation der Gesamtstrategie Parking. Wo und wann sind welche Parkanlagen geplant? Vom Parkhaus Seestrasse hört man zum Beispiel schon lange nichts mehr, obwohl dieses Parkhaus einen direkten Einfluss auf den Ertrag des Parkhauses Hafenhof haben könnte. Auch vom Parkleitsystem, welches Autofahrer direkt zu den Parkanlagen bringen sollte, hören wir nichts mehr. Unsere Fraktion wird deshalb die Botschaft fast einstimmig ablehnen. Zum einen wegen des Betrags, zum anderen auch wegen der ganzen Geschichte, die das Projekt hatte und die wir nicht goutieren.

GR Ribezzi: Wir von der FDP/CVP/EVP-Fraktion haben wie alle anderen das Thema Parkhaus Hafenhof auch intensiv diskutiert. Wir haben vor Weihnachten an den Stadtrat einen umfangreichen Fragenkatalog mit der Bitte um Antwort abgegeben. Es wurde gewünscht und ist auch richtig, dass man bei so grossen Vorhaben gewisse Fragen schon im Voraus zu beantworten probiert. Diese konnten leider nicht alle zufriedenstellend beantwortet werden. Es kann auch sein, dass wegen des Zeitraums Weihnachten einige Stunden dafür fehlten. Aber gewisse Antworten warfen dann auch wieder neue Fragen auf. Und so stehen einige Themen ungeklärt im Raum. Die Situation ist folgende: Der Planungskredit wurde für ein Projekt von CHF 9 Mio. genehmigt. Jetzt kostet es CHF 15 Mio. Aufgrund der offenen Fragen ist unserer Meinung nach die Botschaft nicht wirklich wasserdicht oder sie verhält nicht in allen Punkten, sodass man einen solchen Kostensprung rechtfertigen könnte. Eine hohe Investition, wie wir finden, zu einem Zeitpunkt, wo wir schon andere teure Projekte stemmen müssen und auch die Zukunft des Stadthauses noch in der Schwebe ist. Wir glauben, dass die Unklarheiten in der Botschaft beim Stimmvolk Unmut auslösen könnten oder gewisse Parallelen durch Missverständnisse zum Stadthausdilemma ins Leben gerufen werden könnten. Es wurde grundsätzlich auch über den Standort Hafenstrasse diskutiert, ob das Parkhaus dort wirklich nötig ist und ob die Zusammenlegung von Parkhaus und Buseinstellhalle eine zwingende Massnahme ist. Auch dort ist zu überlegen, ob das überhaupt Sinn macht, wenn man die zusätzlichen Kosten der Einstellhalle mit etwa CHF 4 Mio. ansetzt. Wir wissen nicht, ob es nicht sinnvoller wäre, die Miete in Tägerwil weiterhin zu behalten. SR Zülle sagte dazu richtig und ehrlich, man könne dieses Projekt mit der Velo- und Buseinstellhalle nicht günstiger bauen. Es sei etwas Gutes und koste Geld. Das ist das, was der Stadtrat uns zu diesem Preis vorschlägt. Preislich gehe da gar nichts. In unserer Fraktion gibt es Leute, die den Zeitpunkt für eine solche Abstimmung als falsch erachten. Es gibt Leute, die sagen, der Standort für dieses Parkhaus sei falsch. Und es gibt Personen, die sagen, beides sei nicht richtig. Die FDP/CVP/EVP-Fraktion lehnt mit überwiegender Mehrheit die Botschaft Parkhaus Hafenstrasse ab.

GR Huber: Meine Kollegen aus der SP/GEW/JUSO-Fraktion sind bereits etwas ungeduldig geworden, wann ich wohl käme. Ich habe die Voten meiner Vorredner und Ratskollegen aufgenommen und wollte sie nun so auch noch in mein Votum einfügen. Ich habe auch das Weihnachtsgeschenk der Ratspräsidentin Judith Ricklin heute mitgenommen. Das Ovosport. Es geht nicht besser, einfach ein bisschen länger. Das ist heute auch mein Motto und das Anliegen der Botschaft Parkhaus ist für mich auch zentral und braucht deshalb auch ein bisschen länger als meine sonstigen Voten. Die Ansicht meiner Vorredner sind etwas vernebelt. Wenn sie jetzt beim Hafenhof in den Zug steigen und ins Appenzellerland fahren würden – dort oben scheint die Sonne. Dort ist das Wetter gut, dann hättet ihr auch dort eine gewisse Weitsicht und es würde euch auch glücklicher machen, wenn ihr dort oben wärt, es würde euch nicht so aufs Gemüt drücken. Auch der Kretzer hat in seinen Wortklaubereien in der Thurgauer Zeitung, wofür er mehr als die 1200 Zeichen gebraucht hat, die wir für einen Leserbrief brauchen dürfen, ein bisschen missmutige Töne herübergebracht und vermutlich auch engen Kontakt mit all den Nein-Votanten gehabt. Und vermutlich jetzt auch noch mit den Facebook-Meinungen, die in Kreuzlingen herumschwirren. Daher versuche ich jetzt, in unserer Fraktionsmeinung noch ein paar gute Argumente herüberzubringen, damit wir irgendwie ein Ja erreichen können. Grundsätzlich sollten wir Gemeinderäte bei dieser Botschaft keine "Tüpfelschisser" oder

Pfennigfuchser oder, wie es in der Schweiz heisst, Rappenspalter sein, sondern eher ein klares Signal setzen, damit wir ein bisschen weitsichtiger sind und die bisherige Bau- und Investitionsblockade endlich aufgehoben wird. Wir haben die Botschaft in der Kommission Bau und Umwelt, wie Daniel Moos es bereits gesagt hat, behandelt. Ich war erst mal erstaunt über die Flut an Fragen aus der FDP/CVP/EVP-Fraktion, die vor Weihnachten an den Stadtrat gestellt wurden. Grundsätzlich wurde das Bauprojekt bereits in vielen Kommissionen behandelt, so auch in der GPK, wo es vorwiegend um die grossen Kostendifferenzen zwischen der Kostenschätzung der Machbarkeitsstudie eines Kreuzlinger Ingenieurbüros und dem vorliegenden Siegerprojekt E-Type ging. Das wurde auch in der BU von Sandro Nöthiger nochmals erklärt, und ich habe auch noch beim Ingenieurbüro nachgefragt. Viele von euch kennen sicherlich das Personalparkhaus der Mowag an der Unterseestrasse, es liegt neben der Schreinerei Brändli, die kennen sicher alle. Die Machbarkeitsstudie und die Kostenschätzung basieren auf dieser Grundlage. Jetzt stellt sich die Frage: Wollen Sie, liebe Ratskolleginnen und Ratskollegen, ein solches Parkhaus, wie es dort an der Unterseestrasse steht, so eine Hundehütte oder so ein Wasserschloss, wie dieses ist? Wollen Sie so etwas am Hafbahnhof unten sehen? Das Siegerprojekt E-Type ist auch nicht ein Kostentreiber, sondern da sind viele Optimierungen und Zusatzansprüche im Architekturwettbewerb miteingeflossen. Die Mehrkosten können in drei Gruppen aufgeteilt werden. 1. Durch das Projekt bedingt ist die Abfangdecke mit den erhöhten Anforderungen an eine Pfahlfundation und auch an die Fassade zur Verkleidung der oberen Parkebenen. 2. Die Nachjustierungen und fehlenden Kosten aus der Machbarkeitsstudie. Das Dach, das man jetzt für das oberste Geschoss hineingenommen hat, damit der Unterhalt geringer wird und es kein Wasserschloss wird wie jenes beim Flughafen. Dort tropft es bis ins Untergeschoss. Das Dach soll auch als Trägerkonstruktion für die zukünftige Fotovoltaikanlage dienen. Was auch noch fehlte, waren die Kosten für die Infrastruktur für die Velostation und die Buseinstellhalle inkl. Sozialräumen, die jetzt auch noch hinzugekommen sind. 3. Die Ungenauigkeit der Machbarkeitsstudie. Zum Beispiel waren Rühlwand und Baugrubenabschlüsse zur Hafenstrasse nicht eingerechnet, was auf dieser Stufe auch nicht nötig ist. Altlasten hatte es zum Teil drin, aber man rechnete auch die Mehrkosten der Vornutzer des SBB-Geländes nicht ein. Auch die Aufspurung der Kantonsstrasse war in der Machbarkeitsstudie nie ein Thema. Es war eine Auflage des Kantons, dass auf Kantonsstrassen kein Verkehrsrückstau entsteht. Schlussendlich muss man anerkennen, dass die Mehrkosten gegenüber der Machbarkeitsstudie nachvollziehbar sind und ein effektiver Mehrwert erkennbar ist. Dabei muss man nicht erwähnen, dass das Siegerprojekt auch viele gute Inputs und Optimierungen gegenüber der Machbarkeitsstudie einfliessen liess und von mir aus gesehen auch das Prädikat "genial" verdient. Die Fragenflut unserer Vierpartei-Fraktion wurde in der Kommission Bau und Umwelt nur am Rand behandelt, wie Daniel Moos es bereits erwähnte. Die Antworten von der Bauverwaltung wurden zusammen mit dem Protokoll an alle Gemeinderäte weitergeleitet. Ich habe sie über Weihnachten/Neujahr angeschaut. Die gestellten Fragen können in fünf Themen gegliedert werden. 1. Rentabilität und Auslastung des Parkhauses in diesem Gebiet. 2. Mietermix im neuen Parkhaus Hafbahnhof und die Verlässlichkeit dieses Mietermix. 3. Finanzierbarkeit des Parkhauses am Hafbahnhof und Kostentransparenz des Bauprojekts. Es kam nochmals die Frage auf, ob alles eingerechnet ist. 4. Konstruktive Details wurden hinterfragt, ebenso der Standort des Projekts. 5. Rechtskonformität des Siegerprojekts E-Type. Beginnen wir ganz hinten. Rechtskonformität des Siegerprojekts E-Type: Analog dem Nachbargebäude der Tour de Suisse und den Consoni-Gebäuden der PH, die teils bereits gebaut oder noch im Bau sind, hat das Parkhaus Hafbahnhof eine Überlänge und wird mit dem Baugesuch geprüft. Also für Kreuzlingen nichts Neues und aus unserer Sicht auch legitim. Die Zusammenarbeit mit der SBB als Anstösser mit der gemeinsamen Nutzung der Zu- und Wegfahrt und auch die Bewilligung zu Art. 18 M, die GR Dufner stellte (Näherbaurecht zur SBB) ist auf gutem Weg und bereits vorbesprochen. Ich zitiere, was in Art. M des Eisenbahngesetzes steht: "Sie dürfen nur mit Zustimmung des Eisenbahnunternehmers bewilligt werden". Die SBB war auch in der Jury dabei, als es um die Jurierung des Architekturwettbewerbs ging. Die reduzierte Höhe des Bauprojekts, damit die Basilika in der Sichtweise, wenn man vom See her schaut, nicht gestört oder tangiert wird, ist nachvollziehbar und sollte aus unserer Sicht aber nicht überbewertet werden, wie auch GR Dufner in seiner Frage sagte. Er hat vermutlich einen relativ guten Weg zur Kirche, und die wird das sicherlich auch so absegnen. Auf Nachfrage in der Kommission wurde uns mitgeteilt, dass das Park&Ride beim Hafbahnhof schon immer vorgesehen war und auch im kommunal-

len Richtplan aufgeführt ist. Der Stadtrat bevorzugt konzeptionell zentrale Parkierungsmöglichkeiten, damit die Gehdistanzen zu den gewünschten Zielorten relativ geringgehalten sind. Fazit aus diesen Themen: Die Vorabklärungen für die Rechtskonformität wurden von der Bauverwaltung und vom Stadtrat gemacht und wir sehen da auch keine grossen Hürden, wie an anderen Orten auch nicht. Konstruktive Details und Standort des Bauprojekts: Das Dach über dem oberen Parkdeck wird bekanntlich begrünt. Das war im alten Baureglement schon so aufgeführt und ist auch heute normaler Standard. Ein unbegrüntes Dach gibt es heute nicht mehr. Dass man später eine Fotovoltaikanlage auf das Dach montieren kann, ist bereits berücksichtigt und ist aus Sicht unserer Fraktion begrüssenswert. Das Siegerprojekt E-Type arbeitet mit einer Abfangdecke im Erdgeschoss, weshalb die beiden oberen Parkgeschosse relativ stützenfrei und autofahrerfreundlich ausgeführt werden können. Weitere Punkte wie das Einzugsgebiet, das Verkehrsleitsystem sowie die Einfahrten ins Parkhaus sind für uns zentrale und entscheidende Themen dieses Parkhausprojekts. Einzugsgebiet und Standort des Parkhauses werden in den nächsten Jahren noch an Wichtigkeit gewinnen, da bereits heute die direkte Anbindung von Konstanz nach St. Gallen und ins nebelfreie Appenzellerland über den Hafenbahnhof abgewickelt wird. Dadurch wird auch das Angebot für Park, Bus, Bike&Rail weiter an Bedeutung gewinnen. Die angedachte und teilweise vertraglich bereits gesicherte Nutzung des Parkhauses profitiert auch von der optimalen Lage. Wie bereits erwähnt, die Buseinstellhalle ist für den Stadtbuss und für die Postautos. Vorgesehen sind 20 Plätze. Das sind zwei Plätze mehr, als wir zurzeit Autos haben. Ich weiss nicht, wieso man jetzt auf einmal auf die Idee kommt, es müsste eine noch grössere Einstellhalle geben. Ich finde das irgendwie ein bisschen schizophran, wenn man einerseits von Kosten spricht und andererseits noch mehr reinpacken will. Weitere Nutzungen wie die Parkplatznutzung durch die PH sind nicht unbedeutend. Die Besucher der Dreispitzturnhalle, des Burgerfelds und des Seeburgparks sind die Nutzer dieses Parkhauses. Damit ist auch eine Entlastung der Parkplätze am Hafen möglich, was mir auch wichtig ist, und anstelle des jetzigen Kiesplatzes können neu begrünzte Schotterrasenplätze im Bereich der Skateboard-Rampe erstellt werden, damit auch dieses Naherholungsgebiet aufgewertet werden kann. Bitte beachten Sie auch einen letzten und nicht unwesentlichen Punkt: Dass weitere Bauvorhaben anstehen und damit die Parkplätze auf dem Bärenplatz während der Bauarbeiten wegfallen. Das bedeutet, dass auch die Besucher der Veranstaltungen im Bereich des Bärenplatzes auf dieses Parkhaus ausweichen müssen. Das betrifft insbesondere auch die Schule sowie die Parkplatznutzer des Bärenplatzes inklusive allen Baubeteiligten. Als Denkanstoss möchte ich dem Stadtrat noch auf den Weg geben, dass eine mögliche Aufstockung analog dem, was GR Dufner angesprochen hat, während der Projektphase nochmals angeschaut werden sollte. Das ist wirklich nur ein Denkanstoss, dass man eventuell noch eine dritte Parkebene aufstocken könnte. Das grosse Thema der Vierpartei Fraktion ist natürlich auch die Finanzierbarkeit dieses Parkhauses am Hafenbahnhof sowie die Kostentransparenz des Bauprojekts nach dem Motto "Ist alles eingerechnet?". Einerseits verständlich, aber andererseits schwingt da auch immer ein Hauch von Misstrauen mit. Das Parkhaus Hafenbahnhof wird vollumfänglich aus dem Topf der Parkgebühren finanziert, wie GR Moos es bereits gesagt hat. Da spielt dementsprechend auch das System des Verursacherprinzips. Dass damit auch eine Velostation mitfinanziert werden kann, ist sinnvoll und gibt eine Entlastung der chronisch überbelegten Veloparkplätze am Hafenbahnhof. Bei der Rentabilitätsberechnung haben Stadtrat und Bauverwaltung sehr zurückhaltend budgetiert und das Parkhaus wird wie bereits erwähnt eher ein Goldesel als eine ungenutzte, unrentable Investition. Die Rentabilität bzw. Selbstfinanzierung kann trotz der Investitionskosten von mehr als CHF 16 Mio. erreicht werden. Mit den Parkgebühren kann der Stadtrat die Rentabilität und die Auslastung des Parkhauses selber steuern und damit auch dem Wildparkieren in den Quartieren entgegenwirken. Zuletzt wurde noch die Frage gestellt, dass die Bauausführung über einen Generalunternehmer ausgeführt werden solle, damit man Mehrkosten und Risiko eher abfedern könne. Ich als Baufachmann möchte Sie darauf hinweisen, dass das Risiko der Mehrkosten an einen Generalunternehmer nur dann abgewälzt werden kann, wenn Risiko und Leistungen in der Ausschreibung erkennbar waren. Ob der Stadtrat eine Baukommission einsetzt und Einzelaufträge pro Gewerk vergibt, wie das bei anderen Bauvorhaben auch und auch beim Um- und Erweiterungsbau des Schwimmbads Egelsee bereits erfolgreich gemacht wurde, wird er selbstständig in Eigenkompetenz entscheiden. Ich sehe das Risiko an einem relativ kleinen Ort und würde das auch bevorzugen. Ich habe Ihnen sehr viele stimmige und für mich überzeugende Argumente zusammengestellt, die für

mich und meine Fraktion ein klares Ja zum Ausdruck bringen. Deshalb möchte ich zum Schluss den Gemeinderat ebenfalls bitten, dem Parkhaus als Grundstein und Impulsgeber für viele weitere städtische Bauvorhaben zuzustimmen, damit wir endlich einen ersten zentralen Pfahl einschlagen und damit auch das Verkehrs- und Parkierungsthema fürs Einzugsgebiet von PH, Hafenbahnhof, Bodan, Seeburgpark erledigen können. Die SP/GEW/JUSO-Fraktion empfiehlt einstimmig die Annahme, und ich hoffe, dass der Kretzer in der nächsten Kolumne etwas positiver über das Bauwerk berichtet, denn es ist wirklich das Schlüsselprojekt für viele nachfolgende Projekte der Stadt Kreuzlingen und wir können damit das Parkhaus- und das Verkehrsproblem bei vielen anderen Projekten lösen.

SR Zülle: Man darf es wohl gar nicht sagen, dass wir wahrscheinlich noch ein bisschen höher kommen als die CHF 15.6 Mio. Wenn man die Botschaft liest, ist ganz oben der Titel, was man überhaupt will, und ganz am Schluss steht dann der Antrag des Stadtrats. Hier geht es vor allem um das, was wir empfehlen oder was wir gern beantragen möchten. Und das ist natürlich das Geld. Man will einen Kredit abholen, sei das beim Gemeinderat oder später beim Stimmvolk. Bei diesem Kreditbegehren haben wir in der alten Version CHF 15.6 Mio. geschrieben. Darin eingerechnet sind auch die Zu- und Wegfahrtskosten, also die Strassenverbindungen. Was nicht eingerechnet ist, und das wurde bemängelt, ist das Land, das wir 2015 von der SBB gekauft haben. Wenn der Stadtrat Land kauft, geht das nicht gleich ins Verwaltungsvermögen, sondern aufs Landkreditkonto, also ins Finanzvermögen. Sobald das Land nicht weiterverkauft, sondern für Vermietungen oder um selber etwas draufzustellen, genutzt wird, gehört es ins Verwaltungsvermögen. Das ist eine buchhalterische Geschichte, dass man den Betrag, den man für das Land bezahlt hat, nämlich CHF 645'000, ins Verwaltungsvermögen überführt. Diese Überführung kann der Gemeinderat machen, wir können es aber auch in die Volksbotschaft nehmen. Dieser Wunsch wurde geäußert und dem müssen wir nachkommen. Damit haben wir kein Problem. Somit würde der Antrag des Stadtrats neu ein Kreditbegehren von CHF 16.245 Mio. lauten, darin enthalten ist das Parkhaus mit CHF 14.9 Mio., die Folgekosten für die Erschliessung von CHF 700'000 plus die Landkosten von CHF 645'000. Somit lautet das Kreditbegehren nicht auf CHF 15.6 Mio., sondern CHF 16.245 Mio.

#### Abstimmung

Der Antrag des Stadtrats (Tischvorlage) wird mit 32 Ja-Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen.

SR Zülle: Ich möchte noch zwei Fragen beantworten, die nachträglich zum Fragenkatalog an den Stadtrat gelangt sind. Den Fragestellern habe ich sie bereits beantwortet. Wie ist die Kostenaufteilung auf die einzelnen Teilprojekte? Es ist relativ schwierig, so ein Parkhaus auseinanderzunehmen. Welchen Pfeiler müsste man haben, wenn man zum Beispiel nur Parkplätze für Autos oder nur für Busse machen würde? Wir haben aber probiert, es sehr genau auseinanderzunehmen. Es gibt eine ganze Liste. Wir sind etwa auf folgende gerundete Beträge gekommen: Das Teuerste ist der Teil für die PWs, das sind rund CHF 9 Mio., Busse und Postauto CHF 5 Mio. und das Projekt Velostation kostet rund CHF 900'000. Das ergibt die CHF 14.9 Mio. So berechnet sich auch der Mietzins für Busse, Postauto sowie PH. Frage 2 lautete: Konnten die CHF 400'000 für den Wettbewerb eingehalten werden? Diese Frage kann ich bejahen.

GR Moos: Ich habe eine Frage bezüglich Eintretensdebatte. Von GR Lauber wurde gesagt, dass die Parkplatzkosten bei diesem Projekt um 35 Prozent über den üblichen Kosten eines Parkhauses liegen. Ich weiss nicht, was er unter einem üblichen Parkhaus versteht. Ist das ein Parkhaus in der gleichen Grösse? Ist es ein Parkhaus mit den gleichen Funktionen oder zusätzlichen Funktionen wie Veloeinstellhalle, Buseinstellhalle? Wie kommt er auf diese 35 Prozent gegenüber einem normalen Parkhaus? Es handelt sich um eine Verständnisfrage.

GR Lauber: Ich arbeite bei einem Arbeitgeber, der viele Parkhäuser hat. Wir haben bessere und schlechtere. Dort habe ich einmal geschaut, was bei uns bei kleineren und grösseren Parkhäusern der Platz kostet. Wenn es so eines ist wie bei der Mowag, das so geschachtelt ist, ist man bei etwa CHF 15'000 pro Platz. Bessere wie beim Flughafenkopf sind bei CHF 25'000 bis CHF 30'000 pro Platz. Mir ist klar, die sind grösser und die skalieren auch besser als ein kleines Parkhaus. Denn ein Dach braucht es, egal ob man zwei oder zehn Etagen darunter hat. Das sind die Preise, die ich als Vergleich genommen habe.

GR Moos: Das erstaunt mich jetzt ein bisschen. Meine Frage ist nicht ganz beantwortet. GR Lauber arbeitet beim Flughafen Zürich. Das sind natürlich ganz andere Dimensionen von Parkhäusern. Ich habe am

Flughafen Zürich auch noch nie eine Velostation in einem Parkhaus gesehen. Vielleicht kann ein anderer Arbeitnehmer des Flughafens Zürich noch etwas dazu sagen. Ich habe beim Flughafen Zürich auch nie eine Buseinstellhalle in einem Parkhaus gesehen. Vor diesem Hintergrund kann ich diese Zahlen nicht nachvollziehen. Tut mir leid, für mich ist das nicht stimmig.

GR Lauber: Wir können die Vergleichsobjekte gern einmal vertieft diskutieren. Mir ist klar, dass ein kleineres Projekt pro Platz verhältnismässig teurer ist, aber es sind auch Werte, wo Ingenieure sagen, in diesem Bereich rechnet man es pro Platz. Das ist auch der Grund, warum man beim ersten Projekt auf etwa diesen Betrag kam, auf diese CHF 8 Mio. bis CHF 9 Mio.

GR Moos: Genau, GR Lauber hat es gerade gesagt, beim ersten Projekt ging man von einer ganz anderen Ausgangssituation aus, wie auch GR Huber es erklärt hat. Deshalb kam es letztlich auch zu diesen Mehrkosten, weil wir jetzt im Parkhaus einen ganz anderen Funktionsumfang haben. Ich finde es wichtig, dass man das versteht und dass man das nicht einfach so im Raum stehen lässt mit diesen 35 Prozent, die dieser Parkplatz dort unten jetzt halt mehr kostet. Wir haben viel mehr Funktionen, wir haben einen ganz anderen Funktionsumfang als bei einem Parkhaus, das am Flughafen Zürich steht.

GR Hummel: Dann haben wir, als wir über den Planungskredit abstimmten, über etwas ganz Falsches abgestimmt, denn beim Planungskredit spricht man von CHF 8 Mio. bis CHF 10 Mio. Dann ist das für mich klar. Und wenn dann auf einmal etwas ganz anderes geplant wird, ist das nicht mein Problem.

Materielle Beratung – die Botschaft wird seitenweise durchberaten.

Seite 1 bis 2, 1 Ausgangslage

GR Brändli: Noch eine Verständnisfrage, respektive gibt das eine Änderung, wenn es zur Volksbotschaft kommt. Ihr sprecht da in der Botschaft immer von einer Einstellhalle. Wir haben keine Buseinstellhalle, sondern das ist rein ein Unterstellplatz. Denn eine Buseinstellhalle ist ein in sich geschlossener Raum mit einem Tor für die Einfahrt und allfälligen Toren für die Ausfahrt. Hier haben wir einen Unterstellplatz und keine Einstellhalle. Auch in der Korrespondenz mit den Betreibern Eurobus etc. steht immer klar und deutlich von einer Buseinstellhalle. Mich nimmt wunder, ob das gesichert ist und ob es schriftlich gesichert ist, dass ihnen bewusst ist, dass es nur ein Unterstellplatz ist. Nicht dass wir im Nachgang das Ganze noch mit Toren bestücken müssen, die wahrscheinlich bei dieser Grösse einige Hunderttausend Franken kosten werden. Und wenn es offenbleibt, würde mich wundernehmen, wer bei Sachbeschädigungen etc. versicherungstechnisch aufkommen muss.

SR Zülle: Auch diese Frage haben wir beantwortet. Es ist so, dass Vertreter von Eurobus und Postauto selbstverständlich dabei waren. Sie kennen die ganze Planung, sie waren beim Wettbewerb dabei. Sie wissen auch, dass kein Tor kommt. Es mag erstaunen, aber Eurobus hat sogar den Vorschlag gemacht, weil sie mit solchen Unterständen gute Erfahrungen gemacht haben. Sie selber sprechen in der Korrespondenz von einer Halle. Das ist also Wortklauberei. Aber wir können es für die Volksbotschaft sicher noch einmal gut anschauen. Übrigens hat Postauto in Vaduz ebenfalls eine solche offene Halle und damit sehr gute Erfahrungen gemacht. Sie brauchen also solche Tore nicht. Die Tore hätten alles noch mehr verteuert, wir hätten andere Masse machen müssen. Die Tore brauchen Platz, sie sind für diese Bus- und Postautobetriebe auch zur Handhabung nicht unbedingt dringend nötig.

GR Portmann: Als eine Person, die in Vaduz wohnte, kann ich sagen, dass es stimmt, dass es in Vaduz keine Tore hat. Aber das hat auch einen Grund: Weil der Sicherheitsdienst dort tagtäglich mit über 60 Angestellten ein- und ausfährt und die Räumlichkeiten im Auftrag der Limobil, welcher in Liechtenstein der grösste Postautobetreiber ist und der Familie Frick gehört, betreibt. Familie Frick hat das vermietet. Darum ist die Ausgangssituation ein bisschen anders, was Vandalismus angeht. Diese Zentrale ist 24 Stunden an 7 Tagen besetzt. Ich glaube, dort unten hockt keiner von der Stadt Kreuzlingen, der diese Halle 24 Stunden an 7 Tagen bewacht.

SR Zülle: Der Vorschlag kam von Eurobus, nicht von Postauto. Postauto hat bestätigt, dass sie gute Erfahrungen gemacht haben. Sonst wüsste ich es ja nicht. Vandalismus ist scheinbar bei ihnen kein grosses Thema. Es stehen auch immer viele Autos draussen. Und ganz draussen ist es nicht. Heute kann man solche Parkieranlagen wenn nötig auch mit Kameras bestücken. Also ich hätte da weniger Angst. Ich hätte mehr Angst, wenn wir die Kosten noch mehr erhöhen würden, als dass wir Vandalismus haben.

Wenn die Cars und Postauto so einverstanden sind und auch den Preis bezahlen, wie es in den Plänen steht, glaube ich, müssen wir nicht lange darüber diskutieren, dann machen wir es so.

Seite 5 bis 6, 3 Finanzen, 3.1 Gebühren

GR R. Herzog: Einer der wesentlichen Aspekte dieses Parkhauses namentlich an dieser Stelle in der Stadt ist der erhoffte Umsteigereffekt, dass Leute ihr privates Fahrzeug, sei das ein Roller, ein Velo oder ein Auto, dort parkieren und von dort aus die Bahn benützen, beispielsweise Richtung St. Gallen oder Romanshorn. Das heisst, es muss attraktiv sein, sein Fahrzeug dort zu deponieren. Wir erhoffen uns einen solchen Umsteigereffekt. Ich glaube, angesichts der weltweiten Situation ist es sehr angezeigt, so etwas zu fördern. Wir möchten im vollen Bewusstsein, dass wir die Botschaft nicht ändern können, dem Stadtrat die Anregung mit auf den Weg geben, auf die Gebühren für die Velostation gänzlich zu verzichten. Wir sprechen hier von Einnahmen von nicht einmal CHF 7'000 pro Jahr. Es braucht eine Kontrolle, es braucht irgendwelche Plaketten, die man lösen muss, um die Berechtigung zu haben, was von diesen rund CHF 6'900 noch abzuziehen ist. Am Schluss bleibt fast nichts übrig. Der Effekt ist aber sicher nicht so positiv, wenn jemand eine Zehnernote hinlegen muss, um einen Monat lang dort zu parkieren. Klar ist es wenig, aber letztlich ist es für die Stadt sehr unbedeutend, ob man da etwas einnimmt oder nicht. Daher würde ich anregen, darauf zu verzichten und zu sagen, im Dienst des Kunden, der umsteigt, bitte kostenlose Möglichkeit, Velos und Elektrovelos zu parkieren.

GR Moos: Ich finde diesen Vorschlag eigentlich sehr gut. Ich würde ihn noch erweitern, und zwar wenn man merkt, dass die Veloabstellplätze mit Velos überflutet werden, bin ich der Meinung, weil der Veloabstellplatz doch ein bisschen mehr Komfort bietet als ein Aussenabstellplatz, könnte man anfangen, mit geringen Gebühren zu arbeiten, um eben die Belegung der Veloabstellplätze auch ein bisschen zu steuern.

GR Pleuler: Ich habe mir das ziemlich identische Votum wie GR Herzog aufgeschrieben. Darum mache ich es kurz. Auch ich bin der Meinung, dass es eher gefördert werden soll, wenn in Kreuzlingen, wo es offensichtlich zu viel Verkehr hat, jemand bereit ist, das Velo zu nutzen, um zum Bahnhof zu fahren. Ich meine, da sollte man einen Anreiz schaffen und nicht mit solchen Gebühren noch falsche Signale setzen.

GR Ribezzi: Ich bin natürlich einer Meinung mit meinen Ratskollegen, was das Velo angeht. Kreuzlingen ist vom Bus her relativ gut erschlossen. Ich kann mir nur schwer vorstellen, dass jemand mit dem Auto von der Seeblickstrasse dort hinunterfährt, das Auto stehen lässt und dann mit dem Zug nach St. Gallen fährt. Ich kann mir aber vorstellen – und ich sehe einige von denen –, dass wenn ein Ehepaar von St. Gallen mit dem Zug für den Einkaufstourismus kommt und CHF 20 fürs Ticket bezahlt, kommen die in Zukunft mit dem Auto, denn das kostet CHF 10 pro Tag, CHF 2 beim Ziil, dann haben sie CHF 8 gespart und können sich bei Kaufland noch eine Margarine kaufen. Dieser Aspekt ist einfach wichtig. Ich bin für diesen Park&Ride, kein Thema, aber Kreuzlingen ist eine Spezialsituation mit der Grenze und mit dem extrem hohen Einkaufstourismus. Ich glaube, wenn man bei diesem Parkhaus über die Preispolitik die Preise hinaufsetzt, damit man das vielleicht nicht erreicht, auch wenn die SBB nichts zu sagen hat, gibt das bei dem Park&Ride-Kunden ein schlechtes Gefühl, wenn sie plötzlich CHF 20 bei uns bezahlen müssen, wenn sie das Auto den ganzen Tag stehen lassen, dass wir dem entgegenwirken. Das ist eine ganz diffizile Sache mit diesen Preisen, weil wir halt nicht Weinfeld oder Frauenfeld sind.

GR Moos: Auch hier habe ich eine Verständnisfrage. Heisst das nun, wir sollten mit den Gebühren hinauf oder sollte man mit den Gebühren hinunter?

GR Ribezzi: Man sollte das Parkhaus nicht bauen, das ist ganz einfach, denn es erfüllt den Zweck nicht. Sinn und Zweck des Park&Ride ist hier einfach nicht gegeben, denn wir sind zu nah an der Grenze. Diese 80 Parkplätze sind belegt von Einkaufstouristen. Das gebe ich dir schriftlich.

GR Moos: Ich bin ein regelmässiger Bahnnutzer und ich komme mit relativ vielen Pendlern in Kontakt. Ich gehe im Winter mit dem Bus zum Bahnhof, im Sommer mit dem Velo. Ich nutze den Hauptbahnhof und muss sagen, die Velosituation am Hauptbahnhof ist katastrophal. Wenn ich um 7 Uhr dorthin fahre, finde ich keinen Platz, um mein Velo abzustellen. Ich spreche von einem Velo, das ist kein Auto. Ich finde keinen Platz mehr, um mein Velo rechtskonform abzustellen. Gut, ich finde immer eine Lösung, aber ich bin natürlich schon der Meinung, Park&Ride ist die Zukunft. Das wird so sein. Wir sind hier auf einer der Hauptachsen Konstanz – St. Gallen. Da wurde eine Schnellzugsverbindung eingerichtet, und soviel ich weiss, wird diese noch ausgebaut bzw. der Takt wird verdichtet. Das heisst, St. Gallen wächst noch näher an

Kreuzlingen heran. Und ich bin erstaunt, dass eine Partei, die eigentlich Arbeitsplätze und die Wirtschaft fördert, einer vernünftigen verkehrstechnischen Lösung Äste und Balken in den Weg legt, wo genau diese Sachen gefördert werden, die bei uns in der Richtplanung und im Aggloprogramm stehen. Genau das, was der Stadtrat umsetzen sollte, und den Auftrag hat er schlussendlich von uns.

GR Ribezzi: Ich lehne mich da jetzt ganz weit hinaus. Das ist meine private Meinung, ich spreche nicht von der Fraktion. Macht den Bus 10 Rappen günstiger. Aber es reicht ein Parkplatz für Park&Ride ohne Dach, ohne Buseinstellhalle. Dort unten reichen zwei schöne Bäume, die könnt ihr an Weihnachten beleuchten, die PH braucht kein Dach über dem Auto. Sorry. In jedem Gespräch über dieses Parkhaus wurde immer das Problem Seestrasse erwähnt. Baut das Parkhaus dort unten, macht in der Hafenstrasse einen geraden Parkplatz, dann bekommt ihr noch zehn Parkplätze mehr und baut mehr Velostationen.

GR Moos: Das ist ein Steilpass. Kollege Ribezzi hat Angst vor dem Einkaufstourismus. Wenn wir ein Parkhaus an der Seestrasse bauen, fluten wir Konstanz mit Einkaufstouristen, denn die parkieren dann alle dort. Ich finde, wenn man den Einkaufstourismus fördern will, baut man genau dort ein Parkhaus.

STP Niederberger: Es tut mir leid, dass ich mich auch noch in diese Einkaufstouristendiskussion einmischen muss. Ich möchte einfach erwähnen, die Einkaufstouristen haben wir sowieso, seien sie am See oder im Parkhaus Hafenhof. Ich finde es eben bestechend, dass, wenn schon Einkaufstouristen kommen, wir sie im Parkhaus Hafenhof unterbringen. Wir bauen das Parkhaus aber nicht für sie, wir bauen diese Parkplätze vor allem für Park&Ride da bin ich genau gleicher Meinung wie GR Moos. Solche Parkhäuser mit eingebauten Velostationen werden in Zukunft zunehmen. Und wenn wir die Einkaufstouristen oder auch Urlauber in diesem Parkhaus haben, haben wir nämlich die Möglichkeit, zusätzlich etwas für Kreuzlingen zu machen. Wir können nämlich den See und das Hafengebiet von Parkplätzen befreien, dort einen Grünraum und Freiraum für die Kreuzlinger schaffen. Ich denke, auch das ist ein ganz wichtiger und positiver Punkt, den man in der ganzen Situation beachten muss. Und wenn das Parkhaus dann wunderbar blüht und immer voll ist, dann haben wir die Möglichkeit, darüber nachzudenken, ob wir beim Parkhaus Seestrasse etwas machen wollen. Wenn ich noch auf das antworten darf, was GR Lauber gesagt hat, das haben wir vor vier Monaten an der FRK-Sitzung und an der Gemeinderatssitzung gesagt, wir haben im Stadtrat Prioritäten gesetzt. Wir verfolgen zuerst das Parkhaus Hafenhof, haben das Parkhaus Seestrasse aus dem Finanzplan herausgenommen. Erst hatten wir es für 2023 drin, weil wir gesagt haben, nach dem Hafenhof gehen wir ans Parkhaus Seestrasse heran, aber wir haben es herausgenommen mit dem ganz klaren Votum, wenn wir dort unten ein Parkhaus machen, würden wir es eher im Baurecht machen.

Seite 7, 3.3 Finanzierung, a. Aufwand Parkhaus mit Buseinstellhalle und Velostation

GR Moos: Hier habe ich eine Frage an den Stadtrat, vielleicht sogar an den Stadtpräsidenten. Ist der Stadtpräsident auch der Meinung, dass das Parkhaus schlussendlich ohne Steuergelder finanziert werden kann?

STP Niederberger: Vom Stadtrat her sind wir 100 Prozent überzeugt. Wir haben die Spezialfinanzierung Parkplätze, die zurzeit ungefähr CHF 15 Mio. enthält. Aber das Geld ist nicht flüssig, sondern das ist irgendwo in einem Objekt angelegt. Wenn wir das Parkhaus bauen, bedeutet das, dass wir bei der Bank eine Hypothek über CHF 16 Mio. aufnehmen müssen, wie man das auch privat kennt. In der Zwischenzeit bekommen wir das Geld wahrscheinlich zu 0 Prozent. Es ist dann zwar im Gemeindehaushalt, ist aber eine Schuld, respektive die Spezialfinanzierung ist dann eine Schuld gegenüber dem Gemeindehaushalt. Alle Abschreibungen, alle Verzinsungen und Betriebskosten laufen über diese Spezialfinanzierung. Die CHF 16 Mio. sind zwar in den Büchern der Stadt, aber alles, was anfällt, wird über die Spezialfinanzierung Parkplätze, wo wir jetzt eben CHF 15 Mio. drin haben und wo jedes Jahr einige Hunderttausend Franken einfließen, wieder aufgefangen. Das Geld ist nicht weg. Auch wenn wir es aufgenommen und verbaut haben, ist es in der Liegenschaft drin. Die Liegenschaft wird entsprechend der Unterlagen inklusive Technik über 33 Jahre abgeschrieben. In 33 Jahren ist es also wieder auf null, aber die Liegenschaft haben wir immer noch und den Wert der Liegenschaft ebenfalls. Wenn das Parkhaus kostendeckend betrieben werden kann, wenn also die berechnete Auslastung erreicht werden kann, fallen für den Steuerzahler keine Kosten an. Sollte das trotzdem der Fall sein, gibt es verschiedene Stellschrauben. Man kann mit den Park-

platzgebühren arbeiten, man kann mit der Anzahl an Parkplätzen, also mit der Parkplatzsteuerung arbeiten. So ist der Stadtrat überzeugt, dass wir die Berechnung erfüllen werden und dass wir das Parkhaus kostendeckend betreiben können. Was das Parkleitsystem betrifft, welches vorhin auch angesprochen wurde, auch das haben wir immer kommuniziert. Das Parkleitsystem kommt, wenn wir die erste Parkgarage bauen können, sei das am Hafbahnhof oder beim Stadthaus oder an einem anderen Ort. Das Parkleitsystem ist abhängig vom ersten Parkhaus, das wir bauen können und das wurde auch immer kommuniziert.

GR Hummel: Da habe ich noch eine Frage. CHF 15 Mio. seien in der Spezialfinanzierung drin. Ich weiss es nicht mehr, aber ist nicht schon ein bestimmter Betrag für das Parkhaus beim Stadthaus reserviert?

SR Zülle: Man baut jetzt nicht mit diesem Geld, das wurde erklärt. Es ist so, dass man mit diesem Geld finanziert. Und man finanziert nur das, was defizitär ist. Die normalen Unterhaltskosten und Abschreibungen finanziert man mit der Spezialfinanzierung. Mit so viel Geld kann man mehrere Parkhäuser finanzieren, denn bei jedem Parkhaus kommt auch jedes Jahr wieder Geld herein. Es kommen auch jedes Jahr über CHF 1 Mio. an Parkplatzgebühren hinein. Es ist also wirklich so, dass das ein gewinnbringendes Objekt ist. Man kann nun sagen, wenn wir die 35 Prozent nicht ganz erreichen, gibt es ein Defizit, sagen wir CHF 100'000. Diese CHF 100'000 werden nicht aus Steuergeldern finanziert, sondern eben aus der Spezialfinanzierung, das wird also mit Parkplatzgebühren finanziert. Man muss sich bewusst sein, das ist abgegrenzt und wird nicht steuerfinanziert. Es ist vielleicht ein bisschen kompliziert, weil es eine grosse Kasse ist, aber mit Parkplatzgebühren können wir nichts anderes bezahlen, nichts anderes kaufen als Parkhäuser, Parkgaragen und zum Beispiel ein Parkleitsystem.

GR Hummel: Das ist alles schön und gut. Der Fonds, den wir jetzt haben, reduziert einzig die Kosten in Bezug auf die Abschreibung bzw. entlastet die Rechnung in Bezug auf die Abschreibung. Aber man muss natürlich schon ein bisschen schauen, wenn man noch mehr Parkhäuser geplant hat und mit den gleichen Argumenten kommt und man hier CHF 15 Mio. hat und beim Parkhaus Stadthaus ebenfalls CHF 15 Mio. hat, geht das für mich irgendwann nicht mehr auf.

STP Niederberger: Es ist eben kein Fonds, sondern eine Spezialfinanzierung. In dieser Spezialfinanzierung haben wir CHF 15 Mio., das ist alles buchhalterisch. Jedes Jahr kommen aus Parkplatzgebühren noch CHF 1.65 Mio. dazu. Aber gehen wir, um einfach zu rechnen, von CHF 1 Mio. aus. Dann haben wir also CHF 16 Mio. Dann kommt das Parkhaus Hafbahnhof, das kostendeckend ist, also haben wir immer noch CHF 16 Mio. Nun kommt ein anderes Parkhaus, zum Beispiel das beim Stadthaus. Nehmen wir an, dort haben wir ein Minus von CHF 200'000, so kommen wir auf CHF 15.8 Mio. Nächstes Jahr kommt wieder CHF 1 Mio. hinzu und wir sind bei CHF 16.8 Mio. Das Parkhaus Hafbahnhof hat wieder nichts. So wird das berechnet.

GR Hummel: Nein, damit bin ich nicht einverstanden. Die Spezialfinanzierung darf man doch nicht nehmen, um das buchhalterische Defizit zu decken, sondern um die Liegenschaft abzuschreiben. So ist es eigentlich vorgesehen. Bei CHF 15 Mio. kann man in Gottes Namen nicht weiss ich wie viele Millionen abschreiben.

GR Neuweiler: Was mich ein bisschen wundert, das Parkhaus am See ist damals nicht wegen des Projekts, sondern wegen der Eigner gescheitert. Dort sagte der Stadtrat explizit, es könne nie mit grünen Zahlen betrieben werden. Das Risiko sei viel zu hoch, wenn die Stadt ein Parkhaus betreibe. Und jetzt auf einmal geht es. Da sehe ich ein bisschen Widersprüche drin, aber vielleicht sieht man es nach vier Jahren ein bisschen anders. Aber das dortige Parkhaus hätte sich wohl noch eher gelohnt als das, welches wir jetzt bauen. Daher sehe ich da ein bisschen abweichende Meinungen, aber innerhalb von drei, vier Jahren kann man die Meinung auch ändern.

GR Moos: Gemeinderatskollege Neuweiler, ich arbeite in einer Hauptstadt eines Kantons und habe zum Teil auch mit Parkhäusern zu tun oder sehe dort hinein. Ich arbeite im Hochbauamt. Ich muss Ihnen sagen, Parkhäuser sind im Normalfall Cashcows. Damit verdient man wirklich Geld. Ich kann mir nicht vorstellen, dass der Stadtrat damals sagte, das Risiko sei zu gross. Aus meiner Sicht gab es dort noch ganz andere Aspekte, warum man dieses Betreibermodell wählte. Ich denke, man darf das nicht auf nur einen Aspekt herunterbrechen.

SR Zülle: Beim Parkhaus an der Seestrasse haben wir lange überlegt, ob wir es selber betreiben oder an Dritte vergeben wollen, vor allem nach dem Rückzug. Wir haben uns dann für den Hafengebäudehof entschieden, – es wurde vorher ganz deutlich auch von Cyrill Huber und Daniel Moos gesagt –, weil wir hier das öffentliche Interesse besser sehen. Wir haben hier Bus, Postauto, Velo, PH, Schule, Sportzentrum, den Seeburgpark, da sehen wir einen Mehrwert im öffentlichen Interesse. An der Seestrasse ist man kurz vor dem Zoll. Da kommen dann genau wieder die Vorwürfe, ihr macht wieder ein Parkhaus für die Einkaufstouristen Konstanz. Diesen Vorwurf haben wir oft gehört. Wir haben gesagt, wenn das jemand macht, dann soll er auch das Währungsrisiko auf sich nehmen. Wenn der Euro sich nämlich in eine andere Richtung verändert, kann es sein, dass dann nicht mehr so viele Leute in Konstanz einkaufen gehen. Das ist ein Risiko. Ich muss ehrlich sagen, weil wir die Spezialfinanzierung haben, ist es eigentlich kein Risiko, damit könnten wir das Defizit tragen. Aber es ist sicher ein grösseres Risiko, als wenn man so viele Player und Fixmieter hat, die das benutzen, als nur eine grosse Klientel, das sind die Einkaufstouristen und einige Leute von der Bodensee-Arena und von der Sportschule. Wie der Stadtpräsident deutlich sagte, wollen wir als eines der Hauptziele das Hafengebiet vom Verkehr reduzieren. Sie sind sicher auch schon am Wochenende beim Hafen gewesen. Das Verkehrschaos mit Verkehrskadetten, alles ist voll, jeder sucht einen Parkplatz, der ganze Kiesplatz ist voll. Statt dass man dort etwas schön Grünes hat, haben wir dort einen voll parkierten Kiesplatz. Eigentlich wollen wir das Hafengebiet, das Seeburggebiet für die breite Öffentlichkeit begrünen und schön machen, damit wir dort auch eine Aufenthaltsqualität haben und nicht nur eine Parkqualität. Das können wir erreichen, indem wir die Autos weiter oben parkieren. Es ist kein Problem für jeden, dort hinunterzulaufen. Ein paar Parkplätze bleiben unten, wir heben nicht alle auf, damit ältere oder gehbehinderte Leute selbstverständlich hinunterfahren können. Die Carparkplätze bleiben übrigens auch. Alles südlich der Allee bleibt. Es gibt also weiterhin Parkiermöglichkeiten. Aber den grossen Haufen wollen wir oben abholen und nicht alles hinunterlassen. Das ist eigentlich das Ziel. Ihr könnt einmal nach Luzern, nach Zürich, überall versucht man, den Verkehr von der Seekante wegzukriegen. Das ist das Ziel des Stadtrats und steht auch so im Richtplan. Darum macht das Parkhaus einen öffentlichen Sinn und ist im öffentlichen Interesse. Das andere Parkhaus am See weniger. Wir könnten es auch machen, aber es macht eher Sinn, dass man es privat betreibt.

GR Portmann: Es ist interessant, wenn wir sagen, wir wollen dort unten begrünen. Ich glaube, kein Kreuzlinger ist dagegen, denn es ist eine schöne Region. Dass der Kiesparkplatz auf Deutsch gesagt Scheisse aussieht, wissen wir alle, denn er ist nicht geteert, man fährt darüber. Aber wie will ich von einer Vision sprechen, wo ihr sagt, wir bauen am Hafengebäudehof ein Parkhaus mit 80 Parkplätzen, der Rest ist vermietet, und wir wissen, irgendwann sollen alle Parkplätze beim Neuweiler und beim Lang verschwinden, der Kiesparkplatz soll reduziert werden. Unten lösen wir x hundert Parkplätze auf und oben haben wir 80 gebaut. Als Stadt Kreuzlingen hätten wir schon lange sagen können, wir bauen dort unten ein richtiges Parkhaus, wo man, was man ja will, auch die Eishalle ausbauen kann zur Förderung für Jugend und Sport. Dafür müsste auch die SP sein, dass man dort unten die Autos richtig versorgt. Denn wenn man dort unten schliesst, habt ihr nämlich in dieser Gegend noch ein anderes Problem. Dann wird nämlich wild parkiert. Dann parkieren sie an der Neptunstrasse, dort wohnen auch Leute, die sich dann aufregen. Das hat man nicht überlegt. Ich würde nicht über eine Auflösung des Kiesparkplatzes diskutieren oder diese Diskussion anstossen, wenn ihr das Problem mit dem Parkhaus dort unten gar noch nicht gelöst habt.

GR Rüegg: Die Finanzierungsdiskussion fand ich spannend. Ich weiss nicht, wie viele sie verstanden haben, aber ich spreche nicht darüber. Von mir aus gesehen ist das Parkhaus beim Hafengebäudehof am falschen Ort, weil es zu weit weg ist von den Autos, die ihr vom Hafen heraufholen wollt. Die Autos, die jetzt beim Hafen stehen, stehen dort, weil man einen Parkplatz bereitgestellt hat. Schliesst doch einfach diese Parkplätze. Und was man auch noch machen könnte und gar nicht so teuer wäre, solange man kein Parkleitsystem hat, sagt doch oben beim Hafengebäudehof, wie viele Parkplätze unten beim Hafen frei sind, wie man es bei Grossanlagen hat. Dann stehen beim Hafengebäudehof Kadetten und sagen, man darf nicht mehr hinunterfahren. Fertig. Dann fahren sie an einen anderen Ort oder kommen nicht mehr. Das könnte man mit einem Parkleitsystem in diesem speziellen Fall machen. Man könnte dort unten 200 oder 300 Parkplätze aufheben, dann habt ihr die Autos dort weniger, wenn ihr das wollt. Man kann es, ich hätte es vorher gemacht, mit einem Parkhaus kompensieren. Ich meine, das Parkhaus am See wurde vorher diskutiert. Und dann

noch etwas: Ihr müsst euch nicht allzu sehr über den Verkehr zum Hafen aufregen. Wisst ihr, was die Unterführung gekostet hat, die der Kanton dort gebaut hat? Ich weiss nicht, ob CHF 20 Mio. gereicht haben. Aber ich war damals im Gemeinderat und durfte mit in die Bücher schauen. Man war sich völlig bewusst, dass dies einen ganz regen Verkehr dort hinunter bewirkt. Wichtig ist nur, dass man die Fahrzeuge, wenn sie schon dort unten sind, richtig parkiert oder halt nicht so viele hinunterlässt. Aber wieso hebt ihr nicht einfach ein paar Parkplätze auf? Ihr müsst keinen Ersatz schaffen, denn die, die dorthin fahren und im Lago einkaufen, die fahren nicht ins Parkhaus am Hafenbahnhof und laufen dann hinüber nach Konstanz, da könnt ihr sicher sein. Danke für die Antwort.

GR Moos: Die Unterführung wurde natürlich nicht dazu gebaut, einfach mehr Verkehr in den Bereich des Hafens zu bringen, sondern ein wichtiger Grund waren sicherheitstechnische Aspekte. Wir haben dort unten ein riesiges Öllager. Ich meine, wenn dort unten etwas passiert und die Schranke geschlossen ist, fährt keine Feuerwehr mehr dort hinunter. Darum haben sich weitsichtige Stadtväter und Stadtmütter Gedanken darüber gemacht und sind auf die glorreiche Idee gekommen, diesen Bahnübergang aufzuheben. Das nur auf den Verkehr zu reduzieren, finde ich, wird dieser Unterführung nicht gerecht. Dann kommt noch ein zweiter Aspekt hinzu. Wir haben dort eine Durchgangssachse. Wenn man sich noch an die Situation mit dem Bahnübergang erinnert, war es so, wenn der Bahnübergang geschlossen war, bildeten sich Rückstaus wie bei der Heizzentrale und bei der Tour de Suisse. Das ist eine ähnliche Situation an der Promenadenstrasse. Es ist eine Durchgangsstrasse und der Kanton hat gewisse Anforderungen. Soweit ich weiss, hat der Kanton genau aus diesem Grund auch etwas bezahlt.

GR Leuch: Hier habe ich eine Frage an den Stadtrat. Kommt das Leitsystem mit diesem Parkhaus? Das wäre wichtig. Könnt ihr sagen, ob das kommt?

SR Zülle: Das Parkleitsystem ist eigentlich aufgegleist. Bevor man es macht, muss man erst solche Parkierungsanlagen haben. Sobald wir die ersten haben, die sind jetzt alle im Fluss, das sind die Tiefgarage am Bärenplatz und dieses Parkhaus, wenn wir es bauen können, dann wird das gemacht. Das Departement Gesellschaft ist zuständig und hat schon einiges aufgegleist. Wir müssen schauen, ob es mit Konstanz kompatibel ist. Es gibt da verschiedene Fragen. Aber das Parkleitsystem ist klar drin und ist ein Bestandteil, wenn wir anfangen, Parkhäuser und Parkierungsanlagen zu bauen, dann ist es ein Muss.

GR Rüegg: Für ein Parkleitsystem müssen wir nicht zuerst Parkhäuser bauen. Wir haben es mit dem Hörnli bewiesen. Dort habt ihr einen oberirdischen Parkplatz gemacht, ob man ihn gut findet oder nicht, aber die Parkplätze dort sind begrenzt und vorne hat es ein Parkleitsystem. Man kann nicht mehr hineinfahren, wenn es voll ist. Und das Gleiche könnten wir auch Richtung Hafen machen. Und wenn dort ein Parkhaus kommt und sich die Mengen ändern, kann man es im System programmieren, entweder es hat 700 Plätze oder man hat nur noch 500 Plätze. Das Parkleitsystem hätte man schon längst einführen können. Immerhin wollte das schon Herr Stadtrat Markstaller einführen. Ich weiss heute noch nicht, warum man damals nicht vorwärtsgemacht hat. Aber dass man Parkhäuser bauen muss, damit sich ein Parkleitsystem rechtfertigt, wäre mir neu.

GR Portmann: Ich habe eine Verständnisfrage an SR Zülle. Er sagt, man muss schauen, dass das Parkleitsystem mit Konstanz kompatibel ist. Schreibt ihr denn Aldi-Parkhaus oder Parkhaus am Bahnhof in Konstanz an? Wieso muss das kompatibel sein?

SR Zülle: Ich muss immer schauen, dass ich ein bisschen ruhig bleibe. Wir bauen nicht Parkhäuser für ein Parkleitsystem, sondern für mich kommt zuerst die Parkierungsmöglichkeit und dann lenkt man es. Ob das eine zuerst oder zuletzt ist, ist doch gar nicht so matchentscheidend. Wichtig ist, es ist aufgegleist, wir machen etwas Sinnvolles und von der Technik her sind wir vielleicht froh, dass wir es nicht schon früher gemacht haben, sonst müssten wir es schon bald wiederholen. Heute gibt es viel sinnvollere und bessere Sachen als noch zu Zeiten von Markstaller. Das hat aber nichts mit Markstaller zu tun, sondern mit der Zeit. Heute gibt es viel bessere Sachen. Wir haben auch schon einige angeschaut und das wird auch gemacht. Das eine sind Schrankensysteme, wo man sagt, man macht überall eine Schranke, die sind auch relativ teuer. Ein Parkhaus gibt auch eine Schranke, damit man es überhaupt zählen kann. Beim Kiesparkplatz müsste man auch alle durch die Schranke fahren lassen. Es ist nicht so einfach, das überall einzuführen. Wir werden es aber machen und ich glaube, das Parkleitsystem ist vom Kostenpunkt her sowieso etwas, was wir im Gemeinderat diskutieren. Dann können wir dann über Techniken diskutieren, da habe

ich kein Problem damit. Wichtig ist die Aussage, wenn wir Parkhäuser haben, braucht es auch ein Parkleitsystem, ob mit Konstanz kompatibel oder nicht, weiss ich noch nicht. Ob das schlau ist oder nicht, es gibt Vor- und Nachteile, die wägen wir ab, dann präsentieren wir etwas. Aber ich sage jetzt nicht, wir machen es ganz sicher kompatibel mit Konstanz. Mindestens muss man die Vor- und Nachteile in Allem prüfen.

GR Leuch: Noch etwas zur Anbindung an Konstanz. Soweit ich weiss, fährt der Schnellzug von St. Gallen bis nach Konstanz. Wenn die Leute zum richtigen Zeitpunkt zum Parkieren kommen, können sie gleich in den Schnellzug einsteigen und nach Konstanz fahren und sind gleich beim Lago. Von dem her ist das eine Supersache. Sie müssen nicht einmal zu Fuss hinübergehen, sie müssen nur zum richtigen Zeitpunkt dort sein. Es gibt jeden Tag so viele Züge, sie könnten es wirklich gut einrichten. Etwas anderes muss ich noch zur Finanzierung sagen. Wenn ich das anschau, wenn wir die CHF 447'000 Abschreibung pro Jahr haben, und ich das richtig verstanden habe und nicht so, wie GR Hummel es verstanden hat, dann könnten wir drei solche Parkhäuser bauen. Vielleicht verstehe ich etwas nicht, aber wie ich es rechne, könnten wir drei bauen. Ich denke, einfacher als jetzt könnten wir ein solches Haus nicht finanzieren. Wenn man die Finanzierung anschaut, können wir sagen, wir könnten sogar von einem Geschenk sprechen. Ein Geschenk, das wir uns machen können, das wir der Stadt Kreuzlingen machen können, aber heute Abend finde ich, zupfen wir alle an den Bändern herum, wir sind noch zu nahe bei Weihnachten und reissen an den goldenen Bändern. Ich denke, wenn wir die Finanzierung sehen, ist es ein Geschenk. Wir müssen nicht viel Geld aufwerfen, denn es ist schon da. Abschreibungen haben wir da. In der Zeit, wo wir von Negativzinsen sprechen, ist es eigentlich eine gute Sache, wenn wir jetzt Geld investieren, wenn wir das Geld gratis bekommen und dafür nicht einmal Zinsen bezahlen müssen. Ich denke, wir können nur profitieren und wir müssen das Parkhaus ein bisschen von einer anderen Seite her anschauen. Wir sprechen jetzt ein bisschen viel über Verpackung, das Drumherum, aber wenn wir es nur vom Finanziellen her anschauen, ist es eigentlich ein Geschenk, das da ist, wir müssen es nur noch abholen.

Seite 10 bis 11, 3.5 Buseinstellhalle

GR Moos: Vielleicht ist es den Gegnern dieses Projekts entgangen, aber Kreuzlingen hat ein grosses Defizit an Gewerbeflächen. Mit dieser Lösung können wir Gewerbeflächen schaffen, und zwar mit der Aufhebung des Baurechtsvertrags für die Parzelle, auf der sich die Postauto AG befindet. Die Einstellhalle auf dieser Parzelle wird dann nicht mehr gebraucht und diese Fläche kann einer neuen Nutzung zugeführt werden. Wofür will man die Parzelle am Hafenbahnhof sonst nutzen? Will man einfach einen Parkplatz teeren und ein paar Bäume pflanzen und das ist es? Aus meiner Sicht ist es völlig unverständlich, dass man sich diese Chance entgehen lässt, Gewerbeland freizuspielen.

Seite 11, 3.6 Spezialfinanzierung

GR R. Herzog: Ich möchte noch einmal relativ einfach versuchen, die ganze Diskussion die sich vorher um die Spezialfinanzierung drehte, aufzulösen. Eigentlich spielt das gar keine Rolle, denn bei einer Auslastung von 35 Prozent resultieren CHF 2'000 Gewinn pro Jahr und fertig. Ob das irgendetwas mit der Spezialfinanzierung zu tun hat oder nicht, ist völlig egal. Spielt gar keine Rolle. Das Geld, das man für Betrieb, Abschreibung etc. braucht, kommt herein. Am Schluss ist es ein Nullsummenspiel. Wenn es noch ein bisschen besser herauskommt, ist es sogar eine Cashcow. Schluss.

STP Niederberger: Ich versuche es auch nochmals. Auf Seite 7 bei 3.3. a. sehen wir den Aufwand des Parkhauses. Dort sind Abschreibungen, Verzinsung, Betriebs- und Unterhaltskosten. So kommen wir auf der Aufwandseite auf CHF 881'500. Auf Seite 9 haben wir die Einnahmen, also die Erträge. Dort kommen wir auf CHF 883'600, sodass es einen Gesamtaufwand von minus CHF 2'100 ergibt. Wenn dieser Betrag im Minus ist, wird es bei der Spezialfinanzierung abgezogen, und wenn der Betrag im Plus ist, wird er bei der Spezialfinanzierung hinzugerechnet. Ende 2018 hatten wir einen Bestand von CHF 15.794 Mio.

GR Hummel: Jetzt bringe ich noch einen neuen Aspekt hinein. Man hat hier einen Ertrag. Im besten Fall machen wir CHF 1 Mio. Ertrag, davon sind CHF 200'000 Mieteinnahmen von Stadtbuss und Postauto. Uns wurde erklärt, warum das Parkhaus so teuer ist, nämlich, weil es in erster Linie diese Buseinstellhalle ist. Das heisst für mich, dass man mit der Spezialfinanzierung den öffentlichen Verkehr quersubventioniert.

GR Brändli: Zu Ruedi Herzog eine kleine Anmerkung oder Korrektur: Wenn der Stadtrat das bezüglich Velostation aufnimmt, was du ihm mitgeteilt hast, dann müsstest du das noch abziehen, dann sind wir wohl

wieder bei einem Minus von CHF 4'000 bis CHF 5'000. Aber das sind Peanuts. Dann müsstest du das aber bitte schon auch noch erwähnen.

GR Müller: Ich habe das Parkierungsreglement hervorgehoben. Ich lese ganz kurz vor: "Die Parkierungsgebühren werden in erster Linie zur Deckung der Kosten der Parkplatzbewirtschaftung und für den Unterhalt der Parkierungsanlagen verwendet. Überschüsse aus der Parkplatzbewirtschaftung werden für den Bau der öffentlichen Parkierungsanlagen für den motorisierten und den nicht motorisierten Verkehr verwendet."

SR Zülle: Ich möchte etwas zu dem sagen, dass man damit den ÖV subventioniert wegen der Parkfläche. Die Einstellhalle für Postauto und Stadtbus kostet rund CHF 5 Mio. Aber dort sind tagsüber auch Plätze durch die PH belegt, was CHF 51'000 bringt. Daraus resultieren CHF 251'000 fixe Einnahmen. Damit ist es absolut richtig, wenn das Parkhaus so betrieben wird, kostet es nichts. Ich möchte noch etwas Anderes sagen. Wir schreiben auf 33 Jahre ab. Ein Parkhaus leidet im Gegensatz zu einem anderen Haus fast nicht darunter. Jeder, der von Bau viel versteht, weiss das. So ein Betonbau sieht nach 30 Jahren noch fast gleich aus wie zu Beginn. Vielleicht hat er einige Schattierungen, aber wenn er gut betoniert ist und nicht die Eisen hervorschauen, sieht es schön aus. Es hat auch fast keine Eingeweide. Es ist nicht wie Büroflächen, sondern das Haus sieht nach 33 Jahren fast gleich aus. Ich behaupte, der Wert ist vermutlich noch derselbe, nach 33 Jahren vielleicht sogar noch höher. Aber wir haben den Bau schon abbezahlt. Also haben wir einen doppelten Wert, denn wir haben es finanziert. Für mich ist das ein doppelter Gewinn für die Stadt. Ab dem 34. Jahr haben wir für die nächste Generation ein Gratishaus, das nur noch ein bisschen Unterhalt braucht und Parkgebühren einzieht. Regierungsrat Jakob Stark hat mir gesagt, im Kanton sind Parkhäuser eine ganz wichtige Einnahmequelle. Er hat unsere Medienmitteilung in der Zeitung mitverfolgt und hat gesagt, wenn es einmal abgeschrieben ist, ist es eigentlich etwas ganz Gutes. Sicher ist der Preis hoch, das ist kein billiges Parkhaus, das wissen wir, wir hätten es gern günstiger gehabt, aber, wenn wir alle drei Komponenten wollen, müssen wir mit diesem Preis rechnen. Aber wir haben es gut an Dritte vermietet und wirklich alles Mögliche herausgeholt. Übrigens gibt es mehr als 80 Parkplätze, es gibt zwei Reihen. Wir schaffen für die breite Öffentlichkeit relativ viel Parkfläche. Ich kann es nicht anders sagen, da müsste man eigentlich zugreifen.

GR Lauber: Nur rasch eine technische Bemerkung: Es hält ewig. Der Tod eines Parkhauses ist bei uns das Salz im Winter. Da müsste man den Boden versiegeln, sonst müsste man nach 25 bis 30 Jahren den Beton sanieren.

Seite 11 bis 13, 5 Zusammenfassung

GR Müller: Unsere Aufgabe und unsere Verantwortung ist es, Kreditbegehren des Stadtrats genau zu prüfen. Aber es ist genauso unsere Verantwortung, unsere Stadt weiterzuentwickeln. Das vorliegende Projekt wurde sehr sorgfältig ausgearbeitet und überarbeitet. Es ist funktional, es ist gut gestaltet und es ist am richtigen Ort. Die Finanzierung ist aus Mieteinnahmen gesichert, es belastet nicht den Steuerhaushalt. Allfällige Defizite, das Risiko oder auch allfällige Überschüsse können mit der Spezialfinanzierung der Parkierung aufgefangen werden. Es ist eine grosse Investition, aber sie ist tragbar und sie ist finanziert. Man muss also fragen: Was bringt das Projekt? Das Parkhaus ermöglicht es uns, dass die Parkplätze direkt am See im Seeburgpark mittelfristig aufgehoben werden können. Der Betrieb und der Unterhalt der Stadtbusse sowie die Arbeitsumgebung der Busfahrerinnen und Busfahrer werden verbessert, und das bei tieferen Mietkosten als im Moment. Es wird Gewerbefläche frei. Und für mich das Wichtigste: Parkhaus und Velostation an dieser Stelle fördern das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Insgesamt ist das Projekt ein Teil einer Verbesserung der Verkehrssituation in Kreuzlingen. Also machen wir doch etwas, um unsere Stadt weiterzuentwickeln und zu verbessern.

Rückkommen

GR Dufner: Ich möchte im Rahmen des Rückkommens gern meine Überlegungen zu diesem Projekt kundtun. Ich habe mir über vier Bereiche Gedanken gemacht. GR Huber hat freundlicherweise bereits erwähnt, dass ich mich mit diesem Projekt etwas intensiver auseinandergesetzt habe. Der erste und wichtigste Punkt für mich ist die Preisfrage, die im Raum steht. Wir sprechen über CHF 16 Mio. für ein Parkhaus.

Sorry, für mich ist ein Parkhaus ein Zweckbau und nicht ein Kunstwerk. Wir haben es gehört, als man bei uns den Projektierungskredit abholte, ging man von CHF 8 bis CHF 9 Mio. aus. Schon damals ging es ums Einstellen von Bussen, es wurde also nicht etwas völlig Neues erfunden. Die Zahlen waren übrigens schon seit Langem im Finanzplan drin und das wurde nicht erst erfunden, als man uns die Botschaft präsentierte. Ich muss sagen, da habe ich etwas Mühe, wenn es jetzt hundert Prozent – hundert Prozent! – mehr kostet. Hier möchte ich darauf hinweisen, wir haben noch andere kostenintensive Investitionsprojekte, denen wir bereits zugestimmt haben. Das ist einerseits das Freizeitbad, wir haben andererseits das Stadthausprojekt, wir haben das Kulturzentrum Schiesser, das auch in der Warteschlange steht, wir haben die Technischen Betriebe mit ihrem Verwaltungsgebäude mit Werkhoffragen. Wir haben noch jene Projekte, die unterwegs sind. Da denke ich, müsste man sorgsam sein, wenn es um die entsprechenden Investitionen und um das Ausgeben der Steuerfranken geht. Hier sage ich: Das ist für mich zu viel. Der zweite Punkt, den ich mir aufgeschrieben habe, ist der Standort. Ich bin auch der Meinung, das Parkhaus ist beim Hafengebäude, wo es jetzt geplant ist, am falschen Ort. Zumindest wenn ich die Botschaft mit dieser Ausgangslage lese, wo der Stadtrat selber sagt, es gehe darum, dass man, wenn es bei Grossanlässen beim Hafen zu wenig Plätze gebe, diese abholen könne. Und dann schreibt er: Und zudem auch noch wegen der Pendler. Aber primär geht es ihm um die Parkplätze dort unten. Da muss ich sagen, wenn es um die Parkplätze dort unten geht, muss ich das Parkhaus dort unten bauen und nicht am Hafengebäude. Und wenn man dann noch in einer eckigen Klammer erwähnt, wenn sich das Parkhaus nicht lohnt, heben wir die Parkplätze unten auf, dann parkieren sie oben, dann ist es wieder kostenneutral. Aber wir haben jetzt genug von dieser Spezialfinanzierung gesprochen, das kommt alles aus dem gleichen Topf. Wenn ich dort unten Parkplätze aufhebe, habe ich auch diese Parkgebühren nicht mehr, dann fehlen sie einfach dort. Dann ist zwar das Parkhaus neutral, dafür habe ich dort weniger, letztlich habe ich in der Spezialfinanzierung weniger. Das ist ein bisschen ein A für ein O vorgemacht. In der Ausgangslage wird gesagt, es sei wichtig, dass das Parkhaus wegen der Sportanlagen Bodensee-Arena und Campus dort unten gebaut würde. Das wird in der Ausgangslage explizit dargestellt. Wir haben Fussballplätze, wir haben Volleyball, wir haben neu dort auch eine Grillstelle. Vergesst es, dass einer bei der Fernwärmeheizzentrale parkiert, damit er mit seiner Hockeertasche zur Bodensee-Arena gehen kann. Glaubt an den Storch, aber das wird sicher nicht der Fall sein. Daher bin ich der Meinung, der richtige Standort für das Parkhaus bei dieser Ausgangslage ist ganz klar an der Seestrasse. Der dritte Punkt, warum mich das Projekt nicht überzeugen kann: Repräsentative Lage neben der Fernwärmeanlage an der Kreuzung, wo wir einen Block haben, wo nebenan bei der Gärtnerei Meier nächstens auch eine Wohnüberbauung kommen wird. Was dort die repräsentative Lage ist, die Denkmalpflegeprobleme haben soll oder wo man sagt, es seien denkmalpflegerische Gesichtspunkte, weiss ich nicht. Wir haben städtebauliche Gesichtspunkte wegen der Klosterkirche. Ich habe in meinen Fragen gesagt, A 420 Meter Entfernung, B ein Höhenunterschied von 19 Metern – die Klosterkirche kann nie tangiert werden, selbst wenn wir drei Etagen auf dem Parkhaus haben. Die Fotos, die wir dort erhalten haben, konnte man zum Glück jetzt machen, wo die Bäume keine Blätter haben, denn wenn sie Blätter haben, würde man den Kirchturm gar nicht sehen, er ist genau hinter den Bäumen. Wenn ihr am See seid, wenn ihr im Seeburgpark seid, seht ihr die Klosterkirche sowieso nicht. Mir ist völlig unklar, wie die Klosterkirche da tangiert sein soll von dem Parkhaus. Wenn man da schon etwas investiert, muss es doch auch sinnvoll sein, dass wenn man eine grössere Nachfrage hat, dass man es ausbauen kann. Dass man das jetzt nicht, wie es ursprünglich im Projektierungskredit bzw. in der Botschaft vorgesehen war, prüft und schaut, dass man es aufstocken kann, dass man das jetzt einfach fallen lässt, verstehe ich nicht. Kein privater Investor würde das machen, vor allem an dieser Lage, wo alle sagen, es nimmt zu mit dem Pendlerverkehr, da werden noch viel mehr kommen, um dort zu parkieren. Dann müsste man die dritte Etage ganz sicher machen. Ich bin der Meinung, dass der hohe Preis des Parkhauses seinen Grund auch darin hat, dass man da nicht Kunst am Bau, sondern ein Baukunstwerk machen will. Hierzu kann ich nicht Ja sagen. Der vierte Punkt ist der: Wir haben eine Unklarheit im Zusammenhang mit dem Stadthausprojekt. Wir haben deswegen keinen Termindruck mehr, daher bin ich der Meinung, es ist heute der falsche Zeitpunkt, um irgendetwas zu zementieren, dort unten zu betonieren. Daher werde ich in dieser Sache Nein sagen. Ich bin für ein Parkhaus, aber ich bin nicht für ein vergoldetes Parkhaus. Und ich bin auch nur für einen funktionalen Bau mit Erweiterungsmöglichkeiten und nicht für ein Baukunstwerk.

GR Moos: Ich möchte kurz auf das Votum von GR Dufner eingehen. Eingangs hat er wieder den Begriff Parkhaus aus meiner Sicht sehr vereinfacht dargestellt. Es handelt sich hier um ein multifunktionales Gebäude, es ist nicht einfach nur ein Parkhaus. Ich möchte das einfach nochmals klar festhalten. Wir haben gehört, man soll es erweitern können. Diese Möglichkeit besteht. Man kann das Parkhaus erweitern. Die Kosten, die man jetzt zur Vorbereitung bräuchte, um das Parkhaus zu erweitern, schlägt man einfach bei der Erweiterung hinzu. Die Erweiterung des Parkhauses ist laut Nachfrage bei der Bauverwaltung gegeben. Kunst am Bau: Ich meine, das ist etwas sehr Persönliches, ob ein Bau schön aussieht oder nicht oder ob man einen schönen Bau haben will oder nicht. Hier kann ich Kollege Dufner weder widersprechen noch zustimmen. Aber einen Fakt haben wir dort. Es ist eine Haupteinfallsachse. Und ich bin dagegen, dass man dort einfach eine Blechkonstruktion hinstellt.

GR R. Herzog: Ich möchte auch noch kurz auf das Votum von GR Dufner reagieren. Es war wieder die Rede von Steuerfranken. Stimmt nicht. Wir haben gesehen, selbst wenn man den Vorschlag, den ich eingebracht habe, noch verwirklichen und auf diese CHF 6'900 verzichten würde, sind wir bei einem horrenden Defizit von CHF 3'000 bis CHF 4'000, das die Stadtrechnung zweifellos massiv belasten würde. Das ist richtig. Aber wir sind positiv gestimmt und gehen davon aus, dass sich eine ausgewogene Rechnung ergeben würde. Wenn man das Parkhaus mit den gleichen Funktionalitäten billiger bauen könnte, sagen wir mal CHF 1 Mio. billiger, würde die entsprechende Abschreibung wegfallen. Das heisst, wir würden mehr Gewinn machen, als wir jetzt machen – oder Gewinn machen im Unterschied zu einer etwa ausgeglichenen Rechnung. Wohin geht dieses Geld? In die Spezialfinanzierung, wo wir es ohnehin fast nicht mehr herausbekommen, die bereits jedes Jahr wächst und wächst und wächst. Dahinter sehe ich den Sinn absolut nicht. Also nochmals kurz zusammengefasst: Was hier vorgelegt wird, ist zweifellos ein teures Gebäude, es ist aber auch ein schönes Gebäude, es ist ein multifunktionales Gebäude und die Rechnung ist ausgeglichen. Vor diesem Hintergrund ist der Investitionsbetrag gar nicht so entscheidend. Das wurde auch in einem anderen Zusammenhang schon oft thematisiert, dass uns eigentlich Investitionskosten gar nicht so wehtun. Es sind danach die laufenden Kosten, die Betriebskosten und Abschreibungen, die schwierig sind, aber hier ist das gar nicht gegeben, weil es durch die Einnahmen aus Fixvermietungen bzw. Kurzzeitvermietungen der Parkplätze gedeckt wird.

SR Zülle: Ich kann es mir natürlich auch nicht verkneifen, etwas dazu zu sagen. Ich bin ein bisschen erstaunt, dass solche Aussagen kommen. Es ist nicht so, dass man gesagt hat, wir heben jeden Parkplatz auf und jeder muss mit der Eishockeytasche dort hinunterlaufen. Das ist nun eben wieder ganz falsch verstanden oder falsch wiedergegeben worden. Auf jeden Fall ist es so, dass wir Parkplätze reduzieren wollen. Wir wollen die Parkplätze reduzieren von Touristen – vielleicht sind es Einkaufstouristen, vielleicht sind es Touristen, die zu uns an den See kommen. Es sind Leute, die zu uns aufs Schiff kommen, es sind Leute, die zu uns in den Seeburgpark kommen. Es sind Leute, die zu uns auf den Spielplatz kommen. Hunderttausende von Leuten. Das sind Leute, die nur beim Hafenbahnhof durchlaufen müssen. Die laufen nicht weit. Ich kann gern einmal mit Kollege Dufner durchlaufen. Man kann vom Hafenbahnhof durch die Unterführung gehen und ist gleich dort. Diese Leute wollen wir abholen. Für die Sportler haben wir die Seestrasse nach wie vor. Wir haben gesagt, südlich der Allee lassen wir die Parkplätze stehen. Es gibt auch noch welche weiter vorne, wir haben sogar den Parkplatz beim Campus jetzt schön gemacht. Wir haben Buskanten gemacht, damit Sportclubs auch hinunterfahren können. Und wenn die Parkplätze bei Neuweiler und Lang einmal aufgehoben werden, wenn der Campus sich noch mehr ausdehnt, das können wir uns gut vorstellen und da sind wir parat, können wir bei der Seestrasse auch ein Parkhaus bauen. Ob wir es selber machen oder vergeben, ist Sache des Stadtrats resp. des Gemeinderats, das können wir dann diskutieren. Im Moment tendieren wir darauf, es eher zu vergeben, aber da ist das letzte Wort noch nicht gesprochen. Grundsätzlich geht es uns um all die Leute, die im Seeburgpark sind, die ihr auf den Schiffen seht, die ihr auf dem Kursschiff seht. All die Leute wollen wir oben abholen. Und wenn es dann noch ein paar Einkaufstouristen hat, dann bitte bleibt oben und nicht unten. Dann holen wir die oben ab, die können mit dem Zug gehen oder laufen, das ist egal. Dann haben wir Qualität am See. Das ist das, was wir erreichen wollen. Dann noch zur Kunst am Bau oder zur Baukunst: Das Parkhaus hat einen Riesenvorteil. Es muss SpindelIn haben. Ein Splitlevel funktioniert bei 24 Metern kaum, da verlieren wir viel zu viele Parkplätze. Also müssen wir Rondellen haben. Und was passiert? Es gibt eine runde Vor- und Hinterseite. Dadurch sieht es sehr kunstvoll aus. Das müssen wir machen. Oben, wo die Autos parkieren, ist es offen. In der Computeranimation

sieht das jetzt sehr luxuriös aus. Man könnte meinen, es sei getöntes Glas, was es natürlich nicht ist. Es ist Gitter, ein ganz einfaches Gitter. Oben haben wir eine Begrünung und auch die Möglichkeit und die Anschlüsse für Fotovoltaikanlagen. Ich bin ganz bei GR Dufner, wenn er sagt, man sollte es erweitern können. Das hätten wir sehr gern gemacht, aber dann kostet es noch CHF 1 Mio. mehr. Ich weiss nicht, ob wir dann noch mehr Leute haben, die sich über den Preis beklagen. Ich bin absolut seiner Meinung, wir sollten es ausbaufähig machen können. Ich würde dafür gern Hand bieten und noch CHF 1 Mio. mehr investieren, dann haben wir alle Anschlüsse und dann kann die nächste Generation nochmals eine Etage daraufsetzen. GR Donati: Noch eine Anmerkung zur Umstellung auf den öffentlichen Verkehr, die auch in der Ausgangslage formuliert wurde, zum Beispiel bei den Pendlern: Wenn wir von Umstellung sprechen, erwarte ich, dass Kreuzlinger mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuss oder mit dem Velo oder dem Bus zum Bahnhof gehen. Für mich ist ein Parkhaus in dieser Grösse dann für diese Leute nicht gerechtfertigt.

GR Brändli: Meiner Meinung nach ist es falsch, heute Abend Ja zu dieser Botschaft zu sagen. Meiner Meinung nach ist es aber auch falsch, heute Abend Nein zu dieser Botschaft zu sagen. Ich bin mir bewusst, dass ich wahrscheinlich hochkant runterfallen werde, aber das ist mir ziemlich egal. Warum ein Rückweisungsantrag? Was heute nicht diskutiert wurde, man nimmt es einfach, wie es ist: Wir haben eine Überlänge. Das ist eine Unsicherheit, siehe Stadthaus. Ihr könnt auch die Botschaft auf Seite 2 lesen. Meiner Meinung nach wäre es ratsam, erst die Ortsplanungsrevision abzuwarten, dann haben wir eine absolute Sicherheit, dass wir das Projekt, welches jetzt da ist, bauen können. Dann ist auch der Zeitpunkt falsch. Das hat auch wieder mit dem Stadthaus und dieser Initiative zu tun. Wir haben heute gehört oder konnten lesen, was dort effektiv geht, wissen wir spätestens im Juni 2021. Je nachdem, was beim Stadthaus passiert, haben wir wieder eine komplett neue Ausgangslage mit der Festwiese. Wird sie bebaut, wird sie nicht bebaut, mit oder ohne Tiefgarage? Wir haben keinen Zeitdruck, auch das ist ein wichtiger Punkt. Wir warten ab und danach haben wir Sicherheit. Meiner Meinung nach ist das Projekt nochmals zu überarbeiten. Wir haben heute viele verschiedene Diskussionen, gute und weniger gute Aspekte gehört, über die man sich vielleicht doch nochmals Gedanken machen sollte. Will man es so machen oder will man es nicht so machen? Daher wäre es sinnvoll, sich diese Geschichte strategisch nochmals gut zu überlegen. Wir hören da etwas von Mietern, aber wir haben gar keine verbindlichen Zusagen. Wir haben ein Schreiben von irgendeiner Person von der Pädagogischen Hochschule, die nicht zuständig ist. Wir haben ein Schreiben von einer Person bei der Postauto AG, die nicht zuständig ist. Wir haben keine schriftlichen Dokumente, wo Mieter klar und deutlich sagen, wir kommen, wir bezahlen das. Das haben wir nicht. Ich habe es nicht gesehen. Weder von der Post Immobilien AG noch vom Kanton Thurgau Hochbauamt. Diese Dokumente fehlen. Heute wurde hier über die GPK diskutiert. Die GPK habe schon alles besprochen und darüber befunden. Von dem wissen wir nichts. Klar, das ist wahrscheinlich geheim und wir dürfen es nicht wissen, aber es würde mich schon noch interessieren, wie sich der GPK-Präsident zum Stand des Projekts äussern würde. Wir wissen nichts. Von dieser Seite werden Sachen gesagt, mich würde interessieren, was der GPK-Präsident dazu sagt. Wir haben einen Baurechtsvertrag. Die Auflösung hat eventuell Heimfallgebühren zur Folge. Was GR Moos gesagt hat: super, wenn das so ist, haben wir neue Gewerberäume. Super. Aber dann will ich ein Schreiben sehen, dass es auch so ist und nicht einfach eine Mail von Walter an den lieben Sandro, wie wir es in den Unterlagen haben. Dann brauchen wir ein Schreiben, das Hand und Fuss hat und nicht einfach irgendeine Mail. Dann die Veloabstellplätze. Gute Idee, kann ich mir auch vorstellen. Aber dann prüft es vertieft. Dann die ganze Diskussion mit der Spezialfinanzierung, die wir heute gehört haben. Die einen sind dieser Meinung, die anderen sind jener Meinung und die dritten haben nochmals eine andere Meinung. So geht es nicht. Es gibt heute eine Pattsituation. Und mit dieser wollt ihr vors Volk? Das gibt ein Desaster. Es gibt ein Desaster, wenn man mit so einer Pattsituation vors Volk geht. Wir sehen es beim Stadthaus, wie es ablaufen kann, und dann haben wir's. Neuer Stadtrat, neue Zusammensetzung, die erste Abstimmung, macht es dann gut. Darum stelle ich den Rückweisungsantrag. Bringt es bitte wieder zum richtigen Zeitpunkt.

GR Neuweiler: Ich wurde als GPK-Präsident angesprochen. Ich habe das Parkhaus unter anderem in der GPK traktandiert, weil es furchtbar eilte, und dann hörte man lange nichts mehr. Wir wollten dann einmal wissen, wie der Stand der Dinge ist. Stand der Dinge war, dass die Kosten steigen. Zu diesem Zeitpunkt wusste man noch nicht genau, wie hoch sie genau werden. SR Zülle und die Leute von der Bauverwaltung sind dann gekommen und haben uns erklärt, warum die Kostensteigerung gemacht wurde. Das Protokoll

wurde damals als vertraulich eingestuft, weil die Verwaltung die Kosten damals noch nicht breitschlagen wollte. Da denke ich, können wir von der Kommission aus einmal darüber sprechen, ob solche Protokolle, deren Zahlen nicht mehr so relevant sind, auf eine Botschaft hin doch freigegeben werden könnten. Von mir aus ist das kein Problem, man müsste es einfach im Auge behalten, dann könnten alle Gemeinderäte es lesen. Abgeschlossen ist es für mich noch nicht ganz. Ich werde in der GPK den Antrag stellen, wie es herauskommt, kann ich heute auch nicht sagen. Dass das Projekt nicht optimal lief, wissen wir wohl alle, da steht vielleicht auch die Bauverwaltung noch dazu. Was mich ein bisschen stört, ist der Ablauf. Man macht einen Planungskredit, wo CHF 8 Mio. bis CHF 9 Mio. herauskommen sollten und am Schluss sind es CHF 16 Mio. Irgendwann denke ich, hat die Bauverwaltung gemerkt, wir schiessen am Ziel vorbei. Für mich als Gemeinderat und vielleicht auch für den Stadtrat ist die Frage, wann in der Zeitachse was alles passiert ist. Vielleicht wäre es sinnvoll, wenn man sieht, wir können den Auftrag, den man uns politisch einmal gegeben hat, nicht erfüllen, an die Fraktionen einmal Rückmeldungen zu machen und zu sagen, wir können den Auftrag zu dem Preis, den ihr uns einmal erteilt habt, nicht erfüllen. Das wäre von mir aus gesehen eine Aufgabe, die man in Ruhe einmal anschauen müsste. Aber wie gesagt, das ist mein Vorschlag, den ich in die GPK bringen kann, aber am Schluss muss die Kommission abstimmen. Aber das wäre etwas, was man für die Zukunft schon anschauen könnte, dass man solche Fälle anders handeln könnte.

GR R. Herzog: Es liegt ein Rückweisungsantrag auf dem Tisch. Wir sind jetzt seit 2¼ Stunden am Debattieren. Ich stelle den Antrag, eine viertelstündige Pause einzuschalten.

#### Abstimmung

Der Antrag von GR Herzog wird angenommen.

#### Abstimmung

Die Botschaft wird mit 32 Ja-Stimmen gegen 2 Nein-Stimmen zurückgewiesen.

#### Interpellationen

##### 21. Interpellation Green Deal für Kreuzlingen / Beantwortung

GR F. Herzog: Ich möchte mich beim Stadtrat ganz herzlich für die ausführliche Beantwortung der Interpellation Green Deal für Kreuzlingen bedanken. Wir freuen uns eigentlich gleich zweimal. Einmal nämlich für die Zustimmung zur Ausarbeitung eines Massnahmenkatalogs für den Klimaschutz und zum zweiten Mal, dass dies in einem relativ kurzen Zeitrahmen von etwa acht Monaten stattfinden soll. Wir freuen uns an dieser Stelle auf den Massnahmenkatalog.

#### Postulate

##### 22. Postulat zur Umsetzung einer departementsübergreifenden Smart-City-Strategie / Stellungnahme

GR Moos: Einmal mehr stehe ich heute auf und sage etwas zum Postulat. Ich möchte mich für die wohlwollende stadträtliche Beantwortung meines Vorstosses ganz herzlich bedanken. Auch der Einzug einer solchen Strategie in die aktuelle Legislaturplanung freut mich ungemein. Der Stadtrat hat in seiner Beantwortung bereits einzelne Massnahmen im Bereich Smart City wie zum Beispiel die neue Webseite, Echtzeitanzeigen für den öffentlichen Verkehr und Parkgebühren, welche per App bezahlt werden können, erwähnt. Das Parkleitsystem passt hier natürlich auch wunderbar hinein. Smart City bedeutet aber nicht, einfach Einzelmassnahmen abzuarbeiten, vielmehr geht es um die Vernetzung und Nutzung der Synergien in den entsprechenden Bereichen. Mit einer entsprechenden Botschaft, die vom Stadtrat vorgelegt wird, erhält der Gemeinderat die Möglichkeit, die Mitwirkung in diesem richtungsweisenden Projekt zu zementieren. Somit ist gewährleistet, dass die Bedürfnisse der Bevölkerung Gehör finden werden. Der Stadtrat kann somit die personellen Ressourcen zielgerichtet einsetzen. Ich möchte es nicht künstlich verlängern und bedanke mich auch herzlich bei meinen Kolleginnen und Kollegen hier im Rat für die zahlreiche Unterstützung. Mit Ihrer Hilfe und Ihrer Zustimmung helfen sie mit, Kreuzlingen für die Zukunft zu bauen.

GR Salzmann: Die FDP/CVP/EVP-Fraktion hat sich nur relativ kurz mit diesem Postulat beschäftigt, da wir an dieser Fraktionssitzung etwas Anderes hatten. Die meisten Fraktionsmitglieder haben das Postulat mitunterzeichnet und einige Fraktionsmitglieder standen auch im Vorfeld zum Postulat in engem Kontakt mit dem Erstunterzeichner Daniel Moos. Ich bedanke mich bei allen Kollegen für die gute Zusammenarbeit im Vorfeld bei der Entstehung des Postulats, auch bei Daniel Moos persönlich, sodass wir davon ausgehen können, dass wir heute wohl mit grossem Mehr oder mit Einstimmigkeit diesem Postulat zustimmen. Ich würde mir wünschen, dass wir bei anderen politischen Vorstössen auch so gut zusammenarbeiten könnten.

GR Lauber: Wie im Fazit vom Stadtrat bereits richtig erkannt wurde, haben wir nicht mehr die Wahl, ob wir digitale Transformation erleben oder nicht. Wir können nur entscheiden, ob wir zielgerichtet in eine Richtung gehen oder nur darauf reagieren. In der Beantwortung des Stadtrats fehlt uns noch die Vision des heute Möglichen. Es hat ein paar Themen drin. Twint oder zum Beispiel WLAN ist eine Basisinfrastruktur, Echtzeitanzeige und Strassenbeleuchtung ist sogenannte M to M. Das sind Systeme, die in sich selber miteinander kommunizieren. Da sind wir von Smart noch weit entfernt. Um die Fantasie anzuregen, habe ich mir im Vorfeld zu heute mit der vorherigen Botschaft etwas ausgedacht, um aufzuzeigen, was das Smart sein könnte. Stellen wir uns vor, wir haben alle Parkhäuser gebaut, wir brauchen noch Überlaufflächen an beiden Enden der Stadt. Dann müssen wir überlegen, wann wir diese öffnen müssen und wann wir diese Flächen brauchen. Wir müssen sie öffnen, signalisieren, bewirtschaften. Security, Beleuchtung, Abfalleimer, Wischmaschine, Shuttle-Bus. Wie würde das in einer Smart City aussehen? Anhand der Verkehrszahlen, dem Wetter und der Veranstaltungen könnte man ziemlich genau im Voraus festlegen, ob wir die zusätzlichen Parkflächen brauchen. Diese Vorhersage würde zwei- bis dreimal am Tag allen Beteiligten automatisch verschickt, dann weiss man, ob die Fläche in Betrieb kommt oder nicht. Wenn die Entscheidung gefallen ist, dass wir die Fläche brauchen, wird diese per Knopfdruck geöffnet. Das heisst, die Signalisation wird angepasst, alle Teams werden per SMS informiert. Wenn die Fläche in Betrieb ist, geht die Beleuchtung nur in dem Bereich an, wo Fahrzeuge stehen. Wenn die Abfalleimer voll sind, melden sie sich selber, dass Leute etwas eingeworfen haben und man sie leeren muss. Die Haltestelle des Shuttle-Busses, den es in die Stadt braucht, hat oben einen Sensor, der sieht, wie viele Leute es dort hat. Also weiss man, wie oft der Shuttle-Bus fahren muss und wie gross der Bus sein muss. So würde ein smarterer Parkplatz in der Smart City Kreuzlingen aussehen. Da sprechen wir von ganz vielen Systemen, Herstellern und Prozessen, die man zusammenbringen muss, das ist die Herausforderung. Und erst wenn man das geschafft hat, wird es smart. Dafür braucht man aus Erfahrung kompetente, definierte Ansprechpartner, die Daten müssen verwaltet werden, es braucht Datenschutz und entsprechende IT-Architektur und Berechtigungen, um es abzuwickeln. Aus Erfahrung ergeben sich smarte Projekte hauptsächlich durch Kreativität, wenn man sich überlegt, wie man etwas lösen könnte, und nicht durch krampfhaftes Suchen. Wichtig ist, dass die Partner die technischen Richtlinien kennen, wie was integriert werden muss, dann kann man das zeitnah umsetzen. So sehen wir auch keinen separaten Projektleiter, der solche Programme sucht, sondern ich denke, Smart City muss sich ergeben. Wichtig sind die Ansprechpartner. Wir haben schon gesehen, es gibt eine Arbeitsgruppe. Allerdings habe ich das Gefühl, dort fehlt noch eine Fachperson aus dem IT-Bereich, die sich um diese Herausforderungen kümmert. Zuletzt noch ein Hinweis: Es gibt diverse Firmen, die Smart City als neues Geschäftsfeld entdeckt haben und das dementsprechend puschen und probieren, ihren Umsatz damit zu steigern. Nicht alles, was bei Smart City momentan propagiert wird, muss man auch brauchen, sondern es lohnt sich auch zu hinterfragen und Lösungen zu vergleichen. Das schadet nicht. Unter den genannten Aspekten ist die SVP-Fraktion für die Annahme des Postulats.

#### Abstimmung

Der Antrag des Stadtrats auf Zustimmung zum Postulat wird einstimmig angenommen.

#### Verschiedenes

##### 23. Verschiedenes

## 23.1 Biogas

GR Salzmann: Ich habe eine kleine Frage zum Thema Biogas. Die Stadt Kreuzlingen hat Ende November bekanntgegeben, dass im Januar beim Standardprodukt der Technischen Betriebe der Anteil von Biogas von 5 Prozent auf 10 Prozent erhöht wird. Da bekanntlich Biogas erheblich teurer ist als Erdgas, habe ich eine Frage nach dem Grund für diese Änderung. Die städtische Medienmitteilung vom 28. November 2019 begründet das mit dem Thema Klimaschutz – daher auch der Titel der Medienmitteilung "Mehr Biogas, weniger CO<sub>2</sub>" – und macht sich mit dem Ziel des entsprechenden Lobbyverbands, nämlich der Schweizerischen Gasindustrie daran, den Biogasanteil zu erhöhen und damit als Gasindustrie ökologischer zu wirken. Nun ja, für mehr Klimaschutz mehr zu bezahlen, das kann ich noch verstehen, aber ich frage mich, ob das überhaupt stimmt. Hier komme ich zu einer Studie des Bundesamts für Energie – eine dicke Studie, wie ihr es seht – "Ökobilanz zur Biomassenverwertung". Generell kann man den biogenen Abfall auf drei Arten behandeln. 1. Kompostierung, 2. Vergärung zu Biogas und zum anschliessenden Verbrennen dieses Gases in den Haushalten und Produktion von CO<sub>2</sub> dort, oder 3. Die thermische Verwertung in einer Kehrichtverbrennungsanlage zur Erzeugung von Strom und Fernwärme. Der Bund hat in seiner Ökobilanz zur Biomassenverwertung diese drei Wege untersucht. Einfachheitshalber lasse ich die Kompostierung weg und wir kommen zum folgenden Schluss: Szenarienrechnungen mit der Methode Eco Indikator 99 und der Methode der ökologischen Knappheit haben gezeigt, dass die Vergärung zu Biogas wie auch die thermische Verwertung in einer Kehrichtverbrennungsanlage gleichwertig seien und im Einzelfall nachzuberechnen seien. Das hat mich selber überrascht, dachte ich doch auch immer, Biogas sei per se ökologischer als alles andere. Wahrscheinlich ist mein bisheriger Kenntnisstand von der Zeit geprägt, als die Kehrichtverbrennungsanlagen hoffnungslos ineffizient waren und sich mehr als Abfallverwerter und weniger als Energiekraftwerk sahen. Wie ist das zu berechnen? Das hängt von verschiedenen Faktoren ab, je nach Art des Grünguts wie Wassergehalt, Zusammensetzung, Energiegehalt oder darin befindliche Schwermetalle, logistische Fragestellungen. Beim getrennten Sammeln von biogenem Abfall und restlichem Abfall produziert man mehr CO<sub>2</sub> als bei gemeinsamem Sammeln. Transport zu den entsprechenden Werken, zu einer Vergärungsanlage oder zur thermischen Anlage sowie Effizienz der jeweiligen Verwertungsanlage. Die KVA Weinfelden ist betreffend Fernwärme leicht überdurchschnittlich effizient, bei der Stromgewinnung leicht unterdurchschnittlich im Vergleich zu anderen thermischen Verwertungsanlagen in der Schweiz. Das kann man im Internet nachschauen. Es kann also sein, dass ökologisch gesehen mehr Biogas im Gasnetz der Stadt Kreuzlingen der thermischen Verwertung in der KVA Weinfelden vorzuziehen sei, wie die Medienmitteilung suggeriert. Es kann aber genauso umgekehrt sein. Wir wissen es nicht. Daher wäre ich den Technischen Betrieben sehr verbunden, wenn sie Berechnungen der beiden vorgenannten ökologischen Methoden des Bundes vorlegen würden, damit wir tatsächlich sehen können, ob die Erhöhung der Gaspreise – also mit mehr Biogas – tatsächlich einen ökologischen Mehrwert generiert oder nicht. Der Kunde bezahlt sicher gern mehr für einen ökologischen Mehrwert, aber auch nur dann, wenn er wirklich existiert.

SR Beringer: Darauf möchte ich eine ganz kurze Antwort geben. Diese Anfrage ist ein Riesenthema und ich möchte gar nicht gross auf das grosse Thema eingehen, ich möchte es kurz regional erklären, wie wir es von den Technischen Betrieben aus mit dem Biogas sehen. Wir haben ein neues Standardprodukt, das heisst Biogas 10. Das hat auch ein bisschen damit zu tun, wir wissen, es wird eine Biogasanlage in Tägerwilen geben, das ist die Bioenergie Tägerwilen AG, die aus dem bestehenden Kompost, den wir regional sammeln, Biogas herstellt und dieses bei uns ins Netz einspeist. Das ist ein Kreislauf, den wir in Kreuzlingen haben. Wir produzieren Bioabfälle, diese werden mit batteriebetriebenen Fahrzeugen ökologisch eingesammelt, gehen dann in die Kompostieranlage, werden dort vergärt, fermentiert. Das gibt Biogas, welches wie gesagt in unser Netz eingespeist wird und anschliessend im Standardprodukt enthalten ist. Der Rest der Biomasse wird aufbereitet und als Kompost weiterverwertet. Wir haben da einen ökologischen Kreislauf, den wir regional anbieten können. Es bestehen nun Möglichkeiten, das Biogas noch etwas zu erhöhen. Wer etwas mehr ausgeben und gern etwas für den ökologischen Mehrwert tun möchte, kann Biogas 20, Biogas 30 etc. kaufen. Dazu kaufen die Technischen Betriebe bei zwei grossen zertifizierten Biogasanlagen Zertifikate ein. Das Zertifikat nennt sich ISCC. Fragt mich nicht, was diese Abkürzung heisst, aber es ist ein internationales Label, das für nachhaltige Biomasse zertifiziert. Das heisst, diese Biogasanlagen

verwerten keine Nawaroprodukte, also keine nachhaltigen Rohstoffe. Nachhaltige Rohstoffe sind ein bisschen zur Mode geworden, vor allem im deutschen Raum. Das bedeutet, dass man Mais anpflanzt, um ihn zu schneiden, vergären und zu vergasen. Das finde ich ökologisch nicht sinnvoll, andere finden es okay, aber ich finde es ökologisch nicht sinnvoll. Darum haben wir Biogasanlagen ausgesucht, um Zertifikate einzukaufen, die eben genau das nicht haben, sondern die wirklich auf einem ökologischen Prozess die Substrate verwerten und Biogas herstellen. So arbeiten wir bei den Technischen Betrieben. Aber um die Fragen genau zu beantworten, nehmen wir das gern auf und schreiben dann noch etwas dazu. Aber der Grundsatz: Wir möchten das Biogas selber produzieren, selber einspeisen, einen eigenen Kreislauf haben, das finden wir ökologisch sehr sinnvoll.

GR Moos: Das führt mich gleich zu zwei Anschlussfragen. Mich würde interessieren: Befinden sich die beiden Biogasanlagen, die von SR Beringer genannt wurden, in der Schweiz? Und die zweite Frage, die mich interessiert: SR Beringer hat gesagt, das Ziel ist, den Stoffkreislauf zu schliessen. Das ist eigentlich auch mein Ziel oder zumindest kann ich dieses Ziel voll und ganz unterstützen. Wenn man das will, muss man genug Gärmaterial haben und genug Biogas zur Verfügung stellen. Wie viel Prozent des gesamten Gasabsatzes in der Stadt Kreuzlingen und Umgebung kann die Biogasanlage in Tägerwilen abdecken?

SR Beringer: Diese Zahlen können wir im Zusammenhang mit der Beantwortung der Fragen gern liefern. Die Anlagen befinden sich in Dänemark und England. Wir haben europäische Biogaszertifikate.

GR Rüegg: Ich fand den Vortrag von GR Salzmann sehr interessant. Aber meiner Meinung nach machte er einen falschen Vergleich. Er hat in der Biogasanlage herstellen und in der Kehrlichtverbrennungsanlage verbrennen verglichen. Dieser Vergleich stellt sich aber hier nicht. Die Stadt hat sich an dieser Biogasanlage beteiligt oder sich zumindest verpflichtet, das Gas abzunehmen, also kommt das Gas von dort. Was man vergleichen muss, ist, wie viel ökologischer das Biogas ist, wenn es von Tägerwilen oder von einer richtig zertifizierten Biogasanlage im Ausland kommt. Ich nehme an Deutschland. Ah ja England. Die steigen aber aus. Man muss den Vergleich mit dem Erdgas machen, das aus Russland oder sonst irgendwoher kommt. Ich glaube, dort ist die Frage eindeutig. Wenn wir europäische oder gar schweizerische Energie produzieren in Form von Erdgas und das gemischt und wahrscheinlich immer stärker in unsere Gasnetze kommt, ist das sicher sinnvoll. Die andere Frage ist auch interessant, hat aber mit unserer Problematik nichts zu tun. Das ist generell eine übergeordnete Frage, die man beantworten sollte, ob das sinnvoller ist mit der Kehrlichtverbrennungsanlage. Aber dort ist auch etwas in Gang, die wollen in Weinfeldern eine neue Kehrlichtverbrennungsanlage bauen.

## 23.2 Autobahnanschluss Konstanz

GR Brändli: Ich habe eine Anfrage betreffend Autobahnanschluss Konstanz. Wie wir alle wissen, wird die B33 vom Autobahnkreuz Hegnau bis zur Schweizer Grenze spätestens 2027 fertiggestellt sein und dem Verkehr übergeben. Das bedeutet für Kreuzlingen wie die umliegenden Gemeinden sicher mehr Verkehr, der kommen wird. Darum meine Frage: Welche Massnahmen seid ihr am Planen und welche Massnahmen habt ihr 2027 umgesetzt?

STP Niederberger: Das ist ein Thema, das wir an verschiedenen Orten am Diskutieren sind, unter anderem im Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz. Ich habe das aber auch schon mit dem Oberbürgermeister von Konstanz diskutiert und es auch mit dem Regierungsrat bereits einmal in einer Runde angesprochen. Mir wurde gesagt, dass im Moment eine Verkehrsstudie in Erarbeitung ist, die genau diese Verkehrsströme aufzeigen soll. Diese sollte irgendwann im Frühjahr 2020 vorliegen und wird dann präsentiert. Sobald ich dort aktuelle Zahlen habe, werde ich wieder informieren.

## 23.3 Allgemeines (Glaskaraffen/Telefonkonferenz Büro)

Die Ratspräsidentin: Sie haben festgestellt, neu haben wir Glaskaraffen und Gläser auf den Tischen. Wir haben das auf Anregung von GR Ribezzi im Büro besprochen. Um etwas weniger Abfall zu produzieren, haben wir PET-Flaschen und Plastikbecher verbannt. Wir probieren das aus und schauen, wie es ankommt bei Ihnen. Vielleicht gibt es einmal eine Rückmeldung, ob das so gut ist oder nicht. Dann möchte ich infor-

mieren, dass wir im Büro bereits zwei Sitzungen via Telefonkonferenz hatten. Wir haben etwas Neues ausprobiert, denn die Bürositzungen sind nicht immer gleich intensiv. Manchmal sind sie kurz, manchmal etwas länger. Wir haben es bei kurzen Sitzungen ausprobiert, wo es nicht so viel zu besprechen gab. Es ist ein bisschen gewöhnungsbedürftig, aber es funktioniert. Wir können auch da Ressourcen sparen, es müssen nicht alle für 20 oder 30 Minuten ins Stadthaus kommen. Auch so können wir etwas an Zeit, Nerven und Abgas oder was auch immer einsparen.

#### 23.4 Postulat "Moderne Arbeitsstadt"

Die Ratspräsidentin: Ich möchte noch bekanntgeben, dass von der FDP ein Postulat mit dem Titel "Moderne Arbeitsstadt" eingereicht wurde. Dieses überreiche ich zur Weiterbehandlung.

Zum Abschluss der Sitzung gibt es nun letzte Glückwünsche von mir, nämlich, wenn Sie jetzt mit einem glücklichen Menschen den Rest des Abends verbringen können, denn dann können Sie Ihr eigenes Glücksempfinden steigern, denn Glückliche sind ansteckend. Ich habe eigentlich damit gerechnet, dass es heute Abend Gewinner und Verlierer gibt, da dachte ich, wenn die Gewinner die Verlierer der Parkhausabstimmung bei der Hand nehmen könnten, aber das ist nun nicht der Fall. Es ist eine Pattsituation, aber vielleicht sind die einen doch etwas mehr glücklich als die anderen. Daher würde ich vorschlagen, dass wir alle miteinander im Steakhouse Löwen einen schönen Schlummertrunk nehmen. Somit ist die Sitzung geschlossen. Danke vielmals.

Sitzungsende: 21.55 Uhr

#### Beilagen

- Tischvorlage zum Traktandum 20
- Postulat "Moderne Arbeitsstadt"

#### Geht an

- Mitglieder des Gemeinderats
- Adressaten gemäss besonderem Verteiler

Für die Richtigkeit:

Die Gemeinderatspräsidentin

Der Sekretär

Der Vizepräsident

Der Stimmenzähler



Tischvorlage für GR-Sitzung vom 23. Januar 2020

Botschaft an den Gemeinderat

Kreditbegehren in Höhe von CHF 15.6 Mio. für den Bau eines Parkhauses, einer Buseinstellhalle und einer Velostation beim Hafengebäude (CHF 14.9 Mio.) sowie den Folgekosten für die Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) des Parkhauses (CHF 700'000.–) zuhanden der Volksabstimmung

Synoptische Übersicht: Änderung Titel und Antrag Botschaft

22. Januar 2020

	Fassung Botschaft (alt)	Antrag Stadtrat (neu)
Titel Botschaft, Seite 1	Kreditbegehren in Höhe von CHF 15.6 Mio. für den Bau eines Parkhauses, einer Buseinstellhalle und einer Velostation beim Hafengebäude (CHF 14.9 Mio.) sowie den Folgekosten für die Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) des Parkhauses (CHF 700'000.–) zuhanden der Volksabstimmung	Kreditbegehren in Höhe von CHF 16.245 Mio., davon CHF 14.9 Mio. für den Bau eines Parkhauses, einer Buseinstellhalle und einer Velostation beim Hafengebäude, CHF 700'000.– als Folgekosten für die Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) des Parkhauses sowie CHF 645'000.– für den Übertrag des Landes vom Finanz- in das Verwaltungsvermögen zuhanden der Volksabstimmung
Antrag Botschaft, Seite 13	Der Stadtrat beantragt Ihnen,  dem Kreditbegehren in Höhe von CHF 15.6 Mio. für den Bau eines Parkhauses, einer Buseinstellhalle und einer Velostation beim Hafengebäude (CHF 14.9 Mio.) sowie den Folgekosten für die Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) des Parkhauses (CHF 700'000.–) zuhanden der Volksabstimmung zuzustimmen.	Der Stadtrat beantragt Ihnen,  dem Kreditbegehren in Höhe von CHF 16.245 Mio., davon CHF 14.9 Mio. für den Bau eines Parkhauses, einer Buseinstellhalle und einer Velostation beim Hafengebäude, CHF 700'000.– als Folgekosten für die Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) des Parkhauses sowie CHF 645'000.– für den Übertrag des Landes vom Finanz- in das Verwaltungsvermögen zuhanden der Volksabstimmung zuzustimmen.

Kreuzlingen, 23.01.2020

## Postulat „Moderne Arbeitsstadt“ gemäss Art. 47 der Geschäftsreglement des Gemeinderats

---

Sehr geehrte Frau Gemeinderatspräsidentin Ricklin, Werte Judith

Hiermit reichen die nachstehenden Unterzeichnenden des Kreuzlinger Gemeinderats das folgende Postulat ein:

Die beiden im Legislaturprogramm des Stadtrats erwähnten Themen „Start-up“ und „Bildung“, die eng miteinander verwoben sein sollten, gehen unseres Erachtens nicht weit genug und wir bitten den Stadtrat, sich diesen beiden Themen stärker anzunehmen:

### **Kreuzlingen als Standort für Start-Ups:**

- Die Stadt stellt eine Art „Hub“ zur Verfügung, in dem Start-Ups Räumlichkeiten angeboten werden. Die Konditionen für diese Räumlichkeiten müssen attraktiv sein, z.B. auch Zusatzleistungen anbieten, die den Standort Kreuzlingen interessant machen. Dazu bedarf es beispielsweise eines Support/Mentoringprogramms in Zusammenarbeit mit den Kreuzlinger Arbeitgebern und der Wissenschaft. Die Organisation des Hubs soll nach einem städtischen Anschlag in eine private Trägerschaft überführt werden.
- Ein möglicher Standort für einen solchen Hub wäre die alte Molki oder Freiflächen, die günstig im Baurecht an eine Institution zur Förderung von Start-ups abgegeben werden könnte.
- Die Stadt soll in diejenigen Start-ups konsequent investieren, die wesentlichen Beitrag zu einer Smart City Strategie, der gesamten Kreuzlinger Start-up Szene oder vielen Arbeitsplätze bieten.
- Die Ortsplanung soll so ausgerichtet sein, dass erfolgreiche Kreuzlinger Start-ups in Kreuzlingen wachsen können.

### **Ausbildungsabgänger und Studierende in Kreuzlingen halten:**

Im stadträtlichen Legislaturprogramm wird die Vielschichtigkeit des Bildungsstandorts gelobt, aber leider keinen Brückenschlag gemacht zum Wohlstand für unsere Stadt, der sich daraus ergeben könnte.

- Viele Studenten gehen nach Zürich für ihr Studium. Wir glauben, dass wenn Studierende erst einmal in Zürich sind, diese nicht mehr zurückkommen. Wir fordern den Stadtrat auf, dies statistisch oder mit Umfragen unter Jugendlichen zu verifizieren und zu ergründen.
- Der Stadtrat soll Massnahmen ergreifen, um junge Kreuzlingerinnen und Kreuzlinger hierzubehalten, beispielweise mit einer engeren Zusammenarbeit mit der Konstanzer Fachhochschule und der Universität, analog der PH Kreuzlingen.
- Studiengebühren-Sponsoring macht Kreuzlingen/Konstanz attraktiver.
- Die Stadt soll gemeinsam mit der Immobilienbranche die Stadt als Stadt für Studierende vermarkten.
- Eine (regelmässige) Jobbörse im Dreispitz zeigt Studierenden und Kreuzlingern Unternehmern die Attraktivität des Standorts. Dies sollte im Sinne eine Anschubfinanzierung von der Stadt initiiert und dann in private Trägerschaft überführt werden.
- Förderung eines verstärkten Marketings der Universität und Fachhochschule Konstanz an kantonalen Kreuzlinger Schulen.
- Kreuzlingen muss auf dem Markt der Studierenden aktiv werden: attraktiv und innovativ.

Allenfalls könnte für beiden Themen und vor allem für die Vernetzung der beiden Themen eine diesbezügliche Zusammenarbeit mit dem AGV, dem Gewerbeverband, der IHK, der Fachhochschule Konstanz, der Universität Konstanz, entsprechenden kantonalen Ämtern und weiteren Akteuren sinnvoll sein.

Wir fordern den Stadtrat auf, ein schlüssiges Konzept mit detaillierten Massnahmen vorzulegen, welche die Bildungsstadt Kreuzlingen und die Start-up Szene dergestalt fördert, dass diese zum langfristigen Wohlstand der Stadt einen Beitrag zu leisten vermag. Zu diesem Zweck soll der Stadtrat erfolgreiche Elemente anderer Regionen Europas übernehmen und somit wichtige Impulse in unserer Stadt setzen.



(Alexander Salzmann)



(Fabio Ribezzi)



(Christian Brändli)



(Enza Freiermuth)



(Marc Pordmann)



(René Knöpfli)



(Mia Donati)



(Yvonne Kramer)