



Volksabstimmung vom 24. November 2024

Buseinstellhalle, Parkhaus und Velostation beim Hafenbahnhof

Kreditbegehren in Höhe von CHF 18.8 Mio.,
davon CHF 17.455 Mio. für den Bau,
CHF 700'000.– als Folgekosten für die
Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) sowie
CHF 640'000.– für den Übertrag des Landes
vom Finanz- in das Verwaltungsvermögen

Inhaltsverzeichnis

1	Worum geht es?	4
2	Ausgangslage	6
3	Projektbeschrieb	7
3.1	Wettbewerb	7
3.2	Projektüberarbeitung	7
3.3	Gebäudebegrünung	8
3.4	Buseinstellhalle	10
3.5	Parkhaus	14
3.6	Velostation	16
4	Finanzen	17
4.1	Gebühren	17
4.2	Investitionen	18
4.3	Finanzierung	19
4.4	Terminplan	23
5	Zusammenfassung	24
6	Antrag	26

1 Worum geht es?

Der Stadtrat beantragt beim Kreuzlinger Stimmvolk einen Kredit für den Bau einer Einstellhalle für Stadtbusse und Postautos (20 bis max. 25 Abstellplätze), eines Parkhauses mit 162 Parkplätzen und einer Velostation für 105 Velos (ausbaufähig auf max. 180 Veloabstellplätze).

Das vorliegende Projekt ist ein wichtiger Baustein in der Stadtentwicklung von Kreuzlingen. Damit wollen wir unsere Stadt noch lebenswerter machen und einen Beitrag leisten zu einem einladenden Zentrum, einer zukunftsfähigen Mobilität, einer optimalen Parkierung und einer nachhaltigen Infrastruktur.

Das Gebäude enthält eine Buseinstellhalle mit Ladeinfrastruktur, ein Parkhaus und eine Velostation.

Durch die gemeinsame Unterbringung von Stadtbussen und Postautoflotte entstehen diverse Synergien, indem verschiedene Einrichtungen gemeinsam genutzt werden können. Zudem kann von der erforderlichen Ladeinfrastruktur für zukünftige Elektrobusse profitiert und auf eine externe Mietlösung mit hohen Kosten in einer Halle in Tägerwilten verzichtet werden. Auch entfallen unnötig lange Leerfahrten von und nach Tägerwilten. Tagsüber wird die Fläche, auf der nachts die Busse abgestellt sind, als Parkierungsfläche für die Pädagogische Hochschule (PHTG) genutzt.

Durch den Bau eines Parkhauses am Hafenbahnhof können rund 100 Parkplätze, die bisher an die PHTG vermietet sind, vom Bärenplatz in das Parkhaus Hafenbahnhof

Nach Eröffnung werden rund 100 Parkplätze am Bärenplatz für die Öffentlichkeit zugänglich.

verlegt werden, sodass im Zentrum zusätzliche Parkplätze für die Öffentlichkeit und die Besucherinnen und Besucher des Freizeit- und Familienbads Egelsee zur Verfügung stehen. Aufgrund der direkten Anbindung an den öffentlichen Verkehr, der Nähe zum Naherholungsgebiet mit Schifffahrtshafen

und Seeburgpark sowie zu den verschiedenen publikumsintensiven Einrichtungen wie der Bodensee-Arena und dem Bildungscampus mit den Sportanlagen «Bürgerfeld» liegen die weiteren öffentlichen Parkplätze im Parkhaus ideal. Durch den Bau des Parkhauses am Hafenbahnhof sowie dem im Baurecht geplanten Parkhaus an der Seestrasse (Grenze zu Konstanz), kann der Kiesparkplatz am See nördlich der Fussgängerallée aufgehoben und begrünt, respektive die Parkplätze in die beiden Parkhäuser verlegt werden.

Der Kiesparkplatz am See kann aufgehoben und begrünt werden.

Die Velostation wird für eine Entlastung der heute überfüllten Veloabstellanlagen beim Hafenbahnhof sorgen. Gleichzeitig trägt die neue Anlage dem Bedürfnis Rechnung, die immer teurer werdenden Velos und E-Bikes möglichst diebstahl-sicher und vor Vandalismus geschützt abstellen zu können.

Durch die Velostation werden die überfüllten Veloabstellanlagen entlastet.

Im Hinblick auf immer knapper werdende Baulandreserven verfügt dieses multifunktionale Gebäude über viele Vorteile. Aufgrund der prallgefüllten Spezialfinanzierung der Parkplatzbewirtschaftung kann ein mögliches anfängliches Defizit problemlos abgedeckt werden. Der Betrieb des Parkhauses ist nicht steuer- sondern gebühren-finanziert.

Der Betrieb finanziert sich über Gebühren, ohne die Steuerzahlenden zu belasten.

Stadtrat und Gemeinderat beantragen, der Botschaft zuzustimmen.

Der Gemeinderat stimmte der Botschaft am 5. September 2024 mit 20 Ja-Stimmen gegen 13 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen zu.

2 Ausgangslage

Die Stadt Kreuzlingen verfügt über keine eigene Buseinstellhalle. Aktuell sind die Stadtbusse über Nacht in einer angemieteten Halle in Tägerwilen eingestellt, die nicht mehr den heutigen Anforderungen (Brandschutz, unzureichende Stromkapazität, fehlende Entwässerung etc.) entspricht. Zurzeit wird für die Unterbringung der acht Stadtbusse rund CHF 140'000.– pro Jahr aufgewendet, was einem Preis von CHF 17'500.– pro Bus entspricht. Durch den geplanten Neubau kann einerseits auf eine teure externe Mietlösung verzichtet werden und andererseits der Busbetrieb von einer auf seine Bedürfnisse zugeschnittenen Infrastruktur profitieren. In der neuen Einstellhalle sollen nicht nur die Stadtbusse Platz finden, sondern auch die Postautos, womit Synergien genutzt werden. Unnötig lange Leerfahrten von und nach Tägerwilen entfallen künftig, da der Schwerpunkt des Busnetzes am zentralen Bushof in unmittelbarer Nähe der neuen Einstellhalle liegt.

Durch den geplanten Standort entfallen die langen Leerfahrten nach Tägerwilen.

Am 23. Januar 2020 wies der Gemeinderat das erste Projekt mit 32 Ja-Stimmen gegen 2 Nein-Stimmen zurück. Hauptursache für die Rückweisung waren die Unsicherheiten aufgrund der hängigen Initiative zur Freihaltung der Festwiese, die fehlenden verbindlichen Zusagen vonseiten des Kantons und der PostAuto AG sowie die im Vergleich zur Machbarkeitsstudie wesentlich höheren Kosten. Zur Reduktion der Kosten wurde zudem der Wunsch nach einer Investorin oder einem Investor geäussert und angemerkt, dass der Zeitpunkt nicht ideal gewählt wurde, da keine Dringlichkeit bestehe.

Im Anschluss an die zurückgewiesene Gemeinderatsbotschaft fand ein intensiver Austausch mit dem kantonalen Hochbauamt statt. Es wurden diverse Varianten für eine mögliche Kostenbeteiligung des Kantons am vorgesehenen Neubauprojekt diskutiert. Der Regierungsrat steht dem Projekt wohlwollend gegenüber, und er ist auch überzeugt, dass es wirtschaftlich betrieben werden kann. Jedoch kommt aufgrund der präjudizierenden Wirkung auf andere Städte aus Sicht des Kantons eine Beteiligung an den Investitionskosten nicht in Frage.

3 Projektbeschreibung

3.1 Wettbewerb

Nachdem der Gemeinderat im Oktober 2017 den Planungskredit von CHF 400'000.– bewilligte, wurde 2018 ein Projektwettbewerb durchgeführt. Im August 2018 wählte das eingesetzte Preisgericht einstimmig das Siegerprojekt «E-Type» von Kistler Vogt Partner AG, Biel/WAM Planer und Ingenieure AG, Bern, und empfahl dieses zur Weiterbearbeitung. Das Siegerprojekt überzeugte sowohl funktional (insbesondere auch bezüglich der Anforderungen an den Busbetrieb) als auch architektonisch an dieser stark frequentierten Lage. Städtebaulich bettet es sich optimal in die sensible Umgebung ein und berücksichtigt die Nähe zum Seeburgpark, zur Klosterkirche und zur stark befahrenen Hafenstrasse mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von rund 15'000 Fahrzeugen.

3.2 Projektüberarbeitung

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen und um eine nachhaltige Zentrumsentwicklung sicherstellen zu können, hat der Stadtrat entschieden, das im Januar 2020 durch den Gemeinderat zurückgewiesene Projekt überarbeiten zu lassen. Mit dem Regierungsrat und der PostAuto AG konnten langfristige Mietlösungen für die Buseinstellhalle sowie für weitere Parkplätze vereinbart werden, sodass eine Grundeinnahmequelle und eine Grundauslastung sichergestellt sind.

Für die Buseinstellhalle und 96 Parkplätze konnten langfristige Mietlösungen vereinbart werden, sodass eine Grundeinnahmequelle sichergestellt ist.

Bedingt durch die geforderten Nutzungen und Zufahrten müssen praktisch das gesamte Erdgeschoss und die Umgebung mit versiegelten Flächen versehen werden, was ohne entsprechende Kompensationsmassnahmen den Zielen einer ökologischen und stadtklimatisch gesunden Umwelt zuwiderläuft. Hier kann die angedachte Gebäudebegrünung des überarbeiteten Parkhausprojekts ein Beitrag zur Kompensierung fehlender Grünflächen in der Umgebung leisten.

3.3 Gebäudebegrünung

Die Fassadenbegrünung erfolgt über umlaufende Tröge aus Stahlbeton. Auf dem äusseren Rand der Tröge ist eine einfache Konstruktion aus feuerverzinktem Stahl als Rankhilfe für die Kletterpflanzen angebracht, an der ein reiches Sortiment von Kletterpflanzen über die zwei Parkgeschosse emporrankt und einen lichten, duftenden und blühenden Vorhang bildet. Zusätzlich werden als Unterbepflanzung überwiegend heimische und krautige Pflanzen gewählt, die insbesondere von innen erlebbar sind. Diese Unterbepflanzung dient als Bienenweide und erhöht die Biodiversität.

Mit der Fassadenbegrünung werden ein Beitrag zur Biodiversität und zur Kompensation fehlender Grünflächen erreicht.



Fassadenbegrünung

Das Überschusswasser der Dachflächen wird in unterirdischen Speichervolumen gesammelt und steht neben der natürlichen Bewitterung als ergänzende Bewässerung der Pflanzen in den Trögen zur Verfügung.

Neben der geplanten Fassadenbegrünung ist eine Dachbegrünung vorgesehen, womit auch das erforderliche Retentionsvolumen geschaffen und die ökologischen Zielsetzungen erreicht werden können.

Auf der Dachfläche ist eine PV-Anlage geplant, die den Strom für die zukünftige Elektrifizierung der Busse liefern kann. Um den Zielkonflikt zwischen

Die PV-Anlage auf der begrünten Dachfläche liefert den Strom für die zukünftige Elektrifizierung der Busse.

der extensiven Begrünung, respektive Retention, und der grossflächigen PV-Anlage (ca. 1'000 m²) zu eliminieren, ist eine spezielle Konstruktion vorgesehen. So wird die PV-Anlage um ca. 30 bis 50 cm über dem Flachdach mit genügend Abstand zwischen den PV-Standard-Elementen eingeplant. Der Kühleffekt infolge der Begrünung erhöht die Effizienz der PV-Anlage.



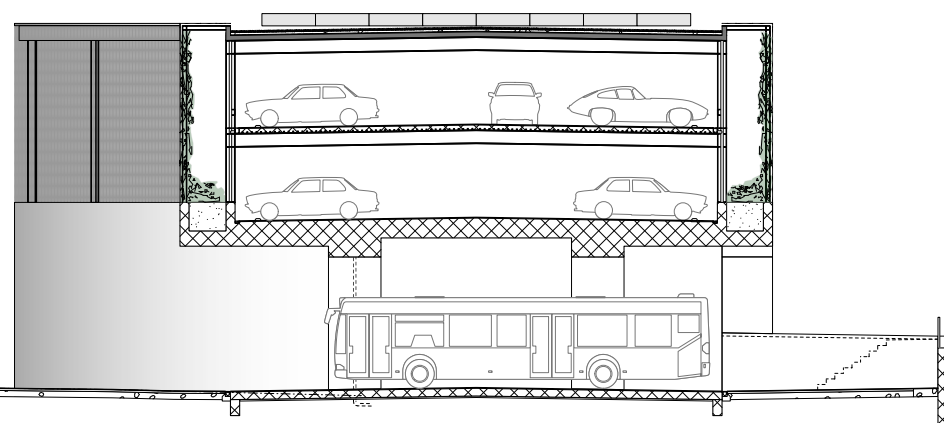
Visualisierung von Süden

3.4 Buseinstellhalle

Mit der Kombination einer Buseinstellhalle respektive eines Busunterstandes und eines Parkhauses unter einem Dach kann die zur Verfügung stehende Parzelle optimal genutzt und ein sorgfältiger Umgang mit dem vorhandenen Bauland gewährleistet werden.

Dank Multifunktionalität wird begrenzt vorhandenes Bauland effizient genutzt

Alternative Standorte für eine Buseinstellhalle (ehemaliges Spiegel- oder Strabag-Areal) wurden im Vorfeld des Projektwettbewerbs geprüft, konnten jedoch aus verschiedenen Gründen nicht überzeugen. Eine reine Buseinstellhalle «auf der grünen Wiese» wäre kostengünstiger realisierbar, jedoch nur in einer Gewerbezone möglich. Gewerbezonon in der Stadt Kreuzlingen sind grundsätzlich eher knapp vorhanden, und die Fläche für einen neuen Gewerbebetrieb ginge verloren.



Querschnitt mit Abfangdecke

Durch die gemeinsame Nutzung und die Zusammenlegung der Abstellmöglichkeiten beider Busbetriebe wird die Einstellhalle für die Postautos an der Dammstrasse nicht mehr benötigt.

Die frei werdende Buseinstellhalle an der Dammstrasse wird verkauft oder im Baurecht an einen Gewerbebetrieb vergeben.

Diese Parzelle ist im Grundeigentum der Stadt Kreuzlingen und im Baurecht an die PostAuto AG vergeben. Durch die Auflösung des Baurechtsvertrags mit der PostAuto AG kann die Parzelle, die sich in der Gewerbezone befindet, entweder verkauft oder im Baurecht an einen Gewerbebetrieb vergeben werden.

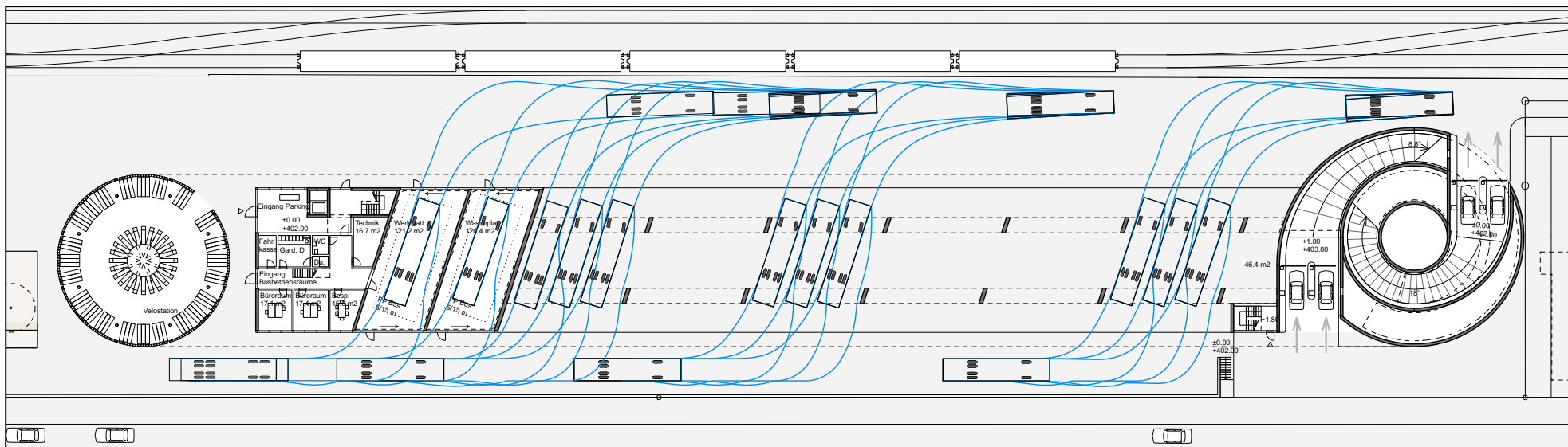
In der neuen Buseinstellhalle können unter Einbezug der Werkstatt und des

In der neuen Buseinstellhalle hat es Platz für bis zu 25 Stadtbusse und Postautos.

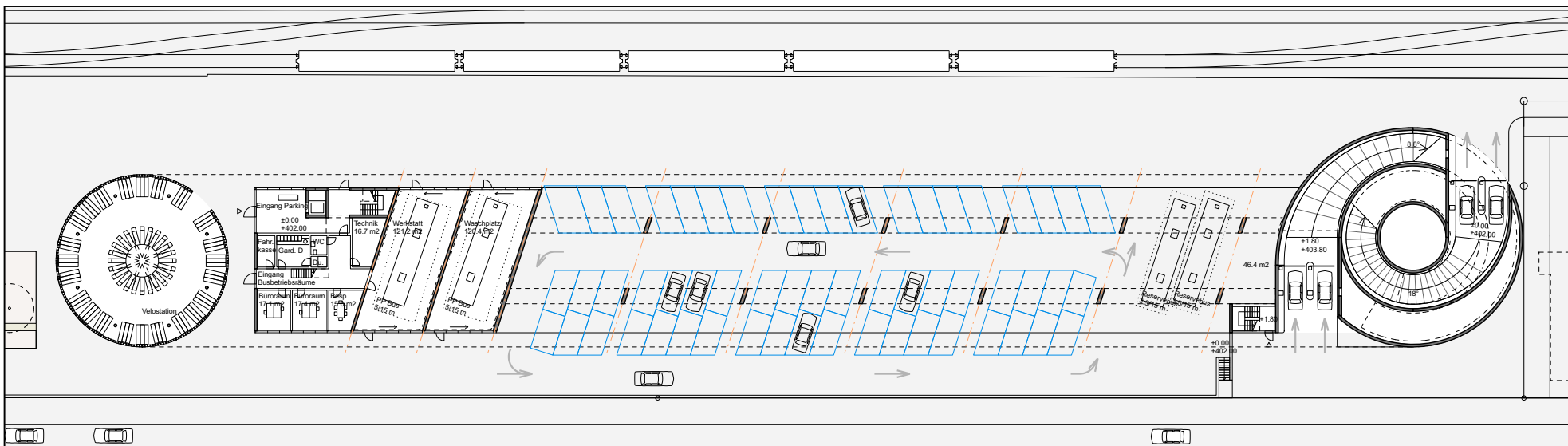
Waschplatzes 20 Busse abgestellt werden. Bei optimierter Anordnung würden sogar bis zu 25 Busse Platz finden. Durch die Wahl der Konstruktion mit einer Abfangdecke können die Stützen so zurückversetzt werden, dass

keine Manöver mit Rückwärtsfahrten notwendig sind. Auch die Unterhaltsräume (Werkstatt und Waschraum) können autonom und ohne Rückwärtsfahrten genutzt werden.

Da die Buseinstellhalle nur nachts benötigt wird, steht sie tagsüber der PHTG zur Verfügung. Auf der Fläche werden 57 Personenwagen-Parkplätze angeordnet und an den Kanton für eine Nutzung von 07.00 Uhr bis 19.00 Uhr vermietet.



Busparkierung im Erdgeschoss



Tagsüber Parkplätze für die PHTG

3.5 Parkhaus

Das Parkhaus wird über zwei gegenläufige Wendelrampen erschlossen, die am östlichen Ende des Gebäudes angeordnet sind. Die Zufahrt zu den Parkgeschossen erfolgt ab der Hafenstrasse über die äussere Fahrbahn der östlichen Rampe. Um bei der Einfahrt einen Rückstau auf die Hafenstrasse zu vermeiden, ist nach Vorgabe des kantonalen Tiefbauamts eine Aufspurstrecke für Linksabbiegende notwendig. Durch die Anordnung der beiden Einfahrtsschranken kann ein Warteraum für sechs Fahrzeuge geschaffen werden, sodass auch für den Verkehr, der von Osten kommt (Rechtsabbiegende), keine Gefahr für einen Rückstau besteht. Zudem kann die Ein- und Ausfahrt schneller abgewickelt werden, und es ist eine Redundanz vorhanden, sollte einmal eine Schrankenanlage defekt sein.

Im 1. Obergeschoss stehen 80 und im 2. Obergeschoss 82 Parkplätze (davon jeweils drei rollstuhlgängige) zur Verfügung. Ebenfalls vorgesehen ist die Möglichkeit von E-Ladestationen. Die Durchfahrt durch das Parkhaus erfolgt im Einbahnverkehr. Zusätzlich kann man vom 2. Obergeschoss im Sinne eines Bypasses in das 1. Obergeschoss einfahren, falls der letzte freie Parkplatz im 2. Obergeschoss verpasst

wurde. Gleichzeitig sorgt die Schrägparkierung durch den kreuzungsfreien Einbahnverkehr für mehr Sicherheit und ein bequemes und schnelleres Einparken, um die Fahrbahn für nachfolgende Fahrzeuge rascher freizugeben.

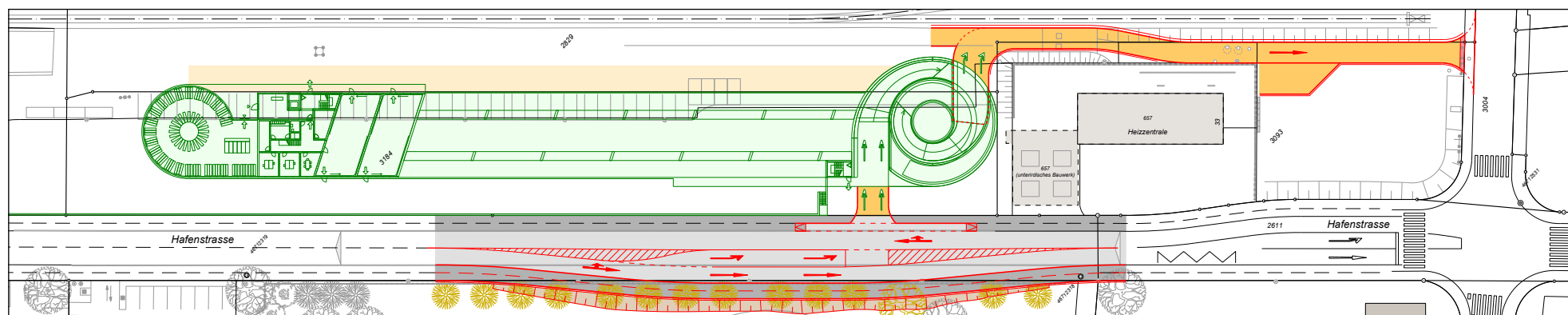
Die insgesamt 162 Parkplätze weisen eine Breite von je 2.65 m auf. Bei Bedarf kann die Parkplatzbreite dank der stützenfreien Konstruktion, ohne übermässigen Verlust an Parkplätzen, verändert werden. Die Ausfahrt erfolgt über die innere

Neben den 162 Parkplätzen in den Obergeschossen stehen 57 Parkplätze als Doppelnutzung für die PHTG zur Verfügung.

Fahrbahn der östlichen Wendelrampe, die Wegfahrt über eine neue Anschlussstrasse entlang der Bahnlinie zur Promenadenstrasse. Mit dem Wegfallen der

Ausfahrt direkt in die Kantonsstrasse wird diese von einem weiteren Kreuzungspunkt entlastet, was auch dem Velo- und Fussverkehr zugutekommt.

Neben den 57 Parkplätzen im Erdgeschoss (Doppelnutzung) werden vom Kanton mindestens 39 weitere Parkplätze von Montag bis Freitag gemietet. Einerseits generiert das zusätzlich fixe Mieteinnahmen, andererseits können dadurch bestehende, oberflächige Parkplätze beim Schulcampus aufgehoben und anders genutzt werden.



Zu- und Wegfahrt zum Parkhaus

4 Finanzen

4.1 Gebühren

Die Ermittlung der Parkplatzgebühren erfolgte aufgrund des Parkierungsreglements der Stadt Kreuzlingen sowie einem Quervergleich mit anderen Parkierungsanlagen in der Stadt Kreuzlingen. Da das Parkhaus frühestens 2027/28 in Betrieb genommen werden kann, wird mit einer Erhöhung der Parkplatzgebühren gerechnet. Folgende Parkgebühren beziehungsweise Tarifmodelle sind zurzeit vorgesehen:

Ansätze Parking	Kosten in CHF
Stundenansatz	3.– / Stunde
Tagesansatz	15.– / Tag

Ansätze Velostation	Kosten in CHF
Tagesansatz	1.– / Tag
Monatspauschale	10.– / Monat
Jahresansatz	60.– / pro Jahr

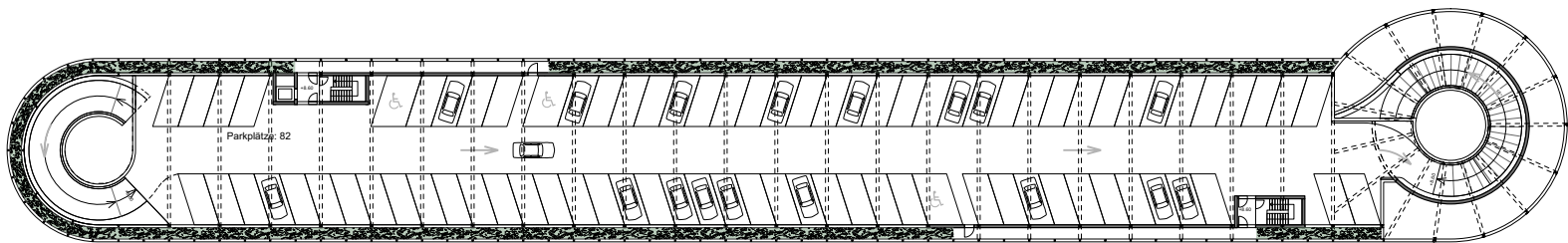
3.6 Velostation

In der Velostation hat es Platz für 105 weitgehend diebstahl-sicher und vor Vandalismus geschützte Velos.

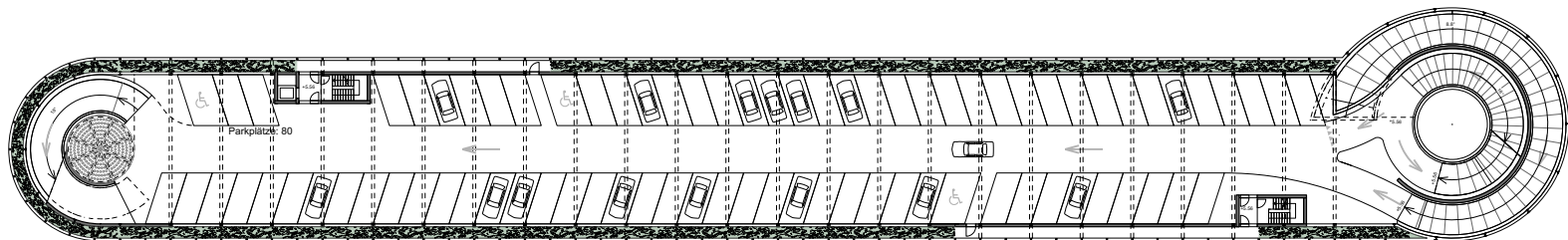
Im Zuge der Überarbeitung des Projekts wird das Restaurant «Seekebab» nicht im Parkhaus integriert, sondern kann am heutigen Standort bestehen bleiben oder zu einem späteren Zeitpunkt ausserhalb des Parkhauses durch einen Neubau ersetzt werden. Dadurch ergibt sich die Chance, die Velostation unter der westlichen Rampe zu realisieren, sodass sie in optimaler Distanz zum Bahnhof liegt.

In einer ersten Phase werden 105 Veloabstellplätze erstellt, wobei auch Plätze für Anhänger und Liegevelos sowie Schliessfächer und Aufladestationen für E-Bikes zur Verfügung stehen. Falls Bedarf nach zusätzlichen Veloabstellplätzen entsteht, können die bestehenden Veloständer durch Doppelstöcker ergänzt werden, sodass insgesamt 180 Veloabstellplätze zur Verfügung stehen.

2. Obergeschoss



1. Obergeschoss



4.2 Investitionen

Nach der Projektüberarbeitung wurden die Kosten neu ermittelt (Baupreisindex April 2022: 112.1 Indexpunkte). Aufgrund der angepassten Geometrie und Materialisierung konnten Kosten eingespart werden, die Gebäudebegrünung und die Baupreisteuerung verursachten andererseits Mehrkosten.

Positionen	CHF
Vorbereitungsarbeiten	1'425'000.–
Gebäude	11'435'000.–
Betriebseinrichtungen	310'000.–
Umgebung	595'000.–
Baunebenkosten (exkl. Finanzierung während Bauphase)	3'190'000.–
Reserve/Unvorhergesehenes	500'000.–
Total (ohne MwSt.)	17'455'000.–

Nicht in den Kosten berücksichtigt ist die PV-Anlage auf dem Dach des Parkhauses. Die Kosten für die PV-Anlage werden von Energie Kreuzlingen übernommen.

Für die Aufspurstrecke, die Wegfahrt in Richtung Promenadenstrasse und die Anpassungsarbeiten am Freiverladeplatz der SBB wurden die Kosten separat ermittelt.

Positionen	CHF
Anpassung Kantonsstrasse (Aufspurstrecke)	410'000.–
Ausfahrt Promenadenstrasse	200'000.–
Anpassung Freiverladeplatz SBB	90'000.–
Total (inkl. MwSt.)	700'000.–

4.3 Finanzierung

Auf der Aufwandseite wird bei der Abschreibung zwischen dem eigentlichen Parkhaus und den Umgebungsarbeiten, sprich den Strassenbauarbeiten, unterschieden.

a. Aufwand Parkhaus, Buseinstellhalle und Velostation

Basis der Abschreibung	CHF
Gesamtinvestition	17'455'000.–
Abschreibung Gebäude auf 33 Jahre (3 %)	523'700.–

Basis der Verzinsung	17'455'000.–
Zinsaufwand pro Jahr (4 % vom halben Betrag = CHF 8'727'500.–)	349'100.–

Überführung Parzelle Landkreditkonto ins Verwaltungsvermögen	640'000.–
Abschreibung auf 33 Jahre (3 %)	19'200.–
Zinsaufwand pro Jahr (4 % vom halben Betrag = CHF 320'000.–)	12'800.–

Betriebskosten (0.4 % von CHF 17.455 Mio.)	69'800.–
Unterhaltskosten (0.3 % von CHF 17.455 Mio.)	52'400.–
Aufwand/Jahr	1'027'000.–

b. Aufwand Strassenbau

Basis der Abschreibung	CHF
Gesamtinvestition	700'000.–
Abschreibung Strasse auf 25 Jahre (4 %)	28'000.–
Basis der Verzinsung	700'000.–
Zinsaufwand pro Jahr (4 % vom halben Betrag = CHF 350'000.–)	14'000.–
Aufwand / Jahr	42'000.–

c. Ertrag (fixe Mieteinnahmen)

Durch die Vermietung der Buseinstellhalle ergeben sich fixe Mieteinnahmen von der PostAuto AG und der Stadt (Stadtbus). Zudem kann das gesamte Erdgeschoss tagsüber als Parkplatz für die PHTG genutzt werden (Doppelnutzung). Neben den Parkplätzen im Erdgeschoss werden für die PHTG durch den Kanton mindestens 39 weitere Parkplätze gemietet, sodass zusätzliche fixe Mieteinnahmen gesichert sind.

Erträge (fixe Mieteinnahmen)	CHF
Miete Buseinstellhalle (20 x CHF 11'000.–) ohne MwSt.	220'000.–
Doppelnutzung EG (57 PP x CHF 100.– x 12 Mt.) abzüglich MwSt.	63'300.–
PP an Kanton (39 PP x CHF 120.– x 12 Mt.) abzüglich MwSt.	52'000.–
Fixer Ertrag	335'300.–

d. Ertrag (flexible Mieteinnahmen)

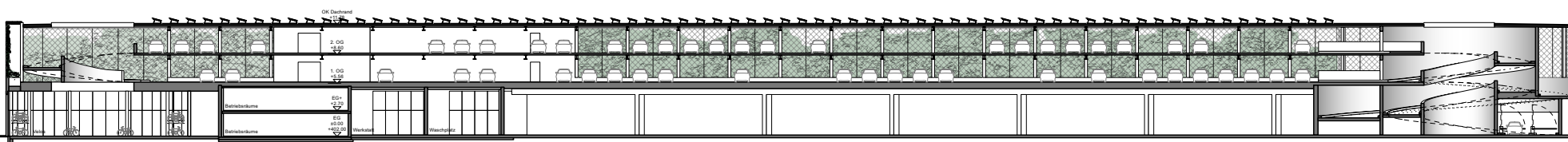
Anhand des jährlichen Aufwands (inkl. Abschreibung und Verzinsung) und der fixen Einnahmen muss durch die Vermietung der öffentlichen Parkplätze sowie der Einnahmen aus der Velostation ein Betrag von jährlich CHF 733'700.– erwirtschaftet, respektive aus der Spezialfinanzierung gedeckt werden.

Ertragsermittlung	CHF
Aufwand /Jahr (inkl. Strassenbau)	1'069'000.–
Fixer Ertrag /Jahr	335'300.–
Erforderlicher Ertrag /Jahr	-733'700.–

Erträge (flexible Mieteinnahmen)	CHF
Kurzzeitparkierung ¹ (35 % von 103 PP x 12 h x 365 d x CHF 3.0/h) abzüglich MwSt.	438'200.–
Kurzzeitparkierung ² (50 % von 39 PP x 12 h x 104 d x CHF 3.0/h) abzüglich MwSt.	67'500.–
Velostation-Tageskarten (10 % von 105 PP x CHF 1.– x 365 d) abzüglich MwSt.	3'500.–
Velostation-Monatsabo (20 x CHF 10.– x 12 Mt.) abzüglich MwSt.	2'200.–
Velostation-Jahresabo (20 x CHF 60.–/a) abzüglich MwSt.	1'100.–
Ertrag / Jahr	512'500.–

¹ Von den gesamthaft 162 PP werden 39 PP dem Kanton vermietet und 20 PP stehen für die Busbetriebe zur Verfügung. Für die 103 PP, die permanent zur Verfügung stehen, wird eine Belegung von tagsüber 35 % (inkl. Wochenende) angenommen.

² Die 39 PP, die zusätzlich vom Kanton gemietet werden, stehen am Wochenende ebenfalls der Öffentlichkeit zur Verfügung, sodass eine höhere Belegung von tagsüber 50 % angenommen wird.



Längsschnitt

e. Deckung aus Spezialfinanzierung

Aufwand/Ertrag	CHF
Aufwand/Jahr (inkl. Strassenbau)	1'069'000.–
Fixer Ertrag/Jahr	335'300.–
Flexibler Ertrag/Jahr	512'500.–
Erforderlicher Ertrag/Jahr	- 221'200.–

Aufgrund der angenommenen Auslastung der Parkplätze, die die gesamte Woche zur Verfügung stehen (35 % tagsüber auf das gesamte Jahr verteilt) und der vermieteten Parkplätze an den Kanton, die der Öffentlichkeit nur am Wochenende zur Verfügung stehen (50 % tagsüber an den Wochenenden), resultiert auf die Ab-

Ein allfälliges Defizit wird durch die Spezialfinanzierung Parkplatzbewirtschaftung gedeckt. Der Betrieb belastet somit die Steuerzahlenden nicht.

schreibungsdauer von 33 Jahren ein theoretisches Defizit von rund CHF 220'000.– pro Jahr, das durch die Spezialfinanzierung Parkplatzbewirtschaftung gedeckt werden müsste. Die Spezialfinan-

zierung Parkplatzbewirtschaftung (Fonds aus Parkgebühren und Parkbussen) weist per Ende 2023 einen Bestand von CHF 20.617 Mio. auf, sodass ausreichend Kapital vorhanden ist, um das Parkhaus während der Abschreibungsdauer von 33 Jahren steuerneutral zu betreiben.

Aufgrund der langfristig fix gesicherten Mieteinnahmen kann das Betriebsrisiko reduziert werden. Das allfällige Defizit hängt zudem stark von der erreichten Parkplatzauslastung und den Parkplatzgebühren ab. Bei gleichbleibenden Parkgebühren und einer Parkplatzauslastung von 55 % während der gesamten Woche oder

Bereits bei einer Parkplatzauslastung von 55 % ist das Parkhaus kostendeckend.

bei einer Erhöhung der Parkplatzgebühren (CHF 3.50 /Stunde) und einer Auslastung von 45 % kann das Parkhaus bereits kostenneutral, ohne Beiträge aus der Spezialfinanzierung der Parkplatzbewirtschaftung, betrieben werden. Zudem hat der Stadtrat die Möglichkeit, über die Preispolitik und das Parkplatzangebot am Hafen Einfluss auf die jährlichen Parkplatzeinnahmen zu nehmen und so die Parkplatzauslastung bis zu einem gewissen Mass zu steuern.

Unabhängig von der angenommenen Parkplatzauslastung und einer möglichen Erhöhung der Parkgebühren werden spätestens nach der vorgeschriebenen Abschreibungszeit von 33 Jahren nur noch Gewinne erzielt. Das Parkhaus weist aufgrund der massiven Betonbauweise eine weitaus höhere Lebensdauer aus als die 33 Jahre Abschreibungsdauer.

Die Lebensdauer übersteigt die Abschreibungszeit. Spätestens nach 33 Jahren werden nur noch Gewinne erzielt.

4.4 Terminplan

Stimmt die Bevölkerung dem Kreditbegehren am 24. November 2024 zu, erfolgen umgehend die Detailplanung, das Baubewilligungsverfahren und die Auftragsvergaben. Folgender Terminplan ist vorgesehen:

Phase	Zeitraum
Vorbereitungsarbeiten Planung	Januar bis Juni 2025
Projektierung	Juli bis Dezember 2025
Werk- und Detailplanung / Ausschreibung	Januar bis Juni 2026
Baubeginn / Realisierungsende	Sommer 2026
Inbetriebnahme	Ende 2027

5 Zusammenfassung

Die Stadt Kreuzlingen verfügt über keine eigene Buseinstellhalle. Aktuell sind die Stadtbusse über Nacht in einer angemieteten Halle in Tägerwilten eingestellt, die sanierungsbedürftig ist und hohe externe Mietkosten generiert. Neben der Möglichkeit, die Busse zentral in einer stadteigenen Buseinstellhalle unterzubringen, ist der Standort aufgrund der direkten Anbindung an den öffentlichen Verkehr ideal (Bahnanschluss nach St. Gallen und dem ab 2027 geplanten Hochrhein-Bodensee-Express von Herisau nach Basel). Ein weiterer Vorteil dieser Parkierungsanlage ist die Nähe zum Naherholungsgebiet mit Schifffahrtshafen und Seeburgpark sowie zu den verschiedenen publikumsintensiven Einrichtungen wie der Bodensee-Arena und dem Bildungscampus mit den Sportanlagen «Burgerfeld». Neben dem geplanten Parkhaus an der Seestrasse und der Tiefgarage beim Bärenplatz (Festwiese) möchte der Stadtrat mit dem Parkhaus Hafenbahnhof eine seiner in der Ortsplanung festgelegten Massnahmen – der Bereitstellung und Bewirtschaftung von mehreren öffentlich nutzbaren und dezentral angelegten Parkplätzen – umsetzen. An diesem optimal erschlossenen und für alle Nutzergruppen einfach erreichbaren Standort können mehrere Bedürfnisse ideal abgedeckt werden.

Durch den Bau des Parkhauses am Hafenbahnhof wird die Parkierungssituation bei grösseren Veranstaltungen auch im Zentrum und im Hafenareal entschärft. Die verschiedenen Parkierungsanlagen können über unterschiedliche Gebührenhöhen bewirtschaftet und bis zu einem gewissen Mass in ihrer Belegung gesteuert werden. Ziel bleibt, die Parkierungsflächen am See (in Klein Venedig) auf andere Parkplatzangebote zu verlegen.

Die Integration der Buseinstellhalle in das Parkhaus hat auf den ersten Blick zwar höhere Kosten zur Folge, aber die zur Verfügung stehende Parzelle kann mit der geplanten Erschliessung und den unterschiedlichen Nutzungen optimal genutzt und bewirtschaftet werden. Durch die Kombination des Parkhauses mit einer Buseinstellhalle wird kein zusätzliches Bauland in der ohnehin begrenzt vorhandenen

Gewerbezone verbraucht. Eine aus einer Hand geführte städtische Einstellhalle für zwei Busbetriebe mit Doppelnutzung der Fläche (tagsüber Parkierung für PHTG) ist eine zukunftsgerichtete Investition, auch in Bezug auf den Verbrauch von Landflächen. Für die geplante Elektrifizierung der Busse (Stadtbusse und Postauto) kann die erforderliche Ladeinfrastruktur in der neuen Buseinstellhalle integriert werden. Zudem wird durch die Zusammenlegung der beiden Busbetriebe die Einstellhalle für die Postautos an der Dammstrasse nicht mehr benötigt. Durch das Freiwerden dieser Einstellhalle und die Auflösung des dortigen Baurechtsvertrags mit der PostAuto AG kann die Parzelle, die sich in der Gewerbezone befindet, verkauft, vermietet oder im Baurecht an einen Gewerbebetrieb vergeben werden.

Neben der Vermietung der Erdgeschossfläche für die Buseinstellhalle und der Parkierung für die PHTG als Doppelnutzung werden vonseiten des Kantons zusätzlich mindestens 39 Parkplätze gemietet, sodass langfristig fixe Mieteinnahmen gesichert sind. Das minimiert das finanzielle Risiko und bestehende, oberflächige Parkplätze beim Schulcampus können aufgehoben und anders genutzt werden. Ziel ist es, dass sich das Projekt über die Einnahmen selbst finanziert. Ein anfängliches Defizit kann problemlos aus der Spezialfinanzierung Parkplatzbewirtschaftung gedeckt werden, sodass das Parkhaus bis zur Selbstfinanzierung und Gewinnbringung steuerneutral betrieben wird und die Steuerzahlenden nicht belastet.

Mit diesem Projekt wird ein entscheidendes Etappenziel der Bereitstellung und Bewirtschaftung von öffentlich nutzbaren Parkplätzen auf dem Stadtgebiet erreicht und das Gebiet rund um die Seestrasse mit dem Parkhaus und dem zusätzlich geplanten Parkleitsystem entlastet.

Der Standort des multifunktionalen Gebäudes, das gleichzeitig dem öffentlichen Verkehr (Buseinstellhalle), dem Langsamverkehr (Velostation) und dem Individualverkehr (Parkhaus) dient, verfügt über wesentliche Vorteile und entspricht dem Konzept einer nachhaltigen, ganzheitlichen Verkehrspolitik.

6 Antrag

Der Gemeinderat stimmte der Botschaft am 5. September 2024 mit 20 Ja-Stimmen gegen 13 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen zu.

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Stadt- und Gemeinderat beantragen, dem Kreditbegehren in Höhe von CHF 18.8 Mio., davon CHF 17.455 Mio. für den Bau einer Buseinstellhalle, eines Parkhauses und einer Velostation beim Hafenbahnhof, CHF 700'000.– als Folgekosten für die Erschliessung (Zu- und Wegfahrt) sowie CHF 640'000.– für den Übertrag des Landes vom Finanz- in das Verwaltungsvermögen zuzustimmen.

Mehr Infos finden Sie unter:
[https://www.kreuzlingen.ch/stadt-und-politik/
abstimmungen-und-wahlen](https://www.kreuzlingen.ch/stadt-und-politik/abstimmungen-und-wahlen)



Stadt Kreuzlingen

Hauptstrasse 62

8280 Kreuzlingen

Tel. 071 677 61 11

stadt@kreuzlingen.ch

www.kreuzlingen.ch