

**Sperrfrist für alle Medien**

Veröffentlichung erst nach der Medienkonferenz zur Gemeinderatssitzung

**Stellungnahme****Postulat Befreiung der Kreuzlinger Mobilität von Hindernisparcours und Minigolfbahnen, von Fahrverboten und Einbahnstrassen**

Am 21. März 2024 reichte Gemeinderat Georg Schulthess, Aufrecht Schweiz, das Postulat Befreiung der Kreuzlinger Mobilität von Hindernisparcours und Minigolfbahnen, von Fahrverboten und Einbahnstrassen ein (Beilage 1). Dieses wurde an der Gemeinderatssitzung vom 2. Mai 2024 begründet (Beilage 2).

**Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:**

Das Postulat hat zum Ziel, die Strassen wieder breit – ohne Hindernisse und Schilder – zu gestalten. Sämtliche verkehrsberuhigende Massnahmen, Sackgassen und Fahrverbote sollen aufgehoben werden. Anstatt Tempo 30 in den Quartieren soll wieder eine Geschwindigkeit von 50 km/h erlaubt sein.

Die im Postulat geforderten Massnahmen haben einen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit und die Wohnqualität in den Quartieren und laufen einer zukunftsgerichteten und nachhaltigen Verkehrsstrategie entgegen. Zudem werden, wie vom Postulanten geschrieben, die von ihm vorgeschlagenen Massnahmen die Situation nicht lösen. Aus Sicht des Stadtrats kann damit auch keine kleine Entlastung und insbesondere keine faire Verteilung der Mobilitätslasten herbeigeführt werden.

**Stellungnahme des Stadtrats zu den 11 geforderten Massnahmen:**

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

Bei den erwähnten Elementen handelt es sich nicht um Hindernisse, die aufgestellt wurden, um es dem motorisierten Individualverkehr (MIV) möglichst schwer zu machen und diesen zu behindern. Die unterschiedlichen Elemente haben einen definierten Zweck.

Bei den erwähnten Elementen steht insbesondere die Verkehrssicherheit im Vordergrund. Dies können Elemente sein, die eine direkte Schutzfunktion haben, wie beispielsweise Pfosten im Bereich von überfahrbaren Trottoirs und unübersichtlichen Ausfahrten oder Schutzinseln bei Fussgängerquerungen. Andere Elemente wie Schwellen, Einengungen durch Rabatten und Bäume etc. dienen der Stärkung der quasi flächendeckenden Tempo-30-Zonen in Kreuzlingen. Neben dem positiven Effekt auf den Verkehrslärm hat eine Temporeduktion auch einen massgebenden Einfluss auf die Verkehrssicherheit, weshalb die Tempo-30-Zonen aus Sicht des Stadtrats nicht mehr wegzudenken sind. Damit eine Tempo-30-Zone auch als solche wahrgenommen wird, reicht eine reine Beschilderung nicht aus. Die Tempo-30-Zonen müssen auch als solche erkennbar sein, sodass die erwähnten Elemente unverzichtbar sind.

Grundsätzlich setzt die Stadt die oben erwähnten Elemente eher zurückhaltend ein, da neben den positiven Effekten selbstverständlich auch Nachteile vorhanden sind wie beispielsweise Mehraufwand für den Strassenunterhalt (Reinigung und Winterdienst).

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

Im Gegensatz zu den Gemeindestrassen sind auf Kantonsstrassen keine verkehrsberuhigenden Elemente vorhanden, wie dies zur Stärkung der Tempo-30-Zonen erforderlich ist. Hingegen gibt es Elemente wie Schutzinseln, die eine Fahrbahnverengung zur Folge haben. Diesbezüglich ist aufgrund der vorhandenen Normen kaum Spielraum vorhanden. Bei einer hohen Verkehrsmenge und einer breiten Strasse ist bei einem Fussgängerübergang zwingend eine Schutzinsel erforderlich. Gemäss den VSS-Normen (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) dürfen Velostreifen bei einer Schutzinsel nur durchgezogen werden, falls eine Mindestbreite von 4.25 m vorhanden ist. Die Schutzinsel selbst muss eine Mindestbreite von 2.0 m aufweisen.

In vielen Fällen ist dieser Platz nicht vorhanden, da meist ein beidseitiges Trottoir von mindestens 2.0 m erforderlich ist. Infolgedessen muss nach Norm der Velostreifen unterbrochen und die Durchfahrtsbreite auf 3.5 m reduziert werden, damit erkennbar ist, dass die Velofahrenden nicht in der Engstelle der Fussgängerschutzinsel überholt werden können.

Auch bei den Zufahrten zu Verkehrskreiseln wird diese neu auf eine Breite von 3.5 m reduziert. Damit wird einerseits die Geschwindigkeit gedrosselt und andererseits können dadurch die Velofahrenden nicht bei der Kreiselzufahrt überholt werden, was zu gefährlichen Situationen führen würde.

Aufgrund der Gesetze und Normen und aus Sicht der Verkehrssicherheit können deshalb fahrbahnverengende Verkehrsinseln auf Kantonsstrassen nicht aufgehoben werden. Die Normen sind verbindlich, werden in Haftungsfällen beigezogen und lassen keinen Spielraum zu.

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

Bahnunterführungen sind selbstverständlich attraktiver als Bahnübergänge, aber auch mit höheren Erstellungskosten verbunden, weshalb jeweils das Kosten-Nutzen-Verhältnis genau beurteilt werden muss. Dabei ist mit Kosten von CHF 15 bis 20 Mio. pro Unterführung zu rechnen.

Am Bahnübergang Promenadenstrasse war eine Unterführung angedacht und wurde vor einiger Zeit aus Kosten-Nutzenüberlegungen aus dem Finanzplan gestrichen. Dieses Gebiet ist bereits mit der Unterführung Bleichstrasse erschlossen. Des Weiteren hat die Unterführung an der Promenadenstrasse durch die Verlegung des regionalen Annahmезentrums (RAZ) für die breite Öffentlichkeit an Bedeutung verloren.

Eine Unterführung an der Freiestrasse wäre zwar für den Fuss- und Veloverkehr interessant, hätte jedoch aus Sicht des Stadtrats eine unerwünschte Verlagerung des MIV zur Folge. Es würde zu einer Verkehrsverlagerung von der Chance Nord auf die Achse See-/Freie-/Haupt- und Brückenstrasse kommen. Aufgrund dessen ist eine Unterführung an der Freiestrasse nicht zielführend. Zur Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs wäre eine Sanierung oder ein Neubau der bisherigen Überführung kostengünstiger realisierbar.

Aus Sicht des Stadtrats ist eine Unterführung an der Maurer-/Schwimmbadstrasse für den MIV sinnwidrig, da für das Schwimmbad Hörnli keine zweite Zufahrt erforderlich ist. An den wenigen Spitzentagen ist nicht eine fehlende Zufahrt das Problem, sondern, dass nicht unbeschränkt Parkplätze zur Verfügung stehen. Ebenfalls hätte eine zweite Zufahrt zum Schwimmbad Hörnli einen Strassenausbau inklusive separatem Veloweg zur Folge, sodass das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht ansatzweise gegeben ist. Sinnvoll hingegen und bereits angedacht ist eine Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr. Ebenfalls aus Kosten-Nutzenüberlegungen wurde dieses Vorhaben vor einiger Zeit aus dem Finanzplan gestrichen.

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

Damit sich die Verkehrssituation verbessert oder zumindest nicht verschlechtert, ist die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs zentral. Deshalb ist es wichtig, dass der öffentliche Verkehr entsprechend attraktiv ist und eine Alternative zum MIV darstellt. Entscheidend ist, dass der Fahrplan eingehalten werden kann. Das erhöhte Verkehrsaufkommen, insbesondere infolge der unterschiedlichen Baustellen, hat selbstverständlich auch einen negativen Einfluss auf die Fahrplanstabilität. Umso wichtiger ist die Umsetzung von Busbeschleunigungsmassnahmen wie Busspuren und Lichtsignalanlagen.

Eine der einfachsten und kostengünstigsten Busbeschleunigungsmassnahmen sind die Fahrbahnhaltestellen. Der Bus verliert keine Zeit, da er nicht wieder in den Verkehr

einfädeln muss. Dadurch wird auch das Unfallrisiko, insbesondere für den Veloverkehr, reduziert.

Ausserdem sind Busbuchten aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) vielerorts gar nicht mehr umsetzbar. Damit die Anforderungen des BehiG erfüllt sind, müssen die Buskanten eine Höhe von 22 cm aufweisen. Damit der Bus diese hohe Haltekante anfahren kann, ohne mit dem Chassis anzustehen, sind viel grössere Radien erforderlich, sodass eine Gesamtlänge von mind. 70 m erforderlich ist. Aufgrund der vielerorts beschränkten Platzverhältnisse, respektive der vielen privaten Ein- und Ausfahrten oder der Parkplätze im Strassenraum, sind deshalb Busbuchten meist gar nicht mehr möglich.

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

Um die Fahrplanstabilität sicherzustellen sind Busbeschleunigungsmassnahmen wie beispielsweise Busspuren wichtig (siehe Punkt 4). Eine Freigabe der Busspur macht deshalb aus vieler Hinsicht keinen Sinn. Durch die Freigabe der Busspur für die Autofahrer kann diese ihren Zweck nicht mehr erfüllen. Für den MIV ist ebenfalls kein Nutzen vorhanden, da für die Leistungsfähigkeit in einem Verkehrsnetz im Normalfall die Knoten und nicht die freien Strecken massgebend sind.

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

Bei der geschilderten Situation handelt es sich um die langgezogene Fussgängerschutzinsel vor dem Bleichekreisel. Wie bereits bei Punkt 2 beschrieben, wird vor dem Verkehrskreisel die Fahrbahn aus Sicherheitsüberlegungen eingeengt. Im Bereich der Fahrbahnhaltestelle muss der Velostreifen unterbrochen werden. Die erforderliche Verkehrsinsel wurde entsprechend verlängert, damit, wie unter Punkt 4 erwähnt, der Bus nicht überholt und somit eine Busbeschleunigung erreicht wird. Durch die umgesetzten Massnahmen werden die Velofahrenden keineswegs als Behinderung des Durchgangsverkehrs eingesetzt, sondern durch die normgerechte Umsetzung wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.

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

Aus Platzgründen ist ein Versetzen von Parkplätzen von der Fahrbahn auf das Trottoir nicht möglich. Es sind kaum so breite Trottoirs vorhanden, dass darauf ein Auto parkieren und gleichzeitig noch ein Kinderwagen passieren könnte. Müsste diese Forderung tatsächlich umgesetzt werden, würde dies bedeuten, dass an allen Strassen, insbesondere in den Quartieren, ein durchgehendes Parkverbot angebracht werden müsste, und somit entlang der Strassen keine Parkplätze mehr zur Verfügung stehen würden.

Eine solche Lösung macht aus Sicht des Stadtrats keinen Sinn. Im Gegenteil: Der Stadtrat ist der Auffassung, dass beispielsweise Parkplätze in Kombination mit Grünelementen ein gutes Mittel sind, die Tempo-30-Zonen in den Quartierstrassen zu stärken und dem Bedürfnis der Bevölkerung an Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum entgegenzukommen.

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

Durch den Bau eines Kreisels (Kosten von CHF 1 Mio.) wird an dieser Stelle kaum eine Verkehrsverflüssigung erreicht. Auf den ersten Blick hätte dies zwar Vorteile, macht jedoch nur mit gleichzeitiger Umsetzung der Unterführung beim Bahnübergang Promenadenstrasse Sinn. Ansonsten würde es bei geschlossener Schranke Rückstau in den Kreisel geben.

**9. Öffnen von künstlich gesperrten Strassenabschnitten, die dadurch Neben- und Quartierstrassen bleiben, jedoch für den lokalen Quartierverkehr wiederbefahrbar werden. Verbinden von unfertigen Strassenstücken. Beispielsweise Aufhebung der Sperrung Bottighoferstrasse, Aufhebung der Sperrung, Verbindung Steinröhrenstrasse mit der Chalchthorenstrasse, Verbreiterung der alten St. Gallerstrasse mit Durchgang Käsbachstrasse - Fichtenstrasse - Rothausstrasse, Anschluss Bottighoferstrasse an alte St. Gallerstrasse (durch Läubern), Wiederöffnung der Gaissbergstrasse, Anschluss Seefeldstrasse an Dammstrasse, Durchfahrt ganze Dammstrasse ermöglichen, Anschluss des Ostendes der Seetalstrasse an die Bottighofer Seestrasse, Verbindung Bottighoferstrasse 20 an Romanshorerstrasse 102, Verbindung der Püntenstrasse ab Sägenöschstrasse dem Friedhof entlang an die Alpstrasse, Anschluss des Felsenburgwegs an den Krebsbachweg, Anschluss der Konstanzerstrasse ab Socar Tankstelle an die Gottlieberstrasse, Anschluss Höhenstrasse an Bernrainstrasse, Anschluss Emmishoferzoll über die Strasse Gassa an den Zoll Gottlieberstrasse, Anschluss Marktweg durch Alcan Gelände an Konstanzerstrasse, Durchfahrt durch den Haselweg, Verbinden Seminarstrasse mit Seestrasse, Anschluss Freudenbergstrasse an die Bernrainstrasse, Ausbau Leistungsfähigkeit Waldrainstrasse zum Anschluss Brunnenstrasse an Bergstrasse, Anschluss Kuhbrunnenstrasse an die Bernrainstrasse, Aufhebung Rechtsabbiegeverbot am Bahnhof, Ausbau der Brunneggstrasse zu einer Fahrstrasse, Anschluss Schlossweg an Graneggstrasse, Anschluss Büntweg an Lohstrasse, Anschluss Lohstrasse an Autobahnausfahrt Kreuzlingen-Süd und viele andere mehr.**

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

Bei den erwähnten Strassen handelt es sich wie erwähnt meist um Quartierstrassen, die ohne diese umgesetzten Sperrungen teilweise einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr ertragen müssten, oder dieser bereits vorhanden ist. Viele dieser Strassen sind nicht für eine solche Verkehrsbelastung ausgelegt, sodass zusätzliche bauliche Massnahmen erforderlich wären. Zudem würden sich dadurch die Wohnqualität und insbesondere die Verkehrssicherheit verschlechtern. Diese Massnahmen würden nicht zu

einer merklichen Entlastung und auch zu keiner fairen Verkehrsverteilung führen. Deshalb würden solche Massnahmen von der Bevölkerung und den direkten Anwohnerinnen und Anwohnern zurecht weder mitgetragen noch verstanden; auch nicht mit einer professionellen Kommunikationskampagne.

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

Grundsätzlich sind in der Stadt Kreuzlingen sehr wenige Einbahnstrassen vorhanden. Falls diese aufgehoben werden müssten, wäre jeweils ein Strassenausbau, verbunden mit einem entsprechenden Landerwerb, erforderlich. Ein solcher weist jedoch ein sehr schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis auf, sodass diese Idee ebenfalls nicht weiterverfolgt werden soll. Fahrverboten liegt ein Schutz- oder Sicherheitsgedanke zugrunde. Diese werden nicht grundlos erlassen.

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

Grundsätzlich sind Bestrebungen vorhanden, die Anzahl der Verkehrsschilder zu reduzieren. Insbesondere die diversen Hinweisschilder, Industriegewegweiser und Richtungswegweiser verlieren aufgrund der Navigationsgeräte immer mehr an Bedeutung. Ob eine Reduktion von 20 % erreicht werden kann, wird jedoch aus heutiger Sicht kritisch betrachtet.

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

Aus Sicht des Stadtrats ist ein solcher Entscheid nicht vertretbar, insbesondere aufgrund der Lärmbelastung und der Verkehrssicherheit.

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

Um die Verkehrsprobleme in einer Agglomeration wie Kreuzlingen-Konstanz anzugehen, wird in der Verkehrsplanung häufig von der sogenannte 3V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten) gesprochen. Neben dem Fuss- und Veloverkehr muss auch der öffentliche Verkehr stark gefördert werden. Diesbezüglich ist es wichtig, dass neben dem Bushof Bärenplatz auch die Haltestellen am Hauptbahnhof und Hafenbahnhof ausgebaut werden.

Im Gegensatz zu anderen Städten liegt der Kreuzlinger Hauptbahnhof nicht im Zentrum der Stadt, weshalb der Bärenplatz nach wie vor eine wichtige Mobilitätsdrehscheibe ist und weiter gestärkt anstatt geschwächt werden soll.

## **Antrag**

**Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren**

**Der Stadtrat empfiehlt dem Gemeinderat, das Postulat abzulehnen.**

Kreuzlingen, 13. August 2024

Stadtrat Kreuzlingen

Thomas Niederberger, Stadtpräsident

Michael Stahl, Stadtschreiber

## **Beilagen**

1. Postulat
2. Begründung – Auszug aus dem Wortprotokoll vom 2. Mai 2024

## **Mitteilung an**

- Mitglieder des Gemeinderats
- Medien





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

26. Februar 2024

## Postulat



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

Sehr geehrter Herr Präsident

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

### Begründung

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

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

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

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

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

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

- 1) Entfernen aller auf den Gemeindestrassen befindlichen Hindernisse wie Betonblöcke, Blumenkästen, «Berliner Kissen»/Hindernisschwellen, gelbe Nichtbefahren-Streifen, als Hindernisse platzierte Strassenlaternen, Blumenrabatten, Steingärten, Verkehrszeichen, Bäume auf der Fahrbahn, fahrbahnverengende Verkehrsinseln, Plastikpfosten, Metallpfosten.
- 2) Bei Hindernissen auf kantonalen Strassen die Verantwortlichen des Kantons anzuhalten, die Kantonalen Strassen ebenfalls von obengenannten Hindernissen zu befreien.
- 3) Bau von Unterführungen Promenadenstrasse, Freiestrasse, Schwimmbadstrasse an Maurerstrasse (Zufahrt Wertstoffhof von zweiter Seite, Zufahrt Schwimmbad Hörnli von weiterer Seite).
- 4) Den Bau von Busbuchten damit der Bus während des Ein- und Aussteigens keine Behinderung des Verkehrsflusses ist. Der Bus ist NICHT *der natürliche Pulkführer* sondern der erzwungene, denn er ist langsamer als Privatfahrzeuge.
- 5) Den Kanton Thurgau anzuhalten, die Freigabe und Umkennzeichnung der Busspur Seetalstrasse 90 (Lidl Ost) bis an den Zihl-Kreisel für Autos zum besseren Verkehrsfluss durchzuführen.
- 6) Aufhebung der Verengung an der Seetalstrasse Höhe Seefeldstrasse 10, wo durch plötzlich endenden Veloweg Velofahrer gefährlicher Weise als Behinderung des Durchgangsverkehrs missbraucht werden.
- 7) Die Versetzung verkehrsbehindernder, sich auf der Fahrbahn befindlicher Parkfelder in den Bereich des Gehsteiges.
- 8) Aufheben Lichtsignal Wasenstrasse/Hafenstrasse/Promenadenstrasse bei der Tour de Suisse. (Ersatz durch Kreisverkehr).
- 9) Öffnen von künstlich gesperrten Strassenabschnitten, die dadurch Neben- und Quartierstrassen bleiben, jedoch für den lokalen Quartierverkehr wiederbefahrbar werden. Verbinden von unfertigen Strassenstücken. Beispielsweise Aufhebung der Sperrung Bottighoferstrasse, Aufhebung der Sperrung, Verbindung Steinröhrenstrasse mit der Chalchthorenstrasse, Verbreiterung der alten St. Gallerstrasse mit Durchgang Käsbachstrasse - Fichtenstrasse - Rothausstrasse, Anschluss Bottighoferstrasse an alte St. Gallerstrasse (durch Läubern), Wiederöffnung der Gaissbergstrasse, Anschluss Seefeldstrasse an Dammstrasse, Durchfahrt ganze Dammstrasse ermöglichen, Anschluss des Ostendes der Seetalstrasse an die Bottighofer Seestrasse, Verbindung Bottighoferstrasse 20 an Romanshonerstrasse 102, Verbindung der Püntenstrasse ab Sägenöschstrasse dem Friedhof entlang an die Alpstrasse, Anschluss des Felsenburgwegs an den Krebsbachweg, Anschluss der Konstanzerstrasse ab Socar Tankstelle an die Gottlieberstrasse, Anschluss Höhenstrasse an Bernrainstrasse, Anschluss Emmishoferzoll über die Strasse Gassa an den Zoll Gottlieberstrasse, Anschluss Marktweg durch Alcan Gelände an Konstanzerstrasse, Durchfahrt durch den Haselweg, Verbinden

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

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

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

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

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

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

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

Georg Schulthess



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



**Auszug Wortprotokoll 8. Sitzung des Gemeinderats Kreuzlingen der Amtsperiode 2023/2027**  
**22. Legislaturperiode**

**Donnerstag, 2. Mai 2024, 19.00 Uhr**  
**im Rathaussaal**

**Postulat**

**19. Postulat Befreiung der Kreuzlinger Mobilität von Hindernisparcours und Minigolfbahnen, von Fahrverboten und Einbahnstrassen / Begründung**

**GR Schulthess:** Das ist ein ähnliches Thema. Wir haben in der Politik die Verantwortung, auftretende Probleme zu lösen. Eigentlich wäre es der Job des Stadtrats, ein Exekutivjob, dafür zu sorgen, dass der Verkehr in dieser Stadt fliesst. In vielen Ratssitzungen haben wir herausgefunden, dass das nicht funktioniert und dass wir irgendwie eine gross angelegte Lösung finden müssen. Dieses Postulat ist nicht die gross angelegte Lösung, ich habe die gross angelegte Lösung unterwegs. Aber das Postulat soll aktuell die Situation verbessern. Die ganze Stadt ist voll mit Pfosten, Blumenkästen, Schwellen, Tafeln, Bäumen, Strassenlaternen usw., die im Weg stehen. Aktuell ist die Situation so, dass der Verkehr in Kreuzlingen mindestens einmal pro Tag zusammenbricht. Ich werde nie verstehen, warum man jetzt, wo wir beim Sonnenkreisel zugemacht haben, die Umfahrungsstrasse Lengwilerstrasse aufreisst. Ich kann mich nur wiederholen. Irgendwo gibt es eine grüne Agenda des Stadtrats, die versucht, die Autofahrer maximal zu verärgern. Aber auch hier wieder: Wenn der Stadtrat demnächst wieder ein verkehrspolitisches Projekt gewinnen möchte, dann müsste er so etwas wie dieses Postulat ernsthaft betreuen und die Dutzende von Vorschlägen, die es drin hat, ernsthaft zur Umsetzung prüfen. Darin hat es diverse Strassen, die Einbahnstrassen sind und genug breit wären, dass man sie zweispurig befahren könnte. Es hat diverse Fahrverbote, die man aufheben könnte. Ich habe diverse Achsen, die zugegebenermassen durch Quartiere führen, zur Öffnung empfohlen. Klar, niemand findet es lustig, wenn vor seiner Tür noch mehr Autos vorbeifahren, aber komischerweise, das ist das Schizophrene daran, alle wollen Auto fahren. Auch bei all jenen, die nicht Auto, sondern ÖV fahren, ist jedes Produkt, welches sie im Geschäft kaufen, mit einem Lastwagen und nicht mit dem Zug ins Geschäft transportiert worden. Es tut mir leid, das ist die Realität Stand jetzt und der können wir uns unabhängig von der politischen Ausrichtung nicht verwehren. Dazu müsste vielleicht der Stadtrat kommunikativ den Bürgern sagen, ihr habt im Quartier XY zusätzlichen Quartierverkehr, der von Bottighofen zur Autobahn führt, aber wenn man immer mehr wachsen will, müssen die Leute, die diesem Wachstum zustimmen, auch B sagen und den Verkehr ertragen. Da müsste man vielleicht ein bisschen über den Schatten springen und gewisse Strassen fertig bauen, die in einer Sackgasse enden. Ich langweile euch nicht mit der Aufzählung, wo man das überall machen könnte. Ich lade den Stadtrat ein, auch weitere Möglichkeiten zu prüfen. Schlussendlich könnte man bei dieser Gelegenheit auch noch 20 % aller Verkehrsschilder entsorgen, die nur noch überflüssig sind, die nur noch zu viel sind, die nur Geld kosten. Am Schluss, da gibt es auch Vorstösse auf nationaler Ebene, wäre es nicht falsch, man würde dort, wo man jetzt Tempo 30 hat, wieder 50er-Zonen einführen. Denn in der Mehrheit sind die Autofahrer vernünftig und selbstständig und man wird nicht alles totregeln können. Sie können die Geschwindigkeit selbst anpassen und an den meisten Orten kann man auch nicht mehr als 30 fahren, wo jetzt 30 ist.

Aber die Eigenverantwortung wäre hier wieder ein Punkt, um den Verkehr besser fließen zu lassen. Ganz zum Schluss und nicht ganz unwichtig, aber auch nicht ganz einfach oder nicht ganz billig: Ich weiss nicht, wer ab und zu auf der Welt herumreist, aber ich kenne fast keinen Ort, wo der Busbahnhof nicht in der Nähe des Hauptbahnhofs ist. Das macht einfach keinen Sinn. Okay, man kann Paris oder Mexico City nehmen, dort sind die Busbahnhöfe relativ weit draussen, aber die Situation am Bärenplatz ist unausgegoren, unfertig und funktioniert nicht, und bevor man dort für Millionen anfängt, Regenschutzdächer zu bauen, lade ich in diesem Postulat den Stadtrat ein, noch einmal darüber nachzudenken, ob wir am Bahnhof nicht massig überflüssigen Platz haben, der jetzt leer ist und wo man den Busbahnhof platzieren könnte, statt dass man sich täglich ins Gehege kommt. Die Motion heisst im Kern, die Komprimierung des Verkehrs auf zwei überlastete Durchgangssachsen in dieser Stadt ist gescheitert. Wir haben zwei Achsen, wobei eine meistens aus irgendeinem Grund nicht befahrbar ist, und an gewissen Orten haben wir nur eine Achse, das hat nicht funktioniert. Und das gilt es zu lösen, das will dieses Postulat.