



**Protokoll der 16. Sitzung des Gemeinderates Frauenfeld
vom Mittwoch, 27. Februar 2013, 18:00 Uhr im Rathaus**

Vorsitz: Gemeinderatspräsident Herbert Vetter

Namensaufruf: 37 anwesende Mitglieder

**Entschuldigt später ein-
getroffen:** Gemeinderat Michael Hefti (ab 18.10 Uhr)

Entschuldigt: Gemeinderatsmitglieder Mathias Frei und Peter Hausammann

Mitanwesend: 5 Stadtratsmitglieder

Gemeinderatssekretär: Jost Kuoni

- - -

Traktanden

- 88 Mitteilungen
- 89 Protokolle der Sitzungen vom 28. November 2012 und 16. Januar 2013
- 90 Ersatzwahl eines Mitglieds der Redaktionskommission für den Rest der Legislaturperiode 2011/2015
(Nachfolge von Verena Herzog Fraktion FDP/SVP/EDU)
- 91 Interpellation betreffend "Lösung Lindenspitz" von Gemeinderat Andreas Elliker
Stellungnahme, eventuell Diskussion

- 92 Interpellation betreffend "Partizipative Politik" in der Verkehrsplanung von Gemeinderat Heinrich Christ
Stellungnahme, eventuell Diskussion
- 93 Gewährung eines Beitrags von 2 Mio. Franken aus der Spezialfinanzierung Parkierung an die Investitionskosten der Wohnpark Promenade AG für den Bau einer öffentlichen Parkierungsanlage
Eintreten, materielle Beratung, Beschlussfassung
- 94 Einfache Anfrage betreffend "Überprüfung der Dimensionierungsrichtlinien für Fahrbahnbreiten" von Gemeinderat Urs Herzog
- 95 Einfache Anfrage betreffend "Investitionsbeiträge" von Gemeinderat Jörg Schläpfer
- 96 Einfache Anfrage betreffend "Kleinwasserkraftwerk Mühlewiesenkanal - Rossweiher" von Gemeinderat Peter Wildberger

- - -

Gemeinderatspräsident Herbert Vetter: "Ich begrüsse Sie herzlich zur Februar-Sitzung unseres Parlamentes. Das Wort 'Parlament' kommt ja vom französischen 'parler' zu Deutsch: reden. Und das Reden und diskutieren gehört ja zu den Hauptaufgaben als Parlamentarierinnen oder Parlamentarier. Dafür erhalten wir ein - je nach Ansprüchen - grosszügiges oder eher bescheidenes Sitzungsgeld. Es gibt oder gab in der Schweiz aber auch Personen die für das Gegenteil - eben das Schweigen - eine nicht gerade bescheidene Summe erhalten - hätten.

Ich finde, wir sollten in unserem Rat besser nicht Schweigen und freue mich heute auf eine engagierte und lebhaftige Sitzung.

Ich freue mich auch, heute in unserem Kreis wiederum ein neues Ratsmitglied begrüssen zu dürfen. Herzlich willkommen Gemeinderat Kurt Sieber. Ich wünsche dir viel Erfolg bei deinem Mitwirken und freue mich auf dein Engagement in unserem Rat."

Der **Ratspräsident** stellt nach erfolgtem Namensaufruf fest, dass 37 Ratsmitglieder anwesend sind. Der Rat ist somit gemäss Art. 30 des Geschäftsreglement beschlussfähig, da mindestens 25 Ratsmitglieder anwesend sein müssen. Das absolute Mehr liegt bei 19.

Die Traktandenliste wurde den Ratsmitgliedern rechtzeitig zugestellt. Die Tagesordnung wird zur Diskussion gestellt. Die Diskussion wird dazu nicht gewünscht und somit gilt die Traktandenliste als stillschweigend genehmigt.

88

MITTEILUNGEN**88.1 Beantwortungen Einfache Anfragen**

Die Einfache Anfrage betreffend "Stellenplafonierung bei der Stadt und Optimierung der Verwaltungsorganisation" von Gemeinderat Fredi Marty wurde mit Stadtratsbeschluss Nr. 47 vom 19. Februar 2013 beantwortet.

Der Stadtrat beantwortete im Weiteren mit Beschluss Nr. 48 vom 19. Februar 2013 die Einfache Anfrage von Gemeinderat Robert Zahnd betreffend "Vorgehen Stadtbus".

88.2 Voranzeige Sportveranstaltungen

Das 7. Volleyballturnier Gemeinderat/Stadtrat gegen Stadtverwaltung findet am Freitag, den 22. März 2013, von 17.30 - 19.00 Uhr, in der Festhalle Rüegerholz statt. Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, die gerne mitspielen möchten, melden sich bei Ernst Rüsi.

Ein weiteres Datum, das die Ratsmitglieder in ihre Agenda eintragen sollten, ist der Freitagabend, 6. September 2013. An diesem Abend findet das Fussballländerspiel Schweiz - Island statt. Was den Gemeinderat jedoch mehr interessieren dürfte, ist der regionale und legendäre Fussballmatch Gemeinderat gegen die Stadtverwaltung. Dieser findet ebenfalls an diesem 6. September 2013 statt. Gemeinderat und Coach Andreas Elliker wird den Spielerinnen und Spielern, die den Ansprüchen genügen, in Kürze ein Aufgebot zukommen lassen. Spielerinnen und Spieler, die sich dem Coach gerne für den erwähnten Match empfehlen möchten, melden sich bei Andreas Elliker persönlich.

88.3 Eingang Einfache Anfragen

An der heutigen Sitzung sind drei Einfache Anfragen eingegangen. Die eine stammt von Gemeinderat Urs Herzog mit dem Titel "Anpassung der Dimensionierungsrichtlinien für Fahrbahnbreiten", die Zweite ist von Gemeinderat Jörg Schläpfer mit dem Titel "Investitionskostenbeiträge" und die dritte Einfache Anfrage betitelt mit "Kleinwasserkraftwerk Mühlewiesenkanal - Rossweiher" wurde von Gemeinderat Peter Wildberger eingereicht.

Diese drei Einfachen Anfragen werden an den Stadtrat zur Beantwortung überwiesen. Der genaue Wortlaut dieser drei Einfachen Anfragen ist am Schluss des Sitzungsprotokolls unter den Traktanden 94 bis 96 aufgeführt.

89

PROTOKOLLE DER SITZUNGEN VOM 28. NOVEMBER 2012 UND 16. JANUAR 2013

Bis zum heutigen Zeitpunkt sind beim Büro keine Korrekturbegehren eingegangen. Aus dem Rat liegen keine Wortmeldungen vor. Somit gelten die Protokolle der Sitzungen vom 28. November

2012 und 16. Januar 2013 als stillschweigend genehmigt und werden dem Ratssekretär verdankt.

90

ERSATZWahl EINES MITGLIEDS DER REDAKTIONSKOMMISSION FÜR DEN REST DER LEGISLATURPERIODE 2011/2015

(Nachfolge von Verena Herzog Fraktion FDP/SVP/EDU)

Gemeinderat Bruno Diethelm schlägt namens der Fraktion FDP/SVP/EDU als Nachfolgerin von Verena Herzog Gemeinderätin Christa Zehnder-Zahnd vor.

Es werden keine weiteren Vorschläge unterbreitet, sodass eine offene Wahl gemäss Art. 56 Abs. 2 des Geschäftsreglements stattfinden kann.

Ergebnis der offenen Wahl:

Gemeinderätin Christa Zehnder-Zahnd wird mit sofortiger Wirkung einstimmig, mit Enthaltung der Gewählten, für den Rest der Legislaturperiode 2011/2015 als Mitglied der Redaktionskommission **gewählt**.

Der **Ratspräsident** gratuliert Gemeinderätin Christa Zehnder-Zahnd herzlich zur Wahl und wünscht ihr viel Erfüllung im neuen Amt.

91

INTERPELLATION BETREFFEND "LÖSUNG LINDENSPITZ" VON GEMEINDERAT ANDREAS ELLIKER

Stellungnahme, eventuell Diskussion

(Interpellationstext und Begründung im Protokoll der Sitzung vom 3. Oktober 2012, Traktandum 61, Seiten 340 bis 341; Beantwortung mit Stadtratsbeschluss Nr. 377 vom 18. Dezember 2012)

Der **Ratspräsident** erteilt dem Interpellanten, Gemeinderat Andreas Elliker, das Wort.

Gemeinderat Andreas Elliker: "Alles Erstes möchte ich dem Stadtrat danken, dass er sich mit meinem Anliegen 'dem Lindenspitz' auseinandergesetzt hat. Es freut mich, dass eine neue Studie über den Verkehrsfluss im Bereich Lindenspitz gemacht wird."

Im letzten halben Jahr wurde ich von der Bevölkerung mehrheitlich positiv auf meine Interpellation angesprochen. Es gab auch negative Voten, denn man kann es ja nicht allen recht machen. Mehrheitlich bin ich aber auf ein gutes Echo gestossen. Das motiviert mich zusätzlich, diese Sache weiter zu verfolgen, weshalb ich die Diskussion beantrage."

Der **Ratspräsident** lässt über den Antrag von Gemeinderat Andreas Elliker um Diskussion über die Interpellation "Lösung Lindenspitz" abstimmen.

Abstimmung: Der Rat stimmt einstimmig dem Antrag von Gemeinderat Andreas Elliker betreffend Diskussion zur Interpellation "Lösung Lindenspitz" zu.

Der **Ratspräsident** gibt an dieser Stelle bekannt, dass soeben Gemeinderat Michael Hefti eingetroffen ist. Es sind nun 38 Ratsmitglieder anwesend und das absolute Mehr beträgt somit 20.

Gemeinderat Andreas Elliker: "Wie bei der Beantragung der Diskussion erwähnt, hat der Stadtrat nun wieder ein Verkehrsplanungsbüro angestellt. Dies ist grundsätzlich gut. Aber jetzt kommt das grosse 'Aber'. Bei einer solchen Verkehrsplanungsstudie ist Theorie nicht Praxis, und in letzter Zeit haben solche Planungsbüros nicht immer brilliert. Dazu brauche ich keine Beispiele, dafür gibt es Beispiele."

Hierzu auch etwas aus meinem Berufsleben: Ich arbeite als Biofütterungsberater für die Ernährung von Kühen, und Kühe sind komplexe Wiederkäuer. Da rechne ich für mehrere tausend Kühe Fütterungspläne nach einem Berechnungsmodell. Dieses stimmt auf einigen Betrieben und auf vielen gar nicht. Es ist eben Theorie und nicht Praxis. Wie Sie merken, denke ich als Praktiker, und man sieht erst in der Praxis, was passiert, wenn man die Theorie umsetzen möchte."

Anno 1999 wurde beim Lindenspitz der Direktweg stadteinwärts verboten. Wir sind jetzt im Jahr 2013, und seit der letzten Interpellation im Jahr 2005 von Alt-SVP-Gemeinderat Werner Vetterli hat der Stadtrat sich nicht mehr um den Verkehrsfluss am Lindenspitz gekümmert. Die Bevölkerung will eine offene Kommunikation."

Mit Absicht habe ich die Interpellation möglichst offen geschrieben. Dies, damit es Spielraum gibt, eine Lösung zu erarbeiten. Schliesslich ist der IST-Zustand für viele Menschen ein grosses Ärgernis."

Gespräche in der Bevölkerung lassen mich glauben, dass ich eine Mehrheit vertrete. Es wird lange gehen, bis der allfällige Umfahrungstunnel von Frauenfeld fertig gestellt wird. Meine Schätzung war in der Thurgauer Zeitung zu lesen, und dort sagte ich, es gehe mindestens 15 Jahre bis das erste Fahrzeug durch diese allfällige neue Strasse rollt. Die Frauenfelder Bevölkerung wächst in den letzten Jahren pro Jahr um mindestens 200 Einwohner, die auch mobil sind."

Ich hoffe, dass dieses beauftragte Büro rasch seine Resultate vorlegen wird. Dazu hoffe ich, dass das Büro meinen Favoriten, den Grosskreisel, ernsthaft prüft, wie es Kollege Geiges einmal vorgeschlagen hat. Geiges hat auch schon eine Motion mit dem Einbahnverkehr Bahnhofstrasse/Zürcherstrasse gemacht. Ich denke, es gibt genügend Varianten.

Oder die Ampelöffnung: Wenn man die Ampel Richtung Zürcherstrasse zeitlich begrenzt stadteinwärts öffnen würde, ist klar, dass das Einmünden von Oberkirch her nicht einfach wird. Zu Stosszeiten könnten die Fahrzeuge von Oberkirch her ostwärts fahren und beim Towerkreisel in die Hauptstrasse einbiegen. Das wäre zugegebenermassen ein Umweg für die Betroffenen. Aber in der jetzigen Phase muss man für neue Varianten offen sein, denn das Problem Lindenspitz bedarf einer Lösung. Man sollte es aber aus Sicht der ganzen Stadt ansehen und nicht nur von einem benachteiligten Gebiet. Es gibt in allen Stadtgebieten Vor- und Nachteile.

Den Willen, etwas probeweise zu versuchen, konnte ich bei den letzten beiden Interpellationen nicht erkennen. Ich lasse mich aber gerne eines Besseren belehren und würde mich sehr freuen, wenn diesbezüglich diesmal positive Signale vom Stadtrat kommen würden."

Gemeinderat Stefan Geiges: "Ich spreche in meinem Namen und im Namen der Mehrheit der CVP/EVP-Fraktion.

Die Beantwortung des Stadtrates zur Interpellation 'Lösung Lindenspitz' ist ausführlich und wir nehmen das auch sehr positiv in unserer Fraktion auf. Bei der Antwort zur Frage 1, ob der Stadtrat bereit ist eine Studie zu erstellen, antwortet der Stadtrat klar mit ja.

Dieses Ja ist aber mit einem 'aber' verbunden. Des Weiteren steht in der Antwort des Stadtrates zur Frage 1, ich zitiere: *Dabei ist das Gesamtsystem im Auge zu behalten. Dies bedeutet, dass die Abstimmung auf übergeordnete Zielsetzungen zu erfolgen hat und der Verkehr nicht in empfindliche Gebiete verlagert werden soll* - Zitatende.

Nach unserer Ansicht hat eine Studie den Sinn, alle Varianten abzuklären. Dann ist zu schauen, wie es ins Gesamtsystem passt und nicht, dass nur dort eine Studie erstellt wird, wo es der Stadtrat sieht. Wenn dieser Satz jedoch bedeuten soll, dass der Stadtrat nur eine Studie machen will, wo er es für angebracht hält, so sollten wir alles beim Alten lassen und dieses Geld lieber sparen.

Es würde uns freuen, wenn unsere Zweifel unbegründet sind und wir eine Studie mit allen Möglichkeiten zur Ansicht erhalten. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit."

Gemeinderat Michael Lerch: "Ich spreche im Namen der FDP/SVP/EDU-Fraktion zur Interpellation 'Lösung Lindenspitz'.

Unsere Fraktion nimmt erfreut zur Kenntnis, dass in Bezug auf die oft stehende Blechlawine am Lindenspitz wieder Leben einkehrt. Die heutigen Verhältnisse sind sehr unglücklich, wir sehen aber auch die Problematik, dass nicht einfach ein Verkehrsschild oder eine Ampel geändert werden kann und anschliessend der gesamte Verkehr im Osten wieder tipptopp läuft. Wäre die Lösung so einfach, würde heute nicht über diese Interpellation diskutiert und der Verkehr im Osten der Stadt würde fließen und nicht stehen.

Aus unserer Sicht ist es wichtig, dass alle denkbaren Varianten geprüft werden und zwar ohne Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse der Strassen in diesem Gebiet. Wichtig ist uns aber auch, dass neben der Zürcher- und Bahnhofstrasse auch die Erchinger-, Kehlhof-, Oberkirch-, und Zielackerstrasse genau untersucht werden, mit dem Ziel einen möglichst guten Verkehrsfluss zu erreichen.

Wir sind auf die Ergebnisse der Studie gespannt und finden es richtig, wenn diese in geeigneter Form auch interessierten Kreisen zugänglich gemacht werden. Aus unserer Sicht wäre es in der Folge auch wichtig, dass nicht nur eine weitere Studie vorliegt, welche in der Folge in einer Ablage verschwindet. Gewünscht wäre in der Folge, dass wenn sich eine Variante als quasi 'Ei des Kolumbus' herausstellt, diese zügig umgesetzt wird. Falls zwei Lösung ähnlich erfolgversprechend sind, sollte für beide Varianten, sofern mit verhältnismässigem Aufwand machbar, ein längerer Versuchsbetrieb durchgeführt werden und anschliessend jene Lösung, welche am Besten funktioniert hat, definitiv eingeführt werden."

Gemeinderat Lukas Hefti: "Ich spreche im Namen der Fraktion SP/GWB/Juso.

Es ist erstaunlich, welches Echo mit Anliegen im Verkehrsbereich jeweils erzielt wird und wie emotional berührt die Menschen sind, ob sie nun direkt davon betroffen sind oder nicht. Hier scheint es noch gravierender zu sein, weil genau über diesen Strassenabschnitt und dieselbe Thematik zwischen 2001 bis und mit heute schon dreimal im Rat gesprochen wurde.

An einem kalten Abend, als wir das Geschäft in unserer Fraktion berieten, haben sich die Gemüter nicht erhitzt, ja nicht mal erwärmt. Wir sind nicht dagegen, dass das Thema nochmals aufgegriffen wird. Besonders wenn dabei auch darüber gesprochen wird, wie die Verkehrssicherheit in jenem Bereich verbessert werden kann.

Die Ausgangslage ist für uns aber nicht eine 'fehlende' oder gesperrte Strasse, sondern die Masse des motorisierten Verkehrs, der von Osten her die Strassen verstopft. Ohne begleitende Massnahmen sind wir gegen die Öffnung des Lindenspitzes, weil wir den Verkehrsstau weder in die Vorstadt noch an die Promenade verschieben möchten. Wir versprechen uns mehr von einer gesamtheitlichen Betrachtung mit dem Strassenkonzept Ost. Im Bewusstsein, dass eine Lösung weder heute noch morgen gefunden werden kann, sind wir überzeugt, dass eine allgemeinverträgliche Variante ausgearbeitet werden kann, sei das nun mit einem Grosseis, diversen Einfallsachsen aus östlicher Richtung oder der Benutzung anderer Verkehrsmittel."

Gemeinderat Fredi Marty: "Ich stelle mein Votum unter dem Titel 'Lindenspitz muss stadteinwärts wieder geöffnet werden'.

Die Beantwortung der Interpellation 'Lösung Lindenspitz' von Gemeinderat Andreas Elliker vermag mich nicht zu überzeugen. Ich darf Sie daran erinnern, dass ich am 25. April 2012, als unser Rat der Sanierung und dem Ausbau der Langfeldstrasse zustimmte, unter anderem Folgendes sagte: *'Sehr ärgerlich ist der Rückstau, der sich bildet, wenn Autofahrer von der Bahnhofstrasse links in den viel zu kurzen Ast der Erchingerstrasse abbiegen, um auf die Zürcherstrasse zu gelangen. Wegen der engen Platzverhältnisse ist ein Vorbeifahren rechts auf der Bahnhofstrasse gar nicht möglich'*. Und weiter: *'Die Wiederöffnung des Lindenspitzes wäre halt schon klüger, Stadtbus hin oder her, damit sich der Verkehr dort teilen kann, wo es am meisten*

Sinn macht. Dann könnte man auch die Kreisell- oder Signalisations-Diskussion bei der Einmündung der Oberkirch- in die Zürcherstrasse wieder aufnehmen'.

An meiner damaligen Einschätzung hat sich bis heute nichts geändert, erst recht nicht, nachdem ich die Beantwortung des Stadtrates gelesen hatte. Bereits im Jahr 2001 ist in einer Stellungnahme des Stadtrates auf eine Interpellation von Alt-Gemeinderat Werner Vetterli zu entnehmen, dass (Zitat) *'aufgrund der neuesten Verkehrserhebungen der hausgemachte - nämlich von einem Stadtteil in den anderen - und der regionale Durchgangsverkehr gegen 60% des Verkehrsaufkommens beträgt'.*

In seiner Stellungnahme auf eine 2. Interpellation am 4. Oktober 2005 gibt der Stadtrat immerhin zu (Zitat): *'Mittels einer Verkehrssimulation zeigte das Ingenieur- und Planungsbüro Widmer auf, wie sich bei einer Öffnung der Zürcherstrasse in Richtung Stadtzentrum beim Lindenspitz die heutigen Verkehrsmengen auf die Stausituationen gemäss Modell auswirken werden. Es hat sich gezeigt, dass die Öffnung mit verschiedenen Massnahmen wieder möglich wäre'.* Der Stadtrat räumte damals ein, dass sich die Wartezeiten für den stadteinwärts fahrenden Verkehr ab dem Lindenspitz bis zum Erchingerhof (ich zitiere) *'gegenüber heute verringern würden. Ebenso würde sich der Rückstau bei der Abzweigung Gartenlaube verringern' - Zitatende.*

Leider konnte sich der Stadtrat damals wie auch heute nicht zu einer klaren Lösung durchringen, wie wir der Antwort auf Frage 1 von Gemeinderatskollege Elliker entnehmen können. Da heisst es: *'Der Stadtrat ist bereit, mittels einer Studie die Situation zu überprüfen'.* Was höre ich da: Noch eine Studie? Ich habe die Interpellation zwar mitunterzeichnet, bin aber im Gegensatz zum Interpellanten überhaupt nicht der Meinung, dass es hier eine neue Konzeptstudie braucht. Hinausgeworfenes Geld, meine Damen und Herren! Was sollen uns die aktualisierten Verkehrszahlen im Jahr 2013 an neuen Erkenntnissen bringen, Herr Stadtrat Müller? Auf Seite 6 liegt uns eine Grafik über die Verkehrsentwicklung auf der Zürcherstrasse Ost vor, die aufzeigt, dass sich der durchschnittliche tägliche Verkehr in den vergangenen zehn Jahren bei rund 23'000 Fahrzeugen eingependelt hat. Es braucht auch keine neuen, externen Verkehrsspezialisten, die im Auftrag des Stadtrates und des Kantons als Strasseneigentümer alternative Verkehrsführungen prüfen. Wir kennen unsere Stadt! Das Stadium des Prüfens, Studierens und der Verkehrszählungen ist längst vorbei. Jetzt ist Handeln angesagt! Grosse Verkehrsprojekte, wie die 'F21' oder die Verlängerung der Breitenstrasse, sind beim Volk nicht durchgekommen. Am 'Lindenspitz' hingegen zeichnet sich wenigstens eine Teillösung des Frauenfelder Verkehrsproblems ab.

Tatsache ist: Wenn wir zu Stosszeiten vom Tower-Kreisel ins Stadtzentrum gelangen wollen, stecken wir im Stau - dies aus den eingangs erwähnten Gründen. Der Rückstau wegen des viel zu kurzen Teils der Erchingerstrasse und die Platzprobleme auf der Bahnhofstrasse im Bereich Gartenlaube scheinen den Stadtrat weniger zu beschäftigen als die (Zitat) *'leicht höhere Belastung der Vorstadt'*, die *'nicht im Sinne des Stadtrates'* ist. Seien wir ehrlich und realistisch: Wer in die Vorstadt gelangen möchte, tut dies unabhängig von der Verkehrsführung, eben weil ein Grossteil des Durchgangsverkehrs regional oder 'hausgemacht' ist, nämlich von einem Stadtteil in den anderen.

Die Lösung ist einfach - und sie liegt auf der Hand:

1. Ich bitte den Stadtrat, den Verkehrsteiler 'Lindenspitz' - vorerst versuchsweise - so schnell als möglich wieder zu öffnen, so dass der Verkehr stadteinwärts, via Lichtsignal geleitet, auf der Zürcherstrasse passieren kann, wie dies bis im Jahr 1999 der Fall war. Der Kanton würde einen Versuch bestimmt mittragen. Das bringt mehr als eine weitere Verkehrsstudie.

2. Ich bitte den Stadtrat, einen Kreisell bei der Einmündung Oberkirchstrasse in die Zürcherstrasse ernsthaft in Erwägung zu ziehen, um an dieser neuralgischen Stelle den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten. Es braucht ein wenig Mut zu dieser Lösung.
3. Ich bitte den Stadtrat, dass er sich nicht weiter auf Verkehrs- und Konzeptstudien berufen möge, sondern endlich handle.

Die allfällige leicht höhere Verkehrsbelastung der Vorstadt muss in Kauf genommen werden. Es ist schlicht und einfach das kleinere Übel.

Ich komme zum Schluss: Wir dürfen in Frauenfeld die anstehenden Verkehrsprobleme nicht weiter nur 'aussitzen', wie dies beim Stadtbus und beim Lindenspitz der Fall ist. Es ist bedenklich und wahrlich kein Leistungsausweis für den Stadtrat, dass die Fronten an der Neuhauserstrasse letztlich nur durch eine Mediation aufgeweicht werden konnten, die den Steuerzahlenden in Rechnung gestellt wird. Ich erwarte von unserer Stadtregierung mehr Führungsverantwortung. Der hohe Lohn des Stadtrates ist auch deshalb umstritten, weil er zu viele Studien in Auftrag gibt und sich externe Hilfe holt, statt selbst zu entscheiden. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit."

Gemeinderat Christian Schmid: "Ich spreche im Namen der Fraktion CH/Grüne/GLP. Wir stehen dem Anliegen des Interpellanten, die Situation am Lindenkreisell zu prüfen, grundsätzlich offen gegenüber. Eine totale Öffnung des Lindenspitzes bringt unserer Ansicht nach nur eine Verschiebung der bestehenden Verkehrsengpässe in den Stosszeiten. Die Fahrzeuge werden sich dann bereits am Lindenspitz stauen. Zusätzliche Probleme sind auf der Zürcherstrasse bei den Verzweigungen mit der Oberkirchstrasse und der Ringstrasse zu erwarten. Wir sind gegen eine solche Symptombekämpfung.

Übrigens kann man bereits heute beim Lindenspitz in Richtung Zürcherstrasse fahren. Ich sage das bewusst, sofern man ein Velo besitzt oder bis vor kurzem noch mit dem Stadtbus gefahren ist. Ich sage das eben bewusst, wie ich erwähnt habe, denn in diese Richtung sollte primär die Politik des Stadtrates gehen. Denn - wie auch Kollege Hefti gesagt hat - das Problem ist der zu viele individuelle Motorfahrzeugverkehr. Mit attraktiven Veloverbindungen und Stadtbusangeboten sollten wir den Verkehr reduzieren, weil immer mehr Strassenverursacher bekanntlicherweise auch wieder mehr Verkehr verursachen. Beispiele dazu kennen wir, nicht nur hier, sondern aus der ganzen Schweiz.

Machen wir uns auch nichts vor. Die Staus, die wir jeden Morgen und Abend sowie vielleicht auch noch am Mittag haben, sind weitgehend hausgemacht - Kollege Marty hat es erwähnt. Es sind zum grössten Teil wir selber, die in der Stadt herumfahren. Es nützt also nicht, wenn wir irgendwo wieder innerstädtisch etwas verschieben. Das Problem bleibt das gleiche. Da hilft weder eine Öffnung des Lindenspitzes noch eine Umfahungsstrasse. Es ist eben nicht der Durchgangsverkehr, sondern der innerstädtische Verkehr. Es sind Zu- und Wegpendler, die jeweils am Morgen nach Frauenfeld zum Arbeiten kommen respektive hier wohnen und zum Arbeiten wegfahren. Am Abend verhält es sich dann wieder umgekehrt.

Wo wir hingegen mit dem Interpellanten wieder übereinstimmen, ist bei den Sicherheitsmassnahmen für die vom Verkehr geplagten Anwohner. Wir hoffen, dass der Stadtrat hier auch aktiv wird und hoffen auch, dass die Kollegen, die diese Interpellation unterzeichnet haben dann auch

zustimmen, wenn es darum geht, verkehrslenkende und verkehrsberuhigende Massnahmen zu ergreifen.

Es ist schon so, entweder leben wir mit dem zunehmenden Individualverkehr - das ist eine Variante -oder wir sind wirklich bestrebt, mit konkreten Massnahmen diesen zu reduzieren und eben auch die Attraktivität von anderen Verkehrsmitteln zu steigern.

Ich möchte betonen, es geht nicht um alles oder nichts, es geht nicht um keine oder nur Autos oder nur Velos, sondern es geht eben darum, dass man mit einer klaren Strategie weniger motorisierten Individualverkehr und mehr öffentlichen Verkehr und mehr Veloverkehr erreicht, das heisst in diese Richtung soll es gehen. Das ist unsere Position."

Nachdem die Diskussion im Rat erschöpft ist, erteilt der **Ratspräsident** Stadtrat Urs Müller das Wort.

Stadtrat Urs Müller: "Vorab besten Dank für Ihre Voten. Einleitend noch ein Hinweis: Die nochmalige Wiederholung der bereits behandelten Interpellationen zum gleichen Thema zu Beginn der Beantwortung war aus Sicht des Stadtrates zum Verständnis der Materie wichtig und sollte Ihnen die Arbeit erleichtern. Bei dieser Gelegenheit begrüsse ich auch Alt-Gemeinderat Werner Vetterli.

Zu allfälligen technischen Lösungen äussere ich mich heute bewusst nicht. Ich möchte einer Studie nichts vorwegnehmen. Aus diesem Grunde noch Folgendes zum Votum von Gemeinderat Andreas Elliker: Ich möchte nur vorbeugen, weil es sich hier offenbar um ein Missverständnis handelt. Die entsprechende Frage bezog sich auf ein Konzept. Ich bin der Meinung, der Stadtrat hat beantwortet, was die Fragenstellungen in dieser Interpellation beinhalten. Im letzten Satz der ersten Antwort steht: *Der Stadtrat beabsichtigt diese Studie mit aktualisierten Verkehrszahlen im Jahr 2013 zu starten.* Wir haben jetzt erst Februar 2013 und noch nicht genau festgelegt, wann dies in diesem Jahr der Fall sein wird. Es ist also noch keine Studie in Auftrag gegeben worden. Wir haben ganz bewusst vorerst die Behandlung dieser Interpellation hier im Rat abgewartet, um zu hören, wie überhaupt Ihre Meinung dazu ist.

Das heisst, wenn ich nun die vorgängigen Voten zusammenfasse, befinde ich mich etwas in der Zwickmühle. Ich bin mich das aber bei diesen emotionalen Verkehrsthemen gewohnt und es verhält sich deshalb nicht anders als üblich.

Einerseits besteht die Forderung, den Fächer breit aufzumachen und nicht irgendwie bereits schon etwas auszugrenzen und auszuschliessen. Andererseits haben wir die Voten betreffend der Kosten. Wenn wir eine Studie machen, die keine Rahmenbedingungen vorgibt, dann wird dies auch mehr kosten. Das ist wohl selbsterklärend.

Nicht ganz im Klaren bin ich mir betreffend des Eingangsvotums von Gemeinderat Andreas Elliker, der die Theorie und die Praxis angesprochen hat. Eine Studie ist meistens zuerst einmal ein theoretischer Ansatz, worüber man dann sprechen kann. Aber ich nehme mit, dass wir uns Gedanken machen, wie wir an diese Studie herangehen und auch wie wir eine allfällige Einbindung von gewissen Exponenten vornehmen werden. Dies ist gleich auch noch Thema der nachfolgenden Interpellation.

Somit halte ich abschliessend fest, dass momentan noch nichts gestartet worden ist. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass die gegenwärtige Lösung nicht vom jetzigen Stadtrat stammt. Ob es ein 'Brennpunkt' darstellt oder nicht, ist selbstverständlich ihrer Beurteilung überlassen. Sie - zumindest Gemeinderat Andreas Elliker - haben es als 'Brennpunkt' identifiziert. Sie haben auch - dies vielleicht auch noch an die Adresse von Gemeinderat Fredi Marty - diese Interpellation mitunterzeichnet, aber Sie wussten, was drin steht. Darin ist nicht eine technische Lösung gefordert, sondern eine Studie dazu. Damit möchte ich schliessen."

92

INTERPELLATION BETREFFEND "PARTIZIPATIVE POLITIK" IN DER VERKEHRSPPLANUNG VON GEMEINDERAT HEINRICH CHRIST

Stellungnahme, eventuell Diskussion

(Interpellationstext und Begründung im Protokoll der Sitzung vom 3. Oktober 2012, Traktandum 62, Seiten 341 bis 342; Beantwortung mit Stadtratsbeschluss Nr. 378 vom 18. Dezember 2012)

Der **Ratspräsident** erteilt dem Interpellanten, Gemeinderat Heinrich Christ, das Wort.

Gemeinderat Heinrich Christ: "Ich entschuldige mich zuerst für den schwierigen Titel dieser Interpellation. Beim Üben meines Votums ist mir aufgefallen, dass ich diesen manchmal selbst nicht aussprechen kann. Ich versuche nun einfach, möglichst diesen Begriff zu vermeiden.

Besten Dank für die Beantwortung meiner Interpellation. Der Stadtrat legt darin ein erfreuliches Bekenntnis zur partizipativen Politik ab. Schlussendlich bleibt aber doch die Frage, welche und wie viel partizipative Politik mit wem, wie, wann und wo stattfinden soll. Die letzten Monate Frauenfelder Lokalpolitik haben gezeigt, dass man hier einiges falsch, aber auch viel richtig machen kann. Gerne gehe ich - falls Sie einer Diskussion zustimmen - etwas ausführlicher auf die 'w'-s der Partizipativen Politik ein.

Ich beantrage Diskussion."

Der **Ratspräsident** lässt über den Antrag von Gemeinderat Heinrich Christ um Diskussion über die Interpellation "Partizipative Politik" abstimmen.

Abstimmung: Der Rat stimmt einstimmig einer Diskussion zur Interpellation "Partizipative Politik" zu.

Gemeinderat Heinrich Christ:

Zum Was der partizipativen Politik

"Die Definition zu Beginn der stadträtlichen Antwort, dass man unter partizipativer Politik das 'Abholen von Meinungen und Stimmungen' aus der Bevölkerung verstehe, ist es etwas eng gedacht. Auch der Interpellant war in seiner Anfrage noch sehr zurückhaltend, wenn er (also ich) etwas technisch davon sprach, *die Meinungen und Ideen der Bevölkerung zu 'erfassen'*. Tatsächlich geht es um mehr: Die Bevölkerung soll zum steten Mitdenken eingeladen werden und sie soll umgekehrt in die Überlegungen des Stadtrats miteinbezogen werden. Es geht um einen konstruktiven politischen Dialog in der Vorbereitungs-, Planungs- und Optimierungsphase von öffentlichen Aufgaben. Natürlich hat dieser Dialog auch seine Grenzen - dazu zum Schluss noch mehr.

Noch eine Klammerbemerkung zum zweiten Teil, dem Miteinbeziehen in die Überlegungen des Stadtrats. Dies darf keinesfalls mit simpler Propaganda für ein Projekt verwechselt werden - das verstehe ich nicht unter partizipativer Politik! Es ist in diesem Zusammenhang heikel, dass der inflationär gebrauchte Begriff 'Kommunikation' beides beinhalten kann. Vielleicht hören wir noch mehr dazu im Rahmen der Beantwortung der entsprechenden Einfachen Anfrage von Gemeinderat Marty.

Zum Wer der partizipativen Politik

Bei den möglichen Partnern der partizipativen Politik sehe ich noch Optimierungspotential. Reicht es wirklich, die partizipative Politik auf Quartier-Vereine, Parteien und andere etablierte Gruppen zu konzentrieren? Was ist mit den jungen Menschen, den Neuzugezogenen, den Randständigen etc.? Auch wenn es eventuell aufwändiger ist, kann es sinnvoll sein, auch Einzelpersonen, bzw. nicht-organisierte Bevölkerungsgruppen in die partizipative Politik miteinzubeziehen.

Zum Wo, Wann und Wie der partizipativen Politik

In welchem Rahmen soll ein solcher Dialog stattfinden? Es gibt bereits gut etablierte Formen, allen voran die Vernehmlassung. Es ist auch erfreulich, dass Tür und Ohr der städtischen Ämter grundsätzlich jedermann offen stehen.

Was bislang aber weitgehend fehlt, sind ständige Gefässe der politischen Interaktion. Ständige Gefässe, die für jedermann einfach erreichbar sind. Ich denke hier an Dinge, wie ein moderiertes Online-Forum, Briefkästen für Verbesserungsvorschläge etc. Vielleicht hätte man auf Grundlage solcher Instrumente rechtzeitig bemerkt, wie wichtig der Bevölkerung zum Beispiel die Friedhof-Haltestelle ist. Auch die Dissonanzen an der Neuhauserstrasse wären vielleicht früher zu Tage getreten.

Es gibt viele weitere Möglichkeiten für innovative partizipative Politik. Der Stadtrat selbst hat mit der Mediation zur Neuhauserstrasse ein aufschlussreiches Beispiel geliefert. Die schnellen Zwischenerfolge, die mit der Mediation erzielt wurden, lassen die Kritik des so genannten Bunds der Steuerzahler, man habe es hier mit fehlender Führungsverantwortung zu tun, als ziemlichen

Unsinn erscheinen. Ganz im Gegenteil: Die Mediation hat sich als kluges und kostengünstiges Führungsinstrument entpuppt! Es gibt viele weitere Gelegenheiten für innovative Formen der partizipativen Politik. Man denke an die Zukunft des Kasernenareals.

Ich komme zum Schluss, zum Wieviel der partizipativen Politik

Partizipative Politik tut gut. Sie muss aber in einem vernünftigen Mass bleiben. Nicht alles muss breit diskutiert werden und zu einem bestimmten Zeitpunkt braucht es einen abschliessenden demokratischen Entscheid. Ich wünsche dem Stadtrat viel Erfolg bei der anspruchsvollen Aufgabe, hier den richtigen Weg zu finden!

Vor allem aber wünsche ich ihm den Mut, auch neue Wege zu beschreiten. Unsere Demokratie kann und soll sich Partizipation leisten, nicht nur, aber auch in der emotionalen Verkehrspolitik. Besten Dank."

Gemeinderat Pascal Frey: "Ich spreche im Namen der Fraktion SP/GWB/Juso zur Interpellation Christ.

Zuerst möchten wir uns bedanken. Einerseits bei Kollege Heiner Christ, dass er die Thematik der Bevölkerungspartizipation in der Politik eingebracht hat. Andererseits aber auch beim Stadtrat für die Antwort auf den entsprechenden Vorstoss, auch wenn wir uns klarere Antworten gewünscht hätten. Dies in erster Linie bei der Antwort auf Kollege Christs zweite Frage nach einer Mitwirkung der Bevölkerung beim neuen Stadtbus-Konzept.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass partizipative Ansätze gerade im Bereich der Verkehrsplanung oder Siedlungsentwicklung ein wichtiges Instrument darstellen, damit der Stadtrat der Bevölkerung den Puls fühlen kann. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Denn das gefühlte Mitbestimmen ist vielmehr im Sinne einer Vernehmlassung das Anbringen von Wünschen mit beratender Mitwirkung ohne Entscheidungsbefugnis. Denn am Schluss entscheidet doch immer der Stadtrat oder der Gemeinderat bzw. das Volk.

Partizipative Ansätze haben in letzter Konsequenz keine basisdemokratische Abstützung. Das ist dem Stadtrat bewusst. Gleichwohl: Wir wünschen uns mehr entsprechende partizipative Ansätze. Besser einmal zu viel als einmal zu wenig der Bevölkerung zugehört. Das kann dem Stadtrat durchaus auch die schwere Last der Verantwortung und des Entscheidens, zumindest gefühlt, ein wenig leichter machen.

Zudem sind wir der Meinung, dass partizipative Ansätze auch gegenüber dem Gemeinderat beziehungsweise den Geschäftsprüfungs- oder Fachkommissionen gefördert werden könnten. Beispielsweise hätten wir uns beim öffentlichen Parkierprojekt Promenade gewünscht, dass der Stadtrat dem Gemeinderat das geplante Vorgehen frühzeitig mitgeteilt hätte. So wäre es möglich gewesen, die guten oder zumindest gut gemeinten Vorschläge aus den Reihen unseres Rates, welche jener Botschaft heute auf den Weg mitgegeben wurde, schon in die Verhandlungen mit der Betreiberschaft einfliessen zu lassen. Besten Dank."

Gemeinderat Bruno Diethelm: "Unsere Fraktion hat die Beantwortung der Interpellation Christ zur Kenntnis genommen und an der letzten Fraktionssitzung ausführlich diskutiert.

Wie wichtig es gewesen wäre, dass Betroffene und die Bevölkerung schon in einem frühen Stadium der Planung in konzeptionelle, ich betone konzeptionelle Verkehrslösungen involviert werden, zeigt das jüngste Beispiel, die Sanierung der Neuhauserstrasse.

Ich bin überzeugt, dass eine partizipative Politik die Umsetzung des Projekts Neuhauserstrasse nicht wesentlich verzögert, das Konfliktpotential aber auf jeden Fall minimiert hätte.

Erlauben Sie mir an dieser Stelle noch eine kurze Anmerkung:

Wäre nicht das Thema 'Lösung Lindenspitz', wir haben es im vorangegangenen Traktandum behandelt, ein Beispiel wie man mit einer partizipativen Politik eine breit abgestützte konzeptionelle Verkehrslösung erarbeiten könnte?

Noch ist es nicht zu spät, die Kartoffel aber ist heiss. Die Bevölkerung erwartet eine Lösung des Verkehrsproblems im Osten der Stadt."

Geplante Bauvorhaben auf dem Areal der ehemaligen 'Kreuzstrasse' und auf dem Areal 'Möbel Schrepfer' könnten aber schon bald wieder Präjudizien schaffen, die gute und nachhaltige Lösungen des Verkehrsproblems verhindern können.

Wir sind gespannt. Unsere Fraktion wird in dieser Angelegenheit auf jeden Fall am Ball bleiben."

Die Diskussion aus dem Rat wird nicht mehr gewünscht, sodass der **Ratspräsident** Stadtrat Urs Müller das Wort erteilt.

Stadtrat Urs Müller: "Nur ganz kurz. Vorerst besten Dank für die mehrheitlich gute und positive Aufnahme der Interpellationsbeantwortung.

Zu Gemeinderat Heinrich Christ betreffend der Frage der ständigen Gefässe der politischen Interaktion. Da kann ich Ihnen mitteilen, dass die Leute im heutigen Mail-Zeitalter schon auf uns zukommen, mindestens auf dem elektronischen Weg. Bezüglich eines speziell moderierten Forums weiss ich nicht, ob dies noch zusätzlichen Nutzen bringen würde. Ich nehme gerne einmal mehr die Gelegenheit wahr, darauf hinzuweisen, dass eben nicht nur elektronisch mit uns verkehrt werden kann, sondern dass wir offene Türen haben und bitte deshalb, bei Fragen auch bei uns vorbeizukommen.

Zur Partizipation bei der Neuhauserstrasse möchte ich noch ein kurzes Votum nachschieben. Die Ausgangslage war für uns eine 'normale', ich betone 'normale' Strassensanierung. Ich habe bereits anlässlich der Budgetdebatte festgehalten, dass wir etwa 14 solche pro Jahr haben. Wir haben dort eine Beteiligung der Anwohner, damit diese frühzeitig informiert sind, was geschehen soll. Aber wenn wir bei jeder 'normalen Strassensanierung' eine Partizipation und Mitwirkung durchführen müssen, dann sprengt dies irgendwann einmal unseren Rahmen. Vielen Dank."

93

GEWÄHRUNG EINES BEITRAGS VON 2 MIO. FRANKEN AUS DER SPEZIALFINANZIERUNG PARKIERUNG AN DIE INVESTITIONSKOSTEN DER WOHNPARK PROMENADE AG FÜR DEN BAU EINER ÖFFENTLICHEN PARKIERUNGSANLAGE

Eintreten, materielle Beratung, Beschlussfassung

(Botschaft Nr. 18 des Stadtrates an den Gemeinderat vom 22. Januar 2013 mit Anhang Plan A3 mit Erdgeschoss, 1. und 2. Untergeschoss)

Eintreten

Gemeinderat Marcel Epper, Präsident und Referent der Geschäftsprüfungskommission Bau, Werke, Umwelt: "Die GPK Bau, Werke, Umwelt hat an ihrer Sitzung vom 11. Februar 2013 das vorliegende Geschäft eingehend beraten. In Ergänzung zur Botschaft wurden in der Eintretensdebatte verschiedene Einzelaspekte und Fragestellungen zusätzlich erläutert, die ich Ihnen heute nicht vorenthalten will.

Gemäss den an dieser Sitzung erhaltenen Auskünften ist es vorgesehen, die privaten und öffentlich zugänglichen Parkplätze des 1. und 2. UG weit möglichst abzugrenzen und die Zutrittsberechtigung mit einem entsprechenden Schliess-System sicherzustellen. Auf Nachfrage hin bestätigt der Stadtrat zudem, dass die angegebenen Öffnungszeiten mit der privaten Eigentümerschaft ausgehandelt worden seien und hier die unterschiedlichen Interessen, insbesondere bezüglich Lärmimmissionen und Nachtruhe, berücksichtigt werden mussten. Eine Ausdehnung dieser Öffnungszeiten sei im Moment nicht angedacht. In finanzieller Hinsicht resultiert bei einem Investitionsbeitrag von 2 Mio. Franken und bei angenommenen 60 öffentlichen Parkplätzen ein Kostenanteil pro Parkplatz von rund 33'000 Franken. Angesichts der zentrumsnahen Lage sowie des schwierigen Baugrundes ist dieser Preis als angemessen und marktgerecht zu bezeichnen. Das Nutzungsrecht an diesen öffentlichen Parkplätzen wird mit einem Grunddienstbarkeitsvertrag grundbuchrechtlich gesichert. Neben dem einmaligen Investitionsbeitrag entstehen der Stadt darüber hinaus keine weiteren Kosten. Unterhalt und Betrieb sind durch die private Eigentümerschaft zu gewährleisten. Auf der anderen Seite stehen dieser jedoch auch die Parkplatzgebühren zu. Die Höhe dieser Gebühren wird gemäss Stadtrat im marktüblichen Rahmen festzusetzen sein, wobei der Stadtrat hier mindestens angemessenes Mitspracherecht habe.

In der weiteren Eintretensdebatte wurden in der GPK vorwiegend zwei Fragen diskutiert. Zum einen wurde die Frage aufgeworfen, welche Rendite mit der Bewirtschaftung dieser öffentlichen Parkplätze vermutlich erzielt werden könnte bzw. wie sich das Kosten/Nutzen-Verhältnis aus finanzieller Sicht darstellt. Zum zweiten wurde im Zusammenhang mit der Schaffung dieser öffentlichen Parkplätze die Frage gestellt, wie viele oberirdische Parkplätze im Gegenzug aufgehoben würden bzw. ob mit der Schaffung sogar eine Pflicht zur Aufhebung anderer Parkplätze verbunden sei. Bei der Beantwortung dieser zwei Fragen gingen die Meinungen in der GPK naturgemäss weit auseinander. Seitens eines GPK-Mitgliedes wurde sogar eine allfällige Rückweisung der Botschaft zur Diskussion gestellt, mit dem Ziel, diese zwei Fragen einer vertieften Abklärung zu unterziehen. Gegen eine solche Rückweisung wurde ins Feld geführt, dass die Stadt

hier nun endlich die Möglichkeit habe, stadtnah zusätzliche öffentliche Parkplätze zu schaffen. Mit einer Rückweisung und dem damit verbundenen Zeitverlust bestünde zudem das Risiko, dass diese öffentlichen Parkplätze nicht mehr realisiert werden könnten. Hinzu komme, dass mit der Schaffung dieser Tiefgaragenplätze für die Alt- und Vorstadt ein positives Signal gesetzt werde. Die damit verbundene Aussenwirkung gehe über das eigentliche Monetäre hinaus. Schliesslich ist kaum anzunehmen, dass die Betreuung einer solchen Parkplatzanlage eine hohe Rendite abwerfen wird. Alles in allem wurde nach eingehender Diskussion in der GPK mit 6 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung auf die stadträtliche Botschaft eingetreten und ich beantrage Ihnen, geschätzte Ratskolleginnen und -kollegen, das Gleiche auch zu tun."

Gemeinderat Jürg Joss: "Ich spreche im Namen der Fraktion CH/Grüne/GLP zum Eintreten auf die Botschaft Nr. 18.

In der vorliegenden Botschaft ist der Wille des Stadtrats zu erkennen, den Richtplan Siedlung und Verkehr, vor allem Kapitel 4.2, Seite 67 ff, einzuhalten. Unsere Fraktion anerkennt diesen Willen. Leider ist die Umsetzung in dieser Botschaft nur halbherzig. Doch davon später.

Zentrumsnahe Parkierungsmöglichkeiten sind wichtig, eröffnen sie doch der Stadtentwicklung in verschiedener Hinsicht Chancen. Zum einen ist eine gewisse Anzahl Parkierungsmöglichkeiten für die Geschäfte und das Gewerbe in der Innenstadt notwendig. Zum anderen kann durch zentrumsnahe Parkierungen der Verkehr aus dem Stadtzentrum geholt werden, und dieses attraktiver und lebenswerter gestaltet werden. Dennoch enthält die Botschaft eine ganze Reihe offene Fragen, die zu intensiven Diskussionen führten, ehe unsere Fraktion Eintreten beschloss.

Das Investitionsmodell mutet etwas befremdend an. Die Stadt erkaufte sich mit 2 Mio. Franken einen Eintrag im Grundbuch. Die Rendite besteht nicht aus einem finanziellen Ertrag, sondern aus einer Grunddienstbarkeit. Der Ertrag geht an die Bauherrschaft und auch über die Tarifgestaltung ist wenig konkretes zu erfahren. Da es jedoch für Parkierungsmöglichkeiten in Zentrumsnähe nur wenige geeignete Möglichkeiten gibt, kann dieses Finanzierungsmodell in diesem Fall durchaus Sinn machen. Zudem ist, etwas salopp gesagt, 'Zeit, dass etwas läuft': Die Spezialfinanzierung Parkierung ist randvoll, die letzte Beteiligung wurde vor 17 Jahren getätigt.

Wir haben uns in der Fraktion gefragt, ob die Stadt bei diesem Projekt das Optimum herausgeholt hat, oder im Zuge der Verhandlungen um den Gestaltungsplan der Spielraum nicht besser hätte genutzt werden können - Stichworte 'verdichtetes Bauen' und 'Anzahl Parkplätze'.

Zum Richtplan Siedlung und Verkehr: Die Botschaft nimmt zwar Bezug auf den Richtplan Siedlung und Verkehr, tut dies jedoch nur auf recht unverbindliche Art und Weise. Insbesondere auf Unverständnis gestossen ist in unserer Fraktion die Tatsache, dass zwar auf Seite 5 der Botschaft das Ziel, *'in der Innenstadt von Frauenfeld oberirdische Autoabstellplätze durch unterirdische zu ersetzen und die freien Flächen anderen Nutzungen zuzuführen'* mit Bezug auf den Richtplan Siedlung und Verkehr erwähnt wird. Wie dies geschehen soll, wird jedoch nur an zwei Beispielen mit insgesamt 14 Parkplätzen aufgezeigt, und dies erst noch in einer unverbindlichen 'Kann-Formulierung'. Eine konsequente Kompensation sämtlicher neu geschaffenen Parkplätze wäre für uns das Minimum.

Trotz der erwähnten Kritikpunkte hat unsere Fraktion jedoch Eintreten beschlossen."

Gemeinderat Pascal Frey: "Leider sind einige Punkte nicht so, wie sich wahrscheinlich einige hier drin gerne gewünscht hätten. Wir sind deshalb für Eintreten, damit über diese Punkte auch ausführlich gesprochen werden kann."

Gemeinderat Roland Wyss: "Die CVP/EVP-Fraktion erachtet die Vorlage als eine gute Gelegenheit, die Parkplatzsituation in der Innenstadt zu verbessern. Damit kann ein positives Signal für die Entwicklung der Vorstadt und der Altstadt gesendet werden."

Wir sind einstimmig für Eintreten."

Gemeinderat Andreas Elliker: "Ich spreche im eigenen Namen."

Zur Botschaft möchte ich mich jedoch noch äussern. Diese wurde den Gemeinderäten etwa einen Monat vor der Ratssitzung zugestellt. Dies ist ziemlich knapp bemessen, zumal dieses Projekt aus meiner Sicht anspruchsvoll ist, sodass es Zeit dafür braucht. Dazu kam, dass in der Botschaft viele Punkte nicht ausführlich aufgeführt waren. Als Folge wurde in der GPK Bau Werke und Umwelt über Eintreten oder Nichteintreten diskutiert, was eher unüblich ist. Grund für diese Diskussion war, dass noch viele Punkte offen blieben und nicht mehr viel Zeit bis zur Fraktions-, respektive Gemeinderatssitzung übrig blieb. Für die Fraktionsitzung sollte das GPK-Protokoll verfügbar sein."

Klar möchten die Investoren möglichst schnell loslegen. Man sollte einem Milizparlament aber zu einem solchen Thema mehr Angaben machen und Zeit geben."

Seit Kurzem werden die Botschaften an den Gemeinderat auf der Webseite der Stadt veröffentlicht. Das ist sehr begrüßenswert und dient der Transparenz."

Persönlich bin ich für Eintreten und dafür, dem Beitrag von 2 Mio. Franken an die öffentliche Parkierungsanlage auf dem Huber Areal zuzustimmen."

Das Wort zum Eintreten wird seitens des Rates nicht mehr gewünscht. Der **Ratspräsident** entnimmt aus den gefallenen Voten, dass dem Eintreten zu diesem Geschäft stillschweigend zugestimmt wird."

Materielle Beratung

Gemeinderat Marcel Epper, Präsident und Referent der Geschäftsprüfungskommission Bau, Werke, Umwelt: "In der materiellen Beratung wurden im Wesentlichen die zwei im Eintreten bereits angesprochenen Fragen noch einmal vertieft und kontrovers diskutiert. Gemeinderat Christ beantragte hierzu eine materielle Änderung des Botschaftstextes, indem seiner Meinung nach auf Seite 5 unten hätte ergänzend festgehalten werden müssen, dass mit der Schaffung dieser neuen öffentlichen Parkplätze das Ziel des Parkplatzabbaus an anderer Stelle zwingend zu verknüpfen gewesen wäre. Die Mehrheit der GPK hat sich entschieden gegen diese Verknüp-

fung ausgesprochen und ist vielmehr der Ansicht, dass es eine Aufwertung für die Stadt darstelle, wenn mehr öffentliche Parkplätze zur Verfügung stünden. In Anbetracht der wachsenden Einwohnerzahlen sei es sinnvoll, das öffentliche Parkplatzangebot auszuweiten. Im Übrigen seien oberirdische Parkplätze benutzerfreundlicher als solche in einer Tiefgarage. Im Resultat wurde der Antrag von Gemeinderat Christ mit vier Stimmen gegen zwei bei einer Enthaltung abgelehnt. Damit hat sich die GPK gegen eine verbindliche Verknüpfung zwischen der Schaffung neuer und der Aufhebung bestehender Parkplätze ausgesprochen. Unbestritten in dieser Diskussion blieb einzig, dass mittelfristig die Längsparkplätze entlang der Promenadenstrasse aus Sicherheitsgründen wohl aufzuheben sind.

In der materiellen Schlussabstimmung wurde dem Antrag betreffend Gewährung eines Beitrages von 2 Mio. Franken mit 3 Ja-Stimmen und 4 Enthaltungen zugestimmt."

Gemeinderat Robert Zahnd: "Die Spezialfinanzierung Parkierung, heute dotiert mit 6,2 Mio. Franken, dient zur Errichtung, zum Betrieb und zum Unterhalt öffentlicher Parkierungsanlagen oder einer Beteiligung an gemeinwirtschaftlichen Gemeinschaftsanlagen.

Heute haben wir die Gelegenheit, uns beim 'Huber-Areal' an einer solchen Gemeinschaftsanlage zu beteiligen, respektive die Bauherrschaft garantiert uns mit einem Vertrag im Grundbuch mindestens 60 öffentliche Parkplätze auf unbefristete Dauer im 2. UG der Tiefgarage. Die 2 Mio. Franken sind ein Beitrag an die Erstellungskosten. Das ganze 2. UG der Tiefgarage kostet 3,7 Mio. Franken.

Die Wohnpark Promenade AG bewirtschaftet die Tiefgarage selber. Die Stadt hat keine Einnahmen, aber auch keinen Unterhalt, keine Betriebskosten und kein Risiko. Die Stadt hat aber ein Mitspracherecht bei den Parkgebühren. Diese sollen marktüblich sein. Somit kann sicher kein Gewinn erwirtschaftet werden. Dies zeigen verschiedene Abrechnungen von Tiefgaragen oder Vergleiche mit oberirdischen Parkplätzen. Oberirdische Parkplätze werden zudem den unterirdischen bevorzugt. Bei zu hohen Gebühren schadet sich die Betreiberin selbst, wenn diese Parkplätze nicht benützt werden.

Die Betreiberin garantiert tägliche Mindestöffnungszeiten von 07.00 bis 21.00 Uhr. Unsere Fraktion würde diese Zeiten gerne ausweiten. Bei besonderen Anlässen sind die Zeiten mit einer Personaldienstbarkeit allenfalls verhandelbar.

Das 1. UG ist für die Wohneigentümer und Mieter bestimmt, die Kellerräume der Wohnungen sind auch in diesem Geschoss.

Die oberirdischen Längsparkplätze am Markt an der Promenadenstrasse sollen aufgehoben werden. Weitere oberirdische Parkplätze wollen wir sicher nicht aufheben. Beim Schlüsselprojekt Innenstadt wird das Parkplatzregime ohnehin neu diskutiert. Somit macht es keinen Sinn, dass wir heute darüber debattieren. Wir werden aber auch später die oberirdischen, kundenfreundlichen Parkplätze nicht einfach aufgeben. Es macht keinen Sinn Parkplätze aufzugeben, um nachher Betonklötze aufzustellen und damit den Verkehr wieder zu beruhigen.

Die Wohnpark Promenade AG hat den Spatenstich für den Abbruch gefeiert. Für die Neubauten liegt aber noch keine Baubewilligung vor. Unsere Fraktion stimmt dieser Vorlage einstimmig zu."

Gemeinderat Roland Wyss: "Die Kostenbeteiligung von rund 33'000 Franken pro Parkplatz erscheint uns realistisch. Uns ist bewusst, dass damit nicht die gesamten Erstellungskosten gedeckt sind. Allerdings hat auch der Ersteller einen Eigennutzen für die Überbauung. Ob und wie viel Gewinn die Bewirtschaftung vielleicht irgendwann einmal einbringt, ist aus unserer Sicht keine entscheidende Grundlage für eine Zustimmung. Wichtiger erscheint uns, dass wir mit dieser Kostenbeteiligung keine zusätzlichen wiederkehrenden Ausgaben generieren.

Die Öffnungszeiten hingegen sehen wir als sehr knapp an. Ein öffentliches Parkhaus, welches nachts geschlossen ist, bringt immer wieder Probleme. Es ist uns bewusst, dass die Erstellerin möglichst keine Immissionen für die Wohnungen will. Die Lärmschutzverordnung beschreibt den Zeitraum von 22.00 bis 06.00 Uhr als Nachtruhe. Wir erachten genau diese Zeitspanne als sinnvoll. Schön wäre auch, wenn bei grösseren Anlässen, wie einem Open-Air-Kino oder einem Konzert im Botanischen Garten, die Öffnungszeiten angepasst werden könnten.

Aus Sicherheitsgründen begrüssen wir es, dass die Längsparkplätze an der Promenadenstrasse aufgehoben werden. Wir sehen die Parkplätze in der Tiefgarage allerdings nicht als zusätzliche an. Eigentlich hätten diese Parkplätze ja bereits erstellt werden müssen, denn Abgaben in die Spezialfinanzierung zahlt nur derjenige, welcher die Parkplätze selber nicht realisieren kann. Es wurde gesagt, dass rund ein Drittel der Spezialfinanzierung durch diese Abgaben geäufnet wurde. Bei gut 6 Mio. Franken und einer Abgabe von 8'000 Franken pro Platz ergibt das rund 250 Parkplätze, welche nach dem bestehenden Abstellplatzreglement fehlen. Daher erachten wir es als wichtig, dass der Stadtrat weiter nach Möglichkeiten für öffentliche und mietbare Parkplätze sucht und wie bei der vorliegenden Botschaft umsetzt.

Die CVP/EVP-Fraktion stimmt dem Antrag auf Seite 7 der Botschaft einstimmig zu."

Gemeinderat Pascal Frey: "Die Wohnpark Promenade AG erstellt mitten im Herzen von Frauenfeld schöne Wohnungen. Dafür ist zu danken. Weniger zu danken geben aber die Bedingungen, zu denen die öffentlichen Parkplätze gemäss Botschaft erstellt und betrieben werden.

Angefangen haben die schlechten Infos, als der Deal zwischen der Stadt und der Erstellerfirma geplatzt schien. Leider konnte das öffentliche Parkdeck nicht verbindlich im Gestaltungsplan fixiert werden. Wir sind grundsätzlich sehr dafür, diese Parkplätze zu erstellen, da der gesparte oberirdische Platz besser genutzt werden kann. Wir sind aber enttäuscht von den Öffnungszeiten, der hohen Summe, die die Stadt bezahlen muss, sowie von der vagen Formulierung, was die Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen angeht.

Bezüglich der Öffnungszeiten können wir die Überlegungen der Erstellerfirma nicht wirklich nachvollziehen. Sie bauen in einer urbanen Zone, die durch die geplante Überbauung noch mehr belebt wird, und sagen, sie hätten gerne mehr Ruhe für ihre Mieter und Käufer. Was sagen diese dann zu den Veranstaltungen in der Konvikt-Halle und im Botanischen Garten, wenn schon eine Tiefgarageneinfahrt zu viel ist?

Hier existiert anscheinend eine Vereinbarung zwischen dem Stadtrat und der Wohnpark Promenade AG, die diese Problematik beinhaltet. Wir hätten gerne die Absicherung des Stadtrates, dass mit dieser Vereinbarung eine Nutzung, wie sie im Moment stattfindet, weiterhin möglich sein wird, ohne dass Konflikte wegen der Konvikt-Halle vorprogrammiert sind.

Die Öffnungszeiten sind nicht wirklich benutzerfreundlich und entsprechen nicht den Anforderungen, die wir an eine innerstädtische Parkieranlage stellen. Glücklicherweise sind aber noch genügend Parkplätze vorhanden, die die ganze Nacht benutzt werden können.

Bezüglich der Kosten sind wir der Meinung, dass sich der Preis an der obersten Grenze bewegt. Natürlich kostet die Erstellung des zweiten Tiefgaragengeschosses mehr als die 2 Mio. Franken, aber die Erlöse aus der Bewirtschaftung der Parkplätze gehen ja auch vollumfänglich an die Betreiberfirma. Wir glauben auch, dass sich die Erstellerfirma viel mehr gegen das zweite Tiefgaragengeschoss gewehrt hätte, wenn sie nicht einen Nutzen daraus ziehen würden. Zum Beispiel kann die Erstellerfirma eine höhere Rendite durch das im Gestaltungsplan zugesprochene zusätzliche Geschoss erwarten. Wir glauben aber auch dem Stadtrat, dass er den Preis genau überprüft hat und ihn als angemessen bezeichnet. Wir können diesen Preis akzeptieren, weil wir die Parkplätze viel lieber unterirdisch als oberirdisch haben.

Weiter vermissen wir eine Konkretisierung, was die Aufhebung der Parkplätze betrifft. Die in der Botschaft erwähnten Parkplätze entlang der Promenade und vor dem Regierungsgebäude stellen unserer Meinung nach das absolute Minimum dar. Auch wenn unsere Stadt stetig wächst, sind wir der Meinung, dass diese Parkplätze ohne weiteres kompensiert werden könnten. Da die Aufhebung der Parkplätze jedes Mal wieder neu behandelt werden muss, können wir hier leider keine verbindliche Kompensation fordern, aber wir sind der Meinung, dass der Stadtrat uns versprechen sollte, dass er die Anzahl oberirdischen Parkplätze zur Diskussion stellen sollte. Besten Dank."

Gemeinderat Jürg Joss: "Ich habe es bereits beim Eintreten erwähnt: Auch unserer Fraktion sind zentrumsnahe Parkierungsmöglichkeiten wichtig. Insbesondere auch unterirdische, sofern sie dazu dienen, Parkierungsflächen und damit auch Verkehr aus der Innenstadt zu verlagern, und so der Stadtentwicklung Chancen zu eröffnen.

So wäre auch das zur Diskussion stehende Projekt mit Einbezug geeigneter flankierender Massnahmen, zum Beispiel einem Parkleitsystem und einer ausreichenden Kompensation, sehr gut geeignet, Verkehr, darunter auch besonders lästigen 'Parksuchverkehr', aus der Altstadt abzuführen. Es könnte sogar dazu beitragen, die Altstadt mittelfristig endlich verkehrsfrei und damit attraktiv und lebenswert zu gestalten, damit Frauenfelds Altstadt nach Geschäftsschluss keine Geisterstadt mehr sei, sondern das Leben Einzug hält. Kein Verkehr bedeutet Raum für kreative Ideen. Es ist höchste Zeit, dass der Stadtrat in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung und interessierten Kreisen diese Aufgabe in Angriff nimmt.

Schade fanden wir es deshalb, dass der Stadtrat die Chance, die in diesem Projekt steckt, nur halbherzig zu ergreifen scheint. Unserer Ansicht hätte er dies in zwei wichtigen Punkten mit mehr Nachdruck tun müssen: Erstens bei den Verhandlungen um den Gestaltungsplan, und zweitens durch ein konsequentes Bekenntnis zu seinem eigenen behördenverbindlichen Richtplan, der festhält, dass es genügend innerstädtische Parkierungsmöglichkeiten gibt und der oberirdische durch unterirdische Parkplätze ersetzen will.

Zum Gestaltungsplan

Wir fragen uns, ob der Stadtrat bei den Verhandlungen um den Gestaltungsplan seinen Spielraum effektiv genutzt hat. Beim vorliegenden Projekt geht es um die Gestaltung eines der wich-

tigsten Areale im Zentrum Frauenfelds. Dieses ist somit für Investoren überaus attraktiv. Es fragt sich, ob die Stadt hier ihren Einfluss genügend geltend gemacht hat.

Im Weiteren nimmt die Botschaft zwar wiederholt Bezug auf den Richtplan Siedlung und Verkehr, macht jedoch nur zögerliche Andeutungen, wie die neu erstellte Parkierung in diesen eingebunden werden soll. So verspricht die Botschaft, dass die geplante Tiefgarage den 'Parksuchverkehr' reduzieren werde. Schön, nur wird die Tiefgarage dies nicht tun, indem man sie einfach hinstellt. Man wird die Autofahrer auf die Existenz der Tiefgarage aufmerksam machen müssen und sie gar - mehr oder weniger sanft - dazu zwingen müssen, diese auch zu gebrauchen. Dazu bieten sich folgende Instrumente an:

- ein Parkleitsystem;
- eine sinnvolle Tarifgestaltung;
- sowie die Kompensation durch Aufhebung von Parkplätzen in der Innenstadt.

Wie bringt man mit dem Auto angereiste Shopper dazu, das neue Parkgeschoss zu benutzen? Erfahrungsgemäss werden zuallererst oberirdische Parkierungsmöglichkeiten gesucht und Tiefgaragen eher gemieden.

Ein *Parkleitsystem*, wie es der Richtplan Siedlung und Verkehr vorsieht, wäre eine erste sanfte Möglichkeit.

Die nächste Stufe wäre über die *Tarifgestaltung*. Die Benützung der neuen Tiefgarage soll über den Preis attraktiver werden, als das Suchen eines oberirdischen Parkplatzes. Auch hier ist im Richtplan Siedlung und Verkehr vorgesorgt. Es wird auf Seite 67, im selben Satz wie das Parkleitsystem, auch eine differenzierte Parkplatzbewirtschaftung vorgesehen. Im Falle des vorliegenden Projekts ist zu hoffen, dass der Stadtrat bei den Tarifabsprachen mit der 'Wohnpark Promenade AG' genügend Durchsetzungsvermögen haben wird, um das Instrument der differenzierten Bewirtschaftung effektiv einzusetzen.

Die wohl effektivste Massnahme, um die Belegungszahlen der neuen Parkfelder zu erhöhen, ist die konsequente *Kompensation durch Aufhebung von Parkplätzen in der Innenstadt*. Ohne Aufhebung bestehender Parkfelder besteht wenig Anreiz, die neue Tiefgarage zu benützen. In der Botschaft wird sie angesprochen und in Aussicht gestellt, aber konkreter als 14 Parkplätze an der Promenadestrasse und vis-à-vis Regierungsgebäude, die ersetzt werden können, wird die Botschaft nicht. Der 1:1 Ersatz, das heisst die Aufhebung von gleich vielen Parkplätzen wie neu geschaffen werden, ist für uns jedoch das Minimum. Der Stadtrat muss dies garantieren, wenn er weiterhin zu den im Richtplan Siedlung und Verkehr vorgesehenen Massnahmen steht. Ohne feste Zusagen weckt jede neu geschaffene Parkierungsmöglichkeit Begehrlichkeiten. Wir haben dies soeben in den Voten des GPK-Sprechers und Gemeinderat Zahnd gehört, die die zusätzlichen Parkierungsmöglichkeiten begrüsst haben. Ich möchte Sie aber darauf hinweisen, dass in der Botschaft auf den Richtplan hingewiesen wird, der festhält, dass es genügend Parkierungen gibt und nirgends die Rede von zusätzlichen Parkplätzen ist. Die Frage muss hier an den Stadtrat gestellt werden: Besteht der Wille überhaupt, hier dem Richtplan Folge zu leisten? Will man neue Parkplätze kompensieren? Wenn ja, wie?

Parkleitsystem, Tarifgestaltung, Kompensation

Diese Massnahmen sind im Richtplan Siedlung und Verkehr vorgesehen und müssten ins vorliegende Projekt eingebunden sein. Sie sind es jedoch nicht, was bei einigen in unserer Fraktion Bedenken auslöste. Warum hat man diese Aspekte weg gelassen? Vergesslichkeit oder fehlendes Commitment dem eigenen Richtplan gegenüber? Während der Bau- und Betriebsphase der Tiefgarage wird der Stadtrat Gelegenheit haben, seinen Richtplan griffig umzusetzen.

Unsere Fraktion verlangt, dass beim vorliegenden Projekt die folgenden Massnahmen konkret umgesetzt werden:

1. ein Parkleitsystem ab Betriebsbeginn;
2. eine flexible Tarifgestaltung auf bestehenden und neuen Parkierungsflächen, welche die Benützung der neu geschaffenen attraktiv macht;
3. sowie eine Kompensation im Verhältnis 1:1 ab Betriebsbeginn.

Dazu kommt mit der Sicherheit ein Aspekt, der zwar nicht im Richtplan steht, dem aber unbedingt die nötige Aufmerksamkeit gewidmet werden muss. Es ist bekannt, dass viele Autofahrer, vor allem Frauen, aus sehr verständlichen Gründen Tiefgaragen gegenüber skeptisch sind. Deshalb ist zu hoffen, dass die Betreiber nicht nur das Inkasso, sondern auch die Sicherheit der Benutzerinnen gewährleisten.

Unter Berücksichtigung all der genannten Zweifel und Einwände wird eine Mehrheit unserer Fraktion dem Antrag der Botschaft auf Seite 7 zustimmen, allerdings zum Teil nur zähneknirschend."

Gemeinderat Jürg Senn: "In der Botschaft des Stadtrats wird auf die seltene Gelegenheit für den Bau einer öffentlichen Tiefgarage in der Nähe der Frauenfelder Alt- bzw. Vorstadt hingewiesen. Diese Gelegenheit am Schopf zu packen, finde ich richtig und sehr gut.

Was ich jedoch als fragwürdig betrachte, ist die Aufhebung von 14 oberirdischen Parkplätzen, wie es entlang der Promenadenstrasse und vor dem Regierungsgebäude geplant ist.

Das erwähnte, wichtige Ziel der Stadt Frauenfeld, die oberirdischen Parkplätze durch unterirdische zu ersetzen, ist gefährlich. Diese Strategie funktioniert nur in grösseren Städten, wie zum Beispiel in Winterthur, Bern oder Zürich, wo eine grosse Auswahl an attraktiven Läden zum Flanieren einladen. In Frauenfeld wird diese Überlegung jedoch nicht aufgehen. Die jeweils nachmittags ausgestorbene Frauenfelder Altstadt beweist es täglich.

Leider musste ich als langjähriger Frauenfelder Detailhändler oft persönlich erfahren, welche direkten umsatzrelevanten Auswirkungen das Aufheben von Parkplätzen in der Nähe des eigenen Ladens zur Folge hatte. Es braucht zum Teil nur wenige Meter mehr Gehdistanz, um die Konsumenten von einem Einkauf abzuhalten. Der Kunde kreist auch lieber mehrere Male um die besetzten oberirdischen Parkplätze, bevor er, wenn überhaupt, resigniert ein Parkhaus aufsucht - und das sogar bei Regen und Schnee.

Jeder weitere aufgehobene oberirdische Parkplatz wird für die bereits zum Teil jetzt schon arg gebeutelten Frauenfelder Alt- und Vorstadtgeschäfte weitere Umsatzverluste mit sich bringen. Ich möchte den Stadtrat vor dieser gefährlichen Strategie der 'Parkplatz-Versenkung' warnen. Städte und Einkaufszentren im In- und Ausland rund um Frauenfeld freuen sich sonst noch mehr über die kaufkräftige Frauenfelder Kundschaft.

Und übrigens: Die Längsparkierung an der Promenadenstrasse dient sehr gut als natürliche Verkehrsberuhigung und müsste sonst nur durch teure bauliche Massnahmen ersetzt werden."

Gemeinderat Jörg Schläpfer: "Ich spreche im eigenen Namen und nehme Bezug zur Forderung aus der Fraktion CH/Grüne/GLP, dass die Parkplätze 1:1 zu kompensieren wären. Zwei Gründe sprechen schon einmal dagegen, weil eben ein Parkplatz nicht ein Parkplatz ist. Die Öffnungszeiten der Tiefgarage sind limitiert. An den anderen zehn Stunden gibt es gar keinen Angebotsausbau, der zu kompensieren wäre. Eine Tiefgarage ist praktisch bei schlechtem Wetter. Aber vor allem bei angenehmem Wetter empfinden viele Verkehrsteilnehmer oberirdische Parkplätze als benutzerfreundlicher, darunter viele Frauen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität. Das zur Begründung, weshalb Parkplätze eben nicht Parkplätze sind und allgemein möchte ich zum Votum von Kollege Jürg Senn noch anfügen, dass eben oberirdische Parkplätze elementar für ein aktives Leben und ein aktives Gewerbe in der Innenstadt sind.

Anzufügen ist noch, dass bei den oberirdischen Parkplätzen die Stadt an den Einnahmen partizipiert. Solche würden wegbrechen, wenn wir oberirdische Parkplätze abbauen.

Und zuletzt noch: Es gibt Autofahrer, die oberirdische Parkplätze benutzen wollen und suchen, bis sie einen solchen gefunden haben. Ein reduziertes Angebot an oberirdischen Parkplätzen führt also zu unnötigen Suchverkehr.

Aus all diesen Gründen lehne ich eine sture Regelung ab, dass mit der Schaffung dieser zusätzlichen Tiefgaragen-Parkplätze im Gegenzug gleich viele oberirdische Parkplätze im Sinne einer Kompensation aufgehoben werden."

Gemeinderat Heinrich Christ: "Angesichts des Loblieds für die oberirdischen Parkplätze, wie wir es nun gehört haben, frage ich mich schon ein wenig, weshalb zum Beispiel die Fraktion FDP/SVP/EDU überhaupt 2 Mio. Franken für eine Tiefgarage ausgeben möchte."

Nachdem die Diskussion zur materiellen Beratung erschöpft ist, erteilt der **Ratspräsident** Stadtrat Urs Müller das Wort.

Stadtrat Urs Müller: "Die Kritik an der Botschaft, die habe ich wohl gehört. Es gibt immer Ergänzungen und ein Bessermachen ist immer möglich. In diesem Sinne möchte ich doch noch einige Ergänzungen anbringen, auch zu aufgeworfenen Fragen und Interpretationsmöglichkeiten.

Auf Wunsch der GPK hat das Tiefbauamt noch Zahlen zu Gebührenhöhen, Belegungen von öffentlichen Parkplätzen sowie durchschnittlichen Erträgen und Aufwendungen für Parkplätze nach bestem Wissen geliefert.

Finanzierung

Es ist durchaus so, dass es verschiedene Modelle dazu gibt. Sie können mir glauben, diese hat der Stadtrat auch diskutiert. Eine gemeinsame Betreibergesellschaft war ebenfalls eine Variante.

Der Stadtrat ist schliesslich zur Überzeugung gelangt, dass mit der vorgeschlagenen Variante mit einem einmaligen Beitrag von 2 Mio. Franken an die Investitionskosten die beste Lösung vorliegt. Es ist weniger die Sicht einzunehmen, auf welche *Einnahmen* verzichtet wird, sondern vielmehr die Sicht, welche weiteren und zusätzlichen *Ausgaben* nicht anfallen. Ich erwähne Betrieb und Unterhalt (Parkuhren, Kontrolldienst, Reinigung usw., die Administration fallen, baulicher Unterhalt wie Sanierung/Erneuerung).

Niemand garantiert auch eine Mindestbelegung, das heisst wie in der Botschaft beschrieben, liegt das Risiko für den Betrieb vollumfänglich bei der Wohnpark Promenade AG. Und es wurde auch erwähnt, andere Beispiele zeigen auf, dass bei unseren Verhältnissen - und wir sind nicht in Zürich - eine Tiefgarage nicht unbedingt eine Goldgrube ist.

Gestaltungsplan

Die Bedingungen dazu - die Gemeinderäte Frey und Joss haben es erwähnt:

Vorerst möchte ich darauf hinweisen, dass der Gestaltungsplan und diese Botschaft wirklich zwei unterschiedliche Geschäfte sind und entsprechend auch in unterschiedliche Kompetenzbereiche fallen. Selbstverständlich ist die Frage legitim, ob der Stadtrat zuwenig mit dem Gestaltungsplan 'herausgeholt' hat.

Ich kann Ihnen dazu sagen, dass bei diesem Gestaltungsplan ein gleiches Geben und Nehmen stattgefunden hat, wie bei den zahlreichen Gestaltungsplänen, die wir in letzter Zeit hatten. Ein zusätzliches Geschoss gegenüber der Regelbauweise ist für das Einhandeln des bei einem Gestaltungsplan nötigen besseren Ergebnisses nichts Unübliches und bisherige Praxis.

Dabei stellt sich unabhängig von diesem Gestaltungsplan die durchaus auch politische Frage, ob der Stadtrat allgemein eine härtere Gangart einschlagen soll, zum Beispiel auch durch einen Auftrag des Gemeinderats.

Die explizite Forderung und Verknüpfung eines öffentlichen Tiefgaragengeschosses mit dem Gestaltungsplan hätte aber folgende Problematik mit sich gebracht: Für den Beschluss des Gestaltungsplans ist der Stadtrat zuständig. Ein Gestaltungsplan muss weiter durch das kantonale Departement für Bau und Umwelt (DBU) genehmigt werden. Für einen von der Höhe her sinnvollen Beitrag ist aber ihr Rat zuständig - deshalb heute ja auch dieses Geschäft. Dies bedeutet, dass wir bei einer verbindlichen Verknüpfung ein Kompetenzproblem gehabt hätten, oder der Gestaltungsplan hätte nicht genehmigt werden können. Dies wiederum hätte Auswirkungen auf den Terminplan der Wohnpark Promenade AG gehabt. Zudem kommt, dass ein zweites Geschoss eigentlich erst mit dem Bauprojekt verbindlich geregelt wird, und der Gestaltungsplan nur die Grundzüge festlegt.

Trotzdem zur Frage, was hat der Stadtrat unter anderem mit dem Gestaltungsplan konkret eingehandelt. Einige Punkte dazu:

- Es wurde ein Studienauftrag mit sieben eingeladenen Architekturbüros durchgeführt und mit dem Gestaltungsplan 'Huber-Areal' wird nun die rechtliche Grundlage zur Umsetzung des Siegerprojektes geschaffen.
- Ein innerstädtischer Freiraum wird geschaffen. Es geht auch um eine Erweiterung des botanischen Gartens.
- Ein öffentliches Fusswegrecht im Park und auf dem Quartierplatz wurde eingeräumt.
- Eine Verdichtung nach Innen - eben eine innere Verdichtung wie auch Gemeinderat Joss gemeint hat - findet hier an städtisch zentraler und gut erschlossener Lage statt und wurde erreicht.
- Die Option für eine öffentliche, unterirdische Parkieranlage wurde vorgesehen
- und die Option für den Anschluss an die geplante Fernwärme ebenfalls.

Ich betone nochmals, das ist im bis jetzt gehandhabten üblichen Rahmen und ich sehe somit keine Versäumnisse seitens des Stadtrates.

Vereinbarung

Vorerst nochmals ein Hinweis, dass sich der Stadtrat nicht über den Tisch ziehen lässt, wie vielleicht teilweise vermutet. Ihnen ist die Chronologie der Ereignisse bekannt. Die Wohnpark Promenade AG wollte zwischenzeitlich auf eine öffentliche Parkierung verzichten. Daraufhin hat der Stadtrat den Gestaltungsplan wieder aufgehoben. Für die konstruktive Lösungsfindung hat man schliesslich eine Vereinbarung abgeschlossen. Darin sind eben diese Mindestöffnungszeiten von 07.00 bis 21.00 Uhr sowie die Tarife, die marktübliche Preise garantieren, eingeschlossen. Es geht bei den öffentlichen Parkplätzen um Kurzzeitparkplätze, das heisst primär für Kunden der Innenstadt. Deshalb sehe ich nicht, warum die Zeiten nicht gut sein sollen. Zu diesem Zeitpunkt zwischen 07.00 bis 21.00 Uhr sind auch die Geschäfte entsprechend geöffnet.

Ebenfalls abgehandelt - auch das noch eine Frage von Gemeinderat Frey - sind die Immissionen der Konvikthalle. Die Nutzung, wie sie dort im Moment stattfindet, ist weiterhin möglich. Es ist noch darauf hinzuweisen, dass die Stadt nur Mieterin der Halle ist.

Richtplan und Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen

Hier gehen die Meinungen weit auseinander, wie wir das in der Diskussion gehört haben. Einmal mehr wird es Aufgabe des Stadtrates sein, einen entsprechenden Weg zu finden. Der neue Richtplan Siedlung und Verkehr, der behördenverbindlich ist und den der Stadtrat auch nicht als 'Papiertiger' betrachtet, hält im Massnahmenblatt 4.2 - und ich möchte, dass das richtig zitiert wird - als Ausgangslage fest: *'Die Erhebungen der Parkplatznachfrage in der Innenstadt von Frauenfeld haben gezeigt, dass das bestehende Parkplatzangebot ausreichend ist. Je nach Wochentag und Tageszeit sind jedoch einzelne Parkplätze überlastet'*. Daraus wird die Handlungs-

anweisung abgeleitet - und ich zitiere ebenfalls wieder: *die 'Erarbeitung eines Parkierungskonzepts (differenzierte Parkplatzbewirtschaftung) und Parkleitsystem für die Innenstadt von Frauenfeld'* - Zitatende - und dies im Realisierungszeitraum 2015 bis 2018. Soweit der verbindliche Teil. Weiter als Erläuterungen/Verweise/Grundlagen (ein Auszug daraus) ...*Allfällige Erweiterungen des Parkplatzangebots in der Innenstadt sollen genutzt werden, um oberirdische Parkplätze in der Innenstadt im Sinne der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität sowie zugunsten von Fahrrad-Abstellanlagen abzubauen und andererseits die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu verlängern.* Ich zitiere hier aus dem Massnahmenblatt 4.2, das in der Botschaft erwähnt ist. Zu unterscheiden ist bei einem Richtplan der behördenverbindliche Teil und die Erläuterungen.

Unbestritten war - ausser jetzt noch bei Gemeinderat Senn und teilweise auch bei Gemeinderat Schläpfer - mindestens in der GPK - GPK-Präsident Marcel Epper hat es auch erwähnt - die Aufhebung der gefährlichen, engen Längs-Parkplätze entlang der Promenade, wie sie auch in der Botschaft erwähnt sind. Und diese sollen wirklich aufgehoben werden - das unterstreiche ich hier nochmals. Weiter werden diese Parkplätze aufgrund des Projekts direkt vor dem Altbau der Thurgauer Zeitung wegfallen. Das wurde auch in der GPK erwähnt. Weitergehende, verbindliche Aussagen können aber erst mit weiteren konkreten Projekten gemacht werden, so zum Beispiel mit dem ebenfalls erwähnten 'Schlüsselprojekt Innenstadt', welches wie in den Erläuterungen des Richtplans erwähnt eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität zum Ziel hat.

Fazit und Schluss

Worum geht es eigentlich? Ihr Rat hat heute über einen Kredit zu bestimmen, womit sich die Stadt auf unbestimmte Zeit das Recht an mindestens 60 - in der momentanen Planung sind es 67 - öffentlichen Parkplätzen mittels Grunddienstbarkeit sichert. Dabei sind wir in Abhängigkeit einer privaten Bauherrschaft. Ich erwähne dies nur wegen bereits erfolgten Verhandlungen und auch deren Terminprogramm. Andererseits haben wir zweckgebundene Mittel aus der Spezialfinanzierung - momentan diese zirka 6,2 Mio. Franken -, gespiesen aus Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkplätze und der grössere Teil aus Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund, genau für ein solches Projekt zur Verfügung. Zu bedenken ist sicher auch die Zukunft und nicht unbedingt der heutige Zustand. Zudem bietet sich die Gelegenheit jetzt, ein weiteres Geschoss in der Tiefgarage zu realisieren. Wenn sie gebaut ist, wäre es schwierig. Es liegt somit in Ihrer Interessensabwägung, in diesem Geschäft zu entscheiden. Der Stadtrat beantragt natürlich Zustimmung. Besten Dank."

Der **Ratspräsident** geht zur Beschlussfassung betreffend dem stadträtlichen Antrag auf Seite 7 der Botschaft Nr. 18 vom 22. Januar 2013 über.

Abstimmung: Der Rat stimmt dem vorerwähnten stadträtlichen Antrag mit 35 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen zu.

Der Gemeinderat beschliesst:

Der Gewährung eines Beitrags von 2 Mio. Franken aus der Spezialfinanzierung Parkierung an die Investitionskosten der Wohnpark Promenade AG für den Bau einer öffentlichen Parkierungsanlage wird zugestimmt.

Der Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum. Die Referendumsfrist beginnt am 28. Februar 2013 und endet am 15. April 2013.

94

EINFACHE ANFRAGE BETREFFEND "ÜBERPRÜFUNG DER DIMENSIONIERUNGSRICHTLINIEN FÜR FAHRBAHNBREITEN" VON GEMEINDERAT URS HERZOG

Nachstehend zu Protokoll der Text der heute von Gemeinderat Urs Herzog eingereichten Einfachen Anfrage mit dem Titel "Überprüfung der Dimensionierungsrichtlinien für Fahrbahnbreiten":

Der Stadtrat wird beauftragt, die im Richtplan Siedlung und Verkehr von 2011 auf Seite 13 dargestellten Dimensionierungsrichtlinien der Fahrbahnbreiten mit den Normen und Empfehlungen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute, kurz VSS, zu überprüfen.

Begründung

Zwei Beispiele daraus:

In der jetzigen Dimensionierungsrichtlinie sind für Hauptsammelstrassen eine Ausbaugeschwindigkeit von 50 km/h und ein massgebender Begegnungsfall Lkw/Lkw notiert. In der zurzeit gültigen VSS Norm SN640 201 wird daraus eine minimale lichte Fahrbahnbreite bei Gegenverkehrsbetrieb von 7,30 Metern berechnet. Darin werden Lkw/Busse mit einer Breite von 2,50 Metern berücksichtigt. In der Empfehlung der ETH (Forschungsauftrag 2010 von der VSS www.ivt.ethz.ch/iv/research/gnp/index) sind bereits die breiteren Fahrzeuge von 2,55 Meter (Stadtbusbreite / neue Lkw) berücksichtigt worden, was zu einer neu berechneten Strassenbreite von 7,60 Metern führt. Jetzt ist eine Fahrbahnbreite von 6,0 Metern eingetragen.

Für die Quartiersammelstrassen wurde eine Ausbaugeschwindigkeit von 50 km/h und ein massgebender Begegnungsfall LKW/PW notiert. In der zurzeit gültigen VSS Norm SN640 201 wird daraus eine minimale lichte Fahrbahnbreite bei Gegenverkehrsbetrieb von 6,40 Metern berechnet. Darin werden Lkw/Busse mit einer Breite von 2,50 Metern berücksichtigt. In der Empfehlung der ETH (Forschungsauftrag 2010 von der VSS) sind bereits die breiteren Fahrzeuge von 2,55 Meter (Stadtbusbreite/neue LKW) berücksichtigt worden, was zu einer neu berechneten Strassenbreite von 6,80 Meter führt. Jetzt ist eine Fahrbahnbreite von 5,0 bis 6,0 Meter eingetragen.

Deshalb interessieren mich folgende zwei Fragen:

1. *Im Normalfall halten wir uns alle an die bestehende Normen (SIA Normen bei Bauten / SUVA Vorschriften in Betrieben / VSS Normen im Strassenbau) Ist der Stadtrat grundsätzlich der Meinung diese Normen einzuhalten?*

2. *Ist der Stadtrat bereit, die vorhandenen Dimensionierungsrichtlinien im Richtplan Siedlung und Verkehr den Vorschriften (VSS-Normen) und den bestehenden Verhältnissen (Überbreite Busse) anzupassen?*

Ich bedanke mich beim Stadtrat für die ausführliche Beantwortung meiner Fragen.

95

EINFACHE ANFRAGE BETREFFEND "INVESTITIONSBEITRÄGE" VON GEMEINDERAT JÖRG SCHLÄPFER

Die zweite Einfache Anfrage stammt von Gemeinderat Jörg Schläpfer betreffend "Investitionskostenbeiträge" und weist folgenden Inhalt auf:

Der Frauenfelder Gemeinderat entscheidet innert Monatsfrist über zwei Anträge des Stadtrates, bei denen ein nicht städtisches Projekt mit bedeutenden Beträgen der Stadt à fonds perdu unterstützt werden soll. Es handelt sich um den Erweiterungsbau des Altersheims Stadtgarten und die Tiefgarage bei der Wohnpark Promenade AG.

Parkplätze und Plätze in Alterszentren werden sehr wertgeschätzt. Da die Projekte ohne Unterstützung der Stadt wahrscheinlich nicht realisiert werden könnten, wird in solchen Fällen der Forderung nach einem Beitrag der Stadt immer wieder einmal entsprochen. Zumal die Stadt damit ihre eigenen Tätigkeiten nur bedingt ausbaut. Bei solchen Investitionskostenbeiträgen liegt typischerweise ein Marktversagen vor oder der Staat spielt bereits eine bedeutende Rolle in diesem Markt.

Dennoch bieten in Frauenfeld private Unternehmungen bereits Altersheimplätze sowie öffentlich zugängliche Tiefgaragenplätze an - auch ohne Investitionskostenbeiträge. Gerade auf Märkten, in denen private Anbieter operieren, ziehen Investitionskostenbeiträge auch Nachteile mit sich:

- I. Investitionskostenbeiträge führen oft zu tiefen Preisen. Wenn die Preise durch Staatseingriffe tief gehalten werden, dann sind Unternehmungen zurückhaltend in diesen Markt einzusteigen, weil das Erwirtschaften von Gewinn erschwert ist. Tief gehaltene Preise sind also kontraproduktiv zur privatwirtschaftlichen Behebung eines Unterangebots. Paradoxerweise dient ja gerade das Unterangebot als Legitimierung der Investitionskostenbeiträge!
- II. Auch andere bestehende oder künftige Anbieter von öffentlich zugänglichen Parkplätzen könnten mit Berufung auf gleich lange Spiesse einen Beitrag der öffentlichen Hand verlangen. Dabei schwächen bisherige Investitionskostenbeiträge die Verhandlungsposition der Stadt in künftigen Verhandlungen.
- III. Es ist eine Herausforderung abzugrenzen, welches Projekt unterstützt werden soll.
- IV. Investitionskostenbeiträge verwenden Mittel aus der Bilanz der Stadt. Idealerweise ist der Beitrag genauso hoch, damit gerade deswegen das Unterangebot entschärft wird. Ist der Finanzierungsbeitrag höher als dieser Minimalbetrag, dann könnten private Mitnahmeeffekte

entstehen. Hierzu macht bei den beiden Projekten stutzig, dass die vorgesehenen Beiträge runde Zahlen sind.

- V. Die Bestimmung dieses minimalen Projektbeitrages ist schwierig und dabei ist eine sorgfältige Budgetierung dienlich. Hierbei merke ich an, dass das dafür zuständige Tiefbauamt den Gemeinderäten keine aussagekräftige und konkrete Investitionsrechnung zur geplanten Tiefgarage zustellte. Auch meine Versuche einer Investitionsrechnung hat das Tiefbauamt nicht substantiell korrigiert.

Ordnungspolitische Gründe legen also einen zurückhaltenden Umgang mit Investitionskostenbeiträgen nahe. Mein Eindruck ist, dass die Stadt Frauenfeld in den letzten Jahren zurückhaltend damit umgegangen ist. Auch diese beiden konkreten Projekte haben viele positive Aspekte. Ich stelle aber dem Stadtrat nachfolgende Fragen. Ziel dieser generellen Fragen ist, dass auch in Zukunft umsichtig und für alle Seiten nachvollziehbar mit Investitionskostenbeiträgen umgegangen wird. Und das insbesondere auf Märkten, in denen auch private Unternehmungen tätig sind.

1. *Welche Chancen und Gefahren sieht der Stadtrat bei Investitionskostenbeiträgen?*
2. *Aufgrund welcher Kriterien und Bedingungen werden Investitionskostenbeiträgen gewährt?*
3. *Wie kommt die genaue Beitragshöhe zustande?*
4. *In welchem Umfang erhält der Gemeinderat Einsicht in die Zahlen der zu unterstützenden Projekte?*

Ich bedanke mich beim Stadtrat für die Beantwortung meiner Fragen.

96

EINFACHE ANFRAGE BETREFFEND "KLEINWASSERKRAFTWERK MÜHLEWIESENKANAL - ROSSWEIHER" VON GEMEINDERAT PETER WILDBERGER

Die dritte Einfache Anfrage hat Gemeinderat Peter Wildberger eingereicht. Deren Text lautet wie folgt:

Vor kurzer Zeit wurde der Mühlewiesenkanal mit einer Renovation in eleganter und solider Art wieder instand gestellt und mit einer konstanten Wassermenge von mindestens 100 Litern pro Sekunde von der Zeughausbrücke her eingespeist. Beim Rossweiher endet der Kanal abrupt und das Wasser fällt unterirdisch in den rund 2 Meter tieferen Rossweiher.

Im Sinne der Legislatorschwerpunkte des Stadtrates mit Förderung von dezentralen Energieerzeugern wie Kleinwasserkraftwerken wäre es folgerichtig, hier ein Kleinwasserkraftwerk mit einer kleinen Turbine oder einem Wasserrad einzubauen, was wegen der konstanten Wasserführung relativ einfach und für die Stromerzeugungsanlage wohl "ab Stange" machbar wäre. Das gäbe dem Kanal als wertvolles Industriedenkmal einen zusätzlichen Sinn. Schliesslich baut man auch keine Eisenbahnlinie, ohne am Ende einen Bahnhof zu erstellen. Selbst die Skeptiker von

Anlagen in erneuerbarer Energie haben im Abstimmungskampf über die Beteiligung am Windpark in Bayern immer wieder betont, sie würden Investitionen in lokale Wasserkraftwerke begrüßen. Deshalb erscheint es für mich angezeigt, umgehend den Bau eines solchen Kleinwasserkraftwerks an die Hand zu nehmen.

Ich bitte den Stadtrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. *Teilt der Stadtrat meine Meinung, dass das Ende des Mühlewiesenkanals im jetzigen Zustand nicht befriedigt, da das Wasser unverrichteter Dinge in einer Röhre verschwindet. Könnte er den Bau eines Kleinwasserkraftwerkes an dieser Stelle befürworten?*
2. *Wie gross wäre die jährliche Stromproduktion und wie hoch die Kosten pro kWh?*
3. *Wie könnte die Finanzierung bewerkstelligt werden? Darlehen der Werkbetriebe anstelle der abgelehnten Beteiligung an der Swisspower Renewables AG?*
4. *Falls ein Kraftwerk nicht realisiert werden kann, wäre es wenigstens möglich, das Wasser oberirdisch zu führen und es mit einem kleinen Wasserfall in den Rossgumpen fließen zu lassen?*

Für die Beantwortung der Fragen danke ich dem Stadtrat im Voraus.

Die drei vorerwähnten Einfachen Anfragen werden dem Stadtrat zur Beantwortung überwiesen.

- - -

Gemeinderatspräsident Herbert Vetter: "Somit sind wir am Ende der heutigen Sitzung angelangt. Ich bedanke mich für Ihre Mitarbeit wie auch für den Blumenschmuck der Stadtgärtnerei. An dieser Stelle teile ich Ihnen mit, dass Sie als kleinen Gruss der Stadtgärtnerei die gelben 'Primelstöckli' mitnehmen können. Für den Ratsbetrieb erwarte ich Sie wieder am 20. März 2013 um 18.00 Uhr hier im Bürgersaal. Ich wünsche allen einen schönen (Fussball)-Abend. Die Sitzung ist geschlossen."

- - -

Schluss der Sitzung: 19.35 Uhr

* * *