



**Protokoll der 6. Sitzung des Gemeinderates Frauenfeld
vom Mittwoch, den 18. Januar 2012, 18.00 Uhr, Rathaus**

Vorsitz:	Gemeinderatspräsident Michael Lerch
Namensaufruf:	36 anwesende Mitglieder
Entschuldigt:	Gemeinderatsmitglieder Michael Krucker, Fredi Marty, Jürg Senn und Peter Wildberger
Mitanwesend:	5 Stadtratsmitglieder
Sekretär:	Jost Kuoni

TRAKTANDEN:

- 29 Mitteilungen
- 30 Protokolle der Sitzungen vom 9. November und 30. November 2011
- 31 Stadtbus Frauenfeld Linie 5, Juch; Zusatzkredit von 348'000 Franken für die Verlängerung des Versuchsbetriebes und für ein Mehrangebot
Eintreten, materielle Beratung, Beschlussfassung

Gemeinderatspräsident Michael Lerch: "Sehr geehrter Herr Stadtammann, Damen und Herren Stadträte, liebe Kolleginnen und Kollegen, das neue Jahr ist zwar bereits 18 Tage alt. Da sich der Rat aber heute zum ersten Mal trifft, möchte ich es nicht unterlassen, Ihnen allen sowie Ihren Familien ein gesundes, zufriedenes und erfolgreiches Jahr wünschen. Ich hoffe, dass Ihr Start gelungen ist.

In den ersten knappen drei Wochen hatten die Medien schon wieder viel zu berichten. Bedauerlicherweise waren diese Meldungen meist Negativschlagzeilen. Ich hoffe, dass bald wieder mehr Ruhe einkehrt und im weiteren Jahresverlauf wieder vermehrt positive Ereignisse eintreten, über welche auch ausführlich berichtet wird.

Ein positives Ereignis konnte in Frauenfeld in der Nacht vom Montag zum Dienstag gefeiert werden. Ich hoffe, dass Sie alle einen kurzweiligen und fröhlichen Bechtelistag verbringen konnten und sich inzwischen wieder gut erholt haben."

Nach erfolgtem Namensaufruf stellt der **Ratspräsident** fest, dass 36 Ratmitglieder anwesend sind. Der Rat ist somit gemäss Art. 30 des Geschäftsreglements beschlussfähig. Das absolute Mehr liegt bei 19.

Die Traktandenliste wurde rechtzeitig zugestellt. Es liegen diesbezüglich keine Änderungsanträge vor.

29

MITTEILUNGEN

29.1 *Ablauf fakultative Referenden*

Das fakultative Referendum betr. Erlass eines Reglements über den Fonds für erneuerbare Energien und Energieeffizienz der Stadt Frauenfeld (Energiefonds) ist am 27. Dezember 2011 unbenützt abgelaufen.

Das fakultative Referendum betreffend den Voranschlägen der Stadtverwaltung, der Werkbetriebe und des Alterszentrums Park für das Jahr 2012 ist am 16. Januar 2012 unbenützt abgelaufen.

29.2 *Neuer Zonenplan*

An den Plätzen der Ratsmitglieder liegt der neue Zonenplan mit Änderungen bis Juli 2011 auf.

29.3 Einfache Anfrage betreffend Preistransparenz für Einspeisung und Verkauf von Strom aus erneuerbaren Energiequellen

An der heutigen Sitzung hat Gemeinderat Christian Schmid eine Einfache Anfrage zur Preistransparenz für Einspeisung und Verkauf von Strom aus erneuerbaren Energiequellen eingereicht. Die Anfrage wird zur Beantwortung an den Stadtrat überwiesen. Zuhanden des Protokolls ist nachstehend der volle Wortlaut aufgeführt:

Die Werkbetriebe Frauenfeld entschädigen gemäss ihren Tarifangaben¹ Betreiber von erneuerbaren Stromproduktionsanlagen (exklusive KEV Anlagen), die nach dem 1.1. 2006 in Betrieb genommen wurden, aktuell wie folgt:

- 5,7 Rp./kWh Niedertarif bzw. 9,7 Rp./kWh Hochtarif (Tarif 1, Privathaushalte), abzüglich 8%. Zusätzlicher Aufwand und Kosten für Messung werden nach Aufwand verrechnet. *Fällt im günstigsten Fall für letzteres nichts an, erhalten die Produzenten zwischen 5,2 und 8,9 Rp./kWh für ihren eingespeisten Strom.*

Gleichzeitig verkaufen die Werkbetriebe via Axpo erneuerbaren Strom unter dem Label Naturstrom zu folgenden Preisen an ihre Frauenfelder Kunden:

- **Naturstrom blue** (100% Wasserkraft aus mittleren und grösseren Anlagen):
Tarif 1 (Privathaushalte): 5,7 Rp./kWh Niedertarif bzw. 9,7 Rp./kWh Hochtarif, *plus 2,25 Rp./kWh Zuschlag*. Die Differenz zur oben genannten Einspeisevergütung beträgt 2.75 bis 3.05 Rp./kWh, *was einer Marge von 34 bis 53% entspricht*.
- **Naturstrom azur** (80% Kleinwasserkraft, 18% Biomasse, 2% Solarenergie):
Tarif 1 (Privathaushalte): 5,7 Rp./kWh Niedertarif bzw. 9,7 Rp./kWh Hochtarif, *plus 9 Rp./kWh Zuschlag*. Die Differenz zur oben genannten Einspeisevergütung beträgt 9,5 bis 9,8 Rp./kWh, *was einer Marge von 110 bis 183% entspricht*.
- **Naturstrom sky** (50% Kleinwasserkraft, 30% Biomasse, 20% Solarenergie):
Tarif 1 (Privathaushalte): 5,7 Rp./kWh Niedertarif bzw. 9,7 Rp./kWh Hochtarif, *plus 27 Rp./kWh Zuschlag*. Die Differenz zur oben genannten Einspeisevergütung beträgt 27,5 bis 27,8 Rp./kWh, *was einer Marge von 312 bis 529% entspricht*.

¹ <http://www.werkbetriebe-frauenfeld.ch/documents/Weitere> Informationen Strom neu.pdf

Meine Fragen:

1. *Warum liegen die Verkaufspreise der Axpo-Naturstromprodukte so massiv über den Entschädigungen der Werkbetriebe Frauenfeld für die Einspeisung von erneuerbaren Energien?*
2. *Wie sieht die Kostenstruktur hinter den Naturstromprodukten der Axpo genau aus?*
3. *Weshalb entschädigen die Werkbetriebe die Produzenten nicht besser und vermarkten deren Strom selber zu attraktiveren Preisen als die Axpo?*

Besten Dank im Voraus für die Beantwortung der Fragen.

29.4 Volleyballturnier

Am Freitag, 23. März von 17.30 bis 19.00 Uhr spielen die Gemeinderäte beim traditionellen Volleyballturnier der Stadt in der Festhalle mit.

Die Stadtverwaltung sowie die Gemeinde- und Stadträte werden je zwei Teams à 6 sechs Spieler/Spielerinnen stellen. Anmeldungen nimmt Gemeinderat Jörg Schläpfer entgegen. Eine entsprechende Mitteilung liegt an den Plätzen der Ratsmitglieder auf.

30

PROTOKOLLE DER SITZUNGEN VOM 9. NOVEMBER UND 30. NOVEMBER 2011

Änderungsvorschläge für die Gemeinderatsprotokolle vom 9. und 30. November 2011 sind bis heute im Ratsbüro nicht eingetroffen. Somit gelten die beiden Protokolle als stillschweigend genehmigt und werden dem Verfasser herzlich verdankt.

31

STADTBUS FRAUENFELD LINIE 5, JUCH; ZUSATZKREDIT VON 348'000 FRANKEN FÜR DIE VERLÄNGERUNG DES VERSUCHSBETRIEBES UND FÜR EIN MEHRANGEBOT

Eintreten, materielle Beratung, Beschlussfassung

(Botschaft Nr. 8 des Stadtrates an den Gemeinderat vom 6. Dezember 2011)

Eintreten

Gemeinderatspräsident Michael Lerch: "Wie meine Vorgängerin lege auch ich Wert auf eine Trennung zwischen Eintreten und materieller Beratung. Dies führt je nach Geschäft aber zum Resultat, dass die einzelnen Sprecher ans Mikrofon gehen, um mitzuteilen, dass sie für Eintreten sind und anschliessend wieder Platz nehmen können. Dieses Verfahren lässt sich gestützt auf Art. 53 Abs. 4 unseres Geschäftsreglementes vereinfachen. Sofern es keine Wortmeldungen gibt, deute ich dies als stillschweigende Zustimmung zum Eintreten und wir können direkt zur materiellen Beratung schreiten.

Gibt es Wortmeldungen zum Eintreten? Dies scheint nicht der Fall zu sein. Eintreten ist somit unbestritten und stillschweigend genehmigt."

Materielle Beratung

Gemeinderat Peter Hausammann, Referent der Geschäftsprüfungskommission Finanzen und Administration: "Die GPK Finanzen und Administration beantragt einstimmig Ja zu den Anträgen 2 - das ist die Verlängerung um ein Jahr, 3 - das ist der Zusatzkredit für Aufstockung und Verlängerung sowie 4 - Berichterstattung, wobei es bei den Anträgen 2 und 3 je eine Enthaltung gab. Ebenfalls einstimmig wird Zustimmung zu Antrag 1 (Aufstockung um sieben Kurspaare) beantragt, allerdings ohne die konkrete Befristung '*im Dezember 2014*'.

Die Streichung des Datums der Befristung, eben '*im Dezember 2014*', ist nötig, weil sonst mit Antrag 1 auch schon über die Verlängerung des Versuchsbetriebs entschieden würde. Dies soll aber separat mit Antrag 2 erfolgen.

Die GPK hat darauf verzichtet, wegen dieser Details einen schriftlichen Antrag mit dem lachs-farbenen Papier vorzulegen. Ich hoffe, Sie haben dafür Verständnis, muss aber gleichzeitig ganz entschieden und vehement dem Gerücht entgegentreten, der Grund dafür sei die unmögliche Farbe des Papiers!

Dieses Ergebnis - das einstimmige Ja - kam nach einer längeren, zum Teil kontroversen Diskussion zustande.

Erstens wurde befürchtet, auch die neuen, reduzierten Schätzungen der Passagierzahlen für die nächsten Jahre würden nicht erreicht. Sichere Entwarnung konnte nicht gegeben werden. Es handelt sich in der Tat um 'Bauchzahlen' der Verwaltung. Schlechter als die Zahlen, die mit einer zwanzigseitigen Studie erhoben wurden und Grundlage der Botschaft vom Mai 2009 zum Versuchsbetrieb bildeten, die aus verschiedenen Gründen viel zu optimistisch waren und zur heutigen Ernüchterung führten, werden sie aber kaum sein. Damit zusammenhängend geriet zweitens der im Vergleich mit allen übrigen Linien - ausser vielleicht der Linie 4, die kostenmässig nicht so weit entfernt ist - tiefe Kostendeckungsgrad der Linie 5 in die Kritik. Moniert wurde drittens, dass eine blosser Angebotsverlängerung - das sind die sieben zusätzlichen Kurspaare zwischen 13.45 und 16.00 Uhr - nicht zu einer substantiellen Verbesserung führe. Eine solche setze viel mehr klare Anreize für die Busbenutzung und eine gewisse Verbindlichkeit voraus. Stichworte dazu sind 'Parkplatzbewirtschaftung' und 'Beiträge an das Bus-Abo durch die Arbeitgeber', wie das zum Beispiel im Kanton Zürich seit zehn Jahren erfolgreich praktiziert wird. Der, so muss ich sagen - kleine - gemeinsame Nenner blieb indessen, dass unermüdlich, konstant und gut bei den potentiellen Nutzern für den Stadtbus geworben wird und insbesondere bei den Arbeitgebern Überzeugungsarbeit geleistet werden muss. Der Stadtammann bekräftigte, dass er an jedem seiner jährlichen Unternehmensbesuche auf dieses Problem zu sprechen komme. Das ist nicht nur wichtig und nötig, sondern erfreulich, dass der Stadtammann dies tut und es ist auch klar, dass es mehr nützt, wenn der Stadtammann so etwas macht als irgendjemand. Aber trotzdem, auch die Stadtbusverwaltung muss in diesem Zusammenhang 'Gas geben' und nach meiner Meinung 'deutlich mehr Gas geben' und zwar die Verwaltung und nicht der Busfahrer!

Die Wende in dieser Diskussion der GPK bewirkte der Stadtammann mit drei Hauptargumenten. Erstens verwies er auf das grosse Entwicklungspotential im Juch - Stichworte: bewilligte Wohnüberbauung im 'Sulacker'; 'Serto AG' bereits visiert; 'Allmendcenter', das vor der Bau-

eingabe steht; 'Zaunteam', das kommen soll; Projekte auf der abgebrannten Turnfabrik; S-Bahn-Haltestelle, was allerdings Zukunftsmusik für 2018 ist; Ersatz Festhütte in 10 bis 15 Jahren und schliesslich Umnutzung des vom Militär genutzten Raumes in diesem Gebiet oder Zwischengebiet. Dieses Potential erfordere eine Erschliessung mit dem ÖV, mit dem Stadtbus. Er zitierte Unternehmer im Dienstleistungsbereich, die erklärten, ohne Busanbindung gehe nichts, weil sie sonst die erforderlichen Fachmitarbeiter nicht bekämen. Zweitens bezeichnete er die Diskussion über die Kostendeckungsgrade als etwas seltsam, weil dann konsequenterweise diese Frage auch bei verschiedenen Sport- und Freizeitanlagen mit zum Teil sehr tiefen Kostendeckungsgraden gestellt werden müssten - Stichworte: 'Sportplatz', 'Kunsteisbahn' - und die stellt ja niemand ernsthaft in Frage. Drittens brauche eine Stadt wie Frauenfeld mit bald 24'000 Einwohnern, die in den nächsten 10 bis 15 Jahren auf 27'000 bis 28'000 Einwohner anwachsen - und über dieses Ziel herrscht ja unter uns querbeet Einverständnis, weil eigentlich alle wollen, dass dies so passiert - ein Mindestangebot von Infrastruktur und eben auch an öffentlicher Verkehrserschliessung.

Die GPK schliesst sich dieser überzeugenden Argumentation an und ist damit eben für die als 'Vorwärtsstrategie' bezeichnete Variante und beantragt Ihnen Zustimmung zu allen Anträgen mit der eingangs erwähnten kleinen Präzisierung."

Gemeinderat Herbert Vetter: "Unsere Fraktion hat die vorliegende Botschaft eingehend beraten und ich kann es vorweg nehmen, dass wir der 'Vorwärtsstrategie' positiv gegenüber stehen.

Dass der Stadtrat - nach dem Vorliegen der Fakten beziehungsweise der nicht erreichten Passagierzahlen - nicht einfach abgewartet, sondern vorgängig reagiert hat, finden wir gut und wir unterstützen dieses Vorgehen.

Die aus den drei möglichen Varianten gewählte 'Vorwärtsstrategie' mit Fahrplanausbau und Verlängerung des Versuchsbetriebes ist aus unserer Sicht das richtige Vorgehen. Es wäre schade, den Versuchsbetrieb vorzeitig abubrechen, denn man darf nicht nur auf die heutigen Passagierzahlen schauen, sondern muss auch die zukünftige Entwicklung im Gebiet Frauenfeld Ost beachten. Wenn wir jetzt dem Zusatzkredit zustimmen, ist das ein Signal für die Zukunft. Ein gut ausgebautes Stadtbusangebot ist ein wichtiger Standortfaktor und gehört zu den Aufgaben der öffentlichen Hand. Gerade auch Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger schauen genau, wie der öffentliche Verkehr einer Stadt ausgebaut ist, bevor sie einen Entscheid über den zukünftigen Wohnsitz treffen. Und nicht zu vergessen, das Angebot schafft auch Nachfrage.

Wir hoffen, dass die aus unserer Sicht immer noch recht optimistischen Passagierzahlen erreicht werden und bitten alle potenziellen Stadtbuspassagiere, vom Angebot Gebrauch zu machen.

Wie eingangs erwähnt, wird unsere Fraktion den Anträgen zustimmen. Besten Dank."

Gemeinderat Matthias Hotz: "Ich spreche für die Fraktion FDP/SVP/EDU.

Diese Vorlage hat in unserer Fraktion zu einer regen und teils auch kontroversen Diskussion geführt. Unsere Fraktion hat auch das Vorgehen des Stadtrats einhellig begrüsst, dass er nun frühzeitig mit diesem Geschäft wieder an unseren Rat gelangt, sobald er festgestellt hat, dass der bewilligte Versuchsbetrieb nicht die prognostizierten Zahlen erreicht. Der Stadtrat legt nun drei Optionen für das weitere Vorgehen auf den Tisch und empfiehlt die werbewirksam umschriebene Variante 'Vorwärtsstrategie'. Diese soll, wir haben es gehört, einen Ausbau des Fahrplans am Nachmittag und eine Verlängerung des Versuchsbetriebs beinhalten, also zwei an und für sich voneinander unabhängige zusätzliche Elemente.

Es gab bei uns kritische Stimmen grundsätzlich zu diesem Versuchsbetrieb, der allenfalls zu früh eingeführt worden sei. Ebenso wurde von den einen das nun vorgeschlagene Mehrangebot am Nachmittag und von den anderen die Verlängerung des Versuchsbetriebs kritisiert. Es ist offensichtlich, dass man sich mit diesem Projekt nun in einem Dilemma befindet.

Der Stadtrat begründet seine Vorwärtsstrategie vor allem - wir haben es bereits gehört - mit dem grossen Entwicklungspotential in diesem Gebiet. Genannt werden und wurden heute schon das 'Allmendcenter', eine Wohnüberbauung 'Sulacker', ein Projekt auf dem Areal der abgebrannten Turnfabrik, die neu ansässigen Unternehmen 'Serto AG' und 'Zaunteam' und vor allem - und das erscheint unserer Fraktion wichtig - die angestrebte S-Bahn-Haltestelle. Die zentrale Frage ist aber, wann diese genannten Projekte verwirklicht und ob sie sich tatsächlich noch auf den Versuchsbetrieb auswirken werden. Vor allem der S-Bahn-Haltestelle kommt nach Meinung unserer Fraktion eine sehr zentrale Bedeutung zu. Mit der Weiterführung des Versuchsbetriebs des Stadtbusses wird erhofft, auch optimale Voraussetzungen für diese S-Bahn-Haltestelle zu schaffen. Allein dafür würde sich ein gewisser Tribut lohnen.

Zu Diskussionen Anlass gegeben hat in unserer Fraktion auch der Kostendeckungsgrad und die Passagierzahlen. Die in der Botschaft nun neu genannten Prognosen bei den Passagierzahlen wurden auch in unserer Fraktion mit 'Kaffeersatzlesen' verglichen, weil diese Zahlen auf reinen Schätzungen aus dem Bauch basieren und auf keinen harten Fakten. Und es wurde in unserer Fraktion ein besserer Kostendeckungsgrad gefordert. Es stellt sich die Grundsatzfrage, was diese Stadtbuslinie unserer Stadt wert sein soll bzw. was wir dafür bezahlen wollen. Und klar sollte man wenn schon, auch Werbung dafür machen, wie dies auch bereits gesagt wurde. Auf jeden Fall kann es nach Meinung unserer Fraktion aber nicht sein, dass den dortigen Arbeitgebern und Unternehmern Auflagen bezüglich Benutzung des Stadtbusses gemacht werden, wie dies offenbar den Vorstellungen von eher linken Ratskollegen zu entspiessen scheint. Dies wäre der falsche Ansatz, und solche Auflagen würden im Gegenteil das Entwicklungspotential vielmehr wieder in Frage stellen. Eine ganz andere Optimierungsmöglichkeit wäre eine bessere Koordination mit den Postautolinien in diesem Gebiet.

Und wo liegt die Schwelle für einen Versuchsabbruch? Wenn unsere Fraktion nun zähneknirschend Ja zu dieser Vorwärtsstrategie sagt, so sollten aber auch klare Schwellenwerte genannt werden, damit dann am Ende des Versuchsbetriebs klar entschieden werden kann, ob die Linie eingestellt oder weitergeführt werden soll. Nach Meinung unserer Fraktion müsste am Ende dieses erweiterten Versuchsbetriebs ein passabler Kostendeckungsgrad erreicht sein und die definitive Zusage für die S-Bahnstation vorliegen. Die Leidensgeschichte dieser Linie 5

soll dann, falls nicht solche besseren Aussichten bestehen, nicht einfach endlos fortgesetzt werden.

Unsere Fraktion hat mit diesen Vorzeichen schliesslich allen Anträgen trotz Gegenstimmen mehrheitlich zugestimmt. Besten Dank."

Gemeinderat Christoph Regli: "Ich spreche im Namen der CVP/EVP-Fraktion zur Botschaft Nr. 8 betreffend die Verlängerung des Versuchsbetriebs und ein Mehrangebot für die Stadtbuslinie 5.

Wir stehen hinter der 'Vorwärtsstrategie'. Wir stehen dieser sehr positiv gegenüber. Es ist uns aber wichtig, dass im Versuch der Linie 5 geeignete Massnahmen zur Steigerung der Fahrgastzahlen gesucht und entsprechende Anpassungen vorgenommen werden. Wir erachten es als sehr schade, dass dies nicht bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember gemacht wurde. Dieser Teil des Geschäfts wäre sicher in der alleinigen Kompetenz des Stadtrates gewesen, wie es auch in der alten Botschaft vorgesehen war.

Wir sind für die zusätzlichen Kurse, auch wenn dank ihnen nur diejenige Passagierzahl erreicht werden soll, die eigentlich mit den bestehenden Kursen hätten erreicht werden müssen. Der Deckungsgrad lässt grüssen, geht es doch um eine Erhöhung des Angebots um etwa einen Drittel. Die geringe Passagierzahl ist schon sehr frustrierend, nicht nur weil für viel Geld eine Studie in Auftrag gegeben wurde, deren Ergebnisse - und dies ist mehr als ernüchternd - nur im ersten Jahr einen Niederschlag in der Wirklichkeit fanden.

Im Gegensatz zu der erwarteten Steigerung um 8'000 Fahrten im zweiten Jahr gab es eine Reduktion um 2'000. Wenn der Fahrplan den Mitarbeitenden in den Betrieben im Juch nicht in beiden Fahrtrichtungen das Zurücklegen des Arbeitswegs erlaubt, ist er halt schon nicht gerade optimal festgelegt. Somit ist eine Ausdehnung im Rahmen des Versuchs sicher sinnvoll. Schade einfach, dass dies nicht im Vorhinein herausgefunden werden konnte. Eine Studie, die tatsächlich verpatzt gewesen ist.

Das Argument 'zu optimistisch' bei der Fehlersuche ist wahrscheinlich das Zutreffendste. An diesem Argument können wir auch nichts ändern, höchstens darüber schimpfen. Doch die anderen Aspekte müssen wir uns zu Herzen nehmen - die Schicht- und die Anschlussproblematik. Die Anschlussproblematik scheint mit den zusätzlichen Kursen befriedigt zu werden. Hoffentlich sind auch die Beurteilungen der 'Botschafter' respektive Sprachrohre, die nun in den Firmen vorhanden sind, genügend angehört worden. Dieses Mal ist eine Prognose auch viel billiger, nämlich durch 'Bauchgefühl' entstanden.

Hoffen wir, dass die Abweichung dadurch nicht grösser wird. 'Hoffen' ist sicher auch das passende Wort, indem in verschiedenen Punkten der Botschaft 'das Prinzip Hoffnung' weiterhin sehr stark im Vordergrund steht. Bauchprognose statt Studie gibt wenigstens eine Einsparung, um sehr viele Busbillette zu entschädigen.

Wieso sind wir nun aber gegen eine Verlängerung des Versuchsbetriebs. Man spricht von vermutlich wieder einer Steigerung im zweiten Jahr, rein statistisch gesehen. Auf Seite 2, unten, der Botschaft ersehen wir die 2009 getroffenen Massnahmen. Sie hatten offensichtlich Erfolg, konnte doch im ersten Jahr die erwartete Passagierzahl sogar ein wenig übertrof-

fen werden. Für uns ist es verständlich, dass gerade wegen diesen Massnahmen im zweiten Jahr die erwartete und erhoffte Steigerung nicht kam. Die grundsätzlich zum Umsteigen bereiten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Juch haben den Umstieg vorgenommen, dank der Werbung und zum Beweisen, dass es die Linie 5 braucht. Entsprechend war eine Steigerung im Folgejahr schwierig, ja kaum möglich.

Wir sind überzeugt, dass dieses Mal der gleiche Effekt eintreten wird, da wiederum Werbung, Gespräche und weitere Anstrengungen vorgesehen sind.

Zum zweiten Punkt, vermutlich keine Steigerung im zweiten Jahr: Die Bauten wurden bereits durch den GPK-Sprecher aufgezählt. Wir freuen uns sehr über die Bautätigkeit dank Ansiedlungen. Realisiert werden diese Bauten aber erst nach 2014, also nach der gewünschten Versuchsverlängerung. Somit nützt sie unseres Erachtens nichts. Dass die in diesem März im Gemeinderat zu diskutierende Langfeldstrasse bereits als Argument verwendet wird, hat uns nicht nur überrascht, sondern in dieser selbstverständlichen und sicheren Art auch gestört.

Wie soll den jetzt unseres Erachtens vorgegangen werden? Wir wünschen uns im Frühling 2013 eine gute und schnelle Auswertung der Daten betreffend April 2012 bis März 2013. Der Deckungsgrad wird auch dann nicht gut sein, voraussichtlich auch im mittelfristigen Horizont nicht gut werden. Dazu müssen wir uns jetzt aber auch nicht äussern. Wir können dann besser beurteilen, welches die beste Lösung sein wird - ein Abbruch oder eine Versuchsverlängerung um drei Jahre oder eine definitive Einführung trotz schlechtem Deckungsgrad, zum Beispiel weil eine Stadt wie Frauenfeld einfach grundsätzlich mit dem Stadtbus vernünftig erschlossen sein muss.

Letztlich wird dies auch mit der Frage verbunden sein, wieviel uns dies Wert ist. Derzeit schliessen wir, das heisst unsere Fraktion, keine der drei Varianten aus. Die Anwohner und Anwohnerinnen sowie die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des betroffenen Gebiets haben es vermutlich am ehesten in der Hand, uns von der ersten Variante abzubringen, damit nicht wie 1995 entschieden werden muss. Doch sie selber müssen auch zur Linie 5 stehen. Möglicherweise gilt dies auch für die Firmenleitungen, die das Angebot des öffentlichen Verkehrs zu ihrer Firma zwar schätzen, möglicherweise aber noch zu wenig motivierend wirken, auch monetär, zum Beispiel mittels Parkplatzbewirtschaftung, Beiträgen an Stadtbusabos etc. Ich rede nicht von Auflagen, sondern von Überzeugungen. Wir sind in beiden Fällen der Meinung, dass dies mit einer kürzeren Frist besser klappen wird.

Einleitend habe ich von der Anschlussproblematik gesprochen. Diese sollte unseres Erachtens ernster genommen werden. Natürlich kostet der Chauffeur gleich viel, wenn er eine Stunde beschäftigt ist, unabhängig davon, ob er zwei oder drei Mal die Runde fährt. Wenn er aber dafür die Anschlüsse verbessert würde, dann muss uns der fehlende Minderaufwand beim Chauffeur allenfalls egal sein. Sinkender Treibstoffverbrauch, weniger Ausstösse und geringeres Verkehrsaufkommen sind positive Nebeneffekte.

Liebe Gemeinderatskolleginnen und -kollegen, im Namen der CVP/EVP-Fraktion bitte ich Sie deshalb, den ersten Antrag - den Fahrplanausbau - anzunehmen, den zweiten Antrag der Botschaft abzulehnen sowie den Anträgen drei und vier in logisch angepasster Form zuzustimmen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit."

Gemeinderat Heinrich Christ: "Ich spreche im Namen der Fraktion CH/Grüne/GLP.

Die Verlängerung und der Ausbau des Versuchsbetriebs erklärt sich nicht von selbst. Bislang verfehlt die Linie 5 die prognostizierten Ziele, und der Versuch ist grundsätzlich als gescheitert zu betrachten. Die Linie 5 weist - wenn auch nicht meilenweit abgeschlagen - den schlechtesten Kostendeckungsgrad aller Stadtbuslinien auf.

Heisst das nun, die Linie 5 ist gestorben? *Nein*. CH/Grüne/GLP unterstützen den Stadtrat in seiner Vorwärtsstrategie.

Erstens erscheint uns die Schliessung der Angebotslücke am Nachmittag sinnvoll. Grundsätzlich zeigt die Erfahrung, dass öffentliche Verkehrsmittel desto attraktiver werden, je regelmässiger sie verkehren. Eine Buslinie, die nicht häufig genug oder nicht regelmässig verkehrt, funktioniert nicht. Nur mit einem guten Angebot können wir Leidensgeschichten, wie sie vorhin genannt wurden, vermeiden.

Zweitens finden sich auch Gründe für die Verlängerung des Versuchsbetriebs, die gleichzeitig - dies in Klammer - teilweise aber auch schon für einen langfristigen Dauerbetrieb sprechen. Hier gebe ich ein Stück weit Gemeinderat Christoph Regli recht.

Die Entwicklung im betreffenden Gebiet führt mittelfristig zu mehr Passagieren. Gleichzeitig ist eine seriöse Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unverzichtbare *Grundlage* für eine wertschöpfungsintensive und nachhaltige Entwicklung. In dieser Sache beglückwünschen wir den Stadtrat für seine planerische Weitsicht!

Nicht zuletzt ist an die rund 200 Passagiere pro Arbeitstag zu denken, die die Linie 5 heute bereits nutzen. Sie sind erst ein bescheidener Anfang, zeigen aber, dass ein Grundbedürfnis besteht. Diese Passagiere verfrüht auf die Strasse zu stellen, würde nicht nur unnötigen Mehrverkehr produzieren, sondern auch ein völlig falsches Zeichen setzen: Hinter den ÖV-Pionieren auf der Linie 5 stehen künftige Nutzer und *potentiell* Umsteigewillige, die sich allenfalls überlegen, auf das Auto zu verzichten.

Ein verfrühter Abbruch des Betriebs wäre aber auch im Hinblick auf die laufenden Planungen für das neue Stadtbuskonzept unschön. Idealerweise sollte ein künftiger Busbetrieb nicht bei Null anfangen, sondern auf einer bestehenden Nachfrage aufbauen können. Ganz allgemein - dies als weitere Klammer - sind wir gespannt auf die Ergebnisse der laufenden Untersuchungen zum Stadtbus. Die Neuorganisation und Verbesserung des ganzen Systems verdient hohe Priorität. Planung und Umsetzung des neuen Stadtbussystems sollten ohne Verzögerungen in Angriff genommen werden!

Leider ist es so, dass sich eine Buslinie nicht von einem Jahr aufs andere etabliert. Das Umsteigen vom Individual- auf den ressourcenschonenden öffentlichen Verkehr ist ein langsamer und zäher Prozess. Wie der Stadtrat in seiner Botschaft ausführt, braucht es ein 'Anschubangebot' - es müssen Anreize gesetzt und innere und äussere Widerstände ausgeräumt werden. Von kurzfristigen Misserfolgen dürfen wir uns dabei nicht abschrecken lassen. '*Man muss einem Hindernis Geduld, Beharrlichkeit und eine sanfte Stimme entgegenstellen*', hat der berühmte Aufklärer und spätere amerikanische Präsident Thomas Jefferson einmal gesagt hat. Das passt auch zu dieser Situation.

Was hat es nun mit der 'sanften Stimme' auf sich? Sie richtet sich grundsätzlich an uns alle. Wie soll ich persönlich meine Mobilität wahrnehmen? Sie darf aber auch an juristische Personen gerichtet werden. In diesem Sinn fordern wir den Stadtrat, wie schon genannt, dazu auf, weiterhin mit 'sanfter', aber 'fester Stimme' auf die Firmen im Einzugsgebiet der Linie 5 einzuwirken. Die Anlieger sollen das ihre dazu beitragen, die Buslinie 5 bekannt und beliebt zu machen.

Geduld, Beharrlichkeit und eine *sanfte Stimme* - für uns geht es bei diesem Versuchsbetrieb weniger um einen Versuch, denn um einen *strategischen* Entscheid für einen Stadtbus, der *das ganze Stadtgebiet erschliesst!* Die Fraktion CH/Grüne/GLP empfehlen Ihnen, alle vier Anträge anzunehmen."

Gemeinderat Robert Zahnd: "Dem Antrag 1 werde ich zustimmen, Antrag 2 aber ablehnen.

Dass man mit den neuen Kurspaaren noch verschiedene Gruppen abholen will, leuchtet ein. Dass man aber ein Jahr länger braucht, um zu sehen, ob diese Kurse erfolgreich sind, glaube ich nicht. Man will hier die Leute der Industrie abholen, die bis jetzt wegen den verschiedenen Arbeitszeiten keine Möglichkeit hatten, mit dem Bus zu fahren. Ob diese Leute nun wirklich auf den Bus umsteigen, sieht man auch ohne Verlängerung.

Auch bis zum Dezember 2014 bleiben noch viele Bauprojekte, wie zum Beispiel die neue Haltestelle der SBB offen. Realisiert sind somit die allerwenigsten Projekte. Es ist also höchst fraglich, ob man mit einer Verlängerung eine bessere Auslastung erreicht. Ich bin aber der Meinung, dass man diesen Versuchsbetrieb zu früh eingeführt hat und jetzt die Entscheidung einfach vertagen will!"

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen aus dem Rat zu verzeichnen sind, erteilt der **Ratspräsident** dem Stadtammann das Wort.

Stadtammann Carlo Parolari: "Herr Präsident, meine Damen und Herren Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, Sie gestatten mir, dass ich zum Antrag der CVP/EVP-Fraktion und auch zum Materiellen in einem Votum spreche. Ich bitte Sie im Namen des Stadtrats, den Antrag der CVP/EVP-Fraktion abzulehnen.

Zu den Argumenten: Es ist Ihnen auch bekannt, dass die Akzeptanz für eine neue Linie Zeit benötigt. Man spricht in Fachkreisen von mindestens drei Jahren, bis ein neues Angebot akzeptiert wird. Das können wir auch beim Stadtbus Frauenfeld anhand der Erfahrungszahlen klar nachweisen. Das gilt für neue Angebote, aber auch für Angebotsänderungen, die sicher ein bis zwei Jahre benötigen, bis die Leute diese intus und akzeptiert haben.

Mit den Erweiterungen, die wir Ihnen heute beantragen, geht es darum, einen durchgehenden Zwanzigminutentakt zwischen 11.30 Uhr und 18.30 Uhr einzuführen. Dies braucht Zeit. Ich könnte Ihnen die Zahlen der Linie 4 auch offenlegen, die klar aufzeigen, wie die Entwicklung der Passagierzahlen kontinuierlich über die Jahre verläuft, auch bei Änderungen.

Für mich ist das wichtigste Argument gegen den Antrag aber der ausserordentlich kurze Beurteilungsspielraum. Aus Sicht des Stadtrates würde dieser dann zu kurz ausfallen. Ich möchte dies erläutern. Wenn wir ohne Verlängerung einfach den ursprünglichen Versuchsbetrieb durchziehen, müsste auf den Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2013 die Umsetzung erfolgt sein. Dies bedeutet, dass im Juni 2013 die Volksabstimmung zu erfolgen hätte. Zurückgerechnet würde dies wiederum bedeuten, dass der Gemeinderat in etwa anfangs April 2013 über dieses Geschäft entscheiden müsste. Die GPK müsste sich vorher auch noch damit beschäftigen. Der Stadtrat müsste, weil er immer eine Grundsatzdiskussion sowie eine erste und zweite Lesung zu einer Botschaft durchführt, Mitte Februar 2013 entscheiden und die Botschaft erarbeitet haben, damit er Ihnen diese rechtzeitig zustellen könnte.

Wir haben gesagt, dass wir etwa 40 Tage für die Umstellung benötigen, wenn Sie heute Ja zu unseren Anträgen sagen. Wir können die Umsetzung somit auf 1. März 2012 bewerkstelligen. Sie sehen, dann verfügen wir nicht einmal über einen Beurteilungsspielraum von einem Jahr. Selbst wenn wir irgendwo noch einen Monat bei meiner Zusammenstellung herauspressen könnten, kämen wir nur auf neun oder zehn Monate Beurteilungsspielraum, ob dieses zusätzliche Angebot akzeptiert wird oder nicht. Das ist aus unserer fachlichen Sicht einfach schlichtweg zu kurz.

Noch zum Deckungsgrad, der von Gemeinderat Matthias Hotz für die Fraktion FDP/SVP/EDU angesprochen wurde. Ich möchte Sie daran erinnern, dass in diesem Gebiet schon einmal ein Versuchsbetrieb während Jahren existiert hat. Seinerzeit hatten wir einen Deckungsgrad zwischen 10 bis maximal 12%. Nach einer gewissen Steigerung wurde diese Stadtbuslinie bei 12% Deckungsgrad eingestellt. Heute weisen wir bei der aktuellen Linie 5 einen Deckungsgrad von 24% auf, also deutlich mehr bzw. doppelt so viel, als es beim ersten Versuch der Fall war. Wenn unsere Prognosen eintreffen, kommen wir in etwa auf einen Deckungsgrad von 30%. Dann sind wir ziemlich genau so hoch wie bei der Stadtbuslinie 4, Huben. Wir sind also nicht meilenweit von den Deckungsgraden der anderen Linien entfernt.

Die Linie 5 wird sich entwickeln, davon ist der Stadtrat überzeugt. Sie wird sich aber anders entwickeln - das haben wir jetzt auch zur Kenntnis nehmen müssen -, wie eine Linie in einem Wohngebiet. Wir erschliessen dort unten ein Industrie- und Gewerbegebiet und dieses entwickelt sich offensichtlich wesentlich anders, als dies in einem Wohngebiet der Fall ist. Die Entwicklung in diesem Quartier wird aber kommen. Ich zähle nicht alle möglichen Projekte auf, die anstehen. Es gibt noch zwei zusätzliche Punkte. Wir haben noch eine Neuanfrage für einen sehr interessanten Betrieb, der möglicherweise zwischen 60 bis 160 Arbeitsplätze bringen wird. Und es wurde von Gemeinderat Matthias Hotz gesagt, dass ganz wesentlich und ausschlaggebend die S-Bahnstation ist, die, so hoffen wir im Stadtrat, auf den Fahrplanwechsel 2018 kommen wird.

Ich kann Ihnen auch sagen, dass die entsprechenden Entscheide wesentlich vorher gefällt und die Weichen gestellt werden müssen. Wir haben dies überall deponiert bzw. im kantonalen und in unserem Richtplan miteinbezogen. Wir rechnen damit, dass spätestens im Jahr

2014 klar ist, ob diese S-Bahnstation kommen wird oder nicht. Sie muss dann bis 2018 gebaut bzw. finanziert werden. Das wird sich also demnächst auch entscheiden.

Den leisen oder latenten Vorwurf der CVP/EVP-Fraktion, wir hätten zu spät reagiert oder dies in der Kompetenz des Stadtrates erledigen können, kann ich so nicht stehen lassen. Sie müssen sich vergegenwärtigen, dass der Versuchsbetrieb am 4. Dezember 2009 gestartet ist und wir nach einem Jahr im Dezember 2010 mit 2'000 Passagieren über den Sollzahlen lagen. Anfangs 2011 haben wir dann gemerkt, dass die Entwicklung nicht so fortschreitet, wie wir es prognostiziert haben. Wir haben nach einem halben Jahr sofort die ÖV-Kommission und am 17. August 2011 die GPK informiert. Der Gemeinderat hat am 6. Dezember die Botschaft auf dem Tisch gehabt. Wir haben also vor Ablauf des zweiten Betriebsjahres reagiert. Und dass Sie als Gemeinderat dafür zuständig sind, ist ebenso klar. Wir als Stadtrat können nicht Angebotserweiterungen beschliessen. Wir können allenfalls Haltestellen verschieben oder einzelne Haltestellen aufheben, aber sicherlich nicht zusätzliche Kurspaare von uns aus bewilligen.

Es wurde gesagt, dass diese S-Bahnhaltestelle von eminenter Bedeutung ist. Ich habe Ihnen dargelegt, dass wir den diesbezüglichen Entscheid auch vom Bund 2013, spätestens aber 2014 erwarten. Dies betrifft nicht nur den Kanton, sondern da muss auch noch der Bund dazu Ja sagen.

Als Argument wurde weiter ins Feld geführt, dass man allenfalls für eine bessere Koordination mit der PostAuto AG in diesem Gebiet schauen soll. Dazu kann ich Ihnen Folgendes sagen, wie ich es bereits auch in der GPK schon getan habe, dass wir aktuell daran sind, dieses Buskonzept zu überprüfen. Die ersten Besprechungen haben stattgefunden. Diese Resultate werden im Frühsommer oder Sommer dem Stadtrat vorliegen und Ihnen dann selbstverständlich nach der Sommerpause ebenfalls kommuniziert. In diesem Zusammenhang überprüfen wir das gesamte Liniennetz bzw. ob die Busse am richtigen Ort verkehren. Zudem ist die S-Bahnstation mitzuprüfen, und es ist insbesondere auch eine Kombination zwischen Postauto und Stadtbus zu prüfen. Salopp gesagt heisst dies, dass der Stadtbus auf Stadtgebiet als Stadtbus und falls er allenfalls über die Gemeindegrenze hinausgeht als Postauto fährt, beispielsweise in Richtung Erzenholz, Gerlikon oder eben auch in Richtung Osten. Dies alles wird im Detail überprüft.

Noch eine Richtigstellung: Es wurde mehrfach gesagt, unsere Zahlen und Prognosen seien aus dem Bauch heraus festgelegt. Das stimmt absolut. Ich möchte aber richtigstellen, dass hier nicht mein Bauch massgebend war, sondern derjenige von Roland Büchi, auch wenn die betreffenden Zahlen vielleicht etwas optimistisch ausgefallen sind.

Zu guter Letzt zum Argument des GPK-Sprechers, man solle mehr Gas bei der Werbung geben. Dies werden wir auf alle Fälle tun. Ob wir das mit 'sanfter und fester Stimme' tun werden, wie dies Gemeinderat Heinrich Christ gesagt hat, weiss ich noch nicht. Ich bin an sich dafür bekannt, dass ich Klartext rede. Das werde ich auch diesen Firmen gegenüber tun und zwar Klartext in dem Sinne, falls die Zahlen nicht besser werden, wird der Gemeinderat und allenfalls das Volk darüber entscheiden, ob der Daumen hoch oder runter geht. Das müssen die betreffenden Firmen und Personen wissen, und das müssten sie eigentlich auch bisher schon wissen. Aber das werden wir in dieser Klarheit und Deutlichkeit nochmals kommunizieren, wenn Sie heute unseren Anträgen zustimmen.

Ich bitte Sie zusammenfassend, den Antrag der Fraktion CVP/EVP abzulehnen und den Anträgen des Stadtrates zuzustimmen. Besten Dank."

Seitens des Rates liegen keine Wortmeldungen mehr vor, sodass der **Ratspräsident** zur Abstimmung der vier Anträge auf Seite 8 der stadträtlichen Botschaft Nr. 8 vom 6. Dezember 2011 übergeht.

Abstimmungen

Antrag 1: Antrag 1 wird mit 34 Ja-Stimmen, bei 2 Enthaltungen, angenommen.

Antrag 2: Auf den Antrag 2 entfallen 22 Ja- und 13 Nein-Stimmen sowie 1 Enthaltung.

Antrag 3: Dieser Antrag wird mit 22 Ja-Stimmen gegen 9 Nein-Stimmen, bei 5 Enthaltungen, angenommen.

Antrag 4: Dem Antrag 4 wird einstimmig mit 36 Ja-Stimmen zugestimmt.

Der Gemeinderat **beschliesst:**

1. Der Versuchsbetrieb der Stadtbuslinie 5, Juch, wird um sieben Kurspaare mit Beginn 1. März 2012, aufgestockt. Dieses Angebot gilt bis zum Ende des Versuchsbetriebes.
2. Der Versuchsbetrieb der Stadtbuslinie 5, Juch, wird um ein Jahr, bis Dezember 2014 verlängert.
3. Der benötigte Zusatzkredit von 348'000 Franken für die Verlängerung des Versuchsbetriebes und für das Mehrangebot von sieben Kurspaaren wird bewilligt.
4. Der Stadtrat wird dem Gemeinderat spätestens Ende 2013 einen Bericht über das weitere Vorgehen unterbreiten.

Gemeinderatspräsident Michael Lerch: "Somit haben wir die heutige Tagsordnung durchberaten. Nach einer fünfminütigen Pause findet in diesem Saal eine nicht öffentliche Orientierung über die notwendige Strukturreform der PK Frauenfeld aufgrund von Gesetzesänderungen sowie der Möglichkeit der Zusammenarbeit mit anderen Pensionskassen statt. Die nächste Sitzung ist, sofern Traktanden vorhanden, für den 24. Februar 2012 um 18 Uhr geplant.

Mein Dank geht an die Stadtgärtnerei für den einmal mehr sehr einladend geschmückten Ratssaal. Die Sitzung ist geschlossen."

- - -

Schluss der Sitzung: 19.00 Uhr

* * *

