



**Protokoll der 24. Sitzung des Gemeinderates Frauenfeld
vom Mittwoch, 2. Oktober 2013, 18:00 Uhr im Rathaus**

- Vorsitz:** Gemeinderatspräsident Christoph Regli
- Namensaufruf:** 36 anwesende Mitglieder
- Entschuldigt:** Gemeinderatsmitglieder Peter Hausammann, Matthias Hotz, Monika Landert und Ernst Rüsi
- Mitanwesend:** 5 Stadtratsmitglieder (Stadtrat Urs Müller ab 18.10 Uhr)
- Gemeinderatssekretär:** Jost Kuoni

Traktanden

- 131 Mitteilungen
- 132 Protokoll der Sitzung vom 21. August 2013
- 133 Ersatzwahl eines Mitglieds der GPK Finanzen und Administration für den Rest der Legislaturperiode 2011/2015
(Nachfolge von Bruno Diethelm, Fraktion FDP/SVP/EDU)
- 134 Totalrevision des "Reglements über die Abfallbewirtschaftung" vom 17. Januar 1996 und Anpassung der Recycling-Gebühren vom 18. Dezember 2001
Redaktionelle Beratung, Schlussabstimmung
- 135 Umsetzung Stadtbuskonzept Frauenfeld 2014, definitive Einführung der Stadtbuslinie 5 sowie Optimierung Abend- und Sonntagangebote
Eintreten, materielle Beratung, Beschlussfassung

Gemeinderatspräsident Christoph Regli: "Sehr geehrter Herr Stadtmann, Damen und Herren Stadträte, geschätzte Kolleginnen und Kollegen.

Ich begrüsse Sie alle herzlich zu unserer heutigen Gemeinderatssitzung. Vorweg, liebe Kolleginnen und Kollegen des Gemeinderates, wieder einige an mich herangetragene good News: Dinge, die in aller Selbstverständlichkeit geschehen - aber eigentlich ein spezielles Lob verdienen würden.

- Erfreuliches zum Stadtbus: Als Selten-Stadtbusfahrer habe ich mich beim letzten Einsteigen über die freundliche Begrüssung im Bus gefreut - notabene ohne dass ich erkannt wurde. Übrigens wurden Fahrdienstmitarbeitende des Stadtbusses Frauenfeld von Pro Velo Thurgau zu einem Sicherheitskurs eingeladen. Chauffeure und Velofahrende nahmen dabei die Perspektive anderer Verkehrspartner ein und profitierten davon gleichermaßen und man hat festgestellt, 'dass es am Besten mit gegenseitiger Rücksichtnahme funktioniert'.
- Die Werkbetriebe Frauenfeld ermuntern die Energiekunden mit dem modernen Web-Portal und dem Maskottchen 'Leuli' zum Energiesparen. Das finde ich lässig. Mit frischen Ideen, zahlreichen Energiespar-Tipps, Energie-Quiz und der Belohnung von energiebewusstem Verhalten werden neue Wege beschritten - abseits von Mahnfinger und Bestrafungen. Vielmehr geht es darum, das Bewusstsein für Energie und den Sinn im sparsamen Umgang mit Strom und Erdgas zu schärfen.
- Im Zusammenhang mit der Erstellung des neuen Alterskonzepts ist die Bevölkerung eingeladen, ihre Meinung kund zu tun. Das neue Alterskonzept steht inklusive Fragenbogen auf unserer Homepage zum Download bereit.
 - 2 x lobenswert: einerseits das neue Konzept und andererseits die Mitsprachemöglichkeit der Bevölkerung.
- Und abschliessend etwas, worüber wir uns auch freuen dürfen, wenn nicht kurzfristig Einfluss genommen werden kann. Die Studie einer Schweizer Grossbank zeigt betreffend Rahmenbedingungen / Standortqualität eine geringe Verschlechterung für den Thurgau. Dennoch sind wir über dem Schweizer Mittel - verschiedene Faktoren sind berücksichtigt: Steuerbelastung, Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften, verkehrstechnische Erreichbarkeit.

Heute werden wir vorerst das Thema Abfallbewirtschaftung abschliessen und anschliessend die Stadtbusvorlage diskutieren, samt Beschlussfassung, bevor wir dann nach einer kurzen Erfrischungspause mit Getränken aus erster Hand über das neue Alterskonzept informiert werden."

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

Den Ratsmitgliedern wurde die Traktandenliste rechtzeitig zugestellt. Seitens des Rates liegen dazu keine Bemerkungen vor und somit gilt die heutige Tagesordnung als stillschweigend genehmigt.

131

MITTEILUNGEN**131.1 Rücktritt von Gemeinderat Urs Herzog**

Mit Schreiben vom 18. September 2013 hat Gemeinderat Urs Herzog, FDP, seinen Rücktritt aus dem Rat per 31. Dezember 2013 bekannt gegeben. Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 280 vom 1. Oktober 2013 das Ersatzwahlverfahren eingeleitet. Die verdiente Würdigung wird an der letzten Sitzung dieses Kalenderjahres erfolgen.

131.2 Neubesetzung des Fraktionspräsidiums und des Vizepräsidiums der Fraktion FDP/SVP/EDU

Nach dem Rücktritt von Gemeinderat Bruno Diethelm per 31.12.2013 ist auch das Präsidium der Fraktion FDP/SVP/EDU neu zu besetzen. Die Fraktion hat die Nachfolge wie folgt geregelt:

- Zum Fraktionspräsidenten wurde Gemeinderat Jörg Schläpfer, FDP, gewählt. Er wird diese Funktion per 1. Januar 2014 antreten.
- Das Vize-Präsidium der Fraktion wird durch Gemeinderat Christoph Tschanen, SVP, besetzt.

131.3 Späteres Eintreffen von Stadtrat Urs Müller

Stadtrat Urs Müller ist geschäftlich als Mitverantwortlicher für einen Informationsanlass in Weinfelden zusammen mit dem VTG unterwegs und wird somit erst später eintreffen.

131.4 "Gemeinderatsausflug"

Gemeinderatspräsident Christoph Regli: "Ich habe die Absicht, einen "Gemeinderatsausflug", voraussichtlich im November, und eben in abgewandelter Form durchzuführen. Dieser wird uns natürlich nach Frauenfeld führen. Ziel sollte es sein, assortiert und immer wieder neu gemischt, einen gemütlichen Abend zu erleben. Wer jetzt an einen Jassabend denkt, liegt sicher falsch. Zu gegebener Zeit werde ich näher informieren. Ich hoffe dann auch auf schnelle Antworten, damit die Detailplanung weitergehen kann. Lassen Sie sich überraschen! Ich hoffe auf viele positive Antworten und somit eine grosse Teilnehmerschar."

132

PROTOKOLL DER SITZUNG VOM 21. AUGUST 2013

Beim Büro sind bis zum heutigen Zeitpunkt keine Protokollberichtigungsbegehren eingegangen und aus dem Rat liegen dazu auch keine Wortmeldungen vor. Somit gilt das Protokoll der Sitzung vom 21. August 2013 als stillschweigend genehmigt und wird dem Ratssekretär herzlich verdankt.

133

ERSATZWahl EINES MITGLIEDS DER GPK FINANZEN UND ADMINISTRATION FÜR DEN REST DER LEGISLATURPERIODE 2011/2015

(Nachfolge von Bruno Diethelm, Fraktion FDP/SVP/EDU)

Gemeinderatspräsident Christoph Regli: "Es geht um die Nachfolge von Bruno Diethelm, der als Gemeinderat per Jahresende zurücktreten wird. Als Mitglied der GPK Finanzen und Administration hat er bekanntlich schon per Ende September 2013, also rechtzeitig für die Budgetphase, einem jüngeren Ratsmitglied Platz machen wollen."

Namens der Fraktion FDP/SVP/EDU schlägt **Gemeinderat Bruno Diethelm** als seinen Nachfolger in der GPK Finanzen und Administration Gemeinderat Stefan Zahn vor.

Zu diesem Wahlvorschlag liegen keine Fragen, Einwände oder Gegenvorschläge seitens des Rats vor. Gemäss Art. 56 Abs. 3 des Geschäftsreglements kann die Wahl somit offen durchgeführt werden. Dazu werden seitens des Rats keine Einwände erhoben.

Ergebnis der offenen Wahl:

Gemeinderat Stefan Zahn wird mit sofortiger Wirkung einstimmig mit Enthaltung des Gewählten für den Rest der Legislaturperiode 2011/2015 als Mitglied der GPK Finanzen und Administration **gewählt**.

Der **Ratspräsident** gratuliert Gemeinderat Stefan Zahn recht herzlich zur glanzvollen Wahl.

134

TOTALREVISION DES "REGLEMENTS ÜBER DIE ABFALLBEWIRTSCHAFTUNG" VOM 17. JANUAR 1996 UND ANPASSUNG DER RECYCLING-GEBÜHREN VOM 18. DEZEMBER 2001

Redaktionelle Beratung, Schlussabstimmung

Gemeinderatspräsident Christoph Regli: "Sie haben das 'Reglement über die Abfallbewirtschaftung' mit Stand vom 24. September 2013, also nach Sitzung der Redaktionskommission, erhalten. Die Korrekturen sind rot eingetragen. Es geht heute also um eine reine Formsache, da wir das Geschäft an der letzten Sitzung abschliessend materiell besprochen haben.

Ich erteile dem Präsidenten der Redaktionskommission, Gemeinderat Heinrich Christ, das Wort."

Gemeinderat Heinrich Christ: "Die Redaktionskommission hat getagt und das Reglement genau gelesen. Wir können den Autoren des Reglements ein Kompliment aussprechen. Dieses hat uns grundsätzlich gut gefallen. Wir haben nur einige Kleinigkeiten, die wir gerne zur Änderung beantragen, was Sie hier aus der aktuellen Fassung ersehen.

Etwas ist uns aufgefallen. In diesem Reglement sind einige Dinge enthalten, die vielleicht etwas mehr operativer Natur und die vielleicht auch relativ schnell vom 'Zahn der Zeit' bedroht sind, beispielsweise die Erwähnung der KVA in Art. 4 als Partner der Stadt Frauenfeld im Bereich der Abfallentsorgung oder die Erwähnung von 30 Tagen bezüglich der Zahlungsfrist in Art. 15.

Aus Respekt vor der abgeschlossenen materiellen Beratung des Gemeinderats verzichten wir hierzu auf Anträge. Wir regen aber an, dass in Zukunft vielleicht solche Dinge eher nicht in ein Reglement geschrieben werden. Wir denken, das ist nicht nötig. Vielen Dank."

Der **Ratspräsident** geht zur Schlussabstimmung gemäss Art. 52 Abs. 4 des Geschäftsreglements des Gemeinderats über.

Schlussabstimmung: Der Gemeinderat stimmt der Totalrevision des "Reglements über die Abfallbewirtschaftung" vom 17. Januar 1996 und der Anpassung der Recycling-Gebühren vom 18. Dezember 2001, unter Einbezug der schriftlich beantragten Korrekturen der Redaktionskommission, einstimmig zu.

Gemeinderatspräsident Christoph Regli: "Nach dieser Schlussabstimmung wird die Genehmigung dieses rechtssetzenden Erlasses dem fakultativen Referendum gemäss Art. 32 der Gemeindeordnung unterstellt. Zuerst trotzdem noch die formelle Frage zum Behördenreferendum gemäss Art. 11 der GO."

Seitens des Gemeinderats liegt kein solches Begehren vor.

Die Referendumsfrist für die Stimmberechtigten beginnt am 3. Oktober 2013 und endet am 18. November 2013.

Nach Ablauf der Referendumsfrist und Prüfung durch das Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau wird der Stadtrat das Reglement in Kraft setzen.

135

UMSETZUNG STADTBUSKONZEPT FRAUENFELD 2014, DEFINITIVE EINFÜHRUNG DER STADTBUSLINIE 5 SOWIE OPTIMIERUNG ABEND- UND SONNTAGANGEBOTE

Eintreten, materielle Beratung, Beschlussfassung

(Botschaft Nr. 27 des Stadtrates an den Gemeinderat vom 3. September 2013 mit Beilage Abstimmungsbotschaft Nr. 27a)

Gemeinderatspräsident Christoph Regli: "Es steht uns die Botschaft Nr. 27 des Stadtrates vom 3. September 2013 mit der beiliegenden Abstimmungsbotschaft sowie der Bericht zur Vernehmlassung und das Protokoll der GPK Finanzen und Administration von deren Sitzung vom 18. September 2013 zur Verfügung.

Nach der Eintretensdebatte erfolgt die materielle Beratung, in der anfangs auch nochmals allgemeine Bemerkungen, Wünsche und Anträge angebracht werden können. Im dritten Teil werde ich die Diskussion über die Botschaft eröffnen. Ich werde bei Bedarf jeweils dem GPK-Sprecher und den Fraktionssprechern zuerst das Wort erteilen.

Abschliessend werden wir über die fünf Anträge (je einzeln) abstimmen. Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Vorgehen einverstanden?"

Seitens des Rates liegen gegen diese Vorgehensweise keine Einwände vor, sodass der **Ratspräsident** zum Eintreten übergeht.

Eintreten

Gemeinderat Michael Lerch, Referent der GPK Finanzen und Administration: "Ich spreche im Namen der GPK Finanzen und Administration zum Eintreten zur Vorlage 'Umsetzung Stadtbuskonzept 2014, definitive Einführung der Stadtbuslinie 5 sowie Optimierung Abend- und Sonntagsangebot'.

Unsere GPK hat die Vorlage Nr. 27 eingehend beraten. Wir erhielten an unserer Sitzung diverse ergänzende und klärende Auskünfte durch Stadtammann Carlo Parolari und Heinz Egli, dem Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Standortförderung.

Der Stadtbus in der Stadt Frauenfeld kann als Erfolgsgeschichte bezeichnet werden. Dank der guten Erschliessung praktisch aller Quartiere in Frauenfeld durch den öffentlichen Verkehr ist der Bus auch ein wichtiger Standortvorteil für die Stadt Frauenfeld. Bedingt durch die stetige Zunahme der Fahrgäste sowie die innerstädtischen Verkehrsprobleme stösst das Erfolgsmodell 'Stadtbus Frauenfeld' immer mehr an seine Grenzen. Der Stadtrat hatte schon verschiedentlich Massnahmen ergriffen, um das System vor dem endgültigen Kollaps zu bewahren. Zu erwähnen sind hier die Einführung des 20 Minutentaktes am Abend oder die Sofortmassnahmen vom Dezember 2012. All diese Vorkehrungen brachten nicht die gewünschte Entspannung des Fahrplans, sondern führten vor allem zu Unzufriedenheit der Nutzer und Einwohner und zur Attraktivitätseinbusse. Auch beigezogene Planungs- bzw. Beratungsbüros sahen keine sinnvollen Lösungen mit den bestehenden Mitteln. Somit mussten andere Lösungen geprüft werden. Als Ergebnis dieser Arbeiten liegt uns nun die heutige Vorlage vor. Aus Sicht der GPK wurde uns durch den Stadtrat eine umfassende und aufschlussreiche Botschaft vorgelegt, welche erfolgsversprechende Lösungen aufzeigt. Bei der Vorlage handelt es sich um insgesamt vier Geschäfte, welche grundsätzlich unabhängig voneinander umgesetzt werden könnten.

1. Den Bruttokredit von 750'000 Franken pro Jahr für die Umsetzung des Tagesangebotes gemäss Stadtbuskonzept 2014.
2. Den Bruttokredit von 100'000 Franken pro Jahr für die Umsetzung des Abendangebotes.
3. Den Bruttokredit von 70'000 Franken pro Jahr für die Umsetzung des Sonntagsangebots.
4. Den Bruttokredit von 375'000 Franken pro Jahr für die definitive Einführung der Stadtbuslinie 5.

Aus Sicht der GPK bilden alle vier Vorlagen zusammen ein stimmiges Gesamtpaket. Das Eintreten auf dieses Geschäft war unbestritten."

Gemeinderat Bruno Diethelm: "Ich spreche im Namen der Fraktion FDP/SVP/EDU zur Botschaft Nr. 27. Sie wurde uns an unserer Fraktionssitzung nochmals im Detail vorgestellt. Es handelt sich um ein sehr umfangreiches Geschäft, nicht nur finanziell, sondern auch von der Bedeutung für die Stadt her.

Die vier Anträge betreffen einerseits die Umsetzung des Stadtbuskonzepts 2014, das zwingend den Einsatz von zwei zusätzlichen Fahrzeugen notwendig macht. Zum andern sind Verbesserungen beim Abend- und Sonntagsangebot beantragt. Antrag 4 sieht die definitive Einführung der Stadtbuslinie 5 (Juch) vor.

Die Botschaft wurde in unserer Fraktion sehr kontrovers diskutiert. Das Eintreten ist aber grossmehrheitlich unbestritten."

Gemeinderätin Katharina Wetli: "Ich spreche im Namen der CVP/EVP-Fraktion zur Umsetzung des Stadtbuskonzepts 2014 und definitiven Einführung der Stadtbuslinie 5 sowie zur Optimierung Abend- und Sonntagsangebot. Unsere Fraktion steht hinter dem Stadtbus. Somit sind wir für Eintreten."

Gemeinderat Peter Wildberger: "Ich spreche für die Fraktion CH/Grüne/GLP."

In den letzten Jahren ist Frauenfeld rasant gewachsen. Neue Wohnquartiere, Industrie- und Dienstleistungsbetriebe sind entstanden und auch in nächster Zukunft wird wohl im gleichen Tempo weitergebaut. In der Folge sind Einwohnerzahl und Arbeitsplätze deutlich angestiegen. So wie das Gemeinwesen Wasser-, Abwasser-, Strom- und Gasleitungen sowie Strassen zur Verfügung stellt, gehört zur Erschliessung dieser Gebiete, die zum Teil recht weit vom Zentrum entfernt sind, eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr, sprich Stadtbus. Die heute zur Diskussion stehende Leistungsanpassung des Stadtbussystems ist nichts anderes als das zur Verfügung stellen einer notwendigen Infrastruktur. Tun wir diesen Schritt nicht, verweigern wir unsere Hausaufgaben, was fatal für die Entwicklung unserer Stadt wäre. Neue verkehrsintensive Anlagen, wie das sich im Bau befindliche Allmend-Center im Langdorf, dürfen dann gar nicht eröffnet werden.

Die Fraktion CH/Grüne/GLP ist einstimmig für Eintreten."

Gemeinderat Thomas Gemperle: "Ich spreche in eigenem Namen."

Zitat: 'Den Städten geht das Geld aus. Ein Grossteil der Schweizer Städte rechnet im nächsten Jahr mit einem hohen Defizit. Winterthur wird die Steuern erhöhen, weitere Städte werden folgen'.

Meine Damen und Herren, dieser Artikel der Sonntags-Zeitung war am vergangenen Wochenende äusserst präsent. Auch wenn wir die finanziellen Perspektiven von Frauenfeld betrachten, sehen diese alles andere als rosig aus. Weiter wird in diesem Artikel analysiert: 'Grund sei die zunehmende Belastung in den Bereichen Sozialhilfeleistungen, öffentlicher Verkehr und Schulbildung'.

Und wir entscheiden gerade heute Abend, ob wir einen massiven Ausbau im öffentlichen Verkehr beschliessen wollen. Doch über deren Finanzierung wird in der Botschaft keine Aussage gemacht. Oder wissen Sie, wie wir das alles bezahlen wollen? Können Sie mir garantieren, dass in den nächsten Jahren keine Steuererhöhungen oder Verschuldungen beschlossen werden müssen? Fremdes Geld verteilen ist einfach. Und auf die Frage, wer denn nicht mehr Leistungen bekommen möchte, erntet man selten ein Nein. Der Staat wächst und gedeiht so prächtig. Aber es ist gerade Aufgabe der Politik, das Wünschbare vom Notwendigen zu trennen. Und hier wurden die Hausaufgaben eben nicht gemacht. Der Stadtfrieden soll teuer mit einer Maximallösung erkaufte werden, indem einfach alle Wünsche erfüllt werden. Machen Sie es sich nicht so einfach, es gibt immer Alternativen.

Noch ein Wort zur stadträtlichen Taktik: Dass der Kredit für den Angebotsausbau am Abend und Wochenende in zwei Tranchen von 70'000 und 100'000 Franken gestückelt wurde, ist sicher reiner Zufall. Mit 100'000 Franken liegt der eine Kredit genau einen Rappen unter der Schwelle zur Referendumsfähigkeit. Ein Schelm, wer hier Böses denkt.

Zu den einzelnen Fragen werde ich mich in der materiellen Beratung noch äussern. Ich werde für Eintreten votieren und mich mit einem Antrag für ein Stadtbuskonzept mit nur einem neuen Bus einsetzen, das leider vom Stadtrat so nicht als Variante vorgesehen war. Denn ein derartiges Ausgabenwachstum, wie es jetzt vorliegt, zu beschliessen, ist schlicht unverantwortlich."

Gemeinderat Stefan Geiges: "Mit Datum vom 3. September 2013 unterbreitet uns der Stadtrat die Botschaft zur Umsetzung des Stadtbuskonzeptes 2014. Ich spreche hier in meinem Namen, auch als ehemaliges Mitglied der Stadtbuskommission, und wahrscheinlich auch etwas kritischer wie meine Fraktion.

Der Stadtbus Frauenfeld ist eine Erfolgsgeschichte. Er ist sogar eine schweizerische Erfolgsgeschichte. Schon 1978 sind in Frauenfeld die ersten Stadtbusse dieser Art in Betrieb genommen worden. Die Firma 'Neoplan' hat auf Anregung von Frauenfeld zum ersten Mal in Europa kleine, praktische Niederflur-Busse konstruiert. Frauenfeld ist die erste Stadt in dieser Grösse mit einem attraktiven Stadtbus-Betrieb gewesen. Die Einwohner haben das Angebot angenommen und den Bus immer stärker genutzt. Heute befördern die Stadtbusse jedes Jahr fast 2 Millionen Passagiere - das heisst, dass jeder Einwohner den Bus im Jahr durchschnittlich 80-mal benutzt. Darauf, meine Damen und Herren, dürfen wir stolz sein! Dass Frauenfeld 2009 den 'FLUX' bekommen hat - den Preis vom Verband für den öffentlichen Verkehr - ist kein Zufall.

Seit der Einführung des Stadtbusses haben sich viele Dinge radikal verändert. Die Zahl der Autos hat sich verdoppelt, Staus und Behinderungen sind an der Regel. Die Stadtbusse müssen sich durch die Engpässe quetschen und das Fahrpersonal hat - vor allem zu Spitzenzeiten - alle Mühe damit, den Fahrplan einigermaßen einzuhalten.

Das neue Stadtbuskonzept ist meiner Meinung nach ein gutes Rezept, um diese und andere akute Probleme längerfristig zu lösen.

Trotzdem habe ich ein paar Anliegen:

1. Linie 5

Wenn ich die Botschaft und das Protokoll der GPK richtig lese, dann haben wir wegen der Verordnung des Regierungsrates zum kantonalen Bau- und Planungsgesetz eigentlich gar keine Wahl. Wir haben also die Pflicht, dieses Gebiet mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Das ist stossend. Ich hätte vom Stadtrat erwartet, dass wir als Gemeinderat über diesen Sachverhalt rechtzeitig informiert worden wären.

Ob der Stadtbus für den Einkaufsverkehr eine Alternative ist, weiss ich nicht. Ich kann mir aber schlecht vorstellen, dass Artikel aus den Fachmärkten in Zukunft im Bus transportiert werden.

2. Bahnhof Plus

Das Stadtentwicklungsprojekt 'Frauenfeld 2030' sieht eine neue Gestaltung des Bahnhofplatzes vor. Ich bitte den Stadtrat, wachsam zu bleiben, damit der Stadtbus durch das Konzept 'Bahnhof plus' nicht benachteiligt wird.

3. Bauliche Massnahmen

Die vorgeschlagenen baulichen Anpassungen für einen besseren Ablauf des Stadtbusverkehrs scheinen mir zweckmässig zu sein. Ich vermisse aber eine vorgezogene - allenfalls provisorische - Lösung beim Lindenspitz. Es nützt nichts, wenn wir zusätzliche Busse einsetzen - und diese dann einfach im Stau auf der Zürcherstrasse Ost und auf der Bahnhofstrasse weiterhin stecken bleiben.

4. Personelles

Die Postauto AG gibt sich Mühe, das Stadtbus-Personal gut auszubilden und einzuschulen. Ich stelle aber fest, dass einige Mitarbeiter nach kürzerer Zeit zum regionalen Postautobetrieb wechseln. Ich bitte den Stadtrat, bei künftigen Verhandlungen darauf zu pochen, dass ausgebildete Stadtbus-Chauffeure über eine längere Zeit auch Stadtbusse fahren.

Und zum Schluss möchte ich noch ein wenig meinem Unmut Luft machen! Es ist erstaunlich, wie schnell der Stadtrat reagiert und wie schnell er ein Geschäft anpacken kann. Dies, sofern es ihn selber betrifft, wie die Besoldung des Stadtrates oder jetzt die Stadtbusentwicklung, bei der unsere Exekutive massiven Widerstand erfahren hat. So wurde innert kurzer Zeit ein neuer Planer gesucht! Und dieser erstellte in kurzer Zeit ein brauchbares Konzept. Ich wünsche mir für die Zukunft, dass auch andere Geschäfte, die wir im Gemeinderat für wichtig finden, wie zum Beispiel Verkehrsanliegen - selbstverständlich erwähne ich hier wieder den 'Lindenspitz' - auf die Prioritätenliste kommen.

Ich bin in diesem Sinne selbstverständlich für Eintreten und werde voraussichtlich allen Punkten zustimmen. Danke."

Der **Ratspräsident** entnimmt den Voten, dass Eintreten auf dieses Geschäft unbestritten und somit stillschweigend beschlossen ist.

Materielle Beratung

Gemeinderat Michael Lerch, Referent der GPK Finanzen und Administration: "In der materiellen Beratung wurden die Änderungen im Detail besprochen. Darauf möchte ich in der Folge eingehen. Ich erwähne aber selbstverständlich nicht jedes Detail, sondern ich konzentriere mich auf einige aus meiner Sicht oder aus Sicht der GPK wichtige Punkte.

1. Stadtbuskonzept 2014

Die Eckpfeiler für die Umsetzung des Stadtbuskonzepts 2014 basieren auf dem Einsatz von zwei zusätzlichen, neu zu beschaffenden Bussen. Diese werden auf den Linien 1 und 2 eingesetzt. Diese Busse führen zu einer Entspannung der Umlaufzeiten und an den jeweiligen End- bzw. Wendepunkten gibt es die Möglichkeit, einige Minuten Pause einzuplanen, welche bei Verspä-

tungen auch als Puffer verwendet werden können. Diese Massnahme führt auf den Hauptlinien zur dringend notwendigen Entspannung. Durch die beiden zusätzlichen Busse können auch sinnvolle Anpassungen am Streckennetz vorgenommen werden. So durchfährt die Linie 1 'Sonnmatt' wieder die Sonnenhofstrasse und die Linie 1 'Spital' erschliesst mit der Teillinie 1a neu in Richtung Spital auch die Reutenenstrasse und somit die Senioreneinrichtungen 'Stadtgarten', 'Friedau' und 'Alterssiedlung Reutenen'. Somit kann ein jahrzehntealtes Anliegen endlich umgesetzt werden, nämlich, dass diese Einrichtungen an den ÖV - bzw. besser gesagt an das Stadtbus-Netz angeschlossen sind und die Bewohnerinnen und Bewohner rasch ins Kantonsspital fahren können und dort entsprechend, Besuche und Therapien absolvieren können. Die Linie 1b erschliesst das Gebiet 'General-Weber-Strasse/Brotegg'. Die Linie 2 'Schönenhof' wird bis ins Messenriet verlängert und somit wird das Gebiet Messenriet/Langäcker der Gemeinde Gachnang auch an das Stadtbusnetz Frauenfeld angeschlossen. Der Gemeinderat Gachnang begrüsst diesen Schritt und hat die entsprechende Kostenzusage inzwischen bereits gesprochen.

2. Abendangebot

Die heutigen Sammelkurse sind bei vielen Buspassagieren nicht sehr beliebt und führen dazu, dass diese Kurse nicht besonders gut genutzt werden. Aktuell werden drei Busse eingesetzt. Diese Lösung sorgt zum Teil für längere Stadtrundfahrten. Bei Touristen etwas beliebtes, aber bei den Pendlern und Bewohnern nur lästig. Neu sollen abends vier Busse im Einsatz sein. Dank dieser Lösung können die 'Rundfahrten' gestrafft werden. Zudem werden die Sammelkurse am Abend und am Sonntag gleich geführt. Dies ist für den Benutzer auch wieder einfacher, da es nur noch zwei Systeme gibt, nämlich den Tagesbetrieb bzw. das Abend- und Sonntagsangebot. In der GPK wurde noch die Frage aufgeworfen, mit welchen Zusatzkosten gerechnet werden müsste, wenn der Abendbusbetrieb verlängert würde. Dies würde pro weitere Betriebsstunde in die Nacht hinein zirka 125'000 Franken pro Jahr auslösen. Bei dieser Frage ging es vor allem darum, dass beim Schichtwechsel im Spital die Mitarbeitenden mit dem Bus nach Hause fahren könnten. Zurzeit ist diese Ausdehnung allerdings kein Thema, vor allem weil neu auch eine Postautolinie zu später Stunde das Spital erschliessen wird.

3. Sonntagsangebot

Das Sonntagsangebot soll vereinheitlicht werden und über den ganzen Tag gleich aussehen. Mit vier Bussen werden dieselben Strecken wie beim neuen Abendangebot befahren. Dadurch wird neu auch das Gebiet der Linie 4 'Huben' am Sonntag mit dem Bus erschlossen und die Anschlüsse am Bahnhof werden insgesamt ebenfalls deutlich verbessert.

4. Definitive Einführung Linie 5 Juch

Die Versuchslinie 5 'Juch' scheint sich langsam zu etablieren. Inzwischen konnten die Zahlen der Prognosen erreicht bzw. sogar übertroffen werden. Bedingt durch die grosse Bautätigkeit im Gebiet Juch/Langfeld stehen die Chancen gut, dass bald noch zahlreiche weitere Fahrgäste diese Linie nutzen werden. Bedingt durch die neuen Einkaufsmöglichkeiten 'Allmendcenter' bzw. die Überbauung auf dem Areal Tuchs Schmid ist davon auszugehen, dass auch ausserhalb der 'Pendlerezeiten' mehr Personen den Bus auf der Linie 5 nutzen werden. Die Linie 5 wird zudem in den nächsten vier Jahren durch die Betreiber des Allmendcenters finanziell unterstützt. Die Chancen

stehen daher gut, dass der Linie 5 eine erfolgreiche Zukunft bevor steht. Daher soll diese Linie auch definitiv eingeführt werden.

Kosten/Tarife

Auf den ersten Blick erschrecken einem die Zahlen für die Bruttokredite. Bei diesen Zahlen sind jedoch noch keine Einnahmen und Kostenbeiträge berücksichtigt. Wenn man diese Zahlen auch noch berücksichtigt, dann betragen die Mehrkosten noch rund 450'000 Franken für die gesamten Angebotsanpassungen inkl. Linie 5. Dieser Betrag entspricht etwa einem Steuerprozent in Frauenfeld. Die GPK war der Meinung, dass dieses Geld als Investition in die Zukunft gut angelegt ist, denn eine attraktive Verkehrserschliessung sorgt für einen attraktiven Wohn- und Arbeitsort Frauenfeld.

In der GPK kam noch die Diskussion auf, ob durch das bessere Angebot nicht auch die Tarife angehoben werden müssten. Hier ist im Moment nichts geplant, dies auch daher, weil die Tarifhoheit inzwischen mehrheitlich beim Tarifverbund 'Ostwind' liegt. In der GPK gab es aber verschiedene Personen, welche bei einer nächsten Tarifierhöhung eine Reduktion der Tarifvergünstigungen durch die Stadt begrüßen würden, so dass die Nutzer so indirekt auch noch einen Beitrag an die Angebotsverbesserung leisten.

In der materiellen Beratung der Botschaft wurde zudem festgestellt, dass bei der Stadtbuslinie 5 bei der neuen Endstation bzw. dem Wendepunkt unterschiedliche Namen im Umlauf sind. Die Haltestelle wird definitiv 'Im Alexander' heissen, dies in Anlehnung an den dortigen Flurnamen bzw. an die neu erstellte Erschliessungsstrasse.

In der GPK wurde bemerkt, dass auf Seite 20 der Botschaft an den Gemeinderat unter dem Kapitel Kompetenzen fälschlicherweise auf den Art. 57 GO Bezug genommen wird. Art. 57 wäre nur bei einer Vermischung von wiederkehrenden und einmaligen Ausgaben zutreffend. Richtigerweise müsste in diesem Zusammenhang Art. 8 Ziff. 5 der GO zitiert werden. In der Abstimmungsbotschaft ist demzufolge eine entsprechende Korrektur durchzuführen.

Die GPK beschloss auf Seite 16 der Abstimmungsbotschaft den dritten Satz, der nicht korrekt ist, ersatzlos zu streichen. Dieser lautet wie folgt: '*Gestützt auf Art. 57 der Gemeindeordnung bestimmt sich die Zuständigkeit für die Krediterteilung nach der Gesamtheit der voraussichtlichen Ausgaben, die innert zehn Jahren nach Beginn der ersten Leistung erforderlich werden.*' Da hier ein offensichtlicher Fehler vorliegt, wurde auf ein lachsfarbenes Papier verzichtet.

Die GPK Finanzen und Administration hat nach ausgiebiger Diskussion allen vier Anträgen der stadträtlichen Botschaft einstimmig zugestimmt. Wir hoffen, der Rat folgt der GPK-Meinung deutlich."

Gemeinderat Herbert Vetter: "Ich spreche im Namen der Fraktion SP/GWB/Juso.

An der Gemeinderatssitzung vom 18. Januar 2012 behandelte unser Rat letztmals ein Stadtbus-Geschäft. Damals ging es um einen Zusatzkredit für die Verlängerung des Versuchsbetriebes der Linie 5, dem unser Rat ja bekanntlich zustimmte. Die damals gewählte Vorwärtsstrategie hat sich gelohnt und die Passagierzahlen haben zugenommen.

Mit der vorliegenden Botschaft schlägt uns der Stadtrat eine weitere Vorwärtsstrategie vor. Seit dem letzten grossen Schritt beim Stadtbus haben wir 10% mehr Einwohnerinnen und Einwohner, die in unserer Stadt leben. Das System kommt nun definitiv an seine Grenzen und die Fahrplanstabilität ist nicht mehr gegeben. Es muss nun auch aus unserer Sicht reagiert werden. Mit den zwei neuen Fahrzeugen kann das Problem entschärft und das Erfolgsmodell Stadtbus Frauenfeld oder die Erfolgsgeschichte, wie wir heute schon mehrmals gehört haben, fortgesetzt werden.

Das nun vorliegende Konzept finden wir gut. Der durchgehende 15-Minutentakt ist einfach zu merken und positiv. Das vorgeschlagene neue Abend- und Sonntagsangebot begrüßen wir sehr. Auch die definitive Einführung der Stadtbuslinie 5 ist für uns ein Muss. Ein gut ausgebautes Stadtbusangebot ist ein wichtiger Standortfaktor und gehört zu den Aufgaben der öffentlichen Hand.

Frauenfeld ist noch nicht fertig gebaut, die Wohnbevölkerung wird weiter zunehmen. Mit dem vorgeschlagenen Konzept kann auch das zukünftige Passagieraufkommen bewältigt werden.

Geschätzte Damen und Herren, heute treffen wir eine sehr wichtige Entscheidung für die Zukunft der Stadt Frauenfeld. Dass dieser Schritt etwas kostet, ist klar. Für unsere Fraktion darf der öffentliche Verkehr aber etwas kosten. Wir können und müssen uns das finanziell leisten, einige Franken mehr in den öffentlichen Verkehr zu investieren.

Unser Ziel muss es sein, dass die Leute mit dem Stadtbus in die Stadt kommen und nicht mit dem Auto. Und wenn mehr Leute Stadtbus fahren, können sogar auch die Autofahrer profitieren. Sind weniger Autos in der Stadt, gibt es mehr Platz auf den Strassen. Im Weiteren kommen bei höheren Passagierzahlen ein Teil der Kosten, infolge höherer Abgeltungen des Ostwindtarifverbands, wieder zurück.

An unserer Fraktionssitzung fragten wir uns noch, wie sich Personen, die nicht auf einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr setzen wollen und es so belassen möchten, sich die Zukunft auf unseren Strassen vorstellen.

Für uns ist ein bedürfnisgerechter und gut ausgebauter öffentlicher Verkehr sehr wichtig und wir werden uns im Volk bei der Abstimmung stark machen, dass der Ausbau so wie vorgeschlagen kommt.

Zuerst muss nun aber unser Rat dem Geschäft noch zustimmen. Unsere Fraktion wird dies einstimmig tun. Besten Dank."

Gemeinderat Bruno Diethelm: "Ich spreche wiederum im Namen der Fraktion FDP/SVP/EDU zur materiellen Beratung der Botschaft Nr. 27.

Nachdem die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen 1980 dem ersten Stadtbuskonzept zugestimmt haben, gingen die ersten Stadtbusse 1981 in Betrieb. 1998 wurde das Stadtbuskonzept überarbeitet und angepasst.

Seit der Einführung des Konzepts 1998 ist unsere Stadt stetig gewachsen. Zählte Frauenfeld damals rund 21'500 Einwohner waren es Ende 2012 bereits rund 24'000 Einwohner - Tendenz

steigend. Die Anzahl der Betriebe und ihrer Beschäftigten ist in dieser Zeit ebenfalls massiv angestiegen.

Das Wachstum der Stadt Frauenfeld, der Ausbau des ÖV-Angebots im Allgemeinen, sowie ein zum Teil geändertes Mobilitätsverhalten führten beim Stadtbus Frauenfeld zu einer erfreulichen Entwicklung der Passagierzahlen. Waren es 1998 noch 1,2 Mio. Fahrgäste, wurden 2012 bereits 2,2 Mio. Fahrgäste befördert.

Dank höheren Einnahmen, insbesondere durch die Beteiligung am „Z-Pass“ sowie dem neuen Betriebsvertrag mit der PostAuto AG 2011, konnte im letzten Jahr das Defizit im Vergleich zu den Vorjahren deutlich reduziert werden.

Die vergangenen Jahre zeigten aber, dass der Stadtbus immer mehr Mühe hat, im Gefüge von maximaler Erschliessung und optimalen Bahnanschlüssen, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit über den ganzen Tag sicher zu stellen. Im Juni 2004 mussten deshalb in den abendlichen Hauptverkehrszeiten der 15-Minutentakt auf 20 Minuten ausgedünnt werden, um so ohne zusätzliche Fahrzeuge den Fahrplan und das Rendez-vous am Bahnhof einhalten zu können. Allerdings ging dies zu Lasten der schlanken Zugsanschlüsse von und nach Zürich.

Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität, vor allem Streckenkürzungen, welche der Stadtrat auf den Fahrplanwechsel 2012 versuchsweise eingeführt hat, brachten ausser massiven Protesten der Bevölkerung und der Benutzer der Stadtbusse nicht den gewünschten Erfolg. Sie mussten auf den 1. Juni 2013 zum grossen Teil wieder rückgängig gemacht werden. Das Problem ist aber damit nicht gelöst. Im Gegenteil, es verschärft sich weiter. Eine gründliche Überarbeitung und Neuausrichtung des Stadtbuskonzepts hat sich deshalb aufgedrängt.

Mit dem Stadtbuskonzept 2014 stellt der Stadtrat den Busbetrieb auf eine neue Basis. Unzulänglichkeiten der letzten Zeit werden ausgemerzt. Mit Anpassungen von Fahrrouten auf den einzelnen Linienästen sind die Erschliessungen und die Anbindungen an den ÖV verbessert und wesentlich attraktiver gestaltet worden.

Der integrale 15-Minuten-Raster macht aber den Einsatz von zwei zusätzlichen Fahrzeugen unumgänglich, was übrigens von zwei unabhängigen Experten bestätigt worden ist. Nur so können Fahrplanstabilität und die Anschlüsse an die Zugverbindungen gewährt werden.

Eine Mehrzahl unserer Fraktionsmitglieder ist deshalb von diesem Teil des Stadtbuskonzepts 2014 überzeugt. Sie werden dem Antrag 1, Bruttokredit von 750'000 Franken pro Jahr für die Umsetzung des Tagesangebots, zustimmen.

Die Anträge 2 und 3, Bruttokredit von 100'000 Franken pro Jahr für die Umsetzung des Abendangebots, respektive 70'000 Franken pro Jahr für die Umsetzung des Sonntags-Angebots, fanden jedoch keine Mehrheit in unserer Fraktion. Dieser Ausbau des Angebots wird von Mehreren nicht als zwingend nötig erachtet.

Die definitive Einführung der Stadtbuslinie 5 (Juch) mit einem Bruttokredit von 375'000 Franken pro Jahr jedoch fand wieder eine Mehrheit der anwesenden Fraktionsmitglieder. Man ist überzeugt, dass die enorme Entwicklung, die zurzeit in diesem Gebiet stattfindet, einen definitiven Busbetrieb rechtfertigt und die erhofften Fahrgastzahlen erreicht werden können.

Ich persönlich bin überzeugt, dass wir mit der Umsetzung des ganzen Stadtbuskonzeptes 2014 ab 2015 wiederum einen modernen, pünktlichen, attraktiven und funktionierenden Busbetrieb zur Verfügung haben werden.

Fahrplanstabilität, eine deutlich bessere Kundenzufriedenheit, sowie steigende Fahrgastzahlen und Beiträge des OTV rechtfertigen den beantragten höheren Nettoaufwand.

Ich werde deshalb den Anträgen der Botschaft Nr. 27 zustimmen. Ich bitte Sie, dies ebenfalls zu tun."

Gemeinderätin Katharina Wetli: "Ich spreche nochmals für die Fraktion CVP/EVP zur materiellen Beratung.

Mit der vorliegenden Botschaft hat der Stadtrat und sein Team verschiedenen Varianten geprüft, um das Stadtbusangebot zu verbessern. Dies ist nicht so einfach, denn jeder Busbenutzer hat seine Zeiten, an denen er zur Zeit am Ziel sein möchte oder muss, oder seine Zeiten, an denen er gerne wieder zu Hause ist. Darum möchte ich erst einmal ein grosses Dankeschön an alle Beteiligten aussprechen. Die Sicherheit des Systems zu erhöhen sowie in den Hauptverkehrszeiten einen 15-Minutentakt zu gewährleisten, war sicherlich eine Herausforderung. Unter anderem gerade darum sind ab dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2014 zwei neue Fahrzeuge nötig.

Letztlich nützt der Stadtbus allen, die nicht nur in der Stube hocken. Stellen Sie sich das Chaos vor, wenn alle Stadtbusbenutzer auch noch mit dem Auto unterwegs wären. Sicher werden die Veränderungen aber nicht nur Optimierungen für die jetzigen Stadtbusbenutzer bringen, sondern auch neue Benutzer motivieren, wenn sie zum Beispiel am Sonntag mehr Ziele erreichen können.

Wichtig ist uns aber auch, dass das Nebeneinander von öffentlichem und individuellem Verkehr funktioniert. Und da genügt *nur* Rücksichtnahme leider nicht, auch wenn es eine wichtige Voraussetzung ist. Wir werden auch nicht erreichen, dass alle auf das Velo oder den öffentlichen Verkehr umsteigen - das wollen wir gar nicht, das Auto ist nämlich eine sinnvolle Erfindung. Wir hätten uns deshalb gewünscht, dass sich *der Stadtrat mit gleichem Engagement* wie für den Stadtbus auch für den *übrigen Verkehr* eingesetzt hätte. Auch ein kontrollierterer Verkehrsfluss wäre ein sinnvoller Beitrag, den Fahrplan noch besser zum Funktionieren zu bringen. Entsprechend hoffen wir auf *baldige* und *grosse* Schritte auch in diesem Bereich.

Eine rege Diskussion überhaupt um das Konzept entstand in unserer Fraktion. Wir sind der Meinung, dass jetzt, hier in dieser Botschaft, es dem Stadtrat und Team gelungen ist, wirklich in allen Gebieten der Stadt Frauenfeld ein ideales Streckennetz zu erarbeiten.

Es geht aber - wie gesagt - nicht darum, die verschiedenen Fortbewegungsmittel gegeneinander auszuspielen, sondern die Kombination zu optimieren. Weil die Vorlage dazu gute Beiträge leistet, unterstützen wir sie in allen Punkten grossmehrheitlich."

Gemeinderat Peter Wildberger: "Ich spreche für die Fraktion CH/Grüne/GLP.

Mit dem vorliegenden Stadtbuskonzept 2014 sollen vor allem zwei Dinge erreicht werden:

1. Unser ausgezeichnetes Bussystem im Viertelstundentakt, das am Bahnhof sehr viele schlanke Umsteigeverbindungen zulässt, soll wieder hergestellt und zum Funktionieren gebracht werden.
2. Stark gewachsene Quartiere, wie Langdorf/Alexander, Huben und Messenriet/Niederwil, werden entscheidend besser erschlossen.

Dazu sind zwei zusätzliche Stadtbusse notwendig. Finanziell im Nettoaufwand wenig ins Gewicht werden die anderen vielen Verbesserungen fallen, wie das verbesserte Nacht- und Sonntagsangebot, das kundenfreundlicher ist und zu einer besseren Auslastung führen wird. Der hier zusätzlich eingesetzte Bus steht ja sonst einfach in der Garage. Speziell erwähnen möchte ich die im neuen Konzept nun mögliche Haltestelle Reutenenstrasse, welche die Alterszentren Stadtgarten und Friedau sowie die Alterssiedlung Reutenen mit dem Zentrum und dem Spital verbindet. Im Übrigen ist ja die Exekutive für die Einzelheiten der Linienführung zuständig und ich möchte mich auf die Kosten konzentrieren.

Der Nettoaufwand für den Stadtbus betrug für die Frauenfelder Steuerzahlerinnen und Steuerzahler 2012 1,55 Mio. Franken. Im Voranschlag für dieses Jahr sind 1,32 Mio. Franken und nach dem Vollausbau 2015 1,99 Mio. Franken eingesetzt. Zum Vergleich: Die Stadt bezahlt jährlich aus unseren Steuergeldern für die Gemeindestrassen rund 5 Mio. Franken Betriebs- und rund 5 Mio. Franken Investitionskosten, also 10 Mio. Franken. Der Stadtrat tut also viel für den Individualverkehr. Klar, im Bus fahrende profitieren von den Strassen, aber auch die eingefleischten Autofahrenden profitieren vom Bus, ersetzt doch in der Stosszeit ein vollbesetzter Bus 20 bis 30 Autos, was einer Autokolonne von etwa 250 Metern entspricht. Solidarität ist gefragt und unser Stadtbussystem trägt erheblich zur Verflüssigung des Verkehrs an den neuralgischen Punkten bei.

Der Modal Split, das Verhältnis von motorisiertem Individualverkehr/öffentlichem Verkehr und Velo/Fussgängerverkehr, wird in Frauenfeld vom motorisierten Individualverkehr dominiert. Mit der zunehmenden Urbanisierung wird der öffentliche Verkehr und damit auch der Kostendeckungsgrad zunehmen und die Benutzung des Busses zur Selbstverständlichkeit werden. Vergessen wir nicht, dass das 2012 von uns angenommene kantonale Planungs- und Baugesetz vorschreibt, dass die Parkplätze beim Schwimmbad, bei der Eisbahn und der Festhalle usw. ab 1. Januar 2013 zwingend kostenpflichtig werden, genauso wie sie beim Spital bereits kostenpflichtig sind. Wir sind sicher, dass der Stadtrat die Vorbereitungen dazu bereits getroffen hat. Auch dies hat nachgewiesenermassen den Effekt, dass Leute vom Auto auf den Bus umsteigen, wie auch die geplante Verlegung der Haltestelle Spital direkt vor dessen neuen Haupteingang.

Optionen: Falls das System erneut wegen Verspätung der Linie 2 Schönenhof stadteinwärts instabil werden sollte, empfehlen wir, den Bus zumindest in den Stosszeiten vor allem abends über den Altweg und den Lindenplatz zum Bahnhof zu führen. - Und in einem nächsten Schritt sollten die Abendkurse um mindestens eine Stunde verlängert werden. Dadurch wäre die Heimkehr nach kulturellen oder sportlichen Anlässen sowie des Pflegepersonals vom Spital und den Pflegeheimen nach der Abendschicht besser gewährleistet.

Eine Frage ist in unserer Fraktionssitzung noch aufgetaucht und ich stelle sie an den Stadtrat: Hat der Stadtrat schon entschieden, ob die zwei neuen Busse Hybridbusse sein werden?

Zu den Anträgen: Die Fraktion Chrapfpe und Hirne, Grüne, Grünliberale empfiehlt, das neue Stadtbuskonzept anzunehmen, inklusive der definitiven Linie 5, und wird einstimmig den Anträgen 1 bis 5 zustimmen."

Gemeinderat Jörg Schläpfer: "Ich spreche im eigenen Namen.

Von Montag bis Freitag steigen beim Rendezvous der Stadtbusse am Bahnhof zig Berufspendler aus dem Stadtbus, grüssen kurz die bekannten Gesichter und steigen in der Regel am immer gleichen Ort auf dem Perron in den Zug um.

Für viele Berufspendler ist ein reibungsloser ÖV-Anschluss mit Bus und Bahn in Städte wie Kreuzlingen oder Zürich die zentrale Infrastruktur, welche sie in Frauenfeld verwenden. Andere städtische Infrastrukturen gebrauchen sie vielleicht eher unterdurchschnittlich, da sie sich ja regelmässig tagsüber ausserhalb des Wohnortes aufhalten, auch wenn dies gewiss kein entscheidendes Kriterium dafür ist, welche Infrastruktur angeboten wird. An dieser Stelle sei aber erwähnt, dass viele gut verdienende Berufspendler mit nennenswerten Steuerbeiträgen die städtische Infrastruktur mitfinanzieren.

Pendler sind dankbar, dass die Fahrplanstabilität mit dem vorliegenden Stadtbuskonzept gesteigert wird. Die Planungssicherheit, den Anschluss am Bahnhof auf den Zug oder einen andern Bus zu erreichen, ist äusserst wertvoll. Es wäre unschön, wenn man, um mit Sicherheit den ersten Termin am entfernten Arbeitsplatz einhalten zu können, zur Reserve bereits den Zug eine halbe Stunde früher anzupeilen hätte.

Und Pendler sind erleichtert, dass das Stadtbuskonzept ein klares Bekenntnis zum 15-Minuten-Takt gibt, da nur dieser, im Gegensatz zum 20-Minuten-Takt, einen effizienten Anschluss an die Züge nach Zürich ermöglicht. Für einen stabilen 15-Minuten-Takt werden zwei zusätzliche Busse benötigt. Das bestätigen zwei unabhängige Expertenstudien. Aus diesen Überlegungen werde ich Antrag 1 zustimmen.

Auch den anderen Anträgen werde ich zustimmen, denn eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist eine der zentralen Staatsaufgaben. Mit dem vorliegenden Konzept wird das Angebot des Frauenfelder Stadtbus nochmals verbessert. Damit wird ein weiterer Standortvorteil unserer Kantonshauptstadt als regionales Arbeits- und Wohnzentrum gestärkt."

Gemeinderat Philipp Geuggis: "Ich spreche im eigenen Namen.

Die vorliegende Botschaft ist das Resultat einer sorgfältigen Analyse des Stadtbusangebotes in der Stadt Frauenfeld. Nach verschiedenen Versuchen, die Probleme bei der Fahrplanstabilität mit Sofortmassnahmen zu lösen, wurde nun eine Auslegeordnung vorgenommen und ein ganzheitliches Konzept erarbeitet.

Gemäss Botschaft ist das Stadtbusnetz der Stadt Frauenfeld aktuell sehr verspätungsanfällig und bereits seit Juni 2004 wurde der 15-Minutentakt während der abendlichen Hauptverkehrszeit, nämlich von 17.00 bis 18.00 Uhr, auf 20 Minuten ausgedünnt. Mit dem neuen Konzept soll die Fahrplanstabilität erhöht und der 20-Minutentakt wieder aufgehoben werden können. Gemäss einer Link-Umfrage steigen 45% der Passagiere auf die Bahn oder die Regionalbuslinien um.

Gerade diese Busbenutzer werden die besser auf den Regional- und Fernverkehr abgestimmten Fahrzeiten sehr begrüßen.

Ich kann absolut nachvollziehen, dass die Busbenutzer diese Optimierungen wünschen oder sogar fordern. Ebenfalls kann ich nachvollziehen, dass die Stadt Frauenfeld ihr innerstädtisches Busangebot perfektionieren will. Was ich allerdings nicht nachvollziehen kann, ist die Tatsache, dass ausschliesslich die Allgemeinheit für diese Verbesserungen bezahlen soll. Es kann nicht angehen, dass die Profiteure der ganzen Optimierungsmassnahmen - nämlich die Busbenutzer - keinen Beitrag leisten.

Da die Stadt Frauenfeld, aufgrund der Zugehörigkeit zum Tarifverbund Ostschweiz, die Tarife für den Stadtbus nicht mehr eigenständig festlegen kann, erübrigt sich an dieser Stelle ein entsprechender Antrag auf Erhöhung der Fahrpreise. Ich möchte an dieser Stelle aber klar festhalten, dass ich erwarte, dass die noch vorhandenen Subventionierungen einzelner Tarife schnellstmöglich aufgehoben werden. Dadurch können die Stadtbus-Nutzer wenigstens in kleinem Rahmen an den Mehrkosten beteiligt werden.

Mit der Überzeugung, ein durchdachtes, zukunftsorientiertes Stadtbuskonzept auf dem Tisch zu haben, werde ich dem Antrag 1, trotz der sehr hohen Zusatzaufwände, zähneknirschend zustimmen.

Antrag 2 und 3

Zu den Anträgen 2 und 3 möchte ich an dieser Stelle an die Jahresrechnung 2012 der Stadt Frauenfeld und an mein diesbezügliches Votum an der Gemeinderatssitzung vom 19. Juni 2013 erinnern. Wie damals bereits erwähnt, weise ich noch einmal darauf hin, dass vom Jahr 2010 bis 2012 innerhalb von drei Jahren der Aufwand der Stadt Frauenfeld um gut 5 Mio. Franken oder um 7,67% gestiegen ist. In der gleichen Periode sind die Erträge leider aber nur um knapp 110'000 Franken oder 0,15% gestiegen.

Wir alle wissen, dass die goldenen Zeiten vorbei sind und wir beginnen müssen, das Wünschenswerte von dem Notwendigen zu unterscheiden. Daher werde ich die Anträge 2 und 3 der Botschaft ablehnen und empfehle euch, dies ebenfalls zu tun. 'Nice-To-Have' können wir uns nicht mehr leisten!

Antrag 4

Die Linie 5 wird de facto während vier Jahren vom Allmendcenter subventioniert. Der Stadtrat beurteilt die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen seit dem Ausbau des Angebotes des Versuchsbetriebs, nach anfänglich unbefriedigenden Passagierzahlen, als Erfolg. Aus wirtschaftlicher Sicht ist die Anbindung des stark wachsenden Gebietes Juch/Langfeld ebenfalls sehr zu begrüßen. Mitarbeiter der dort ansässigen Firmen erhalten dadurch die Möglichkeit, ihren Arbeitsweg mit dem Bus zurückzulegen, was die Attraktivität der Arbeitsplätze in diesem Gebiet erhöht.

Daher sollte die Linie 5 eine Chance erhalten. Ich werde dem Antrag 4 mit Überzeugung zustimmen, aber auch nicht vergessen, in einigen Jahren einen kritischen Blick auf die Auslastung und den Kostendeckungsgrad der Linie 5 zu werfen. Vielen Dank für eure Aufmerksamkeit."

Gemeinderat Thomas Gemperle: "Ich stelle folgenden Antrag:

Der Bruttokredit von 750'000 Franken pro Jahr ist um die Hälfte auf 375'000 Franken zu kürzen. Dies mit dem klaren Auftrag an den Stadtrat, das Tagesangebot gemäss Stadtbuskonzept 2014 mit nur einem zusätzlichen Bus und keinem Angebotsausbau auf der Linie 1 umzusetzen.

Warum braucht es zwei neue Stadtbusse? Warum wurde die Variante mit einem Stadtbus nicht in Betracht gezogen? Die Antwort: Der Stadtrat stützt sich auf Expertenberichte. Genauso, wie er sich bei den Sofortmassnahmen 2012 auf Expertenberichte gestützt hat. Nur leiden dieses mal nicht Passagiere und Chauffeure, sondern der Steuerzahler.

Wenn Linie 1 und 4 wieder wie bei der alten Linienführung verkehren, haben wir keine grossen Probleme mit der Pünktlichkeit auf diesen Linien. Problematisch ist die Linie 2 Schönenhof bzw. Oberwiesen. Hier sehe ich durchaus ein, dass weitere Betriebsmittel notwendig sind. Darum möchte ich den Kredit nicht ganz ablehnen, sondern mit diesem Antrag so reduzieren, dass ein zusätzlicher Bus für die Linie 2 möglich ist.

Ausbau Wochenende/Abend

Es ist auch in der Wirtschaft so: Wir können nicht einfach Ausgaben tätigen, ohne Zahlen und konkrete Ziele. Was ist der Return? Das fehlt in der Botschaft gänzlich. Einige negative Reaktionen weniger sind für mich zu wenig Fleisch am Knochen.

Die zusätzlichen Leistungen an den Abenden und Sonntagen werden schwach begründet: Der Fahrplan würde einfacher. In Zeiten von elektronischen Fahrplanabfragen ist das kein Argument mehr. Ohne Bedarfsanalyse darf es keinen Ausbau geben. Nur das Abstützen auf einige Reklamationen ist für mich eine zu schwache Grundlage, um diesen Ausgaben zuzustimmen.

Es ist unsere Pflicht, den Steuerfranken effizient einzusetzen. Und das können Sie bei diesen beiden Anträgen nicht behaupten, da es keine Argumente gibt, die das rechtfertigen würden. Wir sind hier nicht der Weihnachtsmann, der Wünsche erfüllt. Aus meiner Sicht ist kein Bedarf ausgewiesen. Wir sollten diese unausgegorenen Anträge ablehnen.

Stadtbuslinie 5

Der Versuchsbetrieb der Linie 5 Juch ist mit einem Kostendeckungsgrad von gut 30% nicht wirtschaftlich. Wenn man nun trotzdem die Linie definitiv einführen will: Warum macht man überhaupt einen Versuchsbetrieb? Scheinbar spielt es überhaupt keine Rolle, wie diese Zahlen aussehen. Wenn Sie nicht erreicht werden, werden sie angepasst wie 2011.

Um Prognosen für die Zukunft zu erhärten, ist ein Versuchsbetrieb sinnvoll. Dieser Versuchsbetrieb konnte den Bedarf nicht ausweisen, darum ist der teure Versuch umgehend zu beenden.

Ich werde alle vier stadträtlichen Anträge ablehnen."

Gemeinderat Christoph Keller: "Ich spreche im eigenen Namen und mein Votum geht in eine ähnliche Richtung, wie dasjenige von Gemeinderat Philipp Geuggis.

Vorweg: Meine Zustimmung zum Stadtbuskonzept und zur definitiven Einführung der Linie 5 dümpelt in der Kategorie 'lau' und 'zähneknirschend' vor sich hin und reicht nur für die Anträge 1, 4 und 5. Dennoch: Wie wir letztes Jahr gesehen haben, ist ein Stadtbuskonzept nicht etwas, was man immer von Jahr zu Jahr anpassen sollte. Wenn jährlich eine Zuwachsrate von 80'000 Fahrten erwartet werden darf, dann ist bei einem Konzept auch eine gewisse Reserve notwendig.

Etwas stossend, aber in einem gewissen Sinne auch nachvollziehbar, erachte ich es, dass diese üppige Vorlage so kurz nach einer Stadtbuskrise kommt.

Was mir in den Formulierungen des Stadtrates eindeutig fehlt, ist ein Hinweis darauf, dass auch die Stadtbusbenutzer sich am Mehrwert des neuen Stadtbusbetriebes beteiligen sollten. Weil es uns in Frauenfeld gut geht, gewöhnen wir uns allzu leicht daran, immer noch mehr und noch mehr zu wollen. Wenn man die Finanzen von Bund, Kanton und auch von unserer Gemeinde anschaut, sollten wir möglichst schnell mit dem Motto beginnen: 'Wer mehr will, soll sich auch daran beteiligen'. Nur 5% der Stadtbusbenutzer lösen ein Einzelticket. Die restlichen 95% fahren mit Mehrfahrtenkarten und unterschiedlichen Abos. Wie bei der Handy-Nutzung verleitet das Abo gerne dazu, das Verhältnis zum Einzelangebot zu verlieren. Meine Schülerinnen und Schüler sagen von sich bezüglich Telefon: Ich telefoniere gratis, ich habe ein Abo. Im Moment wird gemäss Aussage vom neuen 'Stadtbus-Vater' Urs Ambühl jede Fahrt mit 70 Rappen subventioniert, bei einem Vollausbau gar mit 83 Rappen - also ein knappes Fünftel mehr! Diese Angaben hätten meiner Ansicht nach auch in die Botschaft gehört, wie auch die einzelnen Selbstfinanzierungsgrade der einzelnen Buslinien. Letztere würden uns auch immer wieder mahnen, die Kosten im Auge zu behalten. Spätestens, wenn bei einer Linie die Werte auf unter 50% gehen, sollte unser Puls langsam in Fahrt kommen. Gemäss Aussage von Urs Ambühl gibt es bei den GA-Kunden bezüglich Kostenbeteiligung keinen Spielraum, weil diese einer nationalen Regelung unterstehen. Abonnemente, Mehrfahrtenkarten und Einzelbillete gehören zum Tarifverbund Ostschweiz und werden von unseren Stadtbusverantwortlichen ausgehandelt. Direkte Subventionen gibt es für die Ostwind-Lokalzone 921 bei den Kinder-Einzelbilletten und Kinder-Mehrfahrtenkarten, bei den Schüler-Monatsabos und sämtlichen Jahresabos. Es gibt also durchaus - wenn auch nicht einen sehr grossen - Spielraum für Kostenbeteiligungsanstrengungen.

Zum Schluss möchte ich den Stadtrat und uns selber dazu aufrufen, in Zukunft bei vergleichbaren Themen darauf zu schauen, dass die wirklichen Nutzer von Mehrwert-Angeboten auch am grösseren Aufwand beteiligt werden sollen. Es muss ja nicht immer der volle Betrag sein, es gibt auch vernünftige Mittelwege, die uns zu einem bewussteren Umgang mit dem Geld führen können.

Abschliessend möchte ich den Verantwortlichen für die aufschlussreichen und interessanten Unterlagen danken. Ein besonderer Dank gilt auch dem neuen Stadtbusverantwortlichen Urs Ambühl, der seine Arbeit sehr engagiert und motiviert leistet. Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit."

Gemeinderat Benjamin Stricker: "Ich spreche im Namen von CH, Chrapfe und Hirne.

Der Stadtrat empfiehlt uns heute Mehrinvestitionen in die Erschliessung der Stadt mit dem öffentlichen Verkehr. Was bekommen wir dafür?

Praktisch alle ÖV-willigen Frauenfelderinnen und Frauenfelder sowie die Pendlerinnen und Pendler bekommen ein an allen Tagen und über die ganze tägliche Betriebsdauer reichhaltigeres, einfach merkbares und zuverlässiger vernetztes Bus-Angebot.

Die Verantwortlichen haben die aktuellen Probleme erkannt, analysiert und daraus wichtige Schlussfolgerungen für ein durchdachtes Stadtbuskonzept gezogen, das Anerkennung verdient. Besonders positiv hervorzuheben ist die Erweiterung des Abend- und Wochenendangebots, welches auch in den Vernehmlassungsanträgen von CH gefordert wurde. Der budgetierte Mehraufwand für die Stadt von rund 30% gegenüber 2012 steht in einem sehr guten Verhältnis zum gewonnenen Nutzen.

Weshalb aber braucht Frauenfeld für den Stadtbus überhaupt eine Vorwärtsstrategie? Weil es in Frauenfeld vorwärts geht mit der Einwohnerzahl, den Arbeitsplätzen und mit der Siedlungsausdehnung gegen aussen. Diese Entwicklungen müssen von einer angemessenen Weiterentwicklung des ÖV-Netzes flankiert sein, um nachhaltig zu sein. So agiert eine vorausschauende Stadt. Selbstverständlich muss sich die Stadt auch künftig einen offenen Blick für allfällig nötige Anpassungen und Ergänzungen bewahren.

CH vermisst im vorliegenden Konzept aber sieben wichtige Elemente:

1. Die vielen Busse sollen voller, die Strassen leerer werden. Autofahrerinnen und Autofahrer müssen zum Umsteigen auf den ÖV motiviert werden. CH erwartet vom Stadtrat, dass analog der Umfrage unter Busspassagieren auch die Bedürfnisse der Autofahrerinnen und Autofahrer eruiert werden, um daraus mögliche Motivatoren zum Umsteigen auf den ÖV abzuleiten. Welche flankierenden finanziellen Anreize plant der Stadtrat zum Umsteigen auf den Bus? Wie sieht das Marketingkonzept für das neue Stadtbusangebot aus und an wen richtet es sich?
2. Zur nachhaltigen Fahrplanstabilität müssen verkehrstechnische Massnahmen zur Bevorzugung der Busse realisiert werden, beispielsweise in Form von Pförtneranlagen oder separaten Busspuren. Welche diesbezüglichen Massnahmen plant der Stadtrat, um den Bussen langfristig eine freie und direkte Fahrt zu sichern? Frei nach dem Slogan der Autopartei von früher: 'Freie Fahrt für freie Stadtbusbenützer'!
3. Der Stadtbus ist zumindest für die Einheimischen unseres Erachtens zu teuer und die Tarifgestaltung muss einfach sein. Was würde die Einführung eines Einheitspreises von 1 Franken pro einfacher Fahrt mit ½-Tax kosten? Was die Abgabe eines Jahres-Abos für Einheimische für 300 Franken? Dieses Anliegen vielleicht auch ein bisschen als Gegengewicht zu anders lautenden Voten.
4. Die Zürcherstrasse zwischen den Haltestellen Böni und Kehlhof wird künftig nicht mehr per Stadtbus erschlossen, obwohl sich hier zahlreiche verkehrsintensive Einrichtungen befinden und neu entstehen, zum Beispiel wird der Thurgipark erweitert oder es entsteht irgendwann eine S-Bahnstation Langdorf. Da auch die hier verkehrenden Regionalbusse im Feierabendstau stehen und gehetzt fahren müssen, drängen sich hier baldige bauliche Massnahmen, eben zum Beispiel eine separate Busspur auf, damit diese wichtige Einfallsachse wieder voll mit ÖV erschlossen ist. Der Bus darf nicht vom Individualverkehr verdrängt werden. Und Busse, die am Markt vorbeifahren, werden nicht benutzt. Welche Massnahmen plant der Stadtrat hier?

5. Kundinnen und Kunden resp. Mitarbeitende brauchen Motivation zur Benützung des ÖV. Alle bestehenden und neuen Einkaufszentren und Arbeitgeber sollen durch die Stadt zu dieser Motivator-Funktion verpflichtet werden. Die diesbezügliche Vereinbarung mit dem Allmendcenter halten wir für gut. Nicht nachvollziehbar finden wir die zeitliche Begrenzung auf vier Jahre und, dass andere - neue und bestehende - Einkaufszentren 'gratis' davonkommen. Plant der Stadtrat entsprechende Massnahmen, beispielsweise beim erweiterten Thurgipark?
6. In der Schulung der Chauffeure besteht Verbesserungspotenzial: Diese müssen über abzuwartende Bahn- und Busanschlüsse und allfällige Verspätungen im Bild sein und - sofern tageseitlich möglich, zum Beispiel am Sonntag - auf Umsteigende warten dürfen. Welchen technischen und personellen Handlungsspielraum sieht der Stadtrat in diesem Bereich?
7. Und letztens: Die Hauruckübung vom Dezember 2012 möchten auch wir nicht ganz unerwähnt lassen. Sie bleibt für uns bis heute nicht nachvollziehbar. Aufgrund der nicht transparenten Information nimmt CH an, dass verwaltungsintern einiges schief gelaufen sein muss. Störend bleibt insbesondere, dass vor allem die Linie zum Zoo während vollen zwei Jahren eine ungenügenden Service erfüllt. Besonders für Betagte mühsam ist, dass in der Altstadt und Vorstadt während zwei Jahren keine Einsteigemöglichkeit stadtauswärts besteht.

Zwei spontane Ergänzungen: Es werden unter anderem nur rentable Kurse gefordert. Es zeigt sich in langjähriger ÖV-Erfahrung, dass nur ein Vollangebot an öffentlichen Verkehrsversorgung Frequenzen sichert. Wenn Sie nur in der Primetime Busse fahren lassen, dann haben Sie letztendlich weniger Leute, die Bus fahren. Sie müssen Busse auch am Abend und auch am Sonntag anbieten. Und ein Ruf erfolgte nach Sparen. Meines Erachtens wäre hier Sparen am falschen Ort. Frauenfeld hat sich, lange bevor ich Einwohner dieser schönen Stadt wurde, in jeder Hinsicht für Wachstum entschieden. Dieses Wachstum braucht Erschliessung. Zur Erschliessung gehören nicht nur Strassen, zur Erschliessung gehören selbstverständlicherweise auch der ÖV.

Insgesamt begrüsst CH die vom Stadtrat gewählte Vorwärtsstrategie sehr, welche auf den positiven Erfahrungen in der Vergangenheit aufbaut. CH erwartet aber vom Stadtrat, dass die erwähnten noch offenen Potenziale genutzt werden, damit der Stadtbus seine verkehrsentlastende Funktion voll entfalten kann. Danke."

Gemeinderat Mario Weber: "Ich spreche im Namen der CH zur Aufteilung der Stadtbuskredite in einzelne separate Kredite.

Ob für die Bewilligung eines Kredites der Stadtrat, der Gemeinderat oder das Volk zuständig ist, bestimmt sich im Normalfall nach der Höhe der Kreditsumme. Deshalb ist es entscheidend, wie ein Kredit bemessen wird.

Wir diskutieren und entscheiden heute über die Zukunft unseres Stadtbusses. Konkret über verschiedene Massnahmen:

- zwei zusätzliche Fahrzeuge (Ausbau Tagesangebot);
- Ausbau Abendangebot und Ausbau Sonntag, je mit zusätzlichem Bus;
- definitive Einführung Linie 5;

- dazu kommen Infrastrukturbauten.

Dem Gemeinderat liegen vier separate Kreditanträge vor. Die Infrastrukturbauten will der Stadtrat in eigener Kompetenz bewilligen.

Weil in der Botschaft nichts zur Frage der Kreditbemessung steht und weil wir uns etwas differenzierter als andere damit auseinander setzen wollten, haben wir durch unseren Vertreter in der GPK nachgefragt. Wir haben auf den Grundsatz der Einheit der Materie verwiesen, aus dem - einfach gesagt - folgt, dass zusammengerechnet werden muss, was zusammengehört, das sogenannte Trennungsverbot und nicht zusammengerechnet werden darf, was nicht zusammengehört, das sogenannte Vermengungsverbot.

Der Stadtrat antwortete wie folgt:

Gemäss Stadtrat ist die Linie 5 ein eigenständiges Projekt; es sollte dafür ursprünglich eine separate Botschaft verabschiedet werden. Der Stadtrat ist überdies der Auffassung, dass das Sonntags- und Abendangebot nicht direkt mit dem Konzept zu tun haben. Es handle sich dabei um einen zusätzlichen Angebotsausbau, der zwar Sinn mache, aber den man ablehnen könne.

Die baulichen Investitionen würden nur ausgeführt, wenn dem Gesamtpaket an der Urne zugestimmt werde. Dann handle es sich um eine Folgeerscheinung, die für die Umsetzung des Stadtbuskonzepts 2014 notwendig sei und diese einmaligen Investitionskosten von 150'000 Franken lägen dann in der stadträtlichen Kompetenz.

Nun, wir opponieren dem nicht. Wir halten aber fest, dass diese Auffassung insgesamt betrachtet in Bezug auf den Grundsatz des Trennungsverbots sehr weit geht. Sie führt unter anderem dazu, dass das Volk zu zwei Massnahmen nichts zu sagen hat. Das ist ein Nachteil. Der Vorteil liegt darin, dass das Volk mehr Wahlfreiheit in Bezug auf diejenigen Massnahmen hat, die für sich betrachtet über der Referendumsschwelle liegen.

Dessen muss sich der Gemeinderat bewusst sein, wenn er den vier Anträgen heute zustimmt. Das ist ein Präjudiz für allfällige spätere Projekte. CH wird den Stadtrat und den Gemeinderat wenn nötig daran erinnern. Danke."

Nachdem die Diskussion seitens des Rates zur materiellen Beratung erschöpft ist, erteilt der **Ratspräsident** dem Stadtammann das Wort.

Stadtammann Carlo Parolari: "Es wurde sehr viel und intensiv diskutiert. Ich versuche meine Notizen einigermaßen in Ordnung zu bringen und Ihre diversen Fragen zu beantworten und auf Ihre Argumente einzugehen.

Meine Damen und Herren, für eine Exekutive ist es immer sehr beruhigend, wenn die Diskussion grundsätzlich so verläuft, wie man es erwartet und so ist sie heute Abend effektiv auch verlaufen.

Wir im Stadtrat waren uns bewusst, dass wir mit dieser komplexen Vorlage nicht auf Ihre ungeteilte Zustimmung treffen werden. Es ist ein sehr grosses Geschäft mit erheblichen finanziellen Auswirkungen. Das wurde von Ihnen gesagt. Ich danke Ihnen im Namen meiner Kolleginnen

und Kollegen herzlich für die grundsätzlich doch sehr positive Aufnahme des Konzepts. Noch vor zehn Monaten mussten mein Mitarbeiter und ich fast den Helm anziehen, wenn das Thema 'Stadtbus' zur Debatte kam. Gemeinderat Gemperle hat da an vorderster Front mitgekämpft. Heute steht er irgendwo auf einer anderen Seite. Ich bin froh, dass sich die Situation weitestgehend beruhigt hat und heute eine sachliche Diskussion stattfinden konnte. Es wurden eine Vernehmlassung und zahlreiche Informationen durchgeführt. Wir haben das ursprüngliche Konzept massiv weiterbearbeitet und optimiert. Wir durften im Vorfeld verschiedentlich hören - heute auch von Ihnen -, dass das Konzept 'Stadtbus 2014' in sich schlüssig, plausibel, an sich logisch und stimmig sei.

Ich möchte Sie daran erinnern, dass wir immer von Anfang an gesagt haben, es brauche zur Umsetzung dieses Konzepts zwei zusätzliche Busse. Im ursprünglichen, im allerersten Konzept war sogar von drei zusätzlichen Bussen die Rede. Durch Optimierungen und Hinterfragen haben wir das auf zwei zusätzliche Busse reduzieren können. Das dies etwas kostet, ist allen klar.

Aber es wurde heute auch verschiedentlich gesagt, dass es sich beim Stadtbus Frauenfeld um eine Erfolgsstory handelt. Meine Damen und Herren, wenn Sie sich die Zahlen anschauen, wie sich die Passagiere entwickeln, ist das alles andere als selbstverständlich. Schauen Sie einmal in die zweitgrösste Stadt im Thurgau, nach Kreuzlingen. Da sind die Benutzerzahlen, die Passagierzahlen etwa im gleichen Umfang zurückgegangen, wie sie bei uns gestiegen sind. Über die Gründe können Sie sich selber Gedanken machen. Es ist so, dass wir im Moment ein jährliches Wachstum von 5% aufweisen oder von 100'000 Passagieren mehr. Das wird so, wie es aussieht, auch in Zukunft weitergehen.

Wir haben heute hauptsächlich finanzielle Argumente gegen die Vorlage gehört. Gemeinderat Peter Wildberger hat es aber gesagt: Wenn Sie beispielsweise auf Seite 17 der Botschaft an den Gemeinderat schauen, wie sich der Nettoaufwand von rund 1,55 Mio. Franken mit dem geplanten Vollausbau neu auf rund 1,9 Mio. Franken entwickelt, dann haben wir eine Differenz von 440'000 Franken. Wenn Sie eine Seite umblättern und auf Seite 18 den Vergleich mit der Rechnung 2011 anstellen, dann sehen Sie, dass wir gerade mal rund 80'000 Franken höher liegen und das mit einem massiven Angebotsausbau, mit einer massiven Verbesserung und massiven Mehrwerten - 80'000 Franken im Vergleich zu dem, was wir in der Rechnung 2011 bezahlt haben.

Es wurde heute verschiedentlich die Linie 5 angesprochen. Das scheint ein Hauptkritikpunkt zu sein. Gemeinderat Stefan Geiges, es ist nun einmal so. Die Grundlage, dass wir an sich gar keinen Handlungsspielraum mehr haben, ist im kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG) festgehalten und in der PBV, in der Verordnung zum Planungs- und Baugesetz zwingend festgeschrieben. Diese Verordnung ist seit 1. Januar 2013 in Kraft. Als wir unsere Konzeptüberarbeitung begonnen haben, war diese Bestimmung noch gar nicht in Kraft und deshalb konnten wir dies auch nicht vorzeitig berücksichtigen. Aber es ist so, es besteht heute ein Erschliessungszwang mit dem ÖV für solche publikumswirksamen Anlagen.

Gemeinderat Wildberger hat mir eine konkrete Frage gestellt, nämlich ob der Stadtrat bereits entschieden habe, ob die zwei zusätzlichen Fahrzeuge Hybridbusse sein werden, die Sie heute hoffentlich bewilligen und deren Kreditbewilligung dann dem Stimmvolk im Februar 2014 vorgelegt werden. Wir haben im Stadtrat dazu noch keine definitive Entscheidung getroffen. Ich kann Ihnen aber sagen, dass es mit einiger Wahrscheinlichkeit eher keine neuen Hybridbusse sein werden. Die Technologie ist bereits weiter fortgeschritten und es ist auch so, dass die Hybridbusse nicht ganz die Leistung erbringen, die ursprünglich prognostiziert worden ist. Wir wer-

den unmittelbar nach den Herbstferien darüber im Detail informieren, Sie selbstverständlich auch.

Gemeinderat Stricker hat mir einen riesigen Fragenkatalog unterbreitet. Das wäre an sich etwas für die Fragestunde gewesen, im Rahmen derer man sich auch entsprechend vorbereiten kann. Ich glaube nicht, dass Sie die Erwartung haben, Ihre sieben plus zwei spontanen Fragen hier und heute beantwortet zu erhalten.

Ich kann Ihnen aber sagen, dass die übergeordneten Fragen genau Themen sind, die wir im Zusammenhang mit 'Frauenfeld 2030' mit der Stadtentwicklung angehen werden. Sie haben 'vollere Busse, leerere Strassen' angesprochen. Wenn Sie Bevorzugungsanlagen 'Freie Fahrt für die Busse' beispielsweise ansprechen oder insbesondere bauliche Massnahmen im Bereich Zürcherstrasse zwischen Böni und Lindenspitz fordern, sind das Themen, die wir in den vier Schlüsselprojekten im Rahmen der 'Stadtentwicklung 2030' effektiv angehen wollen. Das sind Themen, die man auch in der Bevölkerungsbefragung abgefragt hat und die wir in ein Gesamtbild giessen wollen, das wir dann Ende 2014 Ihnen und dem Volk entsprechend vorlegen werden.

Ich komme damit zum Antrag von Gemeinderat Gemperle: Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen. Gemeinderat Gemperle will betreffend dem Antrag 1 eine Halbierung des Bruttokredits von 750'000 Franken auf 375'000 Franken, mit dem Auftrag, von zwei zusätzlichen Bussen auf einen herunter zu gehen. Ich möchte daran erinnern, dass Ihre Gruppierung, Ihre Partei, in der Vernehmlassung nicht die zwei zusätzlichen Busse in Frage gestellt hat, sondern grundsätzlich die Linie 5. Es wurde gesagt, dass der Bus der Linie 5 dann auf dem übrigen Netz eingesetzt werden könnte. Sie haben heute auch gesagt, dass auf der Linie 2 der zusätzliche Bus unbestritten sei, aber wir hätten den Bus der Linie 5 ins übrige Netz integrieren sollen.

Ich muss Ihnen sagen, dass das gesamte Bussystem wie ein Mobile ist. Sie können nicht irgendwo etwas abschneiden und dann meinen, es funktioniere alles sonst noch. Das geht einfach nicht. Ich bitte Sie selbstverständlich, diesen Antrag abzulehnen und mitzunehmen, dass wir bei all diesen Passagierzahlen, insbesondere der Linie 5, die 400 zusätzlichen Arbeitsplätze noch nicht mitgerechnet haben. Wir haben jetzt den Status quo gerechnet. Wenn Sie eine einfache Rechnung anstellen, unter Berücksichtigung dieser mindestens 400 zusätzlichen Arbeitsplätzen in diesem gesamten Industriegebiet und nur ein kleinerer Teil der Arbeitnehmerinnen und -nehmer zwei bis vier mal pro Tag den Bus benützen, dann werden diese Zahlen, die in der Botschaft aufgeführt sind, deutlich höher ausfallen als heute. Sie werden einen deutlich besseren Kostendeckungsgrad erhalten als heute. Ich bitte Sie, dies zu berücksichtigen.

Zur Frage des Angebots bzw. des Ausbaus, welche die Anträge 2 und 3 betreffen: Gemeinderat Gemperle hat gesagt, dass es 'sehr einfach' begründet sei, wenn man nur aussagt, es gehe um einen einfacheren Fahrplan. Da gebe ich Ihnen recht. Aber wo ich Ihnen nicht recht gebe, ist die Tatsache, dass 70'000 Passagiere, meine Damen und Herren, pro Jahr diese Sammelkurse benützen. Das ist nicht einfach nichts, und diese Sammelkurse sind im Moment sehr unattraktiv. Wir haben in diesem Bereich immer wieder Reklamationen zu verzeichnen. Das können alle, die mit dem Stadtbus fahren, sicher bestätigen. Wenn Sie diese Sammelkurse nun anpassen und ins normale System überführen - nicht mehr diese Rundreisen durch die Stadt - wird die Zahl von 70'000 Benutzern ganz massiv steigen und sich verbessern. Es geht vorliegend also nicht nur um Einzelfiguren, die irgendwelche Wünsche an uns herantragen, sondern es handelt sich effektiv um ein Bedürfnis.

Es wurde uns vorgeworfen, wir hätten das Wünschbare nicht vom Notwendigen getrennt. Wir hätten die Hausaufgaben nicht gemacht und wären einfach allen Wünschen aus der Vernehmlassung nachgekommen. Das ist schlichtweg einfach falsch, meine Damen und Herren. Wenn Sie wüssten, was in diesen Vernehmlassungen alles gefordert worden ist! Sie haben es heute auch gehört - da gehen die Meinungen massiv auseinander. Der Stadtrat hat sehr zurückhaltend reagiert und wirklich nur das Notwendige umgesetzt.

Es wurde aber auch von Gemeinderat Herbert Vetter gesagt, es bestehe dringender Handlungsbedarf. Ich glaube, das ist mittlerweile anerkannt. Wir können nicht bei dieser aktuellen Entwicklung, die sich in den nächsten Jahren fortsetzen wird, einfach nichts tun. Dann fällt das System definitiv auseinander. Das geht nicht und darum bitte ich Sie abschliessend, stimmen Sie bitte allen Anträgen zu. Machen Sie etwas für Frauenfeld!

Sie werden einen massiven Mehrwert erhalten und ich gestatte mir nochmals kurz auf dieses Büchlein hinzuweisen. Worin liegen denn effektiv die Mehrwerte aus diesem neuen Konzept?

- Es ist die Beibehaltung des einfachen Systems;
- eine Verbesserung der Zuverlässigkeit;
- sämtliche Wohngebiete werden erschlossen;
- wir können das 'Rendezvous' beibehalten - das nicht so selbstverständlich;
- wir haben wieder den integralen 15-Minuten-Takt;
- die Erschliessung der Gebiete Messenriet und Bühl ist möglich - es werden zusätzliche Gebiete erschlossen;
- wir haben neu den 15-Minuten-Takt in den Gebieten Bsetzi und Huben;
- es wird wieder die Altstadt mit den Linien 3 und 4 in beide Richtungen bedient - das wurde auch bemängelt;
- Wir haben neu die Erschliessung der Reutenenstrasse mit den drei Alterszentren, wovon zwei massiv - der Stadtgarten und die Genossenschaft Alterssiedlung - ausgebaut werden.
- Es ist ein wesentlicher Mehrwert am Abend und am Sonntag zu verzeichnen. Das wurde gesagt. Es ist mehr Kundenfreundlichkeit vorhanden und dadurch generieren wir nochmals mehr Passagiere.

Das sind die Vorteile. Die Nachteile sind - da gebe ich Ihnen recht -, dass zwei zusätzliche Fahrzeuge benötigt werden. Das ist so und das kostet etwas. Aber machen Sie bitte die Rechnung netto unter dem Strich!

Wir haben keine Spekulationen angefügt, wie viele Passagiere mehr wir allenfalls generieren könnten. Wir haben das ganz sachlich dargelegt, dass das Mehrangebot massive Mehrbenützigungen durch die Passagiere auslösen wird. Entsprechend wird sich auch der Kostendeckungsgrad nicht derart verschlechtern, wie das jetzt prognostiziert worden ist.

Ich bitte Sie um Zustimmung zu den vier Anträgen gemäss Botschaft und um Ablehnung des Antrags von Gemeinderat Gemperle."

Die Diskussion zur Botschaft wird nicht gewünscht und auch die beiden Änderungen der GPK Finanzen und Administration (Ersatz Haltestellenbezeichnung 'Serto' durch 'Im Alexander' und die Streichung des dritten Satzes auf Seite 16 der Abstimmungsbotschaft) geben zu keinerlei Wortmeldungen aus dem Rat Anlass.

Der **Ratspräsident** lässt nun über den Antrag von Gemeinderat Thomas Gemperle abstimmen.

Abstimmung Antrag Gemperle: Der Antrag von Gemeinderat Thomas Gemperle wird mit 28 Nein- gegen 6 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen abgelehnt.

Der **Ratspräsident** lässt in der Folge über die fünf stadträtlichen Anträge auf Seite 22 der stadträtlichen Botschaft Nr. 27 vom 3. September 2013 separat abstimmen.

Abstimmungen

Antrag 1: Der Rat stimmt diesem Antrag mit 30 Ja- gegen 4 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen zu.

Antrag 2: Dieser Antrag wird 26 Ja- gegen 10 Nein-Stimmen gutgeheissen.

Antrag 3: Dieser Antrag vereinigt 25 Ja-Stimmen auf sich. 11 Nein-Stimmen sind zu verzeichnen. Somit ist Antrag 3 ebenfalls deutlich angenommen.

Antrag 4: Mit 28 Ja- und 6 Nein-Stimmen, bei 2 Enthaltungen, stimmt der Rat diesem Antrag ebenfalls zu.

Antrag 5: Die Abstimmungsbotschaft wird mit 35 Ja-Stimmen, bei 1 Enthaltung, unter Berücksichtigung der beiden von der GPK Finanzen und Administration vorgebrachten Änderungen, gutgeheissen.

Der Gemeinderat beschliesst:

1. Der Bruttokredit von 750'000 Franken pro Jahr für die Umsetzung des Tagesangebots gemäss Stadtbuskonzept 2014 wird bewilligt.

2. Der Bruttokredit von 100'000 Franken pro Jahr für die Umsetzung des Abendangebots wird bewilligt.
3. Der Bruttokredit von 70'000 Franken pro Jahr für die Umsetzung des Sonntagangebots wird bewilligt.
4. Der Bruttokredit von 375'000 Franken pro Jahr für die definitive Einführung der Stadtbuslinie 5 wird bewilligt.
5. Die Abstimmungsbotschaft wird genehmigt.

- - -

Gemeinderatspräsident Christoph Regli: "Somit haben wir die heutige Tagesordnung durchberaten. Als nächste Sitzung findet am 13. November um 18.00 Uhr die Fragestunde statt. Fragen dürfen Sie in unserer Stadt der kurzen Wege immer stellen und Sie werden auch schnelle, kompetente Antworten erhalten. Ich bitte Sie deshalb, Fragen für die Fragestunde als solche zu bezeichnen und gemäss Art. 47 Abs. 2 unseres Geschäftsreglements bis spätestens Montagmorgen, den 4. November, schriftlich per E-Mail an den Ratssekretär oder per Post an die Stadtkanzlei einzureichen. Die Traktandenliste wird übrigens erst Ende Oktober verschickt.

Mein Dank geht an Sie für das aktive Mitdiskutieren und an die Stadtgärtnerei für den einmal mehr sehr einladend geschmückten Ratssaal, auch wenn ich dadurch erstmals meinen Sekretär nicht mehr gesehen habe.

Im Anschluss an die Ratssitzung findet eine nicht öffentliche Information durch Stadträtin Elisabeth Aepli über das Thema Alterskonzept statt. Ich freue mich, wenn Sie nach der kurzen Erfrischungspause mit Getränken, die auch dem Einrichten dient, wieder mit dabei sind - ich denke das dafür etwa 10 Minuten ausreichen sollten. Besten Dank. Die Sitzung ist geschlossen.

- - -

Schluss der Sitzung: 19.45 Uhr

* * *