

Interpellation zu Handen des Stadtrates Kreuzlingen

Kreuzlingen, 16. 11. 2007

Sehr geehrter Herr Stadtammann
Sehr geehrte Mitglieder des Stadtrates

Ich bitte Sie um baldige Stellungnahme zur Interpellation betreffend

Legislaturetschwerpunkt „Südspange“

A. Vorbemerkungen

Wie (auch als Gemeinderat) der Presse vom 7.9. und 10.11. zu entnehmen ist, will der neue Stadtrat eine Neuauflage der sogenannten Südspange (Südanschluss A7 bis Bättershausen).

Zur Erinnerung: 2001 wurde die Südspange vom Kreuzlinger Souverän relativ knapp (53%) angenommen - dies allerdings unter schlicht falschen rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen. So wurde in der Abstimmungsbotschaft ein Bundesanteil von 41% in Aussicht gestellt - Geld, das nur dann geflossen wäre, wenn die Fortsetzung der Südumfahrung - gleichzeitig - rechtlich und finanziell gesichert gewesen wäre. Dem war aber zu keinem Zeitpunkt so; (hauptsächlich) deshalb hat das Bundesgericht diese Abstimmung aufgehoben, zwingend aufheben müssen.

Im Herbst 2005 dann der unmissverständliche kantonale Volksentscheid zur Südumfahrung: 57% der Stimmberechtigten in Kanton *und* Bezirk sagen Nein; dreieinhalb der fünf betroffenen Gemeinden sagen Nein (Patt in Bottighofen). Woran auch das Ja Kreuzlingens nichts ändert.

B. Fragen

Auf diesem Hintergrund bitte ich den Stadtrat um baldige Beantwortung folgender Fragen:

1. Demokratieverständnis?

Wie oben dargelegt: Die Abstimmung 01 kann nicht als Ausdruck des unverfälschten Wählerwillens bezeichnet werden. Weiter war in der Botschaft nicht von "Südspange" die Rede, sondern von "Südumfahrung 1. Etappe". Demokratische Kultur müsste doch sein, klare Volksentscheide zu akzeptieren und jetzt einmal ohne Südumfahrung oder Teile davon Verkehrspolitik zu betreiben.

Wie kommt der Stadtrat kaum zwei Jahre nach dem deutlichen Volksnein und mitten im laufenden Agglo-Programm dazu, ein Teilstück der Südumfahrung wieder zu forcieren?

2. Neue Entscheidungsgrundlagen?

Eine kleine partielle Entlastung im Südwesten Kreuzlingens, Mehrbelastungen an vielen neuralgischen Punkten in der Stadt: Dies dokumentierten damals kantonale Verkehrswerte (welche der Öffentlichkeit nur widerstrebend und nicht hinreichend zur Verfügung standen).

a) Inwiefern haben sich diese Zahlenwerte bzw. der vorstehend beschriebene Effekt einer Südspange heute verändert?

Im Rahmen des Aggloprogramms wurden neue Zahlen zum Durchgangs-, Ziel/Quell- und Binnenverkehr erhoben. Essenz: Deutlicher als je wird aufgezeigt, wie gering der Durchgangsverkehr, gemessen am gesamten Verkehrsvolumen, in unserer Agglomeration ist.

b) Kennt der Stadtrat diese Verkehrszahlen, welche Erkenntnisse schöpft er hieraus - im Allgemeinen, im Besonderen aber bezüglich Südspange?

>2

3. Übereinstimmung mit städtischem Leitbild?

Bewusst wurden im Leitbild(prozess) so kurz nach der Abstimmung (Teil-)Umfahrungen ausgenommen; andere Vorhaben und Massnahmen sollten Vorrang haben.

Weshalb wird jetzt entgegen dem Geist und Buchstaben des Leitbildes eine Südspange propagiert?

4. Städtische Lebensqualität / Mobilitätskonzept?

Der Widerstand gegen Umfahrungs-"Lösungen" wird sehr hoch bleiben - bis zu einer allfälligen Realisierung würden viele Jahre verstreichen. Deshalb:

a) Welche Varianten betreffend Milderung und Minderung des LKW-Verkehrs auf der Berg- und Brunnenstrasse wurden oder werden geprüft?

b) Wann legt der Stadtrat ein umfassendes Mobilitätskonzept vor, welches etappenweise die Wohnqualität der Stadtbewohner verbessert, ebenso endlich die gezielte Vermeidung und Verlagerung des motorisierten Verkehrs aktiv an die Hand nimmt (dies gemäss Vorgaben des gültigen Verkehrsrichtplans und Leitbilds)?

5. Finanzierung?

10 Mio. sollte 2001 ein wenig umweltfreundliches Projekt gesamthaft kosten. Jetzt ist von 3 bis 5 Mio. die Rede. Und dass mit Bundesgeld nicht gerechnet werden kann, ist klar. Deshalb:

a) Wie sieht der Finanzierungsschlüssel des Projekts aus? Wozu und auf wessen Bestreben finden sich im Entwurf zum kantonalen Voranschlag 08 bereits wieder Planungskosten? Und mit Blick auf die sich anbahnende städtische Nettoverschuldung: Entwicklungs- oder Wahlbedarf?

Für die Interpellation

Gemeinderat Walo Abegglen

>1 vgl. insbesondere Brief vom 28. September 1999: Paul Widmer, vom Kanton eingesetzter Verkehrsplaner, an Stadtrat Kreuzlingen

- Brief vom 28-09-99

- 2 Blätter mit prognostizierten DTV-Werten von Kreuzlingen

>2 vgl. Zwischenbericht Agglo-Programm Kreuzlingen/Konstanz (Teilbereiche Verkehr und verkehrsbedingte Umweltbelastungen, 19.5.07)