

Protokoll

23. Sitzung der Legislatur 2007/2011

Dienstag, 14. September 2010, 19.00 Uhr, im Seeparksaal

Vorsitz:	Parlamentspräsidentin Claudia Zürcher, FDP
Anwesend Stadtparlament:	27 Mitglieder
Entschuldigt:	Bernhard Bertelmann, SP, Margrit Schedler Bollhalder, SVP, Christine Schuhwerk, DKL
Anwesend Stadtrat:	Martin Klöti, FDP, Veronika Merz, SP, Heidi Wiher-Egger, FDP, Patrick Hug, CVP, Reto Stäheli, CVP
Protokoll:	Evelyne Jung, Parlamentssekretärin

Traktanden

- 23/ 1. Mitteilungen
- 23/ 2. Botschaft Neue Linienführung Kantonsstrasse (NLK) – Entlastung Altstadt und Landquartstrasse, Bushof und Erschliessung Saurer WerkZwei – Objektkredit in der Höhe von 13,12 Mio. Franken
 - Eintreten, materielle Beratung, Beschlussfassung
- 23/ 3. Botschaft Objektkredit für die Ersatzbeschaffung einer Autodrehleiter für die Feuerwehr in der Höhe von netto Fr. 562'315.— inkl. MwSt.
 - Bildung einer 5er Kommission
- 23/ 4. Fragerunde
- 23/ 5. Verschiedenes
 - Informationen aus dem Stadtrat

Präsidentin Claudia Zürcher-Hägler: Geschätzte Anwesende, Besucherinnen und Besucher, Parlamentsmitglieder, Stadtratsmitglieder und Vertreter der Medien. Ich begrüsse sie und heisse sie zu unserer 23. Parlamentssitzung ganz herzlich willkommen.

Neu in den Reihen des Parlaments ist ab heute auch Herr Andreas Grubelnik. Er rückt für den anfangs Juni zurückgetretenen Dieter Feuerle nach. Ich möchte dich, Andreas, ganz herzlich willkommen heissen und dir viel Erfüllung und Freude als Stadtparlamentarier wünschen.

Weiter begrüsse ich speziell Dalia Squazzato, Lernende bei der Stadt Arbon. Wie wir bereits in einem Mail die Parlamentarier darauf hingewiesen haben, wird Frau Squazzato einen Teil unserer heutigen Sitzung aufzeichnen. Sie wird diese Aufnahmen im Rahmen einer Arbeit in einem überbetrieblichen Kurs in der Schule verwenden. Schön, dass wir auch so zahlreiche Besucherinnen und Besucher in unseren Reihen haben. Sicher haben sich alle schön in Schale geworfen in Anbetracht dessen, dass wir hier gefilmt werden und haben somit eine illustre Runde.

Einleitung:

Sicher haben auch Sie die schönen Sommertage genossen und waren vielleicht wie ich in den Ferien. Gemeinsam mit der Familie habe ich eine Woche in und um Neuenburg verbracht. Wir haben die schöne Stadt mit ihrer tollen Lage direkt am See zu Fuss und im Touristenzügli erkundet und bewundert. Wir haben sie mit den Augen von Touristen wahrgenommen und ihr dementsprechend auch Beachtung geschenkt. Nach unserer Heimkehr habe ich mich dann auch einmal mit dem gleichen Blickwinkel auf den Weg gemacht und wiederum habe ich eine schöne Stadt mit einer tollen Lage direkt am See bewundert. So ist es auch den Behörden- und Stadtratsmitgliedern von Kloten ergangen, welche ich zwei Wochen später im Zusammenhang mit meinem Amt am ersten Morgen ihrer 2-tägigen Strategieklausur begleiten konnte. Nach einer Präsentation Arbon, Strategien, Ziele, Träume durch Martin Klöti und den anschliessenden Stadtrundgängen haben sie bei der anschliessenden Diskussion selber die Frage aufgeworfen, weshalb Kloten im Städteranking auf Platz 9 und Arbon auf Platz 131 gelandet ist. Kloten habe keine Altstadt, kein Schloss, kein eigentliches Stadtzentrum, keinen See, keine so grossartigen Zukunftschancen wie Arbon, aber Kloten hat einen Flughafen direkt vor der Haustür! Nun, sie sehen, es kommt auf den Blickwinkel an! Es lohnt sich alleweil, ab und zu den Blickwinkel zu verändern! Gehen auch sie einmal mit den Augen eines Touristen oder Fremden durch die Stadt.

Namensaufruf

Es erfolgt der Appell durch die Parlamentssekretärin Evelyne Jung.

Präsidentin Claudia Zürcher-Hägler: Entschuldigt haben sich für die heutige Sitzung: Bernhard Bertelmann, SP und Gewerkschaften, Margrit Bollhalder Schedler, SVP und Christine Schuhwerk, DKL.

Es sind 27 Mitglieder anwesend. Die Beschlussfähigkeit ist gegeben. Das absolute Mehr beträgt 14.

Da Christine Schuhwerk, DKL Mitglied des Parlamentsbüro und Stimmzählerin ist, muss für sie ein Eratz gewählt werden.

://: Andreas Näf, FDP wird einstimmig bei eigener Stimmenthaltung als Ersatz und Stimmzähler für die heutige Sitzung gewählt.

Sie haben die Traktandenliste rechtzeitig erhalten, ich stelle sie zur Diskussion.

Die Diskussion wird nicht gewünscht, somit ist die vorliegende Traktandenliste genehmigt.

1. Mitteilungen

Unterlagen

Sie haben folgende Unterlagen erhalten:

Per A-Post:

Mit Sonderversand vom 21. Juli 2010 haben sie erhalten:

- Botschaft Neue Dreifachsporthalle: Beteiligung (Stadt Arbon) an den Baukosten in der Höhe von Fr. 4'400'000.—
- Botschaft Objektkredit für die Ersatzbeschaffung einer Autodrehleiter für die Feuerwehr in der Höhe von netto Fr. 562'315.— inkl. MwSt.

Mit Versand 1 vom 24. August 2010

- Einladung mit Traktandenliste
- Beantwortung Einfache Anfrage vom 25. Mai 2010 von Ueli Troxler, SP und Gewerkschaften betreffend „Bewirtschaftung Finanzvermögen“
- Geschäftsreglement für das Arboner Stadtparlament, ergänzt am 29. Juni 2010

Mit Versand 2 vom 31. August 2010

- Kommissionsbericht Neue Linienführung Kantonsstrasse (NLK) – Entlastung Altstadt und Landquartstrasse, Bushof und Erschliessung Saurer WerkZwei – Objektkredit in der Höhe von 13,12 Mio. Franken.

Per E-Mail am 1. Juli 2010 und 11. August 2010

- Das Parlamentsprotokoll der 21. Sitzung vom 31. Mai 2010 haben Sie per E-Mail am 1. Juli 2010 erhalten. Das Protokoll wurde vom Parlamentsbüro genehmigt und ist seit dem 15. Juli 2010 im Internet abrufbar.
- Das Parlamentsprotokoll der 22. Sitzung vom 29. Juni 2010 haben sie per E-Mail am 11. August 2010 erhalten. Das Protokoll wurde ebenfalls vom Parlamentsbüro genehmigt und ist seit dem 26. August 2010 im Internet abrufbar.

Mitteilungen aus dem Parlamentsbüro

1.- Parlamentarische Vorstösse:

An der heutigen Sitzung ist dem Büro eine Einfache Anfrage abgegeben worden.

Gemäss Art. 12 Einbürgerungsreglement besteht für die Einbürgerungskommission Informationspflicht gegenüber dem Stadtparlament über zu behandelnde Gesuche und gefasste Beschlüsse.

Ich bitte Andrea Vonlanthen, Präsident der Einbürgerungskommission, um Mitteilungen aus der Einbürgerungskommission.

Präsident Einbürgerungskommission Andrea Vonlanthen: Die Einbürgerungskommission hat seit der letzten Parlamentssitzung einmal getagt.

1. Ins Bürgerrecht der Stadt Arbon aufgenommen
(Sitzungen EBK vom 24. August 2010)

1.1 **Gesuche von Ausländern**

- Tolla Angela, 1969, italienische Staatsangehörige
- Bicanek Pavel, 1964, tschechischer Staatsangehöriger
- Hetemi Muhamed, 1961, serbisch-montenegrinischer Staatsangehöriger
- Vulovic Sara, 1993, österreichische Staatsangehörige

1.2 Gesuche von Schweizern

- Käppeli Adrian, 1977, Bürger von Merenschwand AG
Käppeli Moana, 2009, Bürgerin von Merenschwand AG
(Ehefrau Karin Käppeli-Holzer ist bereits Bürgerin von Arbon)

Das Gemeindebürgerrecht bildet die Voraussetzung für die Aufnahme ins Kantonsbürgerrecht. Über die Aufnahme ins Kantonsbürgerrecht entscheidet der Grosse Rat in den nächsten Monaten. Wir beglückwünschen diese Gesuchsteller im Namen der Einbürgerungskommission und des Parlaments zur Aufnahme ins Arboner Bürgerrecht und wünschen ihnen künftig noch mehr Interesse an der Mitgestaltung unseres Gemeinwesens und an der Entwicklung unserer Stadt.

2. Zur Behandlung anstehende Gesuche (Sitzung EBK vom 29. September 2010)

- Zarza Alfonso Alba Irena, geb. 1994, spanische Staatsangehörige
- Yogeswaran Ratheepan, geb. 1993, srilankischer Staatsangehöriger
- Rashid Yahia, 1963, irakischer Staatsangehöriger
Rashid Magda, 1965, irakische Staatsangehörige
Rashid Fosia, 1992, irakische Staatsangehörige
Rashid Sarah, 1994, irakische Staatsangehörige

Im Moment liegen noch 46 pendente Gesuche von 85 Personen vor. Zur Behandlung in der Einbürgerungskommission stehen aber nur noch 15 Gesuche von 27 Personen an, bei denen die eidgenössische Einbürgerungsbewilligung vorliegt. Alle anderen Gesuche befinden sich im Vorprüfungsverfahren, im Eidgenössischen Bewilligungsverfahren, oder sind vorerst zurückgestellt.

Präsidentin Claudia Zürcher-Hägler: Danke Andrea Vonlanthen, SVP.

2. Botschaft Neue Linienführung Kantonsstrasse (NLK) – Entlastung Altstadt und Landquartstrasse, Bushof und Erschliessung Saurer WerkZwei – Objektkredit in der Höhe von 13,12 Mio. Franken

- Eintreten, materielle Beratung, Beschlussfassung

Präsidentin Claudia Zürcher-Hägler: Dieses Geschäft ist uns von einer Kommission unter dem Vorsitz von Max Gimmel von der FDP/DKL-Fraktion vorbereitet worden. Die Kommission empfiehlt einstimmig dem Antrag des Stadtrates zuzustimmen und den benötigten Objektkredit von 13,12 Mio Franken zu bewilligen. Zum Eintreten übergebe ich das Wort Max Gimmel, Kommissionspräsident.

Max Gimmel, Kommissionspräsident: Arbon steht vor der Möglichkeit, mit einem einzigartigen Projekt für ein nachhaltiges Wachstum und eine sinnvolle Entwicklung Raum zu schaffen. Mit einer neuen Kantonsstrasse soll der Verkehr so von der Peripherie ins Zentrum geführt werden, dass wichtige Wohn- und Naherholungsgebiete nicht belastet, sondern aufgewertet werden. Brachliegende Flächen in Zentrumsnähe können für die Zukunft überbaut werden, ohne dass damit die übrige Infrastruktur im Verkehr erstickt. Das Projekt der Neuen Linienführung Kantonsstrasse – NLK hat eine Dimension, die die Stadt Arbon niemals alleine bewältigen könnte. Es ist als Glücksfall zu betrachten, dass der Bund erkannt hat, wie wichtig das Zusammenspiel von Städten und deren Agglomerationen ist. Und es war ein weitsichtiger Entscheid, als sich Arbon in die Agglomeration St.Gallen einbinden konnte und nun über das Agglomerationsprogramm des Bundes finanzielle Mittel erhält, die den Bau der neuen Kantonsstrasse ermöglichen. Das Projekt ist in seiner Art auch insofern einzigartig, weil es zu einem Zeitpunkt kommt, wo noch keine Verkehrs-Engpässe zu registrieren sind. Es wurde mit den grössten Ressourcen an ausgewiesenen Fachkräften, Ingenieuren und Stadtplanern vom Kanton erarbeitet und vom Bund beurteilt. Das Projekt der NLK ist definitiv ausgearbeitet, die Kosten sind berechnet und aufgeteilt auf Bund, Kanton St.Gallen, Kanton Thurgau, SBB, Dritte und die Stadt Arbon. Die Beteiligung der Stadt Arbon beträgt 23% an den Gesamtkosten von 58 Mio. Franken. Mit der Botschaft vom 12. April 2010 beantragt der Stadtrat dem Parlament, dem Objektkredit in der Höhe von 13.12 Mio. Franken für die Realisierung des Projekts

Neue Linienführung Kantonsstrasse zuzustimmen und somit in die Investitionsplanung 2011 bis 2014 aufzunehmen. Wir haben in der Kommission das Projekt geprüft und sind nun bereit für eine materielle Beratung.

Präsidentin Claudia Zürcher-Hägler: Weitere Voten zum Eintreten?

Andreas Brüsweiler, SVP: Arbon ist auf dem Weg in die Zukunft. Wir müssen jetzt die Chancen nutzen, Arbon mit einem Schlüsselprojekt und einem einmaligen Preis- Leistungsverhältnis für die Zukunft und die folgenden Generationen nachhaltig zu entwickeln. Das vorliegende Projekt ist das Ergebnis jahrelanger Abklärungen und entspricht den Verkehrsrichtplänen der Stadt Arbon und des Kantons. Das Projekt überzeugt und ist die Lösung für die gegenwärtige und zukünftige Verkehrsproblematik der Altstadt, Bahnhofstrasse, Landquartstrasse und Erschliessung des Saurer WerkZwei. Einmalig bei diesem Geschäft ist die Kostenbeteiligung von 22,6% der total anfallenden 58 Mio. Franken dank des Agglomerationsprogramms des Bundes. Diese einmalige Chance gilt es zu nutzen und nicht zu verpassen. Weiter lobenswert ist auch die ausführliche, ausgearbeitete Botschaft. Das Projekt ist umfassend dokumentiert. Die wenigen noch offenen Fragen werden wir in der materiellen Beratung stellen. Die SVP-Fraktion möchte sich an dieser Stelle bei allen beteiligten für die geleistete Arbeit bedanken. Wir haben das Geschäft umfassend geprüft und sind einstimmig für Eintreten.

Ruedi Strasser, CVP/EVP: Die CVP/EVP-Fraktion möchte als erstes der vorberatenden Kommission und im Besonderen deren Präsidenten Max Gimmel für die hervorragende Arbeit danken. Einen solchen klar strukturierten und auch für ungeübte Leser einfach zu verstehenden Bericht in der kurzen Zeit zu erstellen, zeigt, wie viel Engagement die Kommission in diese Arbeit gesteckt hat. Dies mit gutem Grund, geht es im Projekt NLK doch um die Zukunft von Arbon. Einerseits wird dies dem Fortschritt der Stadt dienen, sei dies durch eine verbesserte Wohnqualität in den entlasteten Quartieren, eine einfachere, gezielter Verkehrsführung. Andererseits wird dieses Grossprojekt und die daraus resultierenden Nebenprojekte die Stadtkasse über Jahre hinaus stark belasten.

Der Kommissionsbericht zeigt in der Chancen- / Risiko- und in der Schlussbetrachtung jedoch klar auf, dass die Stimmbürger von Arbon jetzt den Mut aufbringen müssen, um Arbon für die Zukunft fit zu machen. Auch wenn die Krise der letzten Jahre und das Defizit-Budget 2010 uns noch vor den Augen schwebt, dürfen wir jetzt nicht zögern, mit diesem Bauvorhaben Dreiviertel der Kosten vom Bund und Kanton und Dritten abzuholen. Dies wurde möglich, weil durch die Erfahrung und die weitsichtige Vorgehensweise unseres Stadtmanns Arbon, sich Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes hat sichern können.

Deshalb ist die CVP/EVP-Fraktion für Eintreten, damit die bis heute geleisteten Arbeiten und die grossen, bisherigen Investitionen nicht vergebens waren und der Stadt Arbon für ihre weitere positive Entwicklung der Schwung, der schon durch die Finanzkrise gebremst wurde, nicht noch mehr verloren geht.

Ueli Troxler, SP und Gewerkschaften: Die SP-Fraktion ist für Eintreten auf die Kreditvorlage zur NLK.

Wurden früher Fabrikgebäude als Jahrhundertbauwerke gefeiert, sind es heute Strassen, oder Neudeutsch Mobilitätsinfrastruktur. Es geht um den Beitrag der Stadt Arbon von 13,12 Mio. Franken an das Projekt, das in der ersten Etappe total 58 Mio. Franken kostet. Wir sind natürlich froh, dass mit den Beiträgen von Bund und Kanton eine Gesamtlösung realisiert werden kann, die Arbon Chancen gibt für eine gute Entwicklung. Die Altstadt wird aufgewertet, das Saurerareal erschlossen, die neue Migros angebunden, der Verkehr neu geführt, Wohnstrassen entlastet. Diese einmalige Entwicklungschance für Arbon soll genutzt werden, ein Grund für Begeisterung

Aber es gibt auch die andere Seite. So steigert eine Aufwertung nicht nur den Wert der Immobilien sondern erhöht auch die Mieten und andere Lebenskosten. Hoffentlich werden die Löhne auch bei der Arbonia Forster dem Rechnung tragen!

Vieles ist auch mit Glauben verbunden. Zum Beispiel: Eine Verkehrsinsel ist noch kein urbaner Platz. Ein neues Outfit und die Umklassierung der Landquartstrasse hält wohl ortskundige Arboner kaum davon ab, diesen Weg zur Autobahn nicht zu nutzen.

Wir erwarten deshalb, dass die Umsetzung und die Wirkung des Projektes genau verfolgt wird. Sollten die angestrebten Verbesserungen nicht erreicht werden, erwarten wir Massnahmen, um die Ziele doch noch zu erreichen.

Die SP-Fraktion ist einstimmig trotzdem für diese Vorlage, wir wollen diese Chance nutzen, wir wollen aber die Umsetzung kritisch begleiten.

://: Der Antrag zum Eintreten wird einstimmig angenommen

Präsidentin Claudia Zürcher-Hägler: Wir kommen zur Detailberatung. Ich übergebe nochmals dem Kommissionspräsidenten Max Gimmel.

Max Gimmel, Kommissionspräsident: Ich möchte am Anfang der materiellen Beratung zuerst meinen Dank aussprechen. All denjenigen, die in der Kommission mitgearbeitet haben und die Kommission mit weiteren Abklärungen unterstützt haben. Auf alle unsere Fragen haben wir schnell und fundiert Antwort erhalten. So gilt unser besonderer Dank den beiden Projektleitern, Herr Robert Heim vom Tiefbauamt des Kantons Thurgau und Herr Thomas Kieliger, der im Auftrag der Stadt Arbon das Mandat für die Projektleitung inne hat. Wir bedanken uns ebenso bei unserem Stadtplaner, Herr Dominik Frei sowie dem Stadtrat, insbesondere bei Herr Stadtmann Martin Klöti, der für den Stadtrat Einsitz in der Kommission hatte und wichtige Informationen und Zusammenhänge darlegen konnte. Ich möchte mich aber auch bei meinen Kommissionsmitgliedern herzlich bedanken, die mit kritischen Fragen und Diskussionen die Arbeit spannend machten. Es war eine Freude, ein so bedeutendes Projekt kritisch zu hinterfragen.

Bevor wir nun in die materielle Diskussion einsteigen, muss ich noch drei Korrekturen im Kommissionsbericht anbringen, die die CVP/EVP-Fraktion gefunden hat.

Auf der Seite 4 Ziffer 2.2.1 und auf der Seite 11, Ziffer 2.1 sind die Beträge falsch, die die Stadt Arbon zahlen soll. Es steht 13,5 Mio. Franken anstelle von 13.12 Mio. Franken. Das ist keine verdeckte Bauteuerung, die da eingerechnet wurde. Dann auf Seite 8, Ziffer 5.1 ist der letzte Satz: Die Kreuzung Stahelplatz wird sicherer und leitet den Verkehr optimal ins Städtli, macht unter dem Titel 5.1 keinen Sinn und muss so eliminiert werden, der ist in einem anderen Zusammenhang gefallen.

Wir steigen in den Bericht ein. Der Stadtrat hat uns eine umfassende Botschaft vorgelegt, an der man sehen konnte, dass das Projekt NLK eine lange, seriöse Aufbauarbeit hinter sich hatte. Einen wichtigen Grundstein für das Projekt bildete der vom Stadtrat erarbeitete Richtplan, der 2008 vom Kanton Thurgau genehmigt wurde. Der Richtplan ist ein Instrument das behördenverbindlich ist, was gegen aussen kaum bekannt ist, für die Stadtentwicklung aber eine sehr hohe Bedeutung hat, weil er aufzeigt, wo eine Entwicklung der Stadt für die Zukunft stattfinden kann. Der Richtplan wurde der Bevölkerung von der Stadt zur Vernehmlassung vorgelegt und konnte erst in Kraft gesetzt werden, als sämtliche Einwände beseitigt werden konnten. Erst heute zeigt sich, wie bedeutend dessen Vorarbeit in den Jahren 2006 bis 2008 gewesen war- Der Richtplan hat deshalb eine sehr hohe Akzeptanz beim Kanton und ist bereits auf die Neue Linienführung abgestimmt.

Wir gehen nun an die Behandlung des Projektes. Das Projekt fasst sich zusammen in verschiedene Etappen. Einerseits der Richtplan 2008, dann die Projektauflage 2009, da ist auch die Bevölkerung involviert worden, Weiter haben verschiedene Informationen an die Bevölkerung stattgefunden, eine ausführliche Botschaft des Stadtrates haben wir erhalten und schliesslich konnten wir dann den Bericht der parlamentarischen Kommission erarbeiten. Daraus sehen sie, dass sehr viele Wege bereits hinter uns sind und alles sehr gut aufgearbeitet ist. In der Kommission haben wir dann die Ziele formuliert, was die NLK eigentlich soll. Sie soll eine Erschliessung sein, sie soll eine Umfahrung sein und sie soll zur Verkehrsberuhigung beitragen. Wir erreichen die Erschliessung von 240'000m² Land, die Verkehrsberuhigung in der Altstadt und die Verkehrsberuhigung der Landquartstrasse, das sind die hauptsächlichen Ziele. Die NLK ist deshalb ein Mobilitätskonzept und sie ist verankert in

einem sehr wichtigen Agglomerationsprogramm, nämlich von St. Gallen / Arbon Rorschach. Ursprünglich war es nicht so, dass Arbon in diesem Agglomerationsprogramm drin war, sondern Arbon hat sich zuerst nach Thurgau orientiert. Das ist ein sehr bedeutender Punkt, dass der Kanton Thurgau einmal realisieren musste, dass für Arbon das Zentrum St. Gallen ist und nicht unbedingt Frauenfeld. Trotzdem schätzen wir es sehr, dass der Kanton Thurgau soviel an die Strasse zahlt.

Die NLK erlaubt ein massvolles Wachstum. Wenn wir die Bevölkerungsstruktur, -zahl der letzten Jahre betrachten und diese ein wenig weiterziehen, bis in die Jahre 2020 und 2025, sehen wir daraus, dass wir eine sehr vernünftige Linie bekommen und keine Schweizer Berglandschaft mit sehr grossen Höhen und tiefen Tälern. Es ist eine vernünftige Kurve, wie Arbon wachsen kann und immer wider mal ein bisschen Sprung bekommt, wie es einmal in der Bauentwicklung in der OG Frasnacht auch einmal der Fall war, so wird das sicher in den nächsten Jahren 2015 bis 2020, nicht unbedingt ganz linear sein, aber stärker ansteigen.

Zur Beurteilung des Kreditantrages, der zur Abstimmung vorliegt, hat die Kommission dem Projekt fünf wichtige Themen zugrunde gelegt und dann am Schluss noch über die Ablehnung des Kredites beraten, was das bedeuten würde.

Wir gehen jetzt diese fünf Themen durch miteinander. Sie gehen sinngemäss dem Kommissionsbericht nach.

Die Themen werden in einer Power Pointpräsentation veranschaulicht.

Allgemeine Fragen haben wir zu den Themen: Abstimmung zu einem Kredit, Nutzen der NLK Agglomerationsprogramm, Eidgenössisches Parlament und Einsprachen gestellt.

Punkt 1 Allgemeine Fragen Seite 3:

Keine Ergänzungen

Punkt 2 Finanzen Seite 4: Die Gesamtkosten sind dort detailliert nochmals aufgelistet, die Kosten flankierende Massnahmen, Kosten Hamelgebäude und Unterhalt neue Strassen.

Elisabeth Tobler, SVP: Wir haben hier noch eine Frage zu dem Parkierungskonzept, das ist zwingend, nehme ich an, und wann der Zeitpunkt der flankierenden Massnahmen der Parkierung sein wird. Das interessiert sehr wahrscheinlich uns alle, vor allem die Bevölkerung, ich denke das ist noch eine wichtige Antwort.

Stadtammann Martin Klöti: Das Parkraummanagementkonzept ist eine Vorgabe des Bundes, welches eingereicht werden muss, zur Finanzierung des Agglomerationsprogramms. Der Bund fordert in seiner Beurteilung ganz viele Dinge, die wir bereits durch das Projekt erfüllt haben. Unter anderem gehören dazu Dinge, wie Siedlungswachstum nach innen, das verdichtete Bauen, es gehören dazu die Förderung des öffentlichen Verkehrs, die Stärkung des Langsamverkehrs und eben ein paar Gramm Managementkonzept. Das Konzept wurde durch ein Büro in Frauenfeld erarbeitet und vom Stadtrat und in dem Sinne positiv zur Kenntnis genommen, dass wir es dem Bund einreichen können. Der Stadtrat hat vor zwei Wochen dieses Parkraummanagementkonzept so verabschiedet und wird es dem Bund einreichen. Erst wenn wir es vom Bund aus der Prüfung zurückbekommen haben, wird es für die Umsetzung dann in die entsprechenden Kanäle, wie Reglemente, Richtlinien einfließen, wo sie dann im Parlament noch einmal dazu Stellung nehmen können. Im Augenblick ist es ein theoretisches Papier, was alles erfüllt, was der Stadtrat umsetzen will im Zusammenhang mit der Parkierung. Es ist aber auch hier ganz genau das was im kommunalen Richtplan vorgesehen war. Wir halten uns sehr streng an den kommunalen Richtplan.

Max Gimmel: Wir haben uns in der Kommission diesbezüglich gefragt, wird der Kredit des Bundes gestrichen, wenn das Parkierungskonzept nicht auf dem Tisch ist, oder zahlt der Bund trotzdem. Vielleicht kann das Stadtammann Martin Klöti noch beantworten.

Stadtammann Martin Klöti: Es ist richtig, es gibt ein Malussystem. Der Bund wird bei der Umsetzung dieser Agloprogramme sehr genau darauf achten, dass alle Pflichten erfüllt werden. Dazu gehört auch das ÖV-Konzept. Das ÖV-Konzept ist nicht nur eines für Arbon, es betrifft nicht etwas

einen Ortsbus, sondern das regionale ÖV-Konzept. Wenn die Region im ÖV nicht gestärkt wird, dann geschieht folgendes: Nehmen wir das Beispiel der Stadt St. Gallen mit einem Engpass des Rosenbergtunnels. Wenn die umliegenden Gemeinden in der Agglomeration bauen, ohne dass sie die Mobilität, die Stärkung des ÖVs beachten, dann werden sehr viele zusätzliche Autos in die und durch die Stadt St. Gallen fahren und die Stadt St. Gallen wird den Kollaps erleben. Das bedeutet: Der Bund will, dass die ganze Agglomeration sich anstrengt, dass eben solche Zentren, das könnte später auch für Arbon zutreffen, nicht vom motorisierten Individualverkehr überlastet werden. Deswegen wird in diesem Konzept ein Schnellbus nach St. Gallen realisiert. Sie werden also in Umsetzung dieses Konzepts den Schnellbus mit 23 Minuten Bahnhof St. Gallen – Bahnhof Arbon und umgekehrt finden, sie werden eine Stärkung des regionalen Busverkehrs finden und wir sind dann angehalten, ein Ortsbuskonzept vorzulegen und dieses mit den Jahren auch umzusetzen. Genauso eben wie beim Parkierungsmanagement, wenn wir gar nichts machen, die Hände in die Tasche legen, dann wird der Bund von diesen Beträgen, die er zugesagt hat, nämlich die 17 Mio. Franken, einen Abzug treffen.

Riquet Heller, FDP: In diesem Zusammenhang bitte ich sie eine sehr grosse Freizügigkeit aller unserer Geldgeber zu beachten. Ich habe keine zeitliche Limite gefunden in der Botschaft, in Unterlagen, die mir als Parlamentarier zugestellt worden sind, betreffend Verwirklichung des Parkplatzmanagementkonzepts und des ÖV-Konzepts. Das heisst, diesbezüglich sind wir mehr oder weniger noch frei. Es ist einfach eine Absichtserklärung, das wollen wir tun, an diesem Strick wollen wir ziehen. Es heisst aber nicht bis wann, es ist keine bis an Bedingung, nirgends festzustellen. Auch unser Stadtmann hat vorhin gesagt, mit den Jahren. Ich bitte sie, diese Grosszügigkeit all unserer Geldgeber zu schätzen und demzufolge, auch unter diesem Aspekt, diesem Projekt zuzustimmen, weil es keine strikten Bedingungen zeitlicher Art für alle Auflagen enthält. Ich bitte sie um Kenntnisnahme.

Elisabeth Tobler, SVP: Ich habe hier auch noch eine Frage zu Handen der Öffentlichkeit. Wir lesen hier bei den Einsprachen: Eine Einsprache ist noch hängig. Wir wissen, das das von der Denkmalpflege ist, es würde mich und andere wahrscheinlich auch interessieren, ob diese bereits bereinigt werden konnte, bzw. was passiert, wenn diese nicht bereinigt werden kann. Oder wie ist die Absicht, das in die Wege zu leiten?

Stadtmann Martin Klöti: Es waren insgesamt 15 Einsprachen. Sie konnten bis auf die eine Einsprache alle bereinigt werden und auch diese Einsprache, Einigung ist auf sehr gutem Wege. Wenn trotz allen Bemühungen hier keine Einigung zwischen Kanton und Eigentümerschaft gefunden wird, würde der Kanton den Rechtsweg gehen, das heisst, die Enteignung einleiten. In einem solchen Projekt ist es möglich Enteignungen umzusetzen von Seiten des Kantons. Es war nicht nötig, in keinem einzigen Fall musste dieses harte Mittel getroffen werden und auch in diesem letzten einen Fall sind wir auf sehr gutem Wege. Es ist ein Verfahren, die Verhandlungen laufen, aber ich bin hier sehr positiv gestimmt durch die neuerlichen Informationen seitens des Kantons.

Max Gimmel: Damit gehen wir zurück zu den Finanzen. Das Bild nochmals vor Augen halten: Arbon zahlt vom ganzen Kuchen 23 % und das ist doch ein sehr gutes Angebot, das wir erhalten.

Wir gehen nun in das Projekt hinein auf Seite 5 des Kommissionsberichtes und wandern nun vom Stahelplatz Richtung Stadtmitte, Bahnhof Arbon, Kreisel Süd bis zum Anschluss Seestrasse Steinach, zur Landquartstrasse. Ich bitte sie zu den jeweiligen Bildern, falls sie Fragen haben, direkt die Frage zu stellen. Hier ist das Objekt mit dem Breitehof, der leicht verschoben werden müsste, damit aus dieser Warte die Strasse ein bisschen seitlich geführt werden kann, um den Einstieg in die Unterführung zu finden. Es geht eigentlich um diese Verschiebung des Breitehofs, der von der Denkmalpflege als schützenswert betrachtet wird, als Tor zum Stadteingang.

Nachher geht es in die Unterführung hinein, beim Stahelplatz, und man sieht auf dem Foto des Modells, wie sich die Situation verändern wird. Diese Unterführung ist vergleichbar mit der Unterführung, die in Kreuzlingen vom Bahnhof Kreuzlingen ausgeht und hat etwa die gleiche Dimension.

Dann geht es Richtung Bahnhof, wo eine Überdeckung geschaffen wird, diese wird sicher den Anwohnern einen höheren Komfort bieten und eine zusätzliche Terrasse. Es geht weiter Richtung Rosengarten, wo die Strasse dann auch die Zufahrt zum Rosengarten beinhaltet. Es ist aber auch so, dass im Rosengarten auch ohne die NLK die Eröffnung und alles stattfinden kann. Es ist nicht zwingend, dass die NLK für den Rosengarten bereits vorhanden sein muss. Sie bringt aber in jedem Fall eine Erleichterung für den Verkehr.

Riquet Heller, FDP: Dieses Bild zeigt Ihnen sehr gut was es bedeutet, wenn wir keine solche Strasse haben. Die alte Fabrikstrasse Vogt, respektiv König, wird benützt als Sackgasse, als Einfahrt zu einem Einkaufszentrum mit entsprechendem Publikums- oder Warenverkehr, das 60 Mio. Franken gekostet hat und übernächstes Jahr eingeweiht wird. Sie werden über den Bahnübergang fahren die Lastwagen und Personenwagen und dann einbiegen. Gleichfalls wird der gleiche Verkehr wieder hinauswollen von der St. Gallerstrasse, ebenfalls wird in diese Sackgasse aus- und eingebogen. Zwischendurch, ohne dass da irgendeine Einspurstrecke wäre, klingelt die Barriere und sie geht zu und auf in einem Rhythmus von etwa einer Viertelstunde. Ohne NLK ist das eine Katastrophe, die Strasse muss her. Man kann ein solches Zentrum nicht über eine Sackgasse erschliessen. Ich bitte sie zu bedenken, dass der Rosengarten nach meinem Dafürhalten, obwohl die Bauherrschaft anderes sagt, schlecht erschlossen ist und die Sache gefährlich und dringlich ist, dass die Verkehrserschliessung für dieses Zentrum saniert werden müsste, ausser, wir hätten die NLK.

Max Gimmel: Wenn sie das Bild betrachten, erkennen sie, dass das Restaurant Locher, am Ende der grünen Strasse, das eben weichen muss. Das ist eines der wenigen Gebäude, das effektiv die Strasse behindern würde, aber auch da ist bereits eine Lösung gefunden. Es geht dann weiter Richtung Bahnhof und da kommt die schwierigere Stelle, wo der Warteraum für die Barriere geschaffen werden muss, indem zwei Strassen in einem Oval um diesen Bereich herumfahren. In der Mitte, wo man noch den grauen Boden sieht, wäre dann die Allee. Ich bin eben nur ein einfacher Gerber und kein Architekt, der Rendering beherrscht und darum kann ich das nicht so schön sagen. Dann das Ganze von oben betrachtet sieht man wie die Strassen hier eingebettet werden und rot dahinter, ist der Bushof. Der Bushof ist auch ein sehr wesentlicher Bestandteil des ganzen Projektes.

Stadtammann Martin Klöti: So ist es richtig. Da hinten liegt dieser Bushof, wo hinten die Anbauten stehen, neben dem Hamelgebäude. Auf dem Bild zurück stehen diese Gebäude noch, hier bei der roten Fläche sind sie abgerissen. Sie sehen bei der roten Fläche, diese Gebäude, das müsste alles rot sein. Der rote Teppich geht dann noch weiter. Im Prinzip ist der Bushof dort, wo diese Gebäude sind. Dies ist nur eine kleine Präzision, sonst ist es sehr verständlich.

Max Gimmel: Wir fahren weiter, Richtung Kreisel Süd durch das Saurer WerkZwei. Auf dieser Strasse muss man, vor allem dann in Plänen auch beachten, dass in der Mitte eigentlich auch eine Baumallee gepflanzt werden kann, das sieht dann nicht so nüchtern aus wie hier auf dem Bild. Es geht jetzt, wenn wir vom Kreisel Süd in Richtung Hamel zurückschauen, sieht man, wo man zwischen den Gebäuden durchgeht und dann wieder hundertachtzig Grad in die andere Richtung, Richtung des Gebäudes NAW-Halle, wo heute die Firma Swisswindows drin ist.

Weiter Richtung Landquartstrasse. Wir stehen jetzt am Standort des Kreisel Süd, der oben hinausführt aus dem Saurer WerkZwei und dann aber gegen Steinach gerichtet, wo die Strasse hinkommt, die dann in die Unterführung einmündet, unter der Eisenbahnstrecke durch in Richtung Seestrasse Steinach. Das ist auch ein sehr wesentlicher Bestandteil des ganzen Streckenabschnittes und man muss auch dazu sagen, wie wichtig es ist, dass Steinach dazu Hand geboten hat und auch sich an der NLK so beteiligt.

Stadtammann Martin Klöti: Auch hier sehr verständlich gezeigt, eine kleine Präzisierung auf dem Kantonsgebiet von St. Gallen, es ist eine Kantonsstrasse. Die Kantonsstrasse wird über den Kanton St. Gallen finanziert, das heisst, die Gemeinde Steinach zahlt nicht an die NLK, es ist der Kanton mit diesen gegen 6 Mio. Franken. Die Gemeinde Steinach hat nachher Aufgaben, denn es sind einige innerörtliche Verkehrsverbindungen, die wie bei uns die Landquartstrasse mit flankierenden Massnahmen noch bestückt werden müssen, das ist dann Sache der Gemeinde. Die Gemeindestrassen müssen aufgewertet und verändert werden, aber dazu bestehen noch keine klaren Angaben.

Max Gimmel: Wir fahren wieder aus dem Gebiet raus, Richtung Landquartstrasse, zuerst Richtung Bauamt, Werkhof und dann nachher Bleichestrasse, dort um die Kurve. Auf diesem Streckenabschnitt ist dann die Frage, betreffend Abfallsammelstelle, was geschieht damit? Damit haben wir uns auch auseinander gesetzt, sind da noch Fragen dazu?

Erica Willi-Castelberg, SP und Gewerkschaften: Ich frage mich hier, ob das klug ist, keine Einspurstrecke zu machen? Wahrscheinlich eine Platzfrage, aber ich finde es sehr problematisch. An manchen Tagen ist der Werkhof sehr stark besucht. Die Abfallentsorgungsstelle ist sehr stark besucht, es gibt dort immer wieder Stauungen -jetzt schon. Und wenn diese Strasse -ich gehe jetzt schon davon aus, dass sie sicher stark befahren sein wird - dort keine Einspurstrecken hat, sehe ich Probleme voraus, auch wenn ich nicht von einem Chaos sprechen will. In unseren Unterlagen lesen wir, dass diese Abfallentsorgungsstelle vielleicht einmal irgendwo anders hin gezügelt werden soll. Ich denke das kann ja nicht so schnell passieren, so was kann man nicht über den Daumen peilen. So gäbe es eine Zeit, wo da Probleme entstehen würden. Es ist auch nicht mein Wunsch, dass die Entsorgungsstelle möglichst ausserhalb -noch weiter ausserhalb von Arbon hinkommt, so dass man sehr weite Wege fahren muss zum Entsorgen, das fände ich auch nicht sinnvoll.

Stadtmann Martin Klöti: Der Stadtrat hat sich über diesen Punkt ausführliche Gedanken gemacht. Man kann verschiedene Ansätze treffen, zu einer Lösung zu kommen. Im Augenblick besteht die Möglichkeit mit einer Einspurstrecke diese Entsorgungsstelle zu frequentieren. Es ist aber nicht die Idee, dass wir dort einen Flaschenhals erwirken, weil eben die Frequenz auf der Entsorgungsstelle stetig zu nimmt. Sie nimmt immer zu und nicht nur zu über Entsorgungsbürger aus dem Stadtgebiet von Arbon, sondern hauptsächlich gibt es eben auch anliegende Gemeinden, Nachbargemeinden, die diese Abfallentsorgungsstelle fröhlich nutzen. Wir sind im Gespräch mit unseren Nachbargemeinden, dass wir hier Lösungen finden. Die Nachbargemeinden haben ihre Entsorgungsstellen auch und sind zufrieden, nur die Bürger haben natürlich auch erkannt, dass wir einen viel grösseren Service leisten, indem wir ja die Entsorgungsstelle personell bestücken. Das ist auch tatsächlich das, was am meisten kostet, nämlich die Personalkosten, dass wir jeden Vormittag dort geöffnet haben und dort ganz ganz viele Dinge entgegen nehmen. Es gibt unterschiedliche Strategien, wie man das in den Griff bekommen könnte. Eine davon wäre tatsächlich ein Neubau an einem anderen Ort, oder gegenüber oder wo auch immer, aber diese Fragen sind endgültig noch nicht entschieden. Der Stadtrat hat deshalb beschlossen, eine Gruppe Entsorgungsmanagement ins Leben zu rufen und diese Gruppe wird dann die Arbeit aufnehmen und dem Stadtrat dann präsentieren, in welche Richtung die Strategien gehen können.

Es geht soweit, dass man sich überlegen könnte, gewisse Dinge müsste man nicht mehr an diesem Ort entsorgen, man könnte es etwas dezentralisieren oder beziehungsweise wieder etwas von der Peripherie wegnehmen Richtung Zentrum. Gewisse Dinge könnte man im Zentrum abgeben, man kann auch ohne weiteres alle Zeitungen, alle Altpapierbündel kann man in die Altpapiersammlung geben, wenn die Vereine sammeln und wenn sie selbst dort sind beobachten sie sehr viele Menschen, die mit ihren Altpapierbündel, eins oder zwei dahin fahren und das ist eigentlich nicht die Idee des Erfinders. Hier könnte man durch eine etwas bewusst gehaltene Entsorgungsstrategie der einzelnen Leute wahrscheinlich schon eine Entlastung bringen. Aber das sind alles Dinge, die jetzt diese Entsorgungsmanagementgruppe an die Hand nehmen wird und die Lösungsvorschläge präsentieren wird.

Max Gimmel: Wir machen eine Kurve Richtung Landquartstrasse und so wie dieses gelbe Auto fährt, so wird dann auch in Zukunft der Bogen die Hauptstrasse bilden und nicht der Einbieger in die Landquartstrasse.

Somit sind zum Projekt keine Fragen mehr. So wie ich das von den Fachleuten verstanden habe, gibt es am Projekt selbst auch keine Änderungen mehr anzubringen, zum Beispiel ob noch ein Einbieger für die Entsorgungsstelle kommt oder nicht, ist definitiv vom Tisch. Das Projekt steht so, wie es vorgelegt ist und wird so realisiert.

Wenn sie die Bilder gesehen haben, dann haben sie bemerkt, dass ausser dem Bahneinschnitt praktisch nirgends eine grüne Fläche für diese neue Strasse erhalten muss. Sie kann ausnahmslos

auf bestehendem Trasse gebaut werden und sie ist praktisch zu Zweidrittel auf unbewohntem Gebiet gebaut, sie stört so niemanden. Das ist das Einzigartige bei der Realisierung, das man heute machen kann und es gibt kaum eine Gemeinde, die diesen Vorteil so nutzen kann, wie wir das können.

Seite 6, Umwelt, Ökologie, Sicherheit

Konrad Brühwiler, SVP: Ich habe eine Frage zu Punkt 4.2 Mehr- / Minderverkehr, darf ich die da schon stellen oder müssen wir zuerst die Ökologie behandeln?

Im Kommissionsbericht finden wir zum Punkt 2.4.2 den Satz: „Eine eigentliche Zunahme des Verkehrs im übrigen Arbon findet aber nur im Rahmen der allgemeinen Verkehrszunahme statt“. Damit kann ich nicht ganz einverstanden sein. Es ist aber meine persönliche Wahrnehmung, dass bei diesem Projekt es sehr viele Sieger gibt, aber es gibt auch einen Verlierer und das ist die Romanshorerstrasse. Die Attraktivität von Arbon wird dazu führen, dass wir einen Mehrverkehr nach Arbon haben werden. Die Attraktivität des Königareals und dann später auch die Attraktivität des Saurer WerkZwei wird sehr viel Mehrverkehr anziehen. Ich denke, Romanshorn ist im Moment am verlieren, Arbon eher am gewinnen und das wirkt sich auf die Romanshorerstrasse aus und das ist mit keinem Wort erwähnt. Ich möchte einfach daran erinnern, dass die Romanshorerstrasse auch ein sehr starker befahrener Schulweg ist und da sehe ich schon noch Probleme auf uns zukommen. Wenn ich denke, der Kreisel Scheidweg, der dann irgendwann gebaut werden soll, der jetzt zurzeit eine arge Gefahr für unsere Frasnachter Schüler und Schülerinnen darstellt.

Wenn ich wieder auf die Romanshorerstrasse zurückblicke, oder in die Zukunft blicke für diese Romanshorerstrasse, da frage ich mich schon, ist da eine Studie gemacht worden? Was sagt diese Studie allenfalls aus? Haben wir schon bald Verhältnisse, wie wir sie in Weinfeld oder Bottighofen haben, wo links und rechts der Strasse diese Lärmschutzwände stehen, da habe ich schon diese Fragen an den Stadtrat.

Meine Fragen: Wurde über die Verkehrsentwicklung Romanshorerstrasse eine Studie oder eine Zukunftsszenario gemacht? Wenn ja, was sagt sie aus und wie gedenkt der Stadtrat dieser allfälligen Verkehrszunahme zu begegnen?

Stadtmann Martin Klöti: Ich darf ihnen folgendes sagen. Der Stadtrat antwortet mit dem Agglomerationsprogramm. Wenn das Agglomerationsprogramm richtig umgesetzt wird, wird es auf der Romanshorerstrasse eher weniger Verkehr geben. Das ist das, was ich hoffe, persönlich, sie haben auch gesagt, ich persönlich. Wir hoffen, dass wir das hinkriegen, dass wir durch die Aufwertung des regionalen ÖVs, und der ist gerade auf dieser Achse Romanshorerstrasse, nämlich wegen Frasnacht, ist die Romanshorerstrasse dann eine der best frequentierten ÖV-Strecken, und kommt noch hinzu, die Stadtbahn. Wir haben eine Stadtbahn, was Zürich jetzt gerade mit grossem Traritrara eingeweiht hat, das haben wir schon, nämlich Seemoosriet. Nach Zentrum Arbon oder Seemoosriet Richtung Romanshorn, ist eine fabelhafte Verbindung, genau für diese Wohngebiete, die dort den Verkehr brauchen. Wir setzen alles daran, dass wir diesen sogenannten Modalsplit, das heisst, die Entscheidung nehme ich das Auto oder setze ich mich in den ÖV, oder setze ich mich aufs Rad oder gehe ich zu Fuss, wird das zu Gunsten des Langsamverkehrs und des ÖVs markant verbessern. Wir haben nicht die Absicht eine Verbindung und eine Attraktivität im Zentrum zu schaffen, die Verkehr anzieht. Wenn, dann soll sie Menschen anziehen, die sich auch jetzt dann auf diese Mobilität umstellen und daran werden wir noch sehr viel zu arbeiten haben. Hirn statt Beton, das ist die Devise. Wir werden sehr vieles unternehmen, die Menschen, die Verkehrsteilnehmer soweit zu bringen, mit attraktiven Angeboten, dass sie ihr Auto zu Hause stehen lassen können.

In jeder grösseren Stadt, wo die Angebote stehen, hat das funktioniert. Schauen sie sich St. Gallen an, es ist fabelhaft, wie die Busse dort funktionieren, sie haben bereits Richtung Rorschach den Seebus und wenn wir den Schritt machen können und wir müssen uns einfach ein bisschen nach der Decke strecken mit den Finanzen, dass wir nicht alles auf einmal machen können, aber wir kommen. Wir müssen damit kommen, wir müssen das ÖV-Angebot stärken und wir machen alles, dass der Langsamverkehr bevorzugt behandelt wird und dann ist es eine reine Freude, sich auf das Fahrrad zu setzen und eben nicht im Strassenverkehr mit den anderen Teilnehmern unterwegs zu sein.

Konrad Brühwiler, SVP: Ich habe fast ein wenig mit dieser Antwort gerechnet, deshalb habe ich den letzten Pfeil noch nicht verschossen. In ihrer Botschaft da steht, Veränderung im Verkehr: Stahelplatz bis St. Gallerstrasse plus 12'500 Bewegungen pro Tag. Wo gehen diese 12'500 Bewegungen vom Stahelplatz dann hin? Oder umgekehrt, die kommen von irgendwoher und gehen irgendwohin und das wird das Problem sein, das es zu lösen gilt, da bin ich mit ihnen einer Meinung, Hirn statt Beton. Diese 12'500 haben sie in der Botschaft, die Altstadt wird entlastet, die Belastung 12'500 Stahelplatz bis St. Gallerstrasse, die kommen von irgendwoher und gehen irgendwohin.

Stadtmann Martin Klöti: Ein Wort war zuviel, das Wort mehr. Es sind dieselben Fahrzeuge, die auf der Romanshorerstrasse fahren und heute durch die Altstadt fahren und dort sind es 9'000, die dann auf die NLK gehen. Es ist nicht mehr, sondern dieser ganze Verkehr, der ohnehin auf der Romanshorerstrasse kommt, der wird auf die NLK geleitet und der geht dann dort ins Zentrum und hinten wieder raus bei der Bleiche. Wenn im Zentrum gebaut wird, dann ist das der beste Ort, wo überhaupt gebaut werden kann. Warum, weil die Leute, die im Zentrum wohnen, zu Fuss zum Einkaufen, in die Kirche, wo immer auch hin gehen können. Nur wenn an der Peripherie gebaut wird, wie schweizweit jede Gemeinde versucht, an ihrem Siedlungsrand weitere Zonen für Einfamilienhäuser auszuscheiden, das ist Gift für den Verkehr. Dort genau entstehen Häuser, bei welchem mindestens jeder Bewohner, jede Familie mit zwei Autos unterwegs sein wird, mindestens bis die Kinder gross sind, dann sind es bereits drei und vier Autos. Die fahren alle wohin: Ins Zentrum oder auf die Verkehrsachsen in andere Zentren und das wollen wir verhindern. Wir wollen, dass im Zentrum gewohnt wird, dass aber die Wohnqualität im Zentrum so hoch ist, dass man sagt, ich vermisse nichts, ich muss nicht wegfahren. Wir möchten, dass die Menschen in Arbon wohnen, arbeiten und die Freizeit geniessen können. Das ist der Sinn der ganzen Übung

Max Gimmel: Wir sind immer noch bei Punkt 4, Umwelt / Sicherheit, Ökologie? Keine Fragen

Verkehrssicherheit? Keine Fragen

Dann gehen wir zum Punkt 5: Busnetz gibt es da eine Frage? Keine Frage

Verkehrszu oder Verkehrsabnahme, das haben wir bereits besprochen.

Wir beleuchten nun den Punkt, was bedeutet es, wenn wir den Kredit ablehnen?

Eigentlich in drei Stichworten gesagt. Die Altstadt wird nicht entlastet, das Saurer WerkZwei muss von der Stadt Arbon allein erschlossen werden, die Landquartstrasse erhält keine Entlastung und die Kostenfolge für die Stadt wäre wesentlich grösser.

Andrea Vonlanthen, SVP: Ich habe mich bei den bisherigen Beratungen an den Kommissionsbericht gehalten und mich da noch auf den Punkt Chancen / Risiken konzentrieren wollen. Darf ich dazu noch eine Frage stellen?

Punkt 4: Chancen und Risiken: Mein Kollege, Andreas Brüsweiler hat es gesagt, die SVP steht voll hinter der NLK. Sie wird aber natürlich den Finger aufmerksam auf die finanziellen Risiken und Folgen halten und darum geht es ja bei diesem Punkt 4.

Dazu eine erste Frage: Es heisst hier: Das Projekt NLK soll und wird nicht die übrigen Bauprojekte aufs Eis legen. Frage dazu, welche andern Projekte haben nach wie vor erste Priorität und welche werden zweite Priorität und werden allenfalls zurückgestellt, im Blick auf diese Risiken, welche hier erwähnt sind?

Zweite Frage: Wir werden in Zukunft die beste verkehrspolitische Lösung haben, werden wir sie auch steuerpolitisch haben? Vom Standortfaktor her ist doch beides sehr sehr wichtig und daher die zweite Frage nach dem heutigen Kenntnisstand, ich betone das. Nach dem heutigen Kenntnisstand, welche Auswirkungen auf den Finanzplan und vor allem den Steuerfuss wird das haben?

Stadtammann Martin Klöti: Ich kann die erste Frage folgendermassen beantworten: Priorität hat bei uns dieses Projekt NLK und daneben sämtliche Aufträge, die gesetzlich gegeben sind, die gebundenen Aufgaben. Wir werden nichts zurückstellen, was wir jetzt nicht schon machen, was Vereine, Soziales, Kultur, Sicherheit, alles das betrifft. Sie haben auch richtig gesagt, Projekte. Sie möchten wissen welche Projekte, also bauliche Projekte. Bei den baulichen Projekten gibt es auch welche, die wir machen müssen. Wir haben sehr viele Sanierungen, bei der Kanalisation, hier holt uns etwas die Vergangenheit ein. Wir haben nämlich die vornehme Aufgabe, erst einmal die Vergangenheit zu bewältigen und noch für die Zukunft zu sorgen, dass wir dort investieren. Das ist ein unglücklicher Spagat, den wir machen müssen. Wir machen ihn und werden ihn auch schaffen. Wir haben einige Projekte in der Staffelung, bereits in der Finanzplanung jetzt so vorgesehen, dass wir nicht überfordert werden. Dazu gehört das Kappeli, hinzu gehören Ideen, dass wir nicht ganz alles, was wir vorgesehen haben zu bauen, selbst finanzieren müssen, zum Beispiel: Parkraumbewirtschaftung, Möglichkeiten, eben Parkhäuser oder Parkräume zu schaffen. Hier könnte man Partner finden, die sich für das interessieren, Investoren, die sagen, wir bauen und die Stadt kann nutzen. Wir müssten dann nicht investieren, wir müssen mieten, das kostet auch etwas aber wir haben Gebühren, die das wieder bezahlen. Es gibt auch Projekte, bei denen wir andere Optionen prüfen, zum Beispiel: die Sanierung Seeparksaal, hier Restaurant. Obwohl wir einen fertigen Wettbewerb haben, haben wir das so einmal soweit zurückbehalten, dass wir uns dann noch andere Dinge überlegen, die dann vielleicht baulich nicht diese Konsequenzen haben. Wir passen sehr auf, aber machen in diesem Sinne nicht einen Vollstopp, sondern machen, sehr vorsichtig, dosierte Investitionen, dass wir es wirklich schaffen.

Wenn ich ein Beispiel geben darf: Die Sekundarschule hat für über 11 Mio. Franken das Stacherholz saniert und neu gebaut, wir haben eine Sämtishalle mit 8,5 Mio. Franken und Reben 23 mit 5,3 Mio. Franken, zählen sie das einmal zusammen. Das ist weit mehr als das, was wir jetzt verteilt auf vier Jahre mit 13,12 Mio. Franken investieren. Das heisst, dieses Projekt ist gar nicht übermässig belastend, aber wir haben aus der Vergangenheit noch einige andere Pflichten, die wir ebenfalls abhandeln und lösen müssen. Es addiert sich schon. Wir werden ganz sicher die nächsten Jahre keine überragend, guten Verhältnisse haben, wir können keine grossen Sprünge machen.

Was die Steuererträge betrifft, können wir beweisen, dass durch diese sorgfältige und qualitative, hochstehende Entwicklung, wir einen höheren Ertrag der natürlichen Personen generieren. Nicht nur pro Person steigt dieser Wert, es steigt auch die Anzahl der Einwohner von Jahr zu Jahr. Genau das ist die Entwicklung, die uns positiv stimmt, dass wir sagen, wenn wir von Jahr zu Jahr in der Bevölkerungszahl zunehmen und der Wert der natürlichen Personen im Steuerertrag ebenfalls zunimmt, dann erreichen wir das Ziel ohne Schaden zu nehmen, ohne beispielsweise einen Steuerfuss vorläufig anpassen zu müssen. Nur der Steuerfuss ist heute Abend kein Thema. Das ist etwas, was wir in der Finanzplanung aufgenommen haben und wird Thema sein erstmals für die FGK und dann hier im Parlament. Es ist immer noch das Parlament, welches dann hier den Steuerfuss diskutiert. Wir sind aber in der Finanzplanung mit diesem Projekt so, dass wir sagen, wir sollten es schaffen, dass wir diese Investitionen die nächsten vier Jahre verkraften können.

Elisabeth Tobler, SVP: Auch ich habe mich an den Kommissionsbericht gehalten und muss nochmals zurückkommen auf das Thema Spange Süd. Herr Stadtammann es wäre interessant zu wissen, was während der Bauphase geschieht. Wie weit ist der Stand bei der Spange Süd, wie sieht es dort aus, wenn wir die Landquartstrasse beruhigen? Wohin geht der Verkehr, wenn wir noch am bauen sind, wie sieht das aus mit der Spange Süd? Ist da bereits irgendetwas gemacht, geplant, ist die Linienführung klar? Ich weiss, dass da Roggwil mit dabei ist, aber ich denke, das würde sehr viele Leute auch interessieren.

Stadtammann Martin Klöti: Ich darf folgendermassen antworten. Wir machen nicht irgendetwas, wir haben ganz klare Pflichten, nämlich die eingezonten Gebiete in Stachen, Rietli zu erschliessen. Die Spange Süd ist zu einem weiten Teil eine Erschliessungsstrasse und sie wird die Baufelder, die dann jetzt bebaut werden können und sollen, sie als Erstes erschliessen. Im Zweiten soll sie eine Verbindung an der Peripherie schaffen, um den Ortsteil Stachen über diese periphere Verbindung entleeren zu können, Richtung Autobahnzubringer. Ebenso ist die Gemeinde Roggwil höchst interessiert, einen ganzen Siedlungsteil zu entleeren, nicht über das Hubgassquartier am Tälisberg

vorbei Richtung Autobahzubringer, sondern eben direkt auf die Spange Süd. Roggwil hat ein grosses Interesse und ein massives Lärmproblem. Die ersten Lärmwände würden wahrscheinlich dann in diesem Hubgassquartier stehen, weil dort eben zuviel Verkehr durchgeht und Roggwil hat ein Interesse, eine Verbindung mit Arbon zusammen zu schaffen, die dann möglicherweise, wenn alles gut läuft, ich will es nicht verrufen, sogar für Roggwil die Chance geben könnte, ihre Hubstrasse als Gemeindestrasse zu übernehmen und dem Kanton die Spange Süd abzutreten als Kantonsstrasse. Das wäre fabelhaft, aber wir haben vorläufig noch rechtliche Verfahren. Es sind Rekurse eingegangen, in der Orts- und Richtplanung von Roggwil gibt es Rekurse gegen eine Strassenführung, die eine Verbindung schaffen würde im unteren Teil, in dem sich Roggwil beteiligen würde. Wir bauen aber darauf, dass sich Roggwil beteiligt, weil es eine viel intelligentere Strassenführung wäre, sie uns auch finanziell sehr entgegen kommen würde. Der Fahrplan soll und wird aber immer noch so sein, dass, wenn die NLK fertig gebaut ist, dass diese Spange Süd in Aktion kommt. Das heisst, sie wird diesen Verkehr aufnehmen müssen, der jetzt durch die Landquartstrasse geht, sonst ist diese Bedingung gar nicht erfüllt.

Andreas Grubelnik, SP und Gewerkschaften: Ich habe eine Frage zum Kapitel 5 in der Kommissionsbotschaft zur Erschliessung vom Saurer WerkZwei. Wir haben hier auf Seite 8 Kosten von 34 Mio Franken und einen Erschliessungsvertrag, wo die Stadt mit 15 Mio. Franken und die OC Oerlikon mit 19 Mio. Franken belastet würden, falls die NLK abgelehnt würde. Wir haben hier auch die Zahl 9,5 Mio. Franken auf welchen der Betrag der Stadt reduziert wird bei einer Annahme der NLK. Was mir fehlt, um wie viel sinkt der Gesamtaufwand, das heisst auch um wie viel sinkt auch der Aufwand der OC Oerlikon?

Stadtmann Martin Klöti: Der Aufwand von OC Oerlikon sinkt überhaupt nicht, denn OC Oerlikon zahlt Perimeterbeiträge, die auch in dieses Projekt NLK gehen. Sie haben gesehen auf der Aufteilung der Kosten: Dritte, das sind die. Die Dritten sind Oerlikon und ist das Königareal, also wo jetzt der Rosengarten gebaut wird, die sind verpflichtet Perimeterbeiträge zu zahlen an diese Erschliessung. Diese ganze Rechnung, die basiert auf einem Erschliessungsvertrag, der ist gültig, es heisst Stadt und Landbesitzerin Oerlikon müssen dieses Gebiet miteinander erschliessen, gesetzlich vorgegeben.

Wenn diese NLK nicht kommt, werden wir genau nach diesem Erschliessungsvertrag arbeiten. Wir werden dann unsere Dinge einwerfen müssen, unsere Millionen und das sind praktisch die gleichen Gelder, die jetzt in dieses Projekt laufen würden. Das ist die grosse Chance, dass wir jetzt für viel Gescheiteres als nur ihre reine Erschliessung dieses Areals ausgeben. Es wäre auch schön, wenn dann gebaut wird, aber es steht dann ein bisschen in den Sternen. Für uns ist es nicht so greifbar und für dieses gute Geld, das wir hier jetzt drangeben an das Projekt, bekommen wir soviel mehr. diesen Einschnitt in die Bahn, Entlastung der Altstadt, die Sanierung und Verbesserung der Verkehrssituation in der Landquartstrasse, wir bekommen ungeheuer sehr viel mehr, als wenn wir nur mit 9 Mio. Franken da praktisch am Kamm der Erschliessung des WerkZwei mitmachen. Die 9 Mio. Franken ist eigentlich die Haupterschliessung, die Äste, das kommt dann noch hinzu.

Riquet Heller, FDP: Ein Staatspolitiker der Neuzeit hat einmal gesagt: Eidgenossen machet den Zuun nicht zu weit. Ich bitte sie jetzt nicht über Projekte zu diskutieren, die nach der NLK kommen. Das ist eine weitere zeitliche Dimension, die wir jetzt nicht zu entscheiden haben. Auf der Zeitachse wird sich noch vieles ändern betreffend dieser Folgeprojekte, die da sind, beispielsweise Beruhigung Hubgasse Roggwil und Spange Süd Arbon, als Durchgangsstrasse bis zum Autobahzubringer Arbon Süd. Das sind alles Projekte, die wir nicht jetzt zu entscheiden haben. Auf der Zeitachse wird sich noch vielleicht vieles ändern, das werden zukünftige Generationen von Arbon und zukünftige Parlamentarier und zukünftige Stimmberechtigte entscheiden. Ich bitte sie jetzt diese Strasse zu bauen, das ist unsere Aufgabe und den Zaun nicht zu weit zu machen.

Max Gimmel: Wir haben jetzt den Punkt Ablehnung des Kredites erledigt. Ich muss aber nochmals ein Rückkommen machen, da Andrea Vonlanthen richtig darauf hingewiesen hat, Chancen / Risiken haben gefehlt. Das ist erläutert worden, aber die Nebenprojekte hat, als eines die Spange Süd drin gehabt. Gibt es zu den Nebenprojekten, entgegen dem Votum Riquet Heller trotzdem noch eine Frage, damit wir das der Form halber richtig abhaken können?

Konrad Brühwiler, SVP: Ich habe zu Punkt 3.2 Ortsbus Konzept eine Frage. In der Botschaft wird Hoffnung auf Einführung eines Ortsbusses gemacht und leider, das ist meine persönliche Meinung, voraussichtlich nicht für Steineloh und Frasnacht. Den Grund werden wir an einer Frasnachter Veranstaltung Ende September 2010 erfahren.

Ich muss sagen, für Frasnacht, für das Dorf selbst, ist der Nutzen dieser Neuen Kantonsstrasse eher gering. Es geht also vor allem um Solidarität von Frasnacht zu Arbon. Solidarität für einen Quantensprung den Arbon mit dieser neuen Strasse für die Zukunft machen kann. Aber diese Solidarität sollte, ja muss, auch gegenseitig sein. Deshalb erwartet Frasnacht die verbindliche Zusicherung zu haben, dass der ÖV in Frasnacht vor allem auch nach 20.00 Uhr bis Mitternacht verbessert wird. Wir meinen, das Ruftaxi soll nicht die Zukunft sein und auch die anderen Wünsche der Frasnachter sind bekannt.

Meine Frage an den Stadtrat: Kann der Stadtrat eine verbindliche Zusage machen, dass nach der Annahme dieses Projektes für diesen Kredit, er sich für eine deutliche Verbesserung des ÖV in Frasnacht einsetzt?

Stadtmann Martin Klöti: Wir werden eine solche Zusage selbstverständlich machen, denn sie ist Teil des Agglomerationsprogramms. Ich habe vorhin schon darauf hingewiesen, der Ortsteil Frasnacht wird deutlich profitieren durch die Verbesserung im ÖV, dies im Zusammenhang mit Leistungen, die der Kanton ohnehin abdecken muss, im Regional-Busverkehr. Wir haben dort gute Synergien die wir nutzen können und wir sind in einer Veranstaltung nach Frasnacht gegangen, haben die Wünsche, die Bedürfnisse abgeholt und wir kommen wieder nach Frasnacht und präsentieren sozusagen die Antworten auf diese Wünsche und ich freue mich auf die Veranstaltung vom 28. September 2010. Sie werden sehen, wir kommen mit Antworten. Was wir nicht machen können, ist, sofort und alles, das gibt es einfach nicht. Ich möchte auch um Verständnis bitten, dass wir die Instrumente selber wählen müssen. Der Kanton wird uns schon auch sagen, hier wählt ihr dieses Instrument Zug und hier Bus, da Orts- und oder da Regionalbus oder Schnellbus, da können wir nicht alles selbst entscheiden. Entscheidend ist nur das gute Angebot, ein dichtes Angebot, ein regelmässiges Angebot, gute Anbindungen und möglichst direkte Anbindungen Richtung Romanshorn, was sie wünschen und dort auch bei den Anschlüssen eine Optimierung. Wir sind hier auf gutem Wege und der Stadtrat konnte erste Zwischenschritte wieder entgegen nehmen an der letzten Sitzung. Da kann ich sie beruhigen, es wird etwas geleistet, es wird viel geleistet.

Max Gimmel: Der nächste Punkt wäre Seite 8 Schlussbetrachtung. Keine Fragen

Zum Fragenkatalog Seite 11 bis 14.

Es sind keine Fragen und Ergänzungen gewünscht und deshalb möchte ich abschliessen mit einer Betrachtung auf der Zeitachse, wo wir uns nun befinden.

Am 28. November 2010 findet die Kreditabstimmung statt und bis 2014 wird dann die ganze Linienführung komplett fertig gestellt.

Dann kommen wir zum Schluss des Berichtes mit einem Bild, das schon einmal herhalten musste, das eigentlich zeigen soll, wie diese Strasse doch auch bevölkert wird. Dieses Bild, ist nicht ganz richtig. Es ist ein Bild, welches aus der Testplanung von 2004 entstanden ist. Es zeigt aber doch, wie lange der Wunsch für diese Strasse schon Bestand hat und jetzt endlich Zeit ist, da weiter zu machen. In diesem Sinne bitte ich sie, namens der Kommission diesen Kredit von 13,12 Mio. Franken zu realisieren, der neuen Linienführung der Kantonsstrasse, mit Ja zu stimmen.

Riquet Heller, FDP: Zwei Punkte sind nach meiner Erachtung noch zu wenig zur Geltung gekommen, beziehungsweise gar nicht angesprochen worden, die ich ihnen darlegen möchte.

Erstens, unsere Stadt ist auch als Private betroffen. Sie ist nämlich Eigentümerin von zwei Parzellen, eine von 1400 m² Land hinter der Gärtnerei Klaus und weiter sind wir Eigentümerin des Hamelareals, gleich Private. Dieses Areal Hamel misst 7'600m² in etwa. Wer möchte, dass diese rund 9'000 m²

stadteigenes Land im Wert steigen und nicht in die Hintergartenversenkung geraten, wer möchte, dass unsere Stadt durch einen steigenden Grundstückspreis reicher wird, Sorge dafür, dass diese 9'000 m² Land, die im Zentrum liegen und nicht irgendwie im Grünen, sondern städtische Liegenschaften sind, durch eine leistungsfähige Strasse, bestens erschlossen und so an beste Geschäftslage kommen. Der Kauf beider Grundstücke war und ist nur dann eine gute und für unsere Stadt sinnvolle und auch finanziell lukrative Sache, wenn sie von der neuen leistungsfähigen Strasse erschlossen werden.

Was wollen wir mit diesen beiden Grundstücken? Hinter dem Klaus, wo man höchstens Parkplätze hinstellen kann während einer Bauphase. Was wollen wir mit dem Hamel, hinter dem Baugerüstlager, wenn es nicht erschlossen wird durch eine richtige Strasse? Das ist doch verloren und doch für die Katze. Brauchen wir doch eine leistungsfähige Strasse dazu, wo wir übrigens dann die entsprechenden Grundstücke auch einsetzen können, beispielsweise für Fussgängerunterführungen zum Bahnhof usw.. Wird sie nicht gebaut, dann waren das weitere Fehlinvestitionen, übrigens eine, hinter der Gärtnerei Klaus für Fr. 1'000.— der m².

Das Zweite, das ich noch herausstreichen möchte: Die Neue Kantonsstrasse kostet uns 13,12 Mio. Franken. Wir lösen mit diesen 13,12 Mio. Franken nur schon direkt, das heisst, ohne zu erwartende, Folgebautätigkeiten von Privaten, beispielsweise Oerlikon-Bührle-Konzern usw., in Arbon ein Tiefbauvolumen von 58 Mio. Franken aus. Zu Deutsch, mit einem Franken lösen wir unmittelbare Aufträge von Fr. 4.50 aus, Hebel 4,5 oder umgekehrt: Würden sie ein Haus kaufen für Fr. 100'000.— wenn sie wissen, dass es eigentlich Fr. 450'000.— Wert ist? Da sollte man doch eigentlich nur sagen: Danke schön, nicht wahr, sie irren sich nicht, ich nehme gerne an. So auch bei der NLK und die Gelegenheit, dass die Kantone St. Gallen und Thurgau, haben sie erfahren, dass der Kanton Thurgau in diesem Konzept keine so grosse Rolle spielt und schon gesagt wurde, man solle nach Frauenfeld sehr viel Dank aussprechen, Kanton St. Gallen, wir sind an der Grenze, macht auch mit. Dass die Kantone Thurgau und St. Gallen sowie der Bund, der ist ja noch weiter weg, dermassen viele Subventionen an eine Arboner Strasse zahlen, dass diese Gelegenheit nicht wieder kommen wird. Lehnen wir ab, sind nicht nur die bislang ausgegebenen Projektkosten von schätzungsweise 1 Mio. Franken, wobei die Stadt Arbon ebenfalls mit einer viertel Mio. Franken beteiligt ist, verloren, sondern wir haben unsere Verkehrsprobleme, die Max Gimmel aufgelistet hat, nämlich: Altstadt, Landquartstrasse und Erschliessung Saurer WerkZwei immer noch nicht gelöst. Wir sind immer noch im gleichen Schlamassel, Geld weg und immer noch dieselben Probleme. Ein neues Projekt, das angetönt wurde, wir hatten ja schon mehrere Projekte, für meinen Gusto zu viele Projekte in dieser Sache, wird, wenn es denselben Ansprüchen genügen soll, nicht billiger sein. Was aber ganz sicher ist, ist, dass ein weiteres Folgeprojekt nicht mehr zu Dreivierteln von Dritten bezahlt werden wird. Der Zug eines bundesweiten Agglomerationsprogramms, Projekts, wo mehr als Dreiviertel der Kosten von Dritten bezahlt werden, ist dann in Arbon abgefahren. Er wird auf Jahre hinaus in Arbon nicht mehr Halt machen. Zu deutsch: Selbst wenn ein neues Projekt kommt, das billiger ist, das abgespeckt sein wird, wird es uns Arboner mehr kosten weil sich Dritte nicht mehr dermassen massiv daran beteiligen werden. Ich bitte sie um ein klares Ja in unserem Parlament, als klares Zeichen für die Bevölkerung, was Sache ist.

Elisabeth Tobler, SVP: Riquet hat den Parzellenpreis für Fr. 1'000.— pro m² genannt hinter der Gärtnerei Klaus. Ich möchte dazu einfach sagen, es hat früher schon Leute in der Stadtregierung gegeben, die weitsichtig gedacht haben, sonst wäre vielleicht manches nicht möglich.

Stadtammann Martin Klöti: Es drängt mich noch etwas Grundsätzliches zu sagen, besonders zu den Voten von Riquet Heller.

Ich glaube es ist nicht notwendig, in diesem Saal, die Kolleginnen und Kollegen noch zu überzeugen. Die guten Meinungen sind gemacht. Ich möchte einfach in den Mittelpunkt stellen: Wir bauen nicht eine Strasse und es geht in erster Linie nicht ums Geld und es geht nicht um die Strasse. Es geht um ein Agglomerationsprogramm, es ist ein Gesamtkonzept, gewachsen auf unserem kommunalen Richtplan. Wir sind in der Schweiz eine der wenigen Städte, die es schaffen, modellhaft zuerst die Mobilität zu lösen und dann zu wachsen, das müssen sie bitte in den Mittelpunkt stellen. Die Chance ist die Allerbeste, das jetzt zu tun, das haben wir gehört von Max Gimmel. Bitte stellen sie nicht einen Strassenbau oder einen Tiefbau in den Mittelpunkt, sie tun dem ÖV, der Aufwertung unrecht, dem

Langsamverkehr und dem ganzen Parkierungsmanagement. Das ist das, was unsere Lebensqualität zum Schluss ausmachen wird, nicht die Strasse. Sie haben Zahlen genannt. Ich darf hier eine Faustregel bekannt geben. Man sagt, dass wenn Verkehrsinfrastrukturen gebaut werden zu einem gewissen Betrag, Investitionen ausgelöst werden von Dritten in achtfacher Höhe. Das heisst, wenn wir hier für 60 Mio. Franken Strasse bauen, dann kommen über die nächsten Jahre, längstens über 10 Jahre, achtfach Investitionen auf den Platz Arbon. Die erste, grösste dieser Geschichte ist schon da, die 60 Mio. Franken Rosengarten. Es kommen weitere im Saurer WerkZwei, in der Altstadt, die Stadt ist eine grosse Gewinnerin wegen dieses Gesamtansatzes. Zählen tut für den Stadtrat nur die Lebensqualität. Wir wollen für die Menschen, die hier leben, die bestmögliche Lebensqualität haben. Dazu ist dieses Agglomerationsprogramm gemacht und für nichts anderes.

Präsidentin Claudia Zürcher-Hägler: Wir kommen zum Schluss der materiellen Beratung, sind noch Rückkommensanträge? Wir kommen zur Beschlussfassung.

Antrag der Kommission lautet: Die Kommission empfiehlt einstimmig, auf die Botschaft einzutreten und dem Antrag des Stadtrates zuzustimmen, der wie folgt lautet: Der Stadtrat beantragt ihnen, dem benötigten Objektkredit für die Realisation der Neuen Linienführung Kantonsstrasse, inkl. Bushof von 13,12 Mio. Franken zuzustimmen und in die Investitionsplanung von 2011 bis 2014 aufzunehmen.

://: Der Antrag der Kommission gemäss Botschaft des Stadtrates vom 12. April 2010 wird einstimmig angenommen.

Gemäss Art. 35 der Gemeindeordnung der Stadt Arbon untersteht dieser Beschluss dem fakultativen Referendum bzw. dem Behördenreferendum. Die Referendumsfrist beträgt 30 Tage vom Tage der Bekanntmachung der Beschlüsse an gerechnet. Wird das Referendum nicht ergriffen, sind die Beschlüsse rechtsgültig. Ich frage sie an, ob jemand das Behördenreferendum ergreifen möchte?

Das Behördenreferendum wird nicht ergriffen.

Ich bedanke mich bei Max Gimmel und bei den übrigen Kommissions-Mitgliedern für die geleistete Arbeit. Dank der bildlichen Anschauung hat es sicher auch dem interessierten Publikum geholfen, ihren Blickwinkel zu erweitern, allenfalls zu verändern.

3. Botschaft Objektkredit für die Ersatzbeschaffung einer Autodrehleiter für die Feuerwehr in der Höhe von netto Fr. 562'315.— inkl. MwSt.

- Bildung einer 5er Kommission

Die Bürokommission schlägt ihnen die Bildung einer 5er Kommission für dieses Geschäft vor. Für die Zusammensetzung der Kommission haben die Fraktionspräsidien folgende Vorschläge gebracht:

- Bass Remo, CVP/EVP
- Brüscheweiler Andreas, SVP
- Heller Riquet, FDP/DKL
- Hofmann Peter, FDP/DKL
- Willi-Castelberg Erica, SP und Gewerkschaften

Als Präsident der Kommission stellt sich Remo Bass zur Verfügung. Sind dazu Wortmeldungen oder weitere Vorschläge?

Gemäss Art. 57 Abs. 3, werden Mitglieder und Präsidien von parlamentarischen Kommissionen offen gewählt, sofern nicht ein Parlamentsmitglied geheime Wahl verlangt. Sie können gesamthaft gewählt werden.

Ich werde sie jedoch einzeln durchführen und lasse zuerst über die Kommissionszusammensetzung abstimmen.

://: Die Kommission für die Ersatzbeschaffung einer Autodrehleiter für die Feuerwehr in der Höhe von netto Fr. 562'315.— wird einstimmig gewählt.

://: Als Präsident der Kommission wird Remo Bass einstimmig gewählt.

Besten Dank an die Kommissionsmitglieder. Ich wünsche der Kommission eine erfolgreiche Beratung und danke Remo Bass, dass er sich für das Präsidium zur Verfügung gestellt hat.

4. Fragerunde

Präsidentin Claudia Zürcher-Hägler: Es liegen fünf vorzeitig eingereichte Fragen vor. Die erste Frage stammt von Erica Willi-Castelberg, SP und Gewerkschaften, betreffend „Abstimmung Revision des Arbeitslosengesetzes“.

Erica Willi-Castelberg, SP und Gewerkschaften: In 10 Tagen stimmen wir ab über die Revision des Arbeitslosenversicherungsgesetzes. Die Revision will die ALV-Kasse mit verschiedenen Massnahmen aus dem Schuldenloch holen. Eine Massnahme soll bekanntlich die Leistungskürzung bei Jugendlichen und älteren Erwerbslosen sein. Dass sich diese Bundeskasse unter anderem auf Kosten der Gemeinden sanieren will, liegt auf der Hand. Etliche der Betroffenen werden zur Fürsorge gehen müssen. Von Frauenfeld aus wurde verbreitet, diese Revision würde die Hauptstadt ca. 1 Million Franken kosten.

Deshalb meine Fragen:

1. Was würde bei Annahme der Gesetzesvorlage auf Arbon zukommen? Wie viele Leute müssten mit Sozialhilfe unterstützt werden, weil ihre Bezugsdauer gekürzt würde? Wie hoch wäre dieser Betrag für Arbon etwa?
2. Hat das DOK genügend Kapazitäten um die rascher Ausgesteuerten aufzunehmen? Was würde hier an Mehrkosten anfallen?

Stadträtin Heidi Wiher-Egger: Bevor ich diese beiden Fragen beantworten möchte, zitiere ich ihnen aus dem Wirtschaftsbarometer einige Angaben über die Arbeitslosenquote im Kanton Thurgau. Ich fasse zusammen aus einem Artikel des Thurgauer Wirtschaftsbarometers vom August 2010:

Im 2. Quartal 2010 betrug die Arbeitslosenquote im Kanton Thurgau 3,3%. Damit bildete sie sich erstmals seit 2 Jahren wieder zurück und zwar um 0,6 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorquartal. In fast allen Bezirken sank also die Arbeitslosenquote gleich stark wie im kantonalen Schnitt. Nur die Bezirke Kreuzlingen, Arbon und Bischofszell, die konnten noch nicht so gut profitieren. Die Arbeitslosenquote ist in Arbon 3,8%, am höchsten im Bezirk Kreuzlingen 3.9 und in Bischofszell 3,7%. Das heisst: Arbon liegt immer noch 0,5 Punkte höher als eine durchschnittliche Gemeinde im Kanton Thurgau. Die genauen Angaben betr. der Revision des Arbeitslosenversicherungsgesetzes ALVG finden sie in ihren Abstimmungsunterlagen, in der Beilage „Erläuterungen des Bundesrates“ können sie da nachlesen. Ich möchte dazu keine weiteren Angaben mehr machen.

Ich komme nun zur Beantwortung der beiden Fragen:

Da Arbon, wie wir gehört haben besonders stark von der Arbeitslosigkeit betroffen ist, ist davon auszugehen, dass die geplanten Kosteneinsparungen bei der ALV sich entsprechend stark in Arbon auswirken dürften. Gemäss Schätzungen ist von einem durchschnittlichen Anstieg der Sozialhilfekosten von ca. 5% auszugehen, für Arbon ist mit einem Anstieg der Kosten von ca. 8% zu rechnen (ca. Fr. 200'000.-). Zu der genauen Personenzahl können keine Angaben gemacht werden, da keine detaillierten Statistiken über die Situation der jetzigen Arbeitslosenversicherungsbezügler vorliegen.

Zur zweiten Frage: Bis anhin konnte die Sozialfirma Dock Arbon die konstante Zunahme der ausgesteuerten Personen aufnehmen. Trotz der schlechten Wirtschaftslage gelingt es der Dock

Arbon, dank der guten Beziehungen zu den Auftraggebern noch genügend Arbeitsaufträge zu akquirieren.

Die Kosten pro Arbeitnehmer und Jahr dürften 2011 bei ca. Fr. 1'400.- pro Person liegen bei voraussichtlich 125 ausgesteuerten platzierten Personen. (2010 Fr. 1'101.69 / 118 Personen).

Präsidentin Claudia Zürcher-Hägler: Eine weitere Frage wurde von Inge Abegglen, SP und Gewerkschaften betreffend „Kreisel Morgental“ eingereicht.

Inge Abegglen, SP und Gewerkschaften: Sie wissen, meine letzte Anfrage betraf die chaotischen Zustände auf dem Jumboareal. Es hat mich sehr gefreut, dass die Bauverwaltung meine Kritik aufnahm und für Besserung sorgte. Dafür möchte ich Herrn Grimm hier in aller Öffentlichkeit nochmals danken.

Aber bereits habe ich ein weiteres Anliegen, das mich stört. Der Kreisel im Morgental kann auch als Eingangstor zur Stadt Arbon gesehen werden. Entsprechend einladend sollte er sich präsentieren. Was wir aber sehen, ist jedoch nur ein verwucherter brauner Hügel. Keine Blumen, kein Salbei, Wegwarte, Feuernelken, Nachtkerzen oder ähnliches, nichts.

Ursprünglich war mal vorgesehen, dass auf dem Kreisel eine Ruderalfläche wie eine Magerwiese entstehen soll. Davon ging ich einmal aus. Aber auch die natürlichste Natur muss ein bisschen gepflegt werden. Ich erwarte keine Stiefmütterchen, Sonnenblumen oder Gladiolenbeete, aber könnte sich der Stadtrat vielleicht vorstellen, dass man auch dem Kreisel eine minimale Pflege angedeihen lässt?

Stadtmann Martin Klöti: Vielen Dank für die Lieblingsfrage, das ist wirklich das Thema, was uns offenbar im Parlament zu beschäftigen hat, nämlich eine Verkehrsfläche. Eine Verkehrsfläche, die mustergültig als Ruderalfläche bepflanzt wurde und auch so gepflegt wird, nach einem Pflegeplan von Erica Willi-Castelberg. Alle vier bis sechs Wochen wird dort ein Pflegeschnitt gemacht. Im Frühling blühen dort die schönsten Blumen, Wegwarten, Sonnenblumen, die Kerzen, alles wunderbar. Wer schon Geburtstag hatte von Ihnen, hat eine Karte erhalten mit einer Blumenpracht vom Kreisel Morgental. Es steht eine wunderschöne Linde im Zentrum dieses Kreisels und es stehen die Buchstaben Felix Arbor, nein eine Verkehrsfläche ist nicht das Stadttor. Natürlich tummeln sich schweizweit irgendwelche Künstler und Gärtner auf den Verkehrsflächen. Wir haben sehr gut gepflegte Anlagen in den Quaianlagen, ums Schloss und haben neu am Schlosshügel auch gezeigt, dass man ohne Sommerflor, alle paar Monate, im Sommer, im Winter, neu bepflanzen, sehr interessante Bepflanzungen machen kann. Wir werden nicht diesen süssen Blumenguss über eine Verkehrsfläche schütten. Dort draussen wird weiterhin an der Ruderalfläche was es ist, und ich weiss was eine Ruderalfläche ist, gehalten. Freuen sie sich, es ist jetzt schon wieder grün. Ich war draussen und ich habe geschaut, gehe nicht jäten. Natürlich verblühen diese Pflanzen und dann werden sie braun, das ist der Gang der Natur und dann gibt es wieder einen Pflegeschnitt. Die schlimmsten Dinge werden rausgeholt, der Stadtgärtner hat das im Griff und ich freue mich schon auf die nächste Beantwortung, vielleicht in einem halben Jahr.

Präsidentin Claudia Zürcher-Hägler: Die dritte Frage wurde ebenfalls von Inge Abegglen betreffend: „Gebäude Kunsthalle und Rondelle“ gestellt.

Inge Abegglen, SP und Gewerkschaften: Diese Fragen sind etwas komplexer als die vorangegangenen. Im April dieses Jahres konnten wir im Tagblatt lesen „Kunsthalle nur noch auf Zeit“. Vielleicht hätte es heissen müssen „Kunsthalle und Rondelle nur noch auf Zeit.“

Mit dem Beginn der Überbauung Schäfliwiese hat sich der Zustand dieses Gebäudes in beängstigender Weise verändert. Zum einen stimmen durch die Abtrennung der Rondelle vom Hallengebäude ihre Proportionen nicht mehr, was sehr bedauerlich ist.

Zum anderen aber, und das ist wirklich schlimm, sind mittlerweile grosse Gebäudeschäden sowohl an der Rondelle, aber auch der Kunsthalle entstanden. Wurde hier klammheimlich und ganz im Verborgenen der Abbruch bereits eingeleitet?

Sind die Gebäudeschäden in ihrem ganzen Ausmass aufgenommen worden? Werden diese Schäden wieder behoben? Wer kommt für die entstehenden Kosten auf?

Auch andere Fragen drängen sich im Zusammenhang mit dieser Überbauung Schäfliwiese auf:

Wurden die Rechte der Stadt als angrenzende Grundeigentümerin bezüglich Näherbaurechts, Abtretung von Land und Durchfahrtsrecht wirklich zu ihren Gunsten gewahrt? Was wurde im Grundbuch eingetragen?

Gibt es Schutzpläne für dieses Gebäude?

Warum konnte die mittelalterliche Stadtmauer abgebrochen werden?

Wir wissen doch alle, dass die Denkmalpflege bei anderen Bauten und Areale mit grössten Forderungen und Auflagen belegt; ihr manchmal sogar der gesunde Menschenverstand abhanden zu kommen scheint. Ich kann es einfach nicht glauben, dass die Denkmalpflege gerade hier „ja“ zu der Unterteilung des Gebäudes und zum Abbruch der Stadtmauer sagen konnte. Hat die Denkmalpflege versagt?

Hat der Stadtrat eine Vorstellung, was mit der Rondelle und der Kunsthalle mittelfristig passieren soll?

Stadtmann Martin Klöti: Der Stadtrat hat gestern beraten über diese Fragen und wir möchten beantragen, diese Fragen in eine Einfache Anfrage umzuwandeln. Es ist viel zu komplex, viel zu ausführlich, sie müssten einen stündigen Vortrag hier anhören. Wir möchten das gerne schriftlich tun, ist das möglich?

Inge Abegglen, SP und Gewerkschaften erklärt sich damit einverstanden.

Präsidentin Claudia Zürcher-Hägler: Eine weitere, die vierte Frage, kommt nochmals von Inge Abegglen, SP und Gewerkschaften betreffend „Stand Kappeli“.

Inge Abegglen, SP und Gewerkschaften: Sie sehen, wir hatten eine lange Sommerpause und es gab da einen Fragenstau. Meine letzte Frage an den Stadtrat ist kurz:

- Wie sieht der Fahrplan beim Kappeli aus?
- Was hat sich in dem Jahr seit der Abstimmung alles getan?
- Wann soll mit der Restaurierung und Sanierung begonnen werden?
- Sind noch alle Planer mit im Boot?

Stadtmann Martin Klöti: Ich beginne hinten: die Planer sind noch im Boot. Vorne zu beantworten, wir haben in dieser Zeit weitere Gesuche an Stiftungen gerichtet und wir haben weitere Zusagen bekommen von Stiftungen. Wir haben im Stadtrat beraten, wie wir den Fahrplan festlegen wollen für die Sanierung des Kappelis.

Das läuft folgendermassen: Im Jahr 2010 werden wir die Baubewilligungsverfahren durchziehen, im Jahr 2011 und 2012 werden Ausbrucharbeiten geleistet, die Garage, die eingezogene Decke, damit alles so vorbereitet ist, dass die Restauratorinnen 2013 an ihr Werk gehen können. Mit der Denkmalpflege ist bereits so koordiniert abgesprochen, denn auch die Denkmalpflege muss für diese Leistungen Gelder beantragen beim Bund und das wurde gemacht auf das Jahr 2013. Das heisst, ab dann werden die Restaurationsarbeiten geleistet und der Bund und der Kanton zahlen daran. Das ist der Fahrplan auf Grund der längeren Überlegung, wie wir unsere Investitionen finanzplanverträglich dosieren können. Der Stadtrat findet, das ist in dieser Weise vertretbar. Wir haben eine Gesamtvorstellung für diese Sanierung, aber wir müssen den Zeitplan etwas staffeln.

Präsidentin Claudia Zürcher-Hägler: Die fünfte und letzte Frage wurde von Rosmarie Wenk, CVP/EVP eingereicht.

Rosmarie Wenk, CVP/EVP: Das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest vom 20. – 22. August 2010 ist in der Zwischenzeit Geschichte. Frauenfeld hat einmal mehr Grossartiges geleistet. Tolle Erinnerungen hallen sicher bei den meisten Parlamentariern noch nach, durften wir doch als Gäste das Gelände unter kundiger Führung erleben. Einzigartig war auch das Festgelände auf der grossen Allmend. Ein Fest- oder Partyzelt reihte sich an das andere.

Gastgeber der verschiedenen Zelte waren:

Steckborn	Diessenhofen	Frauenfeld	Neunforn
Iselisberg	Weinfeldern	Kreuzlingen	Romanshorn
Bischofszell	Münchwilen	Amriswil	Thurtal

Ich dachte, Arbon habe ich wohl übersehen, aber nein auch auf dem Flyer finde ich Arbon nicht. Romanshorn schaffte sogar den Spagat, sich am selben Wochenende beim ESAF 2010 und zu Hause mit der Sendung " SF bi de Lüt" zu präsentieren.

Die ganze Schweiz schaute nach Frauenfeld und Arbon fehlte.

Dazu meine Frage:

Aus welchen Gründen sah man von der Stadt Arbon, ausser der Firma Möhl, nichts in Frauenfeld? Nennen wir uns doch die Stadt der weiten Horizonte. Geht dieser Horizont nur bis zu unserer Stadtgrenze?

Stadtammann Martin Klöti: Ich darf die Frage folgendermassen beantworten. Der Stadtrat setzt seine Mittel in möglichst nachhaltige Projekte und möchte auch, dass von den Beiträgen, die wir in die Öffentlichkeit oder für Veranstaltungen zahlen, möglichst viele Arbonerinnen und Arboner profitieren können. Wie ist es dazu gekommen, dass Arbon an diesem Schwing- und Älplerfest nicht präsent war? Innerhalb des Ok gab es eine Abteilung Festanlass. Diese hat in eigener Regie die Verpflegungszelte nach Bezirken und Regionen des Kantons eingeteilt. Die Entscheidung dafür fällt diese Abteilung, die Gemeinden hatten darauf keinen Einfluss.

Hingegen im Jahre 2009 machte Altregierungsrat Hanspeter Rupprecht bei den Gemeinden einen Spendenauftrag, vielleicht an den Muni, und bat die Gemeinden, sich mit einer Spende von Fr. 1'000.—, Fr. 2'000.— oder mehr am Gabentempel zu beteiligen. Der Stadtrat von Arbon hat diesem Ansinnen nicht entsprochen. Mag es ein Unglück sein oder vielleicht ein Zusammenhang, dass diese Abteilung Festanlass mit Herrn Rupprecht gesprochen haben mag, ich weiss es nicht, wir haben einfach Fr. 2'000.— nicht geschickt.

Präsidentin Claudia Zürcher: Gibt es spontane, aktuelle Fragen?

Andrea Vonlanthen, SVP: Meine Frage bezieht sich auf die ganzjährige, neue Gebührenpflicht für das Parkieren. Am 9. September gab der Stadtrat bekannt, auf dem Gemeindegebiet von Arbon werde auf den 1. Oktober die ganzjährige Gebührenpflicht rund um die Uhr mit Fr. 1.— eingeführt. Im Tagblatt erklärte Stadtammann Martin Klöti am gleichen Tag: Im kommenden Jahr werde dem Stadtparlament ein Parkierungsreglement vorgelegt, wörtlich: „Dort kann dann diskutiert werden über die Höhe der Tarife bis hin, unterschiedliche Parkierungszonen zu schaffen“. Das heisst also, im Moment fehlt für die beschlossene Massnahme offensichtlich eine Rechtsgrundlage und zweitens, im kommenden Jahr kann dann der ganze Beschluss inklusive die getätigten Investitionen wieder über den Haufen geworfen werden.

In der Bevölkerung hat dieses Vorgehen doch einige Fragen aufgeworfen. Gerade heute Morgen schreibt mir ein angesehenes Arboner Bürger wörtlich: Es stört mich ungemein, wenn derartige kleinliche und kleinkarierte Abzockerei auch auf Gemeindeebene überhand nimmt. In Arbon haben wir wichtigere Sachvorlagen in der Pipeline, da sollte man den Stimmbürger nicht wegen einer solchen Lappalie verrückt machen. Dieser Stimmbürger sitzt heute nicht hier, nur damit keine Missverständnisse aufkommen. Deshalb meine Fragen an den Stadtrat:

1. Auf welcher rechtlichen Grundlage stehen die erwähnten Beschlüsse?
2. Warum wurde gerade der 1. Oktober als Einföhrungstermin gewöhlt, also kurz vor einer sehr wichtigen, kommunalen Verkehrsabstimmung?

3. Ist der Stadtrat bereit, die Beschlüsse auf Eis zu legen, bis ein vom Stadtparlament beschlossenes, gültiges Parkierungsreglement vorliegt?

Ich bin gespannt, an wen diese Lieblingsfrage geht?

Stadträtin Veronika Merz: Besten Dank für diese Fragen. Es ist nicht ganz klar, an wen sie geht, aber ich werde sie beantworten. Es betrifft verschiedenste Fragen. Die eine ist das Parkierungsreglement, das es tatsächlich gibt, es ist in Kraft. Es wurde nicht vom jetzigen Parlament beschlossen, sondern von der früheren Gemeindeversammlung. Dieses Parkierungsreglement gibt dem Stadtrat die Kompetenz, die Gebühren und auch die Anwendung der Gebühren auf die verschiedenen Plätze, wie Parkierungsanlagen, festzulegen. In diesem Sinne besteht eine klare, rechtliche Grundlage.

Zweitens die Frage, warum gerade am 1. Oktober? Das scheint mir ziemlich logisch, weil nämlich am 30. September die Sommerparkierungsregelung aufhört und dann logischerweise am 1. Oktober die neue Regelung, nämlich, dass die Parkierung auf allen gebührenpflichtigen Parkplätzen neu auch im Winter Tag und Nacht gilt. Die gleiche Regelung, wie sie bereits auf dem Römerparkplatz besteht. Es ist keine Neuerung an sich, sondern eine Ausweitung und vor allem und das ist uns sehr wichtig, eine Vereinheitlichung der Tarife damit verbunden.

Zur dritten Frage, ich glaube, die hat sich damit doch weitgehend erübrigt. Auf Eis legen, das ist nicht die Absicht des Stadtrates. Selbstverständlich hat er den Beschluss erst gefasst und es ist vor allem nicht seine Absicht, weil wir uns da ganz klar auf den kommunalen Richtplan abstützen und damit schliesse ich den Kreis zur NLK. Wir haben vorhin besprochen, die Stadt hat den Auftrag ein Parkplatzmanagementkonzept zu erstellen und dann auch zu befolgen, als Ganzes die Stadt. Sie haben es gehört, es ist noch nicht alles in der Pipeline, aber es ist ganz klar, die Stadt Arbon wird auf Basis des Konzeptes ein neues Parkierungsreglement erlassen müssen. Das kommt dann tatsächlich hier ins Parlament und dann können auch einzelne Teile dieses Reglements besprochen und geändert werden. In diesem Sinne ist das jetzt, die jetzige Regelung basierend auf dem jetzt gültigen Reglement, aber es wird ein Neues entstehen, das hier im Parlament beschlossen wird.

5. Verschiedenes

- Informationen aus dem Stadtrat

Stadtammann Martin Klöti: Ich informiere in Regelmässigkeit über die Situation in der Abteilung Bau. Ich habe informiert über die TaskForce, die diese schwierige Zeit überwinden konnte und nun die Lage zu einer Stabilisierung gebracht hat. Die TaskForce Bau wurde inzwischen aufgelöst. Wir haben einen gewählten Abteilungsleiter mit Remo Tambini und von daher ist diese Übung bestens gelungen. Ausgeschrieben ist jetzt die Stelle der Assistenz, weil die zu besetzen ist jetzt, und zwar ist das die Leitung des Sekretariats. Wir haben ja den Abgang von Gallus Ammann gehabt und diese Ausschreibung, die läuft. Morgen Mittwoch 15. September, ist Bewerbungsfrist und der Stellenantritt ist auf den 1. November oder nach Vereinbarung geplant. Ebenfalls ist ein Bautechniker, Technikerin Tief- und Hochbau ausgeschrieben, denn Remo Tambini kam von der Position Hochbau in die Abteilungsleitung, also fehlt dort eine Person. Diese Stelle wurde neu beschrieben mit einem Stellenbeschrieb und jetzt in der Zeit ausgeschrieben, nachdem der sommerliche Hochdruck im Baugewerbe etwas nachlässt. Wir hoffen, dass wir dort jetzt gute Bewerbungen erhalten. Die Stelle wird ausgeschrieben und Stellenantritt ist auf den 1. Dezember geplant. Das zur Abteilung Bau.

Dann sage ich ihnen noch wo wir hinreisen. Der Stadtrat besucht in diesem Jahr die Patengemeinde Binn am 9. und 10. Oktober. Es ist unsere Patengemeinde, mit der wir einen regelmässigen Kontakt pflegen und einmal kommt die Behörde von Binn hierher und einmal besuchen wir sie im Wallis und da freuen wir uns sehr.

Präsidentin Claudia Zürcher: An der heutigen Sitzung ist wie anfangs erwähnt eine Einfache Anfrage betreffend „Botschaften zu Abstimmungsvorlagen der Stadt Arbon“, von Konrad Brühwiler, SVP eingegangen. Sie wird an den Stadtrat weitergeleitet.

Zum Schluss möchte ich noch einmal auf den veränderten Blickwinkel zurückkommen. Sie alle haben in den letzten Tagen durch die Presse vom Verzicht auf eine Wiederkandidatur von unseren zwei Stadträtinnen erfahren. Wenn es nun darum geht einen Ersatz zu suchen und zu finden, sieht vieles ganz anderes aus und wir kommen nicht darum herum, dieses Amt auch aus der Sicht eines möglichen Anwärters zu sehen. Was beinhaltet dieses Amt, was muss die neue oder der neue zukünftige AmtsinhaberIn oder –inhaber mitbringen? Was wird von ihm erwartet? Was so ein Blickwechsel so alles mit sich bringt, wir werden sehen.

Geschätzte Anwesende, Besucherinnen und Besucher, Parlamentsmitglieder, Stadtratsmitglieder und Vertreter der Medien. Ich danke ihnen für die aktive Mitarbeit und das rege Interesse. Ich wünsche uns allen eine schöne und erfolgreiche Zeit, bis wir uns am 2. November zur 24. Parlamentssitzung wieder treffen. Es würde uns freuen, wenn das Publikum wiederum so zahlreich erscheinen würde.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss der Sitzung: 21.10 Uhr

Für die Richtigkeit des Protokolls:

Die Parlamentspräsidentin:

Die Parlamentssekretärin:

Claudia Zürcher-Hägler

Evelyne Jung