



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 59. Ratssitzung vom 6. September 2023

2220. 2023/81

Weisung vom 01.03.2023:

Dringliche Motion von Markus Knauss und Dr. Ann-Catherine Nabholz betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze, Bericht und Abschreibung

Antrag des Stadtrats

1. Vom Bericht betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze wird Kenntnis genommen.
2. Die Dringliche Motion, GR Nr. 2019/129, von Markus Knauss (Grüne) und Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) vom 3. April 2019 betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze wird abgeschrieben.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung Dispositivziffer 1 / Kommissionsreferat Schlussabstimmung Dispositivziffer 2:

Markus Knauss (Grüne): *Wie bei der vorhergehenden Weisung braucht es bei dieser Motion einige Zeit, bis Forderungen erfüllt werden. Auch bei der Motion von Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) und mir lief die Behandlungsfrist von zwei Jahren ab und wir haben zwei Fristverlängerungen hinter uns. Das heisst, dass die Weisung heute abgeschrieben werden muss. Im Jahr 2019 verlangten wir eine kreditschaffende Weisung zur Umgestaltung der Thurgauerstrasse mit folgenden Eckpunkten: Erstens wollten wir eine Reduktion des gesamten Strassenraums auf zwei Fahrspuren des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) für den Durchgangsverkehr. Zweitens verlangten wir ein Niedriggeschwindigkeitsszenario und drittens eine sichere und ebenerdige Querung für den Fussverkehr. Der Stadtrat und die Verwaltung entschieden relativ schnell, dass man die Forderungen der Motion nicht direkt umsetzen will. Es wurde eine Potenzialstudie durchgeführt, innerhalb der man auf eine komplette Umgestaltung des Strassenquerschnitts verzichten wollte. Es gebe einen erhaltenswerten Baumbestand und die Strasse sei erst im Jahr 2006 mit dem Bau der Glattalbahn komplett neu erstellt worden. Im Rahmen der Potenzialstudie wollte man Optimierungen in erster Linie bei der Anzahl der Fahrspuren klären. Der Stadtrat hielt sich als Vorgabe für die Planung an die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Strasse. Es stellte sich heraus, dass diverse Spurreduktionen zwar nicht auf der gesamten Länge, aber teilweise möglich sind. Möglich sind Anpassungen stadtauswärts nach dem Knoten «Airgate» bis zu den Aufstellstreifen vor dem Knoten «Ambassador» sowie stadteinwärts zwischen dem Knoten «Ambassador» bis zu den Aufstellstreifen auf Höhe des geplanten Quartierparks westlich der Thurgauerstrasse.*



Ebenfalls stadteinwärts soll es von diesem Quartierpark bis zum Knoten «Airgate» weiterhin zwei Fahrspuren geben. Bei den beiden Knoten «Ambassador» und «Airgate» sollte aus Gründen der Leistungsfähigkeit die heutige Anzahl von Spuren für den Autoverkehr erhalten bleiben. Mit den Planungen der Potenzialstudie sollen die bestehende Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität erhalten bleiben und es soll kein längerer Rückstau als heute entstehen. Die Spurreduktionen sollen genutzt werden, um Velowege mit der Qualität von Velovorzugsrouten (VVR) zu erstellen. Wo die Anzahl der Fahrstreifen für Autos erhalten bleibt, ist keine VVR-Qualität geplant, stattdessen soll es Velostreifen auf der Fahrbahn geben. Wir verlangten, dass die Querungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger auf der Thurgauerstrasse mit einer Radfurt ergänzt werden. Weitere Optimierungen, gerade wenn es um den sicheren Übergang von Kindergartenkindern geht, sollen im Rahmen der weiteren Projektplanungen angeschaut werden. Dazu gibt es bereits eine Motion zum Thema Wiesen. Alle Fristen sind mittlerweile verstrichen, weshalb die Mehrheit der Kommission die Kenntnisnahme des Berichts empfiehlt. Die Mehrheit lehnt eine ablehnende Kenntnisnahme ab, weil der Stadtrat erste Schritte zur Erfüllung der Motion unternommen hat. Allen ist klar, dass es noch weitere Schritte braucht. Eine ablehnende Kenntnisnahme könnte so interpretiert werden, dass die Stadt nicht im Sinne der Potenzialstudie weiterarbeiten solle. Die Abschreibung der Motion wird einstimmig unterstützt. Dafür gibt es unterschiedliche Motive. Die einen wollen keine weitere Planung im Sinne der Motion, die anderen sind der Meinung, dass wir mit der bereits verabschiedeten Motion weitere Planungsaufträge erteilt haben. Ich erlaube mir eine Stellungnahme aus grüner Sicht. Der Stadtrat erfüllte die Forderungen der Motion nicht. Anstelle eines durchgehenden Rückbaus auf zwei Spuren gibt es eine Potenzialstudie, die darauf fokussiert, dass die Leistungsfähigkeit das oberste Ziel der Strassenplanung bleiben muss. Rückbau gibt es nur dort, wo es keine Probleme mit der Leistungsfähigkeit gibt. Wo Spuren reduziert werden, gibt es schöne Velowege. Wo Auto Spuren bleiben, wird es enger für die Velos. Das wird offenbar in Kauf genommen. Wir Grünen verstehen nicht, dass der Stadtrat den Weg des vorauseilenden Gehorsams wählt. Es wird nicht ansatzweise versucht, die Thurgauerstrasse, die mitten in einem Wohnquartier liegen wird, auf zwei Spuren zu reduzieren. Die wesentlichste Forderung, sichere und ebenerdige Querungen, wird mit dieser Weisung auch nach vier Jahren nicht erreicht. Bei all diesen Betrachtungen geht vergessen, dass die Leistungsfähigkeit einer Strasse nur ein Teilaspekt eines Strassenbauprojekts ist. Die Stadt ist verpflichtet, nicht zuletzt verordnet durch den kantonalen Richtplan und einen SVP-Baudirektor, zu verdichten. Wir müssen baulich und planerisch einen Wachstumsschub vornehmen. Alle Planungen wurden vom Kanton genehmigt. Wir legten Verdichtungsgebiete im kommunalen Richtplan fest. Wir haben den Gestaltungsplan Thurgauerstrasse, der vom Regierungsrat genehmigt wurde. Wir wissen, dass die Thurgauerstrasse früher eine Einfallssache war. Sie wird zumindest teilweise zu einem Wohnquartier umgebaut. Das hat seinen Preis; die Stadtplanung hat immer einen Preis. Das heisst in diesem speziellen Fall, dass wir eine menschenwürdige Gestaltung der Thurgauerstrasse wollen. Denn hier werden Menschen leben, die Strasse überqueren, es wird Schulkinder und Kindergartenkinder geben. Dem müssen wir planerisch begegnen. Es erschüttert mich, wenn die städtischen Behörden nicht bereit sind, den Preis für die Gestaltung einzufordern. Warum fordern wir den Kanton nicht heraus? Warum sagen wir ihm nicht, wenn er die



stadtverträgliche Gestaltung der Einfallsachsen nicht bewilligt, dann soll er die Verdichtung vergessen? Diese Fragestellung betrifft viele Orte in der Stadt. Für mich ist klar, dass wir ein neues Beurteilungskriterium für die Qualität der Strassen und die bauliche Verdichtung haben. Sie kann nur bestehen, wenn es heisst «ist eine Strasse kindergartenkindertauglich». Das ist die Vorgabe für die Planung. Es ist mir klar, dass STR Simone Brander nichts dafür kann, sie hat die letzten vier Jahre nicht zu verantworten. Es ist mir aber auch klar, dass es viel zu tun gibt. Ich freue mich, dass du diese Herausforderungen anpackst und ich hoffe, du kannst das umsetzen.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung Dispositivziffer 1:

Stephan Iten (SVP): *Ich hatte selten so viel Mitleid mit Markus Knauss (Grüne). Ich stelle aber fest, dass er eingesehen hat, dass die masslose Zuwanderung nicht nur vorteilhaft ist. Er gab selbst zu, dass sie langsam begrenzt werden muss. Die SVP ist nicht gegen die Zuwanderung, sie ist gegen die masslose Zuwanderung. Wir wollen eine massvolle Zuwanderung, damit wir nicht noch mehr bauen und zubetonieren müssen. Was ihr hier fordert, ist eine reine Provokation und der nächste Schlag gegen den Kanton. Es geht darum, wie man den Kanton bekämpfen und in den Medien kommunizieren kann, dass die arme Stadt am Kanton scheitert. Die Thurgauerstrasse wird von rund 14 000 Fahrzeugen befahren, Tendenz steigend. Der Grund ist die wachsende Stadt und dass wir die Versorgung sicherstellen müssen. Die Einfallsachse ist mit der Thurgauerstrasse gewährleistet. Es ist eine kantonale Hauptverkehrsachse, die nun mitten durchs Quartier führt. Ihr könnt «Buh» rufen oder mir nach der Sitzung E-Mails schreiben, aber die Frage bleibt, ob zuerst die Einfallsachse oder die Verdichtung war. Das ist der Zubringer für die Stadt und jetzt wird begonnen, um die Strasse herum zu bauen und man hat das Gefühl, dass man die Strasse abklassieren muss. Weil es eine kantonale Hauptverkehrsachse ist, steht sie unter dem Schutz von Paragraph 142, Absatz 2 der Kantonsverfassung. Da ein Kapazitätsabbau nicht kompensiert werden kann, ist das Vorhaben der Spur- und Temporeduktion rechtswidrig. Mit den Studien allein, die von der Stadt in Auftrag gegeben werden, bis eine gefunden wird, die genehm ist, ist es nicht getan. Die Thurgauerstrasse ist ausserdem eine Ausnahmetransportroute. Der Rückstau wird sich also bis nach Opfikon ziehen. Bei Veranstaltungen im Hallenstadion ist der Kollaps vorprogrammiert. Markus Knauss (Grüne) spricht von den Studien, mit denen wir zum Kanton gehen können. Was machen wir mit der rückgebauten Strasse, wenn es dann nicht funktioniert? Kannst du mir garantieren, dass die Strasse in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt wird? Das wirst du müssen, denn das ist ein Auftrag der Bevölkerung an den Kanton durch den Anti-Stau-Artikel.*

Weitere Wortmeldungen:

Heidi Egger (SP): *Den Schulkindern nützt es nichts, wenn man über die grosse Einwanderung schimpft. Als Anwohnerin bin ich Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) und Markus Knauss (Grüne) sehr dankbar für diesen Vorstoss. Wenn nicht gerade ein Konzert im Hallenstadion oder ein Stück im Theater 11 stattfindet, hat es nicht so viele Autos, ausser allenfalls, wenn die Leute nach der Arbeit nachhause fahren. Wichtig ist, dass*



die Schulkinder gut über die Strasse gelangen können, wenn das Schulhaus Thurgauerstrasse in einem Jahr fertiggestellt wird. Das ist einfacher mit Tempo 30 und einer Spur pro Seite. Dass das Tram mit Tempo 50 unterwegs sein kann, ist eine andere Geschichte und ich hoffe immer noch auf Barrieren. Dass der Anfang und das Ende der Strecke zwei- oder dreispurig sind, damit können wir leben. Wenn Stau entsteht, kann er so besser abfließen. Ich freue mich über diese Verbesserungen.

Carla Reinhard (GLP): Die GLP stimmt der Kenntnisnahme des Berichts und der Abschreibung der Motion zu, nicht aber ohne mit den Zähnen zu knirschen. Einerseits ist erfreulich, dass Tempo 30 kommen soll und die Spuren reduziert werden, womit Platz für Velowege geschaffen wird. Aber ausgerechnet vor der Schule bleibt die mehrspurige MIV-Lawine. Dass heute noch so geplant und die Verkehrsführung beibehalten wird, kritisieren wir. Es handelt sich um eine kantonale Hauptverkehrsachse, der Kanton redet also mit. Wir wünschen uns aber vom Stadtrat mehr Einsatz und Mut, weil es sich um eine spezielle Situation mit verletzlichen Verkehrsteilnehmenden handelt. Aufgrund von Erfahrungen bei anderen Spurreduktionen zwischen Knoten, befürchte ich den Widerstand des Kantons. Bei der Umverteilung des Strassenraums werden der Stadt regelmässig Steine in den Weg gelegt. Auf der kantonalen Ebene ist die menschenzentrierte Verkehrsplanung noch nicht angekommen. Dass die Stadt immer gegängelt wird, ist für mich unverstänlich und ein Machtspiel. Bald wird das neue Schulhaus eröffnet und mittelfristig leben und arbeiten 2000 Menschen auf dem Areal Thurgauerstrasse. Die Umgestaltung und die neue Verkehrsplanung sollen Priorität erhalten und möglichst schnell umgesetzt werden. Es ist ein guter Anfang, aber es gibt noch Verbesserungspotenzial.

Andreas Egli (FDP): Es ist interessant zu beobachten, wie sich die Meinung von Markus Knauss (Grüne) gefühlt um 180 Grad kehrt, wenn er eine grüne Brille trägt. Ich habe nicht verstanden, warum er bei all diesen Gegenargumenten nicht beim Ablehnungsantrag dabei ist. Bis zu einem gewissen Grad habe ich Verständnis, dass ein Grüner das nicht grossartig findet. Wenn er ehrlich wäre, würde er jedoch zugeben, dass mit dem geplanten Spurabbau praktisch alles erreicht wäre. Das ist der Grund, warum wir den Bericht ablehnend zur Kenntnis nehmen. Man kann darüber diskutieren, ob bei einem solchen Spurabbau die Kapazitäten erhalten bleiben. Erfahrungsgemäss ist es so, dass am Ende die Ampel beim Fussgängerstreifen länger für die Automobilisten grün sein muss, damit die Kapazitäten erhalten bleiben. Das ist nicht attraktiv. Carla Reinhard (GLP) muss ich bezüglich der menschenzentrierten Verkehrsplanung entgegenen, dass auch im Auto Menschen sitzen. Es gibt einen weiteren Grund, warum ich Zweifel habe, dass die Grünen das grossartig finden müssen: «Im Bereich der geplanten Schule Thurgauerstrasse können velofahrende Personen die geplante Nebenfahrbahn in der Vorzone der Schule nutzen, um zum Knoten «Airgate» zu gelangen.» Wir haben dort also eine Veloautobahn, die quer durch den Vorhof des Schulhauses führt. Das Ganze läuft unter dem Thema «Erhöhung der Sicherheit». Ich glaube nicht, dass der Spurabbau und die Temporeduktion Wesentliches bringen, wenn gleichzeitig Veloschnellrouten hindurchführen und das Tram auf dem Eigentrassee die eigene Geschwindigkeit einhalten kann. Letztlich wird es ein Problem bleiben. Wenn die Grün-Zeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger verkürzt werden, wird der Gesamtsituation nicht geholfen. Das wäre aber notwendig, wenn die Kapazität erhalten werden soll. Man kann den Stadtrat



auffordern, revolutionär gegen das kantonale Recht vorzugehen und im Gemeinderat einen kleinen Staatsstreich anzetteln. Dass sich der Stadtrat oppositionell und gegen alle gesetzlichen Vorgaben gegen den Regierungsrat zur Wehr setzen soll, ist ein seltsames Verständnis des Rechts. Wenn bei einem Spurenabbau die Leistungsfähigkeit abnimmt, ist allen klar, dass von den Grünen dann keine Wiederaufhebung beantragt wird. Es ist unsere Befürchtung, dass die Leistungsfähigkeit nicht erhalten wird. Abgesehen von den weiteren Unzulänglichkeiten in der Planung der Verkehrssituation, ist das der Grund für unsere ablehnende Kenntnisnahme. Ich erhielt ein Angebot für ein Büro an der Hagenholzstrasse und sah mir die Situation an. Tagsüber ist die Situation bei den Personen, die aus der Hagenholzstrasse in Richtung Stadt fahren wollen, bereits jetzt sehr schwierig, indem man nicht oder nur mir sehr viel Geduld hinausfahren kann. Gleichzeitig ist bei der Thurgauerstrasse eine Reduktion der Kapazität absehbar. Das bedeutet, dass es noch länger gehen wird. Man kann argumentieren, dass es einem recht ist, wenn die Situation für die Automobilisten verschlechtert wird. Dann verschlechtert man aber auch die Situation für die Wirtschaft und die Industrie.

Sandra Gallizzi (EVP): *Die Fraktion Die Mitte/EVP lehnt den Bericht ab, da wir weder der Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen noch dem Spurabbau zustimmen können. Die Thurgauerstrasse ist eine wichtige Hauptverkehrsachse und wird stark frequentiert. Wird Tempo 30 eingeführt, befürchten wir einen Rückstau des Verkehrs oder sogar ein Ausweichen der Verkehrsteilnehmer in Quartierstrassen. Der Verkehr soll möglichst zügig aus der Stadt abfließen und nicht unnötig behindert werden. Durch die Temporeduktion und Verkehrsberuhigung erhöht sich zwar einerseits die Wohnqualität, andererseits schiessen dann die Mieten in die Höhe, was wir nicht wollen. Selbstverständlich ist uns eine sichere Überquerung der Thurgauerstrasse für alle Fussgänger und für die zukünftigen Schüler und Kindergartenkinder ein grosses Anliegen. Allerdings sind wir der Meinung, dass das mit Tempo 30 und einem Spurabbau nicht erreicht werden kann. Das Tram darf weiterhin Tempo 50 fahren, da es sich auf einem eigenen Trasse befindet. Eine ebenerdige Querung der Strasse kann somit nicht gewährleistet werden. Eine Umsetzung der Veloroute ist zwar wünschenswert – auch wir sind gerne und oft mit dem Velo unterwegs –, allerdings sind auf der Veloroute auch Velofahrer auf schnellen Elektrowelos unterwegs. Ich habe oft das Gefühl, dass sie ihr Velo nicht beherrschen. Leider nehmen sie keine Rücksicht auf Fussgänger und rasen unbeirrt weiter. Das erfuhr ich mehrmals am eigenen Leib. Eine Querung der Thurgauerstrasse wird mit den geplanten Massnahmen nicht sicherer, ausser durch Lichtsignalanlagen und allenfalls einen Lotsendienst für die Schüler und Kindergärtner.*

Sven Sobernheim (GLP): *Ein Auslöser der Motion war, dass wir dort ein Lärmproblem haben. Nach aktuellem Stand ist es schwierig, dort Wohnungen zu bewilligen. Daher ist es ein Muss, dass wir an der Strasse etwas verändern, um das Wohnen zu ermöglichen. Ich kann die Fraktion Die Mitte/EVP beruhigen: Der Gestaltungsplan sieht gemeinnützigen Wohnungsbau vor. Die Mieten werden wegen Tempo 30 nicht explodieren. Ich kann auch beruhigen, dass es keinen Ausweichverkehr auf Quartierstrassen geben wird. Es ist mir unvorstellbar, welche Quartierstrasse gemeint ist; vielleicht die kantonal klassierte Schaffhauserstrasse? Es wurde wieder von Velorasern gesprochen. Von der SVP hörten wir mehrmals, dass wir keine Mischverkehrsflächen auf Trottoirs wollen.*



Jetzt hören wir es von der Die Mitte/EVP. Mit der ablehnenden Kenntnisnahme sagen Sie, dass Sie es gut finden, wenn die Velofahrenden weiterhin auf dem Trottoir fahren und um die Zufussgehenden herumkurven müssen. Wenn Sie wie ich die Mischverkehrsflächen ablehnen, dann müssen Sie dem Bericht zustimmen, sodass wir mehr Platz für die Velospur auf der Strasse bei Tempo 30 haben. Wenn Sie sagen, dass die Strasse gebraucht werde, weil es dort Autos hat, dann empfehle ich Ihnen, die Luftbilder vom Jahr 1990 anzuschauen. Dort waren der Leutschenpark, das Implenia-Areal, das Wolkenwerk und das Leonardo ein Parkplatz. So viele Parkplätze, wie wir in diesem Gebiet untergebracht hatten, als die Strasse in dieser Kapazität gebraucht wurde, können wir nicht in den Untergrund verlegen. Wir haben weniger Autos in diesem Gebiet, Sie können beruhigt sein und wir können die Strasse zurückbauen.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Man müsste das Geschäft als «Märtyrer-Motion» bezeichnen. Denn das Ganze ist mit gesundem Menschenverstand so nicht zu realisieren. Es scheitert bereits am Kanton. Wenn es der böse Kanton nicht bewilligt, stehen die armen Grünen unter der Fuchtel. Man peitscht auf den Stadtrat ein, eine Weisung vorzulegen, die der Motion mehr oder weniger, aber nicht genügend entgegenkommt. Wenn ich mir das Szenarium vorstelle, dann ist der Verkehrsinfarkt geradezu geplant. Es wird eine einspurige Autostrasse neben einer Velorennbahn sein. Ich sehe bereits, wie Velofahrer den Autofahrern um die Ohren rasen. Sandra Gallizzi (EVP) hat Recht, wenn sie ihre Erlebnisse mit den rasenden Velofahrern zitiert. Das geschah mir mehrfach. Ein Auto liess mich den Fussgängerstreifen überqueren, aber ich musste plötzlich auf die Seite springen wegen einem Velofahrer, der mich beinahe überfahren hätte. Wenn ich den verschiedenen Rednern zuhöre, dann überlege ich, was Sie als nächstes wollen. Als nächstes kommen die Begegnungszone und schliesslich die Kuschelzone.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: *Ich habe Verständnis dafür, dass die, die die Motion überwiesen hatten, jetzt nicht das erhalten, dass sie sich damals vorstellten. Das Wichtigste ist, dass die Thurgauerstrasse für den MIV in beide Richtungen über weite Strecken einspurig geführt wird und im Abschnitt zwischen der Schule und dem Oerlikerhus bald Tempo 30 eingeführt werden soll. Die Ausschreibung der Signalisationsänderung durch die Dienst-abteilung Verkehr (DAV) sollte demnächst erfolgen. Das ist ein Erfolg in puncto Lärm und Sicherheit. An den Knoten «Airgate» und «Ambassador» müssen wir die zwei, drei und vier Spuren belassen, sonst würde sich der Verkehr überstauen. Strassenbauprojekte, die die konzeptionellen Ideen in einem konkreten Vorbauprojekt umsetzen, loten den Handlungsspielraum weiter aus. Das Ziel ist die MIV-Flächen zu reduzieren und nur dort, wo es nötig ist, mehrere MIV-Spuren nebeneinander zu belassen. Dank dem neuen Verkehrsregime mit einer MIV-Spur können wir die bestehenden Strassenflächen für andere Zwecke nutzen. Wir können Velowege baulich von der Fahrbahn abgesetzt als Einrichtungs-Velowege schaffen. Für die Zufahrten zu den Liegenschaften können die Nebenfahrbahnen gebraucht werden. Stadtauswärts gibt es diese bereits, stadteinwärts werden wir sie noch bauen. Wegen der Aufstellflächen bei den Knoten «Ambassador» und «Airgate» ist es dort leider nicht möglich, die Velowege abgesetzt zu führen.*



7 / 8

Darum müssen wir sie dort auf die Fahrbahn zurücknehmen. Bei der geplanten Schule dürfen die Velofahrenden künftig über die geplante Nebenfahrbahn fahren, um zum Knoten «Airgate» zu gelangen. Heute sind mehrere Fussgängerquerungen vorhanden. Sie alle werden mit Velofurten ergänzt, wo sie heute noch fehlen. Die Querung der Strasse mit dem Tram in der Mitte ist gerade für Kindergartenkinder schwierig und gefährlich. Aktuell wird untersucht, ob und wie die Schulwegsicherung für alle Altersstufen gewährleistet werden kann. Momentan wird der Anteil der MIV-Fahrspuren und die Nutzung als Veloweg im Rahmen eines Strassenbauprojekts projiziert. Wir müssen die vorgängigen Verfahren und Prozesse durchlaufen lassen und den Kanton zur Begehrensäusserung einladen. Ich hoffe, dass wir bald mit der Umsetzung beginnen können.

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Vom Bericht betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze wird ablehnend Kenntnis genommen.

Mehrheit: Markus Knauss (Grüne), Referat; Heidi Egger (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Michael Schmid (AL)

Minderheit: Derek Richter (SVP), Referat; Andreas Egli (FDP), Präsidium; Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Claudio Zihlmann (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 66 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.

Mehrheit: Markus Knauss (Grüne), Referat; Heidi Egger (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Michael Schmid (AL)

Minderheit: Derek Richter (SVP), Referat; Andreas Egli (FDP), Präsidium; Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Claudio Zihlmann (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 66 gegen 36 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.



8 / 8

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Zustimmung: Markus Knauss (Grüne), Referat; Andreas Egli (FDP), Präsidium; Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Heidi Egger (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL), Claudio Zihlmann (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 102 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Vom Bericht betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze wird Kenntnis genommen.
2. Die Dringliche Motion, GR Nr. 2019/129, von Markus Knauss (Grüne) und Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) vom 3. April 2019 betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze wird abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 13. September 2023

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat